



Comune di Afragola
Città Metropolitana di Napoli

Università degli Studi di Napoli Federico II



Piano Urbanistico Comunale

ai sensi della l.r. n. 16/2004

Relazione preliminare di Piano

maggio 2018

Dirigente Settore Servizi al Territorio/RUP

Ing. Maurizio Attanasio

Sindaco

On. Domenico Tuccillo

Progettista PUC

Arch. Giovanni Napolitano

Assessore all'urbanistica

Arch. Maria Cristina Iazzetta

Coordinatore UTC

Arch. Agnese Castaldo

Consulenza scientifica:

Centro di Ricerca L.U.P.T.

Prof. Francesco Domenico Moccia (Responsabile scientifico)

Prof. Arch. Emanuela Coppola

Pianif. Terr. Antonia Arena

Pianif. Terr. Antonio Nigro

Pianif. Terr. Junior Gianluca Adaimo

Pianif. Terr. Junior Amelia Chiara Ciccarelli

Pianif. Terr. Junior Nicola De Martino

Allegato alla Delibera G.C. 85 del 25/05/2018

Sommario	
INTRODUZIONE.....	3
La nuova fase dell'urbanistica in Campania	3
IL PROCESSO DI FORMAZIONE DELLE CONURBAZIONI	5
Città in evoluzione. L'espansione delle aree metropolitane.....	5
L'impatto con i centri preesistenti	6
Urbanistica dei nostri giorni	7
La dimensione metropolitana	8
Preliminare.....	9
La partecipazione.....	10
Il problema della decadenza dei vincoli espropriativi.....	17
La questione temporale	18
La componente strutturale del piano.....	19
La componente programmatica-operativa	21
Approccio strategico.....	22
La struttura della città e del territorio.....	24
La perequazione.....	25
LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE: INDIRIZZI E OBIETTIVI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE	28
Piano Territoriale Regionale.....	28
Gli indirizzi per il comune di Afragola	32
Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli.....	39
Gli indirizzi per il comune di Afragola	40
INQUADRAMENTO TERRITORIALE E AMBIENTALE.....	44
Il contesto territoriale	44
Assetto insediativo	45
Assetto ambientale	46
Aspetti demografici e socio-economici.....	47
Evoluzione storica e patrimonio edilizio	52
Patrimonio edilizio	57
L'articolazione morfologica	58
La struttura del centro storico	58
Tipologia e morfologia del casale rurale.....	59
La strutturazione della città moderna	60
L'esplosione della città dormitorio	62
Le case popolari.....	63

Un paesaggio urbano singolare	65
Centri commerciali	65
Le trasformazioni urbanistiche indotte dall'alta velocità	66
Dotazioni Urbanistiche	68
Attrezzature pubbliche	68
Rete infrastrutturale.....	70
Classificazione funzionale.....	70
Classificazione geometrica	70
Pianificazione vigente: Piano Regolatore Generale – variante 2010	72
Piano Regolatore Generale del 1977	72
Variante al PRG del 2010	75
Carta unica del territorio: ricognizione dei vincoli.....	80
Strategie.....	81
Sommaio	81
Organizzazione delle aree urbanizzate.....	82
Recupero e valorizzazione dl centro storico	84
Politiche integrate di recupero dei quartieri popolari	86
Razionalizzazione delle aree produttive.....	86
Riqualificazione dei centri commerciali.....	87
Rigenerazione ecologica urbana	87
Valorizzazione della stazione d'alta velocità.....	89

INTRODUZIONE

La nuova fase dell'urbanistica in Campania

Il mutare di molteplici fattori della condizione della città rende l'urbanistica dei nostri giorni molto diversa da quella di appena qualche decade fa. Questo mutamento avviene comunque in un ambiente dove, per effetto dell'inerzia, non si è assunta ancora una piena consapevolezza del mutamento verificatosi. Non solamente il comune cittadino ha assimilato e codificato un'idea di urbanistica oramai obsoleta derivante dal precedente periodo di sviluppo accelerato ma medesimi pregiudizi resistono all'interno delle pratiche professionali e nei ranghi della pubblica amministrazione.

Il persistere del vecchio modello impedisce di cogliere i vantaggi offerti dalle modifiche apportate con la L. R. 16/2004 particolarmente utili a superare la crisi degli anni '90. La diagnosi su cui concordarono vasti ambienti della comunità scientifica e professionale produsse dei rimedi che hanno attraversato con varie articolazioni la legislazione regionale, grazie all'attribuzione di poteri legislativi concorrenti in materia di governo del territorio. Questo processo creativo di mutuo apprendimento è stato alla base per varare una nuova generazione dell'urbanistica italiana.

Si è molto insistito sull'inefficienza delle tecniche di pianificazione sia per la formazione del progetto che per la sua implementazione. La maggiore insoddisfazione ha colpito l'inefficacia dei documenti di piano oltre alla complessità e lungaggine della loro elaborazione, agli errori clamorosi di previsione, all'incapacità a risolvere tutta una gamma di problemi delle città, all'indifferenza verso i problemi ambientali.

Sebbene tutti questi rilievi sono fondati e richiedono dei rimedi, il riferimento principale per misurare l'efficacia delle tecniche della pianificazione resta l'oggetto a cui è indirizzata. Ora questa materia è in evoluzione perché le città mutano in continuazione. A partire dagli anni '90, si è verificata una svolta e la dinamica urbana attraversa una fase in cui molti dei precedenti parametri sono profondamente mutati. I problemi che si presentano sono quindi diversi e perciò richiedono un nuovo approccio e nuovi strumenti per essere affrontati con efficacia.

In aggiunta, sono aumentate le responsabilità degli enti locali e si vanno ad integrare nella pianificazione del territorio delle materie che ne erano state tenute fuori e non venivano a far parte neppure degli interessi pubblici locali legittimi, ma avrebbero dovuto essere strettamente ascritte alla sfera privata. Si tratta del caso specifico dello sviluppo economico locale essendo ascritto al successo delle imprese ed alle loro responsabilità ed ambizioni ma diventato, più di recente, problema dei territori e dei costi esterni che in essi si formano.

Per sintonizzarsi con la "nuova urbanistica" nel senso di operare in modo da rispondere in modo efficace ai problema che essa deve affrontare, allora è bene

cercare di dare una definizione delle città e della fase attuale della propria evoluzione rispetto a quella precedente concentrandoci sui centri di frangia delle aree metropolitane oggetto di questo documento.

IL PROCESSO DI FORMAZIONE DELLE CONURBAZIONI

Città in evoluzione. L'espansione delle aree metropolitane.

La crescita del cosiddetto boom economico felicemente attraversata dal nostro Paese ha beneficiato in special modo l'area del triangolo industriale nelle regioni settentrionali provocando anche un flusso migratorio che ne ha notevolmente aumentato la popolazione, ma si è riflesso anche nelle maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno. Oramai abbiamo superato il momento iconoclastico quando a ridosso della radicale decisione di abolizione della Cassa per il Mezzogiorno venivano esaltate tutte le critiche più distruttive sul suo operato e sulle politiche di riequilibrio regionale che aveva adottato. Guadagnata una certa distanza dai dibattiti finalizzati alla decisione, con la relativa serenità cognitiva si stanno determinando con maggior equilibrio luci ed ombre di quell'importante periodo della storia nazionale. Così non possono essere annullate quelle trasformazioni frutto degli investimenti nella modernizzazione infrastrutturale del territorio sia nell'ambito agricolo con bonifiche e riforme fondiarie sia nell'ambito industriale con la creazione di nuclei industriali ispirati alla teoria del "poli di sviluppo" di François Perroux.

Determinatesi queste favorevoli condizioni economiche, esse esercitarono una potente pressione sulla demografia delle aree metropolitane e sul benessere dei suoi abitanti. Rispetto alle principali correnti migratorie nazionali ed internazionali funzionarono da fattore mitigante per circoscritti ambiti geografici e riprodussero, al loro interno flussi analoghi di spostamento dalle campagne alle città più vicine. A sua volta l'incremento dei redditi delle famiglie stimolò la domanda di una migliore qualità di abitazioni immediatamente tradotta in estensione della superficie media delle unità abitative e di riduzione delle densità urbane. Non è facilmente determinabile se la preferenza per la casa sparsa, con dotazione di giardino, orto, o comunque di verde privato derivi dall'attaccamento alla terra delle popolazioni di provenienza contadina oppure se risulti dalla diffusione di modelli internazionali nei quali il benessere nei paesi avanzati è associato ad un'immagine dei sobborghi a prevalente composizione di case unifamiliari isolate.

Non è difficile immaginare come la combinazione di questi fattori potesse costituire una pressione irresistibile per una diffusione dell'urbanizzazione rapidamente trascinata oltre i confini delle città capoluogo per riversarsi successivamente sui comuni di prima e seconda cintura stimolandone una crescita di provenienza esogena che a sua volta funzionava da stimolatore anche degli elementi endogeni. Infatti è sufficiente la semplice economia "di servizi" incrementata dalla crescita della popolazione per determinare condizioni favorevoli di sviluppo economico per fattori ed attori locali che quei servizi li erogavano. Ci riferiamo non solamente alla rete della distribuzione commerciale,

ma anche alla vasta gamma di servizi alle persone che ricadono nei settori dell'istruzione (nei comuni di cintura si trova una struttura della popolazione relativamente giovane), della salute, del divertimento, del benessere del corpo (fitness). Non ultimo è la crescita dei valori immobiliari e lo sviluppo dell'industria edilizia.

Gli effetti di questa rapida urbanizzazione sono diversi sia nel modellare lo specifico profilo fisico dell'insediamento che nel generare le dinamiche del suo funzionamento quanto nel distinguere diversi attori particolarmente influenti sul governo del suo mutamento.

L'impatto con i centri preesistenti

Gli ampliamenti urbani non intervengono su una tabula rasa o un foglio di carta bianca, come potrebbero credere disegnatori o pianificatori ingenui ma sempre su una realtà territoriale ben caratterizzata la quale, per un verso o per l'altro, finisce per influenzare specialmente quando viene calato su di essa un processo di urbanizzazione senza prenderla in considerazione, a volte provocando reazioni perfino distruttive quali frane, esondazioni, degrado, congestione. Per questo motivo l'esame dello sviluppo della metropoli in rapporto con le condizioni geografiche naturali quanto per la forma degli insediamenti e delle trasformazioni antropiche preesistenti può fornire molte spiegazione ai problemi che si sono successivamente avvertiti.

La presenza di nuclei abitati, anche se di modesta dimensione, ha rappresentato un'importante dotazione iniziale perché ha fornito le infrastrutture di base e di servizi necessari anche se si son rivelati presto insufficienti ed arcaici per la popolazione in rapida crescita. Quest'ultima forniva abitazioni nuove e con maggiori confort provocando un esodo dal vecchio centro della popolazione autoctona e presto generando uno sviluppo di servizi più moderni e in quantità maggiore meglio ritagliate sulle esigenze dei consumatori.

Anche il Comune ha contribuito a rafforzare le frange più recenti per realizzare le obbligatorie e più urgenti opere di urbanizzazione primarie e secondarie. Seppure volessimo limitare l'intervento pubblico al solo settore scolastico dovremo constatare come la localizzazione dei nuovi edifici non poteva che essere individuata nelle poche aree interstiziali se non del tutto esterne alle più recenti espansioni. Questo continuo rafforzamento delle corone ha finito per degradare l'insediamento precedente spopolandolo. Mancando di manutenzione i fabbricati sono ulteriormente peggiorati sia perché non utilizzati oppure perché riuscivano a trovare un'utenza solo a condizione di rivolgersi a famiglie con livelli di entrate sempre più modeste, talvolta ospitando quei recenti immigrati dalle condizioni più precarie.

Le parti nuove hanno dato uno sbocco alla domanda abitativa in primo luogo. Ciò è sia il loro aspetto positivo che negativo. La popolazione ha potuto avere

condizioni abitative migliori superando precedenti situazioni di coabitazioni, di insufficiente sviluppo delle superfici dell'alloggio, di gravi carenze nella dotazione di servizi ed impianti. Il confort della casa è aumentato con gli elettrodomestici oltre che per la maggiore razionalità e funzionalità della distribuzione e con l'estensione a spazi esterni protetti. Le famiglie si sono avvalse dell'auto per godere di una maggiore libertà di localizzazione e, a sua volta, l'automobile ha richiesto spazi di parcheggio e garage come anche una infrastruttura di comunicazione adeguata al suo impiego.

Quando i valori immobiliari nei vecchi centri si sono abbassati fino a rendere economicamente sostenibili interventi di demolizioni e ricostruzioni, si sono inseriti i tipi edilizi che avevano il miglior mercato all'interno di una struttura urbana estranea e incompatibile, generando carichi urbanistici insostenibili (insufficienza di aree di soste e per la circolazione dei veicoli, assenza di aree a standard per servizi ed attrezzature in prossimità) e l'alterazione del paesaggio urbano tradizionale. La perdita della memoria dell'ambiente sedimentato nel corso di alcuni secoli è stata spesso vissuta come un impoverimento della cultura locale, della sua diversità, a vantaggio dell'omologazione del panorama metropolitano.

Urbanistica dei nostri giorni

Di seguito, anche senza un esplicito riferimento, si illustrerà come la più recente riflessione in urbanistica ha provato a dare una risposta al quadro problematico tracciato nei precedenti paragrafi. Senza pretendere una trattazione esaustiva si evidenziano quelli che sembrano i tratti più significativi per guidare la prassi di pianificazione – perché hanno la maggiore portata operativa – oppure perché si attagliano meglio alla realtà da pianificare già individuata nelle frange delle conurbazioni metropolitane.

L'esplicitazione dei postulati da cui prende le mosse la progettazione urbanistica assolve a obblighi di trasparenza nei confronti dei decisori politici mostrando indirizzi e limiti della disciplina. Ad essi potrà risultare anche più accessibile quale supporto si possono aspettare dal lavoro tecnico che sarà dispiegato nel corso delle diverse fasi fino alla proposta di piano.

Poiché la legge nazionale e regionale sull'urbanistica e gli altri documenti procedurali e esplicativi di Regione, enti di settore e territoriali hanno avuto un'ampia diffusione, essi non vengono qui richiamati ed, anche in seguito, vi si accennerà solamente per quella parte che risulterà strettamente utile alla situazione in esame. Qui si punta invece a chiarire la forma di piano che si intende sviluppare con l'interpretazione di norme e procedure indispensabile alla loro applicazione nei casi concreti e per gli attori coinvolti.

La dimensione metropolitana

A seguito dei processi che si sono attuati sul territorio metropolitano, non è più concepibile un'urbanistica strettamente racchiusa all'interno dei confini comunali. Ciò incomincia anche a essere nei fatti in quanto sono andate in porto delle pianificazioni sovracomunali sia di carattere territoriale che settoriali. Tra le prime va ricordato il Piano Territoriale Regionale, approvato nell'ottobre 2008, e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ancora in corso di elaborazione, anche se una versione del documento è pubblicato e può essere considerato, in termini non cogenti, come fonte d'informazioni e di indirizzo. Le pianificazioni settoriali assumono un aspetto vincolistico stringente in quanto determinano o la protezione di aree e manufatti di particolare valore ambientale o culturale oppure segnalano rischi naturali ed antropici da cui è indispensabile salvaguardare le popolazioni.

Il quadro di pianificazione sovraordinata compie una selezione di priorità restituendole all'ulteriore approfondimento della pianificazione comunale. Un timbro particolare del piano regionale è aver sottolineato l'importanza degli spazi aperti. La sua elaborazione è avvenuta durante il varo del Codice sul paesaggio ed ha riflesso, oltre le incertezze procedurali sull'attribuzione di compiti di pianificazione paesaggistica, il valore che stava assumendo un bene sempre più raro di fronte alla crescita senza freni dell'urbanizzazione.

La questione paesaggistica ha assunto una grande rilevanza nel nostro paese per l'iscrizione in Costituzione e la riconosciuta e ribadita competenza statale. Nonostante la permanenza della protezione dei beni d'interesse fin dal dopoguerra, il concetto di paesaggio ha avuto una sua evoluzione dagli aspetti visuali-percettivi dei quadri panoramici e delle bellezze d'insieme di origine culturali o di singolarità naturali. Lo sviluppo delle scienze geografiche ha esplorato i nessi che determinano gli ambienti attraverso l'ecologia ed ha dimostrato come quei quadri che si percepiscono nel loro aspetto esteriore sono sistemi biotici regolati da relazioni interne tra popolazioni di specie viventi e con il substrato abiotico che le ospita. In questo modo, la questione paesistica si lega a quella ambientale unendo i caratteri identitari, che danno senso alle comunità locali nel loro rapporto con lo spazio abitato, all'ambiente di vita in cui sono inseriti e di cui hanno bisogno per la propria esistenza, all'ambiente.

Il piano regionale, per la sua specificità come strumento di gestione del suolo, si focalizza sulle sue qualità, attingendo alle più complete conoscenze pedologiche, e definisce il carattere e i valori delle terre regionali. In preparazione del piano paesaggistico regionale, il Consiglio regionale ha approvato le linee guida per il paesaggio, dove già vengono stabilite le strategie degli ambiti paesaggistici. Nella stessa individuazione dei beni da proteggere si muove anche il PTCP con le sue carte di definizione degli elementi strutturali. Il carattere sovracomunale di questi aspetti, sebbene intrinseci alla tematica, è stato ribadito anche dal Regolamento regionale che dà la possibilità ai comuni di

avvalersene per la parte strutturale dei propri PUC. Dai quadri regionali emerge come Afragola si colloca ai margini della conurbazione con caratteri di notevole degrado e confini con un'area agricola che trae il suo pregio dai suoli vulcanici flegrei ma che si presenta particolarmente frammentata perché coinvolta in episodi d'impermeabilizzazione da urbanizzazione e da isolati processi di intensificazione delle attività agricole.

Il PTR divide il territorio regionale in sistemi territoriali di sviluppo per indirizzare le politiche territoriali verso obiettivi prioritari ed assegna Afragola all'STS E1 stabilendone l'appartenenza all'area Napoli nord est con dominante urbano industriale. Quest'inquadramento nel sistema metropolitano, a sua volta, trova un'eco nella strategia policentrica del PTC dove il rafforzamento del sistema afragolese come un sistema integrato può fungere da polo di equilibrio rispetto alla eccessiva centralizzazione sul capoluogo. Questa politica richiama il già introdotto discorso sulle centralità per indurre all'individuazione degli obiettivi qualificanti di potenziamento non solamente dei ranghi superiori ma di tutti i nodi ai diversi livelli d'influenza.

Da questi pochi cenni alla pianificazione sovraordinata, che successivamente meriterà uno specifico approfondimento, si ricava la forte interconnessione della scala locale con una più vasta che la comprende e l'esigenza di considerare sempre le implicazioni interscalari delle scelte di piano anche quando si opera ad un determinato livello di pianificazione secondo ben delimitati vincoli di competenza istituzionali.

Preliminare

L'introduzione del piano preliminare in Campania avviene con una significativa modifica del procedimento di formazione del piano comunale. Una volta, completamente iscritto all'interno dell'amministrazione, la scelta degli obiettivi e il controllo della sua elaborazione si giocava nel rapporto tra Giunta e Consiglio.

L'apertura del processo decisionale ai cittadini avviene sotto molteplici pressioni:

a) lo spostamento del piano comunale verso un programma di azioni i cui attori non sono solamente l'amministrazione comunale ma i diversi interessi della società locale;

b) la domanda di equità proveniente dalle diverse componenti della popolazione;

c) il maggior interesse a essere informati sulla politica locale e influire nelle scelte, avvalendosi dello sviluppo dei mezzi di comunicazione;

d) il moltiplicarsi delle forme associate della cittadinanza intorno ad interessi specifici legittimi ciascuno dei quali rappresentativo di una parte di una società in progressiva segmentazione;

e) il convincimento secondo il quale i cittadini abbiano il diritto di esercitare funzioni di controllo sugli eletti e, in tal ruolo, costituiscano la migliore garanzia per la protezione dell'ambiente.

In relazione all'ultimo punto, è molto significativo come il piano preliminare assolva ad un momento iniziale della Valutazione Ambientale Strategica, introdotta in ottemperanza alla direttiva europea, incominciando a tracciare gli obiettivi per il piano e coinvolgendo nella loro scelta la pluralità di soggetti già richiamata ponendoli di fronte ai conseguenti effetti ambientali. L'evoluzione successiva della pianificazione procede sempre seguendo questo intreccio con le valutazioni ambientali. In un primo momento si sviluppano gli aspetti conoscitivi sia del quadro urbanistico che della situazione ambientale come una cornice entro la quale vanno a definirsi progressivamente azioni e progetti. Nonostante una tendenza alla completezza olistica dei quadri conoscitivi, saranno i problemi più pressanti, maggiormente avvertiti, quelli che guideranno tanto le indagini che i progetti.

La partecipazione

Sebbene esistano molte buone ragioni perché la pianificazione coinvolga la parte più vasta della popolazione interessata, ci sono ancora molte difficoltà ad attuarla nei fatti. In primo luogo, vanno ribadite le ragioni della partecipazione perché convincano non solamente gli addetti ai lavori ma anche il comune cittadino. È confortante che si faccia strada tra gli amministratori l'idea di sottrarre l'urbanistica alle consuete contrapposizioni partitiche. Gli avvicendamenti degli schieramenti alla guida del comune possono essere molto più rapidi della durata di un piano comunale, perlomeno della sua parte strutturale. Oltre queste alternanze, va ricercato un patto comune in grado di assicurare la fedeltà alle scelte di lungo periodo. In aggiunta, nella logica della competizione dei territori, la fase di elaborazione del piano è un'importante opportunità di rafforzamento della coesione della società locale, fattore influente nel rafforzamento della capacità attrattiva. Si può ritenere che tanto più apprezzano una città visitatori o investitori potenziali esterni quanto più in essa credono i suoi stessi abitanti.

Sotto il profilo politico, la partecipazione assicura l'esercizio del diritto di decisione dei cittadini nell'amministrazione della città. Se ciò si attua, è superata la delega ad un rappresentante eletto e il diritto decisionale è esercitato in maniera diretta dal soggetto politico. Questo tipo di regime politico prende il nome di democrazia deliberativa ma difficilmente riesce ad essere istituzionalizzata in modelli stabili. La distinzione maggiore che opera consiste nel superamento della domanda di trasparenza ed informazione insita nella democrazia delegata per assicurare una cittadinanza consapevole in grado di esercitare il suo diritto di esprimere rappresentanti responsabili. Si trova,

tuttavia a dover affrontare notevoli difficoltà per assicurare un così distribuito diritto alla partecipazione alle decisioni quando coinvolge persone non specializzate o non dedicate all'attività politica con l'affrancamento da altre incombenze sociali. Nel vigente regime è facilitata dal principio di sussidiarietà e dalla progresso delle tecnologie di comunicazione-informazione perché attenuano il problema del numero. Infatti, oggi è più praticabile raccogliere la volontà dei cittadini in una comunità locale di alcune migliaia di abitanti con gli strumenti elettronici.

Altri autori assegnano alla partecipazione un valore conoscitivo utile nella comprensione di problemi complessi come quelli affrontati dall'urbanistica. Le specializzazioni della scienza moderna non appaiono sufficienti a dare spiegazioni di tutti i fattori che intervengono per operare delle previsioni accurate. Neppure sono comunemente costituite delle banche date o altri sistemi che sistematicamente raccolgono le conoscenze esistenti che, anzi, restano disperse in una miriade di persone coinvolte in diverse pratiche sociali nella divisione urbana del lavoro. Queste conoscenze sono utili tanto all'individuazione dei problemi che alla loro soluzione e, quindi, contribuiscono alla completezza e all'efficacia del piano.

Se il piano si affronta con un approccio strategico, allora è utile la partecipazione degli *stakeholders*. Con questo termine si designano tutti quelli che sono coinvolti nelle azioni di piano. In questo caso non stiamo parlando di diritti politici, ma di contributo alle azioni collettive, sempre che il piano sia disegnato non come un documento di norme passive, ma piuttosto come un sistema coerente di progetti da attuare. Così, la partecipazione comporta un processo per far convergere la volontà degli attori nella condivisione delle scelte attuate ma anche un impegno a compiere la loro parte nel ruolo da svolgere all'interno delle azioni stabilite e con i tempi accettati tutt'insieme. Alla distribuzione del potere decisionale oltre le rappresentanze elette e senza distinzione tra sfera pubblica e privata corrisponde una simmetrica assunzione di responsabilità.

Per la costruzione del piano, il Centro Lupt dell'Università "Federico II " di Napoli, coordinato dal prof. Francesco Domenico Moccia, ha voluto coinvolgere anche i cittadini del territorio attraverso un laboratorio di partecipazione partito nelle scuole medie inferiori e superiori.

Attraverso un percorso conoscitivo svolto attraverso questionari conoscitivi e attraverso la loro parallela elaborazione di disegni dei luoghi più belli o più problematici da migliorare, i ragazzi delle scuole medie stanno contribuendo, in un'ottica anche di cittadinanza attiva, a costruire il futuro della città di Afragola.

Il percorso partecipazione ha previsto due fasi. Una prima fase svolta attraverso la risposta a questionari su come migliorare i luoghi che conoscono e una seconda fase del progetto che ha portato i ragazzi delle scuole medie inferiori e superiori a intervistare genitori/nonni sui cambiamenti che

vorrebbero per il loro territorio - promuovendo la partecipazione indiretta degli adulti nella costruzione della *vision* condivisa.

Con i loro questionari, le loro interviste e i loro disegni i ragazzi delle scuole medie hanno contribuito a costruire una *vision* di come sarà la città che i cittadini attuali e i futuri cittadini vogliono tra dieci anni.

Il 13 aprile presso il cinema Gelsomino, i risultati della fase delle interviste sono stati presentati alle scuole.

Si riportano di seguito la locandina dell'evento.



CITTÀ DI AFRAGOLA
CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI

«ASCOLTIAMO IL FUTURO»
Venerdì 13 aprile ore 10,00 - Teatro Gelsomino

L'Amministrazione comunale intende coinvolgere i cittadini nella redazione di un preliminare del PUC (Piano Urbanistico Comunale) partendo dall'ascolto degli studenti delle scuole medie inferiori e superiori. L'iniziativa ha portato già alla compilazione di specifici questionari su come migliorare e valorizzare i luoghi della città. Il PUC, che tratterà lo sviluppo urbanistico del territorio di Afragola per i prossimi decenni, verrà redatto sulla base dei suddetti questionari, con il supporto del Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale dell'Università Federico II di Napoli, coordinato dal professor **Francesco Domenico Moccia** e sarà discusso pubblicamente con l'Assessore all'Urbanistica **Maria Cristina Iazzetta** e il Sindaco **Domenico Tuccillo**.

GRAFICA CASTALDO - TEL. 081 8042821

Locandina 13 aprile 2018

Si riporta di seguito l'ampiezza del campione:

<i>Scuole Medie</i>	
<i>Rita Levi Montalcini</i>	46
<i>Nosengo</i>	28
<i>S.Rocco</i>	38
<i>TOT</i>	112
<i>Scuole Superiori</i>	
<i>ISIS Sereni</i>	16
<i>ISIS Pertini</i>	42
<i>Liceo Brunelleschi</i>	20
<i>TOT</i>	78
<i>Interviste adulti</i>	20

Esaminando le risposte delle scuole medie e superiori emerge la richiesta di "luoghi attrezzati per i ragazzi" e di un "parco" che al momento non trovano nel territorio di Afragola.

Sono considerati luoghi d'incontro: la pineta comunale e piazza Gianturco e il corso Napoli mentre non si prefigura un vero e proprio "luogo di attrazione" nel comune di Afragola e solo in parte sembra rispondere a questo appellativo la pineta comunale, l'Ipercoop e la piazza del Municipio.

Dalla domanda "dove porteresti un amico" si individua innanzitutto un limite della conoscenza dei luoghi storici del comune in quanto primo luogo scelto è la "gelateria la scimmietta", seguita dalla pineta comunale e piazza Gianturco. Queste ultime due aree di ritrovo, insieme al corso Napoli e all'Ipercoop, risultano essere anche i luoghi preferiti.

Si è chiesto poi dei luoghi e delle strade più "pericolosi" ed il rione Salicelle è la risposta più data, seguita dalla zona del cinema Gelsomino e da via Arena (la strada che porta alla stazione dell'Alta Velocità) in quanto viene considerata una strada isolata, fuori dal contesto urbano e con poca illuminazione.

Mentre i "luoghi più divertenti" vengono considerati "la pineta comunale" (...perché nelle feste natalizie la decorano) e l'Ipercoop (in quanto luogo attrezzato perché offre la possibilità di vedere un film e divertirsi con gli amici - anche se lontano dal centro abitato di Afragola).

Cercando di comprendere il luogo simbolo di Afragola si è chiesto al campione "senza cosa Afragola non sarebbe la stessa" e la Basilica di sant'Antonio è forse il prevedibile e giusto esito di questa risposta in quanto luogo di culto, casa del patrono ma anche luogo di ritrovo tra i ragazzi.

Si è chiesto poi al campione “se piace vivere ad Afragola” (domanda 10) di appena tre risposte prevalgono gli insoddisfatti argomentando con “la mancanza di sicurezza e di possibilità lavorative”. La questione lavorativa sembra causare un'ulteriore prevalenza dei “no” alla domanda “Pensi di vivere ad Afragola da adulto” mentre i “si” sono legati all’essere la città natale e quindi al senso di appartenenza.

L’ultima domanda rivolta al campione delle sciole medie (la dodicesima) è “Immagina Afragola in futuro” e qui se apparentemente i pessimisti sembrano prevalere (28 risposte la definiscono peggiore di ora) e i disincantati (quelli che rispondono “la stessa di oggi”) risultano essere circa 15, gli ottimisti (quelli che rispondono “migliore di oggi”) e i tendenzialmente ottimisti (quelli che rispondono “spero migliore”) sono 34 lasciando trasparire una maggior fiducia nel futuro.

Il questionario rivolto invece agli studenti delle superiori e agli adulti presentava, oltre all’utilizzo di un linguaggio più adulto nelle domande, anche un maggior numero di domande in quanto nella parte finale si chiedeva di definire delle possibili azioni migliorative che il piano poteva porre in essere e che si riportano sinteticamente di seguito.

Considerazioni finali

COSA SI CHIEDE AL PUC?

GLI STUDENTI	GLI ADULTI
<ul style="list-style-type: none">- Maggiori attrazioni per i giovani;- Incremento di luoghi culturali;- Garantire maggior sicurezza nella vita quotidiana;- Miglioramento della viabilità e del trasporto pubblico;- Riqualificazione delle strade.	<ul style="list-style-type: none">- Una città sicura, tranquilla, con strade pulite e con manti stradali intatti;- Maggiori attività culturali rivolte soprattutto ai giovani e alle famiglie;- Risanamento dei palazzi storici mediante sovvenzionamenti del comune;- Piani di bonifica delle numerose aree verdi presenti;- Costruzione di nuovi parchi, aree verdi e luoghi di ritrovo per anziani;- Miglioramento del trasporto pubblico;- Realizzazione di percorsi ciclabili;- Miglioramento del sistema di illuminazione.

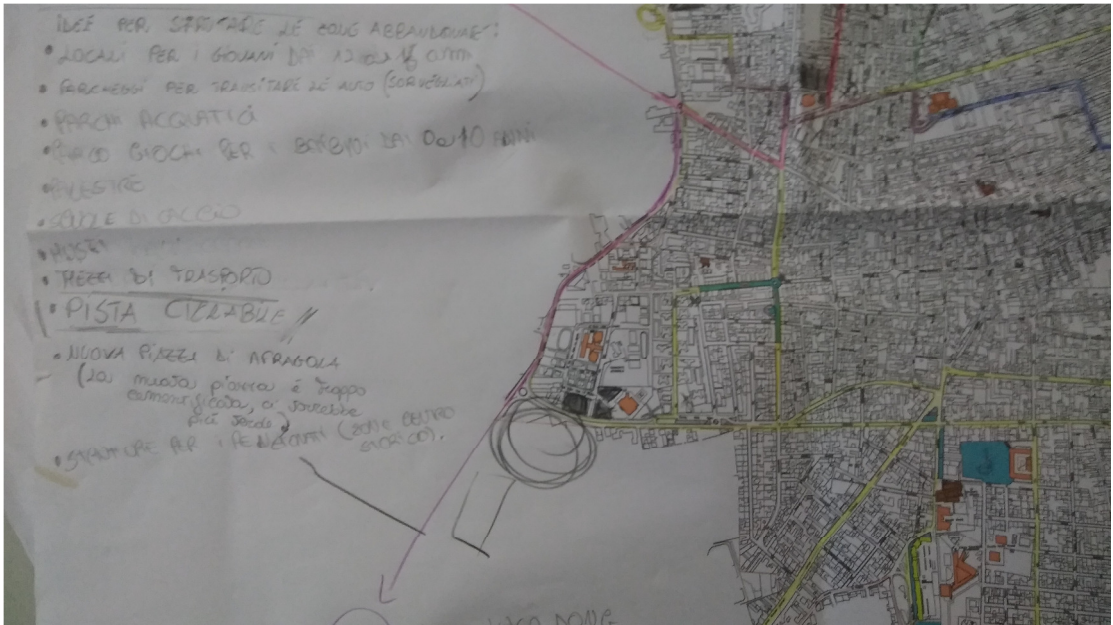
Come si evince dall’immagine, i temi richiesti da ragazzi e adulti, sono tutti stati accolti nel Preliminare di PUC.

Il 7 maggio presso l' I. C. Montalcini, si è tenuto un **laboratorio** partecipato con le due classi campione che avevano risposto ai questionari.

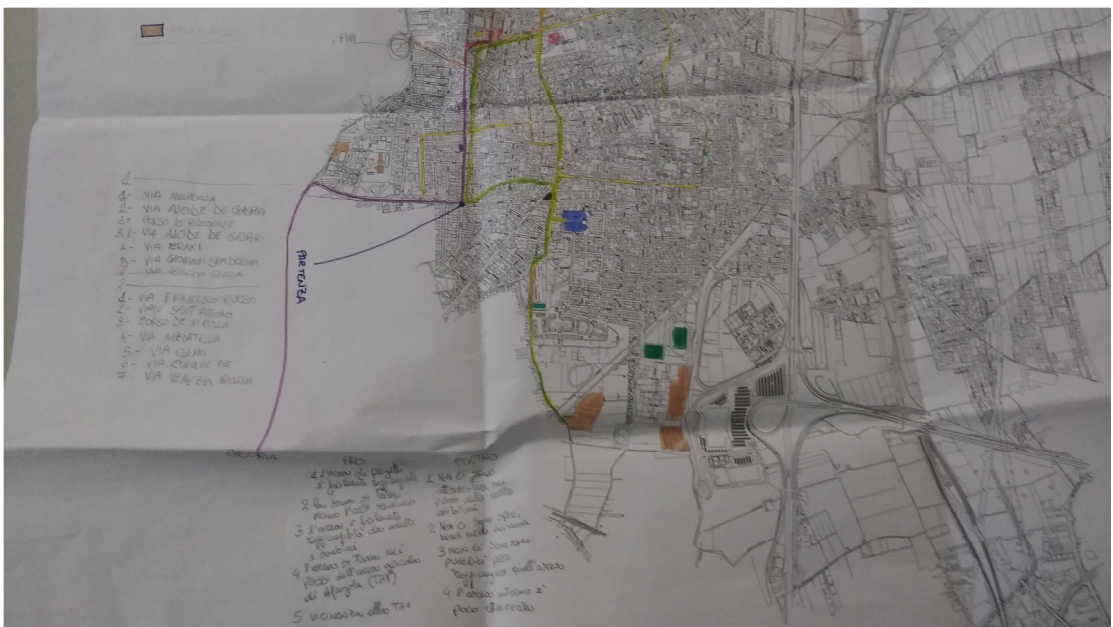
I ragazzi sono stati divisi in due gruppi di lavoro e hanno disegnato un nuovo parco per il comune di Afragola, ipotizzando anche la possibile ubicazioni e le possibili attrazione, e possibili nuovi spazi pubblici e aree di incontro nel tessuto urbano, ipotizzando anche eventuali percorsi di collegamento pedonali.



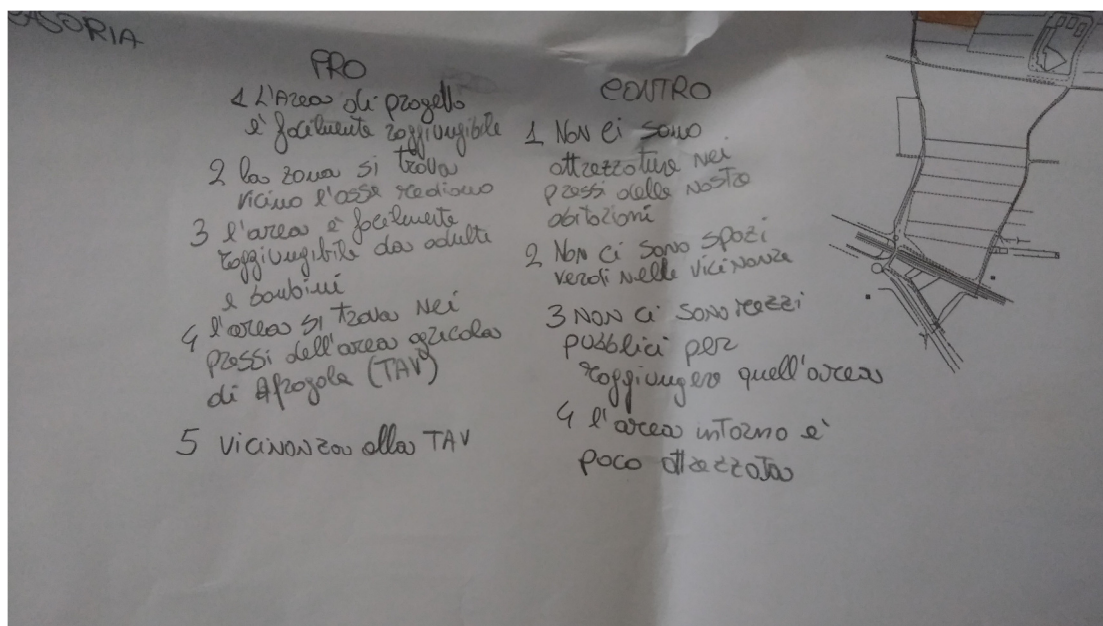
Carta di lavoro del Laboratorio partecipata



Laboratorio partecipato: particolare idee per le aree abbandonate



Laboratorio partecipato: particolare dei percorsi casa-scuola



Laboratorio partecipato: particolare pro e contro del progetto del Parco

Il problema della decadenza dei vincoli espropriativi.

Le difficoltà ad attuare le dotazioni di servizi come prescritti dal DM. 1444/68 precedentemente richiamati hanno spinto l'Istituto Nazionale di Urbanistica a proporre la distinzione del piano comunale in una parte strutturale ed una operativa. Questa seconda è condizionata dalla temporalità della vigenza dei vincoli espropriativi fissati dalla Corte Costituzionale in cinque anni. Per impedire la formazione di zone bianche dove i Comuni non riescono a realizzare le attrezzature previste nel piano vincolando per pubblica utilità delle superfici proporzionate al loro fabbisogno, allora si deve passare da previsioni sine die a previsioni programmate.

Questa temporalizzazione delle scelte di piano è necessaria per le zone dette, ma non lo è invece per quelle aree la cui zonizzazione ha un carattere conformativo. Il vincolo che, con esse vi si appone, corrisponde semplicemente alle limitazioni che discendono dalle caratteristiche dell'area e non sono, come per le altre zone, una limitazione del diritto del proprietario a vantaggio della collettività. Per garantire l'eguaglianza di trattamento dei cittadini, quelli che sono costretti a cedere il loro suolo per la realizzazione di opere d'interesse generale hanno diritto ad un adeguato indennizzo e possono subire quelle limitazione esclusivamente per la pubblica utilità. Come prima accennato, qualora quest'utilità non è attuata (entro i cinque anni), viene a mancare la stessa ragione delle limitazioni.

Invece non ci sono questi problemi per i vincoli conformativi la cui durata non ha limitazioni. Per loro si parla anche, impropriamente, di aree intrasformabili perché contengono beni essenziali come le aree naturali protette,

monumenti e centri di valore storico e culturale, beni paesaggistici; oppure sono soggette a pericoli come frane, erosione costiera, esondazioni. Resta dubbio l'appellativo intrasformabile perché a ben vedere le norme di piano prevedono sempre usi possibili e cambiamenti accettabili per ciascuna di quelle zone. Anche quando s'intendono perseguire attente politiche di tutela, si analizzano le pressioni che gravano sull'area di pregio e le sue interne dinamiche per adottare strategie in grado di contrastare i loro effetti distruttivi dell'integrità del bene da tutelare.

Anche per i vincoli conformativi è stata avanzata una richiesta di indennizzo con l'argomento che le limitazioni apposte a queste proprietà non differiscono di molto da quelle di tipo espropriativo in quanto si estrinsecano comunque in un servizio fornito alla collettività come tutela dei beni naturali o culturali di interesse comune. Sembra molto difficile che una tale rivendicazione possa trovare il sostegno del legislatore in un momento in cui si è presa la direzione di ridurre la spesa pubblica. Non meno difficili da attuare sono le soluzioni compensative per le quali disponiamo ancora di sporadici esperimenti in casi del tutto particolari come nel comune di Roma.

La questione temporale

Ancora maggiori insoddisfazioni sull'efficacia di piani regolatori generali avvenivano nella misura della distanza tra le previsioni progettate e la concreta attuazione. Si è registrato un forte scollamento tra le previsioni degli studi di piano come quelle relative alla dinamica demografica. La stima del fabbisogno abitativo che derivava da quelle proiezioni è stata molto frequentemente smentita dall'andamento successivo delle costruzioni. Sono state indicate spinte provenienti da interessi immobiliari o dell'industria edilizia, a loro volta assecondate da politiche territoriali liberiste, rivolte ad indirizzare le previsioni di espansione con la designazione di ampie aree edificabili al fine di ridurre la concorrenza ed abbassare il prezzo dei suoli con benefici effetti sui prezzi delle abitazioni e sui profitti delle imprese di costruzioni e dei servizi finanziari.

Tuttavia queste deviazioni di carattere politico non sono sufficienti a spiegare le inesattezze della pianificazione cui va riconosciuto un'insufficiente tecnica nelle capacità di previsione, limiti messi ben in evidenza da noti studiosi ed attribuiti alle complessità delle conoscenze necessarie sia in quantità di fattori sia nelle loro reciproche interrelazioni, da non essere gestibili neppure con moderni e sofisticati sistemi di calcolo quali sono messi a disposizione dalla moderna scienza informatica. La difficoltà di previsione aumenta proporzionalmente al tempo, onde la convenienza ad accorciare la validità del piano. Per inciso, queste osservazioni si rivolgono già ai casi più virtuosi perché una massa prevalente di piani ha impiegato un tempo per il loro percorso di

approvazione pari o superiore a quello dell'arco previsto della loro attuazione per cui era già superata dai fatti quando è andata in vigore.

I metodi più aggiornati di pianificazione, suggeriti dalla ricerca operativa, operano in maniera selettiva sulle problematiche con lo scopo di ridurre l'incertezza. In questo modo, suggeriscono di affrontare e risolvere, decidendo i relativi corsi d'azione, in primo luogo i problemi di cui è possibile dare un definizione determinata con un tasso molto ridotto d'incertezza. Questo metodo di riduzione del rischio, come si intuisce, ricorre ad un temporalizzazione della soluzione dei problemi e, di conseguenza, richiede un processo di pianificazione continuo in quanto si stabilisce una relazione tra la soluzione di problemi e la riduzione dell'incertezza degli altri non affrontati.

In altri termini, in un piano è possibile fare una lista di tutti i problemi percepiti e, quindi degli obiettivi che si intendono raggiungere. Al successivo esame più dettagliato è possibile rendersi conto di come alcuni della lista si trovino nelle condizioni conoscitive ed operative tali da poter godere di un'immediata soluzione mentre altri non dispongono di un medesimo sbocco immediato perché sono influenzati da alcuni o molti fattori variabili di cui non è possibile stabilire il percorso di sviluppo futuro ovvero perché non sono immediatamente disponibili né e prevedibile la quantità di risorse impiegabili. Allora, bisognerà rimandare a tempi successivi il trattamento di questi più difficili problemi, eventualmente operando perché si riducano le incertezze attraverso studi di approfondimento, facendo pressioni perché siano prese decisioni di organi settoriali o territoriali, ed attuando trasformazioni locali sulla medesima direttrice.

Con questo atteggiamento dovrebbe essere assunta la pervasiva domanda di flessibilità. Non tanto nel senso passivo di una pianificazione in attesa che accada qualcosa e, a quel punto, ne prenda atto e si adegui. Questa subordinazione a fattori esogeni sarebbe un'abdicazione della funzione pianificatoria ridotta alla mera registrazione di richieste in un documento ufficiale con carattere autorizzativo. Per queste esigenze è sufficiente la pura azione amministrativa e burocratica. L'apporto della disciplina, tanto sul versante professionale che su quello scientifico, deve essere di aiuto ai decisori a svolgere con maggiore efficacia i loro compiti di governo.

La componente strutturale del piano

La distinzione tra strutturale e operativo ha anche un'implicazione che investe i livelli di pianificazione e la gerarchia degli enti locali. Quando si riconosce un carattere sovracomunale alla parte strutturale, questa disposizione viene presentata come una semplificazione per favorire i piccoli comuni dall'onere di elaborare costosi quadri conoscitivi ma, in verità, non si può nascondere che in essa si raggruppano tutte quelle decisioni che emanano da

altre amministrazioni e non competono all'autonomia locale. Il che fa comprendere ancora meglio la *ratio* del Regolamento.

La Regione Campania ha fatto proprio, non senza ambiguità e ritardi, la distinzione tra i due tempi della pianificazione comunale preferendo al termine operativo quello di programmatico. Nella prima ancora incerta sperimentazione che esplora questo profilo innovativo del piano è opportuno prendere vantaggio delle potenzialità offerte dalla nuova forma del documento di piano. La maggiore va riconosciuta nella flessibilità che si ottiene con la riduzione della durata del piano operativo/programmatico insieme all'opportunità di non essere obbligati a definire dettagliatamente l'intero progetto di piano senza una chiara relazione con le modalità attuative.

Questo secondo aspetto può dare un indirizzo al piano strutturale facendo sì che in esso vengano selezionate solamente quelle decisioni derivanti da una previsione di lungo periodo da cui emanano norme e regolamentazioni su cui gravano meno le incertezze degli andamenti futuri delle trasformazioni necessarie per la città. È molto probabile che non muterà molto nel futuro quali sono gli interventi ammissibili in un centro storico dove la situazione urbanistica si è stabilizzata per le sue grandi linee ed i cambiamenti d'uso, l'avvicendamento degli abitanti, l'immissione di servizi, avverrà in un quadro stabile di condizioni contestuali secondo modalità prevedibili e dettate dal rispetto della struttura urbanistica ed architettonica e dai valori che si intendono tutelare.

Discorso del tutto analogo si può condurre per tutte le altre aree di tutela dove la normativa urbanistica si concentra su dei beni esistenti le cui caratteristiche sono state accuratamente analizzate e ne sono state dedotte quelle precauzioni indispensabili per assicurare l'obiettivo condiviso della conservazione. Le aree urbane consolidate, quando presentano un assetto urbanistico accettabile e, per esse, sono desiderabili solo il miglioramento dell'edilizia o puntuali inserimenti di attrezzature, servizi e nuove funzioni, anche si trovano in una situazione da normativa di tempi lunghi adatta alla parte strutturale. L'elaborazione di questa materia in maniera più dettagliata sarebbe anche da trattare nel regolamento urbanistico-edilizio se nella legislazione campana avesse assunto le medesime competenze che gli sono state conferite in altre regioni. Trascuro quello che, in maniera più condivisa, è incluso tra i provvedimenti strutturali come i beni naturali quali le aree protette SIC e ZPS, i parchi naturali, le singolarità geologiche, i corpi idrici, i boschi e praterie, le spiagge, falesie.

Comunque quando si parla di tempi lunghi per i piani strutturali non si intende un tempo indefinito sebbene un limite prefissato non esiste. L'amministrazione ha la facoltà in ogni momento di rifarlo e cambiarlo anche perché non possiamo mai essere del tutto certi che anche le convinzioni più radicate e gli assetti più consolidati non possano dover essere rivisti.

La componente programmatica-operativa

L'utilità di piani strutturali stabili consiste nel fatto che essi, assorbendo una quantità consistente della regolamentazione urbanistica, semplificano e riducono l'ampiezza dei piani operativi/programmatici, consentendo un loro più agile rinnovo con tempi molto più frequenti di quelli a cui siamo abituati. Infatti, dovrebbe essere veramente praticabile la loro durata quinquennale facendo sì che quest'arco temporale sia previsto in sede di progettazione e si faccia di tutto per realizzarlo nella fase attuativa.

Questa parte del piano dovrebbe comportare le vere e proprie trasformazioni previste con uno spiccato carattere urbanistico. Per dare risposte alle difficoltà incontrate nei vecchi piani, l'individuazione degli standard aggiuntivi, una volta che siano calcolati per l'intero fabbisogno, computando il pregresso in funzione della popolazione insediata e quello generato dalla popolazione aggiuntiva prevista con gli incrementi dovute alle trasformazioni, non andrebbe localizzata ma assegnata alle aree di trasformazione del piano operativo, lasciando a quest'ultimo di collocarli nelle aree ad intervento diretto oppure di farli diventare delle prescrizioni degli eventuali Piani Urbanistici Attuativi, quando previsti.

Qualora una quota di standard sia generata da modifiche all'interno delle aree soggette a piano strutturale (per es. un tessuto consolidato dove si consentono sopraelevazioni, allineamenti dei fronti stradali, incrementi di densità con aumento di alloggi), allora è inevitabile che essa sia individuata nella medesima parte del piano. Per la conformazione di queste zone e perché il processo di modificazione avverrà presumibilmente attraverso interventi diretti, alle aree destinate a standard debbono essere apposti vincoli espropriativi. Queste sono delle condizioni tecniche su cui si possono esercitare scelte diverse: l'impossibilità di reperire standard in quelle zone o in quelle contermini soggette a piano attuativo (soluzione questa che offre un'alternativa al vincolo espropriativo), ovvero il rifiuto di ricorrere all'esproprio comporteranno l'abbandono di previsioni di aumento della popolazione insediabile all'interno di quelle stesse zone regolamentate in sede strutturale.

Il piano operativo riguarderà le espansioni urbane per le quali determinerà i comparti edificatori con i relativi parametri urbanistici e le modalità di attuazione che potranno prevedibilmente essere realizzate nei successivi cinque anni. La localizzazione delle aree pubbliche e delle attrezzature, previste per ciascuno dei comparti, può essere stabilita nella fase di progettazione attuativa dello specifico comparto e contrattualizzata con accordi pubblico-privato.

L'indeterminatezza localizzativa per evitare l'apposizione dei vincoli non deve condizionare il progettista ed i decisori sulla opportunità di definire delle prescrizioni su i diversi aspetti desiderabili della trasformazione, in special modo se derivano da condizionamenti contestuali e siano necessari ad assicurare buone relazioni della parte con il tutto. Questi aspetti riguardano certamente

aspetti delle comunicazioni per l'accessibilità e gli attraversamenti utili al sistema nel suo insieme; la rete delle centralità con funzione e ruolo assunto da quelle incluse nel comparto; la continuità delle reti ecologiche.

Anche le aree urbanizzate per le quali si prevede una trasformazione di carattere urbanistico, come la modifica della rete stradale, la densificazione di tessuti radi attraverso il ridisegno della pianta urbana, la creazione di nuovi sistemi di spazi pubblici con conseguente riconfigurazione delle proprietà e delle distribuzioni volumetriche, sono oggetto di pianificazione operativa. In questi casi, il ricorso al piano attuativo è dovuto per la maggiore complessità della progettazione urbanistica sia per il controllo tecnico del sistema delle infrastrutture, dell'uso del suolo e dell'articolazione volumetrica, quanto anche per la gestione dei valori immobiliari e dei rapporti pubblico-privati.

Approccio strategico.

La suddetta distinzione strutturale-operativo pone l'interrogativo della collocazione della dimensione strategica. Prima di addentrarci in questa discussione è necessario richiamare il perché bisogna tener conto della strategia in un piano urbanistico. A proposito va richiamato come la pianificazione strategica si sia andata affermando prima nella comunità scientifica internazionale e poi nelle istituzioni, a partire dagli enti globali, quali le Nazioni Unite, l'Unione Europea e il nostro governo. I comuni del Mezzogiorno sono stati sollecitati alla pianificazione strategica dalla partecipazione alla programmazione europea di riequilibrio regionale finanziata dai fondi strutturali.

In questo modo l'approccio strategico si è diffuso ed ha incominciato a modificare perfino, nella cultura comune, la concezione della pianificazione. Si è passati dal modello razionale e regolativo, adottato da un ente locale con semplici funzioni di arbitro rispetto a un mercato i cui soggetti erano, secondo un approccio liberale, i privati nei diversi ruoli di cittadini proprietari o imprese, a svolgere un ruolo attivo nell'attuazione del piano. Questo slittamento comporta l'introduzione nel piano di programmi di azioni, ovvero di politiche attive di trasformazione urbanistica, come anche il coinvolgimento, tanto del settore privato che di quello pubblico, quest'ultimo non solamente arbitro disinteressato, ma tutti assieme anche promotori di azioni collettive con un patto di collaborazione.

Le strategie hanno un intrinseco carattere multilivello perché si escogitano sul confine tra il locale e il suo più ampio contesto. Laddove l'elaborazione strategica si è integrata nel sistema di governo a tutti i livelli e il piano strutturale assume la funzione della cornice sovraordinata alla pianificazione locale (UK), vi troveremo anche le principali indicazioni strategiche. Nel nostro caso, quando abbiamo accentuato il carattere stabile di politiche di tutela del piano strutturale,

l'elaborazione strategica si sposterà prevalentemente nella dimensione operativa assumendo la forma di progetti (strategici).

Le strategie animano il piano programmatico-operativo, luogo della programmazione delle azioni di trasformazione. Infatti, abbiamo già sostenuto che la parte strutturale regola l'esistente e protegge i valori naturali, culturali ed immobiliari con norme a fondamentale carattere conservativo. Il progetto di trasformazione, invece, trova la sua indipendenza nell'operativo. È in questa parte che bisogna selezionare quelle aree da trasformare nei successivi cinque anni, e stabilire quale trasformazione si deve operare e con quali strumenti operativi.

Per la loro provenienza, le strategie sembrerebbero adatte al trattamento degli obiettivi di sviluppo economico locale. Volendo seguire schemi consolidati, si dovrebbero inquadrare in un settore amministrativo diverso dall'urbanistica, di cui i comuni non sono competenti, secondo le loro più consuete e radicate attribuzioni. Tuttavia l'innovazione degli enti locali ha coinvolto entrambi questi campi: il tema dello sviluppo si è sempre di più "localizzato", a partire dalla stagione dei patti territoriali, incorporandosi nelle competenze degli enti locali, i quali vengono chiamati, sempre più spesso e con sempre maggiori responsabilità, ai tavoli di *governance* multilivello non solamente per l'attuazione dei programmi europei di convergenza regionale.

Nella medesima attività si va sempre più consolidando il legame tra sviluppo e territorio, un dialogo difficile e misconosciuto, fortemente favorito dall'obiettivo dell'integrazione. La mancanza del requisito di fattibilità urbanistica di progetti molto avanzati e perfino già destinatari di sufficienti finanziamenti, spesso verificatosi in passato, dovrebbe aver costituito una lezione per tutti gli operatori e responsabili, per evitare i non poco numerosi fallimenti di programmi con relativa perdita di opportunità. Questo requisito necessario si avvia a diventare indispensabile quando la cornice pianificatoria dei progetti assume un requisito essenziale per la loro valutazione europea, a valle di una teoria dello sviluppo che intende superare l'episodicità asistemica di una sommatoria d'interventi senza nessi tra loro e soprattutto senza un percorso coerente per uscire dalle condizioni di crisi.

Prendendo la strategia come un programma di azioni organicamente articolato per raggiungere scopi condivisi attraverso mosse in grado di valorizzare le risorse e cogliere le opportunità che si presentano, un piano urbanistico concepito con un approccio strategico contribuisce alle politiche urbane e aiuta nella gestione della città. Per questo motivo, nella dottrina, si fece spazio una tesi che voleva legare il piano comunale al programma elettorale del sindaco all'indomani del cambiamento della legge elettorale con mandato diretto.

Nel tempo, l'affinarsi del governo locale ricorre a tecnologie organizzative di processi decisionali e d'implementazione di progetti in grado di assicurare una sempre maggiore efficacia dell'azione pubblica. In questo senso, quello che si era

presentato come uno specifico approccio alla pianificazione dello sviluppo, trova sempre maggiore estensione nei più diversi campi comprese le politiche sociali e culturali essendo comunque in grado di migliorar le performances dell'amministrazione ovunque si applichi la sua azione. A sua volta, il piano urbanistico comunale, che si è avvalso di un approccio strategico, fa da strumento di gestione dell'ente locale incorporandosi alla vita amministrativa, quasi quotidiana, utile a indicare un orientamento per quanti vi lavorano sia nella parte tecnica che in quella politica.

La struttura della città e del territorio

Concetti correnti di struttura territoriale potrebbero limitarsi alla sua individuazione come un elenco di oggetti e di qualità la cui relazione reciproca si limita alle semplice somma di elementi permanenti. In realtà, sia che si tratti di elementi naturali che urbani, appare sempre più evidente quanto particolarmente significative sono le relazioni tra di essi piuttosto che i singoli, quantunque, pregiati elementi. Il tema è posto quando si sottolinea la centralità della frammentazione come uno di maggiori detrattori della qualità ecosistemica. Ne consegue l'insistere sulle politiche di ricostituzione delle continuità attraverso sistemi di corridoi ecologici.

I motivi scientifici della questione sono stati sufficientemente dimostrati dagli studi ecologici, in particolare dalla *landscape ecology* la quale classifica il territorio in *patches* (zone omogenee di formazione naturale o antropica) messi in comunicazione tra di loro da *corridors* in modo da formare dei mosaici attraversati da flussi con lo sviluppo di dinamiche dove si alternano stabilità e cambiamento.

Tra i principali corridoi annoveriamo i corsi d'acqua la cui qualità si esplica nel ciclo metabolico come uno dei maggiori supporti per lo sviluppo biologico. Apprezzare le qualità ambientali dell'acqua nel sistema naturale implica un cambio di paradigma relativamente alla sua gestione con il distanziarsi da un sistema ingegnerizzato non in grado di risolvere con un metodo artificiale e specializzato la complessità delle funzioni di questa fondamentale risorsa. Infatti, la permeabilità del suolo, tanto invocata in urbanistica al punto da dettare spesso norme di salvaguardia con la limitazione dell'impermeabilizzazione, non va stimata esclusivamente come una precauzione per la riduzione del dilavamento superficiale e dei conseguenti pericoli di allagamento ed erosione del suolo ma bisogna riconoscerne l'importanza dell'intera latitudine di supporto del bioma. Inimmaginabile al profano è la quantità di specie che albergano nel sottosuolo come nel soprasuolo e di quanto l'apporto dell'umidità sia indispensabile a queste molteplici forme di vita. Ne sono derivate varie politiche di conservazione dei cicli naturali e di rinaturalizzazione del sistema idrografico quando alterato dagli interventi antropici, in vari paesi del globo.

In analogia, il sistema di circolazione rappresenta la strutturazione dell'urbano, assicurando le relazioni tra le sue zone e tra le diverse funzioni. Come nel sistema ambientale le raccomandazioni degli organi internazionali, nazionali e regionali spingono alla riconquista della naturalità, a imparare ed imitare la complessità della natura così, negli spostamenti, il convergente indirizzo sarebbe la politica a favore della mobilità non meccanizzata. Talvolta le piste ciclabili sono progettate nell'ambito delle attività ricreative, supponendo l'uso della bicicletta come un divertimento da parte di alcuni appassionati relegato a tempi particolari della settimana coincidenti con le ore di svago dedicati all'esercizio fisico. Quando sono affrontate in questo modo, diventano elemento del disegno di parchi o di sparute aree di verde pubblico attrezzato. Cosa del tutto diversa è pensare alla ciclo-pedonalità come una delle modalità della mobilità urbana applicabile dove le condizioni geografiche (di clima, morfologia del suolo pianeggiante, percorsi di lunghezza idonea) lo consentano.

In tal caso la rete permea il tessuto urbano con un sistema di spazi pubblici alla dimensione umana, recuperando quella calma e sicurezza che favorivano l'incontro con la coltivazione delle relazioni di prossimità. Abbiamo già segnalato come luoghi e attrezzature di natura collettiva, per i ritardi della pianificazione, sono stati marginalizzati e segmentati, ridotti a funzioni specializzate e cadenzate con tempi propri incoerenti con il ritmo della città nel suo insieme. Individuare, connettere e progettare una rete dove il sistema delle centralità esistente e previsto sia messo in relazione rappresenta la possibilità di ricostruire un'ossatura della città dove si esplica e si rappresenta il suo momento collettivo nelle quadruplicate valenze di sociale, culturale, politico e religioso.

Dopo che la dotazione di spazi pubblici ha fornito alcuni servizi indispensabili per la comunità senza tuttavia strutturarne un ordine ed un significato, la nuova urbanistica dei nostri giorni ha il compito di interrogare la comunità sulla sua identità e riunirla in un sistema di spazi pubblici.

La perequazione.

Il progetto di piano urbanistico, inevitabilmente, modifica i valori immobiliari, attribuendo cambiamenti nelle destinazioni d'uso. Si sono messi in campo vari modi per temperare questo squilibrio e ricostruire l'equità tra i proprietari, turbata dal piano. In primo luogo si è operato attraverso l'esproprio e l'indennizzo, in altri casi si utilizza la tassazione immobiliare, infine si ricorre alla perequazione. Ci soffermiamo su quest'ultimo strumento perché se ne può fare uso all'interno di un piano urbanistico comunale.

L'ideale sarebbe quello di stabilire il diritto edificatorio di tutti i suoli all'interno dei confini comunali e riconoscerli ai rispettivi proprietari. Allo stesso modo si può stabilire il valore di ogni altro immobile e tener conto di esso quando si rende necessario la demolizione di un fabbricato o qualsiasi altra sua

trasformazione. Il risultato di questa ricognizione troverà valori differenti dipendenti dalle caratteristiche degli immobili. Il valore delle aree dipende dal loro stato di diritto o dal loro stato di fatto: il primo viene da prescrizioni e norme di documenti di governo del territorio, il secondo si forma per le qualità morfologiche, pedologiche, agrarie, paesaggistiche. Il valore genera proporzionali diritti edificatori.

Poiché il piano è dimensionato sulla base della domanda abitativa, in realtà è in questo dimensionamento che si stabiliscono le quantità di superfici utili, numeri di alloggi, volumi edificabili con i relativi parametri urbanistici che determinano la superficie fondiaria e territoriale da urbanizzare. Qualora volessimo distribuire queste quantità in proporzione ai diritti edificatori di tutti gli immobili avremmo una tale diluizione da ottenere un risultato non operativo. È, perciò, utile mantenere la distinzione tra urbano e rurale anche perché le aree agricole non rientrano nel dimensionamento delle urbanizzazioni e possono essere regolate da norme volte ad assicurare le strutture per le aziende e la residenza del coltivatore sul proprio fondo.

L'organizzazione in comparti corrisponde all'articolazione temporale della trasformazione e, sebbene la programmi in successive fase temporali, alcune delle quali possono andare oltre l'orizzonte del primo piano operativo, esaurisce completamente la trasformazione urbanistica e coinvolge tutti i proprietari interessati a cui distribuisce equamente i diritti edificatori necessari per attuare le previsioni di piano. Con previsioni di urbanizzazioni ridotte rispetto alle aree trasformabili, i comparti della perequazione possono avere una estensione superiore a quelli della trasformazione ed essere associati tra di loro, nel senso che un comparto di trasformazione può avere una corona esterna non edificabile e i diritti edificatori sono distribuiti su tutti gli immobili inclusi nella perimetrazione più estesa anche se l'edificabilità fondiaria e le aree pubbliche per gli standard (superficie territoriale) ne costituiscono solamente una parte.

In questo caso, la soluzione più conveniente è che tutte le aree non soggette allo sviluppo di edilizia privata siano cedute al comune, comunque ne venga utilizzato il diritto edificatorio. In questi casi, il semplice asservimento è una misura che può essere aggirata contando sulle difficoltà di registrazione e controlli dei Comuni. In ogni caso si determinerebbe una disparità, all'interno del comparto, tra chi perde la proprietà in funzione del diritto edificatorio e chi continua a mantenerla pur avendolo utilizzato, potendo continuare ad utilizzare i suoli per attività non urbane ma comunque redditizie.

Questo sistema di distribuzione dei diritti edificatori mira all'equità tra i proprietari immobiliari. L'attribuzione dei medesimi diritti può avere lo scopo di incentivare trasformazioni previste dal piano ed assume la forma di premialità. Esse si rendono particolarmente utili nei processi di rinnovo urbano, dove i costi di produzione di abitazioni o di altri tipi di fabbricati sono superiori a quelli edificati su suolo libero. La possibilità di ricostruire superfici utili superiori a quelle preesistenti può compensare questi costi, perciò l'incentivazione con

l'attribuzione di tali incrementi va calcolata in funzione dei detti parametri e dei benefici e cessioni a favore della collettività previsti nel piano e per i quali si rende necessaria l'opera di trasformazione urbanistica.

Nel piano operativo vanno fissati i suddetti fattori individuando (o rimandando a successiva progettazione attuativa) la necessità di aprire nuove strade; inserire attrezzature e servizi, verde pubblico, parcheggi; ampliare e ridisegnare spazi pubblici, per migliorarne la qualità; correggere irregolarità, barriere, ostacoli alla fruizione degli spazi e del paesaggio; mettere in sicurezza beni esposti, la vita e la salute degli abitanti e frequentatori; restaurare elementi naturali alterati, inquinati, depauperati.

Altre incentivazioni possono essere riconosciute per favorire il retrofitting energetico dell'edilizia esistente, per migliorare la performance energetica-ecologica delle nuove costruzioni e delle infrastrutture delle espansioni urbane, per elevare la qualità architettonica dei fronti di spazi pubblici di particolare rilevanza per l'immagine della città e per il decoro urbano. Queste incentivazioni si possono attuare attraverso la moneta urbanistica che non necessariamente deve consistere in diritti edificatori, ma può anche prevedere facilitazioni regolamentari come la non computabilità ai fini della stima della volumetria di cappotti termici, impianti di generazione di energia da fonti rinnovabili.

LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE: INDIRIZZI E OBIETTIVI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

Lo studio degli strumenti di pianificazione sovraordinata rispetto al livello urbanistico comunale è finalizzato a individuare le direttive e gli indirizzi che enti sovraordinati istituzionali e di settore hanno, secondo le proprie competenze, definito poiché il Piano Urbanistico Comunale deve elaborare strumenti di governo di territorio coerenti con le discipline dettate dagli strumenti di pianificazione sovraordinati.

Nel caso del Comune di Afragola gli strumenti vigenti cui si farà riferimento sono il Piano Territoriale Regionale e il Piano Territoriale di Coordinamento, non ancora vigente ma in corso di approvazione da parte della neonata Città Metropolitana di Napoli.

Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con LR 13/2008, si pone come strumento di carattere processuale e strategico che mira a inquadrare, indirizzare e promuovere azioni integrate per il governo del territorio.

Il PTR, in coerenza con quanto previsto dalla LR 16/2004, ha elaborato cinque Quadri Territoriali di Riferimento (QTR) utili e cogenti per la pianificazione provinciale e quindi comunale.

Il primo **Quadro**, quello **delle Reti**, mette in relazione il sistema della rete ecologica, quello dell'interconnessione infrastrutturale e quello del rischio ambientale, al fine di evidenziare i punti critici del territorio su cui concentrare attenzione e interventi. Le reti costituiscono il riferimento per l'integrazione delle politiche locali e di quelle settoriali, nel contesto più ampio delle politiche regionali.

La rete ecologica si configura come uno strumento programmatico che consente di pervenire ad una gestione integrata delle risorse e dello spazio fisico-territoriale regionale, ivi compreso il paesaggio; è intesa come un insieme integrato di politiche, azioni programmatiche e interventi puntuali che rappresentano la risposta al progressivo impoverimento della biodiversità e al conseguente processo di degrado paesaggistico. La costruzione della reti ecologiche è finalizzata al rafforzamento della connessione tra le aree con elevati livelli di naturalità e alla realizzazione di una trama di elementi areali (riserve naturali, parchi ...) lineari (vegetazione ripariale, siepi, filari ...) e puntuali (macchie arboree, giardini ...) per il rafforzamento delle principali funzioni ecosistemiche. Gli interventi di deframmentazione, tesi a ricostruire adeguate forme di continuità ambientale, diventano anche interventi di riqualificazione urbana tesi alla ricomposizione di paesaggi antropici e naturali.

La rete dei trasporti e quella dei rischi supportano la rete ecologica, contenendo i fenomeni di frammentazione e recuperando fenomeni di degrado rilevanti, evitando di accentuare il dualismo fra territori della conservazione e territori della trasformazione. La rete delle interconnessioni definisce un piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, individuando le infrastrutture necessarie al riassetto della mobilità regionale. Il ridisegno complessivo del sistema dei trasporti mira ad accrescere l'accessibilità diffusa in modo da supportare l'attuazione di un sistema policentrico dell'armatura urbana regionale. La rete del governo del rischio, infine, è strutturata in tre parti: nella prima è inquadrato il tema del rischio ambientale in Campania, nella seconda sono localizzate le sorgenti di rischio antropiche e naturali, nella terza sono definite le procedure di quantificazione del rischio per le diverse tipologie. I rischi derivanti dalle attività antropiche valutati maggiormente rilevanti per la pianificazione territoriale sono quelli legati alla gestione dei rifiuti, alle attività estrattive e alla presenza di impianti caratterizzati da rischio di incidenti rilevanti; per queste categorie il PTR individua indirizzi strategici specifici.

Il **Quadro degli Ambienti Insediativi** contiene "visioni" dei territori che devono guidare le Amministrazioni provinciali e locali nel riconoscere e governare le peculiarità dei propri territori, al fine di raggiungere un assetto policentrico della regione in una logica di valorizzazione reticolare delle complementarità fra identità locali. Gli Ambienti Insediativi sono stati individuati in rapporto alle caratteristiche morfologiche-ambientali e alla trama insediativa.

Il **Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo** (STS) si basa sulla geografia dell'auto-riconoscimento delle identità locali e dell'auto-organizzazione dei processi di sviluppo in atto o preesistenti. I sistemi sono classificati in funzione di dominanti territoriali che non costituiscono, però, indirizzi preferenziali d'intervento ma si collocano all'interno di una matrice di indirizzi strategici e obiettivi d'assetto. La matrice strategica diventa la base di riferimento per tre ordini di azioni:

- verso la Regione consente di leggere le necessarie integrazioni delle politiche settoriali nei confronti dei diversi territori;
- verso le Province si configura come un indirizzo strategico da considerare nella redazione dei PTCP;
- verso i Sistemi Territoriali di Sviluppo rappresenta una prima base di riferimenti strategici da condividere, precisare ed arricchire per l'avvio di un processo di pianificazione dello sviluppo locale, basato su tre fasi (redazione del documento strategico, messa a punto di elementi progettuali e coinvolgimento di attori locali e non, gestione degli interventi e del marketing territoriale anche attraverso agenzie di sviluppo locale).

Gli indirizzi strategici individuati sono sedici, riferiti a cinque aree tematiche:
Interconnessione;

Difesa e recupero della “diversità territoriale”: costruzione della rete ecologica;

Governo del rischio ambientale;

Assetto policentrico ed equilibrato;

Attività produttive per lo sviluppo economico regionale.

Il **Quadro dei Campi Territoriali Complessi (CTC)** mette in evidenza aree di particolare criticità, derivante da densi processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale, individuate sovrapponendo e intersecando le reti del primo QTR. In queste aree la Regione promuove interventi integrati preminenti. La definizione dei CTC, come ambito di operatività intermedia della pianificazione regionale, determina ambiti di attenzione in cui la trasformazione in atto possa essere valorizzata in coerenza con le forme di sviluppo in progress e con le diverse attitudini o domande di trasformazione, che emergono dai processi di sviluppo locale. La finalità di questi ambiti è quella di incentivare il governo integrato del territorio, di favorire la compatibilità tra le azioni, previste o in fase di programmazione, e il territorio e di definire criteri ed obiettivi perché tali azioni siano, per quanto possibile, coerenti e radicate alla natura degli “ambienti insediativi” interessati, in modo da orientare ed indirizzare la progettualità locale.

Infine il **Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale e delle raccomandazioni per lo svolgimento di “buone pratiche”** nasce dall’intenzione della Regione di accelerare, incentivare e supportare i processi in atto, che coinvolgono unioni di Comuni. Il PTR attribuisce un’attenzione particolare agli spazi per la cooperazione inter istituzionale, nella consapevolezza dell’inevitabile intersecazione degli ambiti di amministrazione del territorio e degli impatti che tale situazione produce.

Anche se il PTR non assume valenza di Piano paesaggistico, attraverso la rete ecologica fornisce, attraverso le **Linee guida per il paesaggio in Campania**, indirizzi di coordinamento sia per i piani provinciali che comunali, rinviando alla scala comunale, in particolare, l’individuazione degli elementi di criticità e vulnerabilità, nonché la specificazione progettuale delle azioni di recupero.

Con le Linee guida per il paesaggio la Regione Campania ha applicato i principi della Convenzione Europea del Paesaggio e definisce il quadro di riferimento unitario per la pianificazione paesaggistica. In particolare le Linee guida:

- forniscono criteri ed indirizzi di tutela, valorizzazione, salvaguardia e gestione del paesaggio per la pianificazione provinciale e comunale;
- definiscono il quadro di coerenza per la definizione nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) delle disposizioni in materia paesaggistica, di difesa del suolo e delle acque, di protezione della natura, dell’ambiente e delle bellezze naturali;

- definiscono gli indirizzi per lo sviluppo sostenibile e i criteri generali da rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili sul territorio;
- definiscono la Carta dei paesaggi della Campania con valenza di statuto del territorio regionale, inteso come quadro istituzionale di riferimento del complessivo sistema di risorse fisiche, ecologico-naturalistiche, agroforestali, storico-culturali e archeologiche, semiologiche-percettive.

La Carta dei paesaggi della Campania è costituita dai seguenti elaborati, che costituiscono il principale riferimento per la definizione di strategie e indirizzi di salvaguardia e gestione sostenibile dei paesaggi:

- Carta delle risorse naturalistiche ed agroforestali
- Carta dei sistemi del territorio rurale e aperto
- Carta delle strutture storico-archeologiche
- Schema di articolazione dei paesaggi della Campania.

La Carta delle risorse naturalistiche e agroforestali e la Carta dei sistemi del territorio rurale e aperto nascono dall'analisi degli aspetti fisiografici, ecologici ed agroforestali del territorio regionale.

Il primo documento illustra la distribuzione nel territorio regionale di differenti tipi di ecosistemi naturali e seminaturali, forestali ed agricoli, individuando porzioni omogenee di territorio in base a caratteri fisiografici, fisionomico-strutturale ed agroforestali.

Il secondo documento definisce, invece, partizioni geografiche di territorio che si caratterizzano per una specifica e riconoscibile fisiografia e per la particolare diffusione ed arrangiamento spaziale delle tipologie naturalistiche e agroforestali.

La Carta delle strutture storico-archeologiche nasce dall'individuazione di alcuni elementi considerati invarianti strutturali del paesaggio storico-archeologico per la loro persistenza per l'importanza che rivestono nel processo di identificazione paesaggistica. Anche se in riferimento a solo due periodi storici – epoca romana e fine Ottocento – la lettura di questi elementi consente l'individuazione e il riconoscimento della reticolarità dell'insediamento storico e dei principi ordinatori del tessuto connettivo rurale. Ciò ha consentito di individuare sistemi paesaggistici che hanno condizionato e guidato lo sviluppo dell'intero territorio regionale.

Lo schema di articolazione dei paesaggi della Campania rappresenta l'identificazione dei paesaggi regionali basata sulla lettura delle strutture materiali del paesaggio. Costituisce un inquadramento preliminare degli ambiti di paesaggio sulla cui base le Province procedono a identificare ambiti di paesaggio provinciali in un'ottica di coopianificazione e in osservanza al principio di sussidiarietà orizzontale.

Le Linee guida per il paesaggio si articolano in direttive specifiche, indirizzi strategici e criteri metodologici volti a guidare la pianificazione provinciale e comunale. Gli indirizzi si articolano in:

- indirizzi relativi all'individuazione dei beni paesaggistici d'insieme di cui agli artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004;
- indirizzi per gli aspetti storico culturali suddivisi per siti archeologici, rete storica dei collegamenti, centuriazioni, centri e agglomerati storici, beni storico-architettonici extraurbani e beni paesaggistici d'insieme;
- indirizzi per il territorio rurale e aperto e le risorse ad esso collegate suddivisi in indirizzi di carattere generale di salvaguardia e indirizzi specifici per la salvaguardia e gestione dei diversi sistemi del territorio rurale aperti e, di conseguenza, per le aree montane, le aree collinari, i complessi vulcanici, le aree di pianura, la fascia costiera, gli ambiti di più diretta influenza dei sistemi urbani e, infine, per i corpi idrici e le relative fasce di pertinenza;
- indirizzi per la pianificazione di settore.

Gli indirizzi per il comune di Afragola

Il comune di Afragola, in riferimento al 1° Quadro Territoriale Regionale, nella visione della **Rete Ecologica Regionale**, rientra nelle aree di massima frammentazione ecosistemica, determinata dall'incontrollato sviluppo urbanistico, e perciò caratterizzate da una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali che si presentano come frammenti disaggregati e isolati all'interno di una matrice territoriale di origine antropica. La Rete Ecologica si propone di ricostruire adeguate forme di continuità ambientale, attraverso interventi di deframmentazione spaziale, ovvero interventi di riqualificazione tesi a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente prodotti dalle trasformazioni antropiche nelle loro diverse accezioni: perforazione, suddivisione, frammentazione, riduzione e progressiva eliminazione degli habitat, compresi quelli umani. L'obiettivo proposto per il miglioramento dell'assetto territoriale è quello di tutelare, valorizzare e recuperare la complessità ecosistemica, ridotta o disarticolata dalle reti infrastrutturali, dalla dispersione insediativa e dall'inquinamento, al fine di ristabilire il giusto equilibrio tra natura ed ambiente antropizzato.

In relazione alle tematiche del governo del **Rischio**, in particolare quello **sismico e vulcanico**, il comune non è interessato dalla presenza di sorgenti di rischio. Per quanto concerne il rischio sismico è caratterizzato da medio grado di sismicità pertanto è classificato nella zona sismica 2. La problematica necessita della dovuta attenzione per garantire soluzioni di sicurezza coerenti con la normativa vigente in materia che, difatti, recentemente è stata affrontata e

divulgata negli “Indirizzi e criteri per la microzonazione sismica” approvati dal Dipartimento della Protezione civile e dalla Conferenza Unificata delle Regioni e delle Province autonome, in distribuzione dal mese di marzo 2009 e successivamente modificati ed integrati, anche a seguito del terremoto dell’Emilia del 2012. Il recepimento di detti indirizzi diventa fondamentale per la corretta gestione del territorio dal punto di vista del comportamento sismico.

Per quanto attiene il rischio idrogeologico, in base a quanto definito dalla Autorità di Bacino della Campania Centrale, il comune di Afragola è interessato solo da un’area di rischio moderato (R1), determinato dalla presenza dei Regi Lagni, localizzata a nord-est del comune, a confine con il comune di Casoria.

Per quanto attiene la **Rete infrastrutturale**, il PTR propone di potenziare gli interventi del corridoio tirrenico, tramite il completamento della linea AV/AC Napoli – Roma (con la stazione di Napoli -Afragola) e la realizzazione della nuova linea circumvesuviana di connessione alla stazione AV/AC di Napoli – Afragola. Il comune è lambito nel settore settentrionale dalla autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, mentre presenta carenze di collegamento ferroviario. Inoltre, è prevista la realizzazione di un sistema interconnesso di spazi aperti strutturato sui percorsi dei Regi Lagno e sui tracciati delle linee ferroviarie in corso di dismissione.

In riferimento al 2° Quadro Territoriale Regionale, in virtù delle caratteristiche morfologiche-ambientali e della trama insediativa il comune di Afragola rientra nell’**Ambiente Insediativo** n°1 – Piana campana, micro-regione in corso di trasformazione che si estende dal Massico, al nolano, al Vesuvio.

Tale ambiente è caratterizzato dalla compresenza della componente rurale e di quella industriale in cui, l’esistenza di territori ad uso agricolo di alto valore economico, paesaggistico ed ecologico, di 26 SIC, di 6 riserve naturali, di 2 parchi regionali e di 1 nazionale, consente ancora, nonostante la massiccia urbanizzazione, di prevedere il potenziamento di un sistema di aree naturali fortemente interrelato, armatura della rete ecologica regionale (RER).

La forte pressione del sistema insediativo sull’ambiente è dovuta ad una molteplicità di cause, tra cui:

- l’intensa infrastrutturazione del territorio;
- la conseguente drastica riduzione della risorsa terra, con crisi occupazionale del settore agricolo e crescente degrado ambientale;
- la vulnerabilità delle risorse idriche fluviali, sotterranee e costiere per inquinamento e cementificazione e l’inquinamento dei residui terreni ad uso agricolo;
- il trasferimento di popolazione da Napoli e l’immigrazione di popolazione extracomunitaria che qui trova un ampio bacino d’occupazione come mano d’opera agricola stagionale.

Ciononostante, la Piana campana conserva ancora notevolissime rilevanze naturali ed è per questo che gli indirizzi strategici hanno come obiettivo la costituzione di un progetto che connetta i residui ambienti a naturalità diffusa,

tutelando i territori ad uso agricolo di alto valore economico, paesaggistico ed ecologico e gli ampi tratti liberi da edificazione sulla costa, favorendo modelli di sviluppo legati alle tradizioni e alle specificità esistenti e che, conseguentemente, siano compatibili con la risorsa ambiente.

In tal senso, gli indirizzi relativi all'Ambito Insediativo n°1 mirano alla costruzione di un modello che trasformi, almeno in parte, l'informe conurbazione della piana in un sistema policentrico fondato su pluralità di città, di ruoli complementari, di diversificate funzioni prevalenti, ricercando le tracce di identità residue e approfittando della presenza di numerose aree in dismissione che possono costituire una grande opportunità di riqualificazione.

I problemi che caratterizzano quest'area sono, dunque, legati alla forte pressione insediativa, alla presenza di diverse tipologie di rischio – da quello idrogeologico a quello vulcanico e sismico per finire al rischio legato alla presenza di insediamenti industriali – al forte squilibrio economico e territoriale determinato dalla presenza del capoluogo. La visione che il PTR propone per questo Ambiente è legata alla possibilità di rafforzare e valorizzare le azioni di sviluppo e le reti preesistenti. L'obiettivo è assicurare e perseguire una migliore distribuzione dei carichi insediativi e degli insediamenti produttivi e commerciali, per giungere all'obiettivo di organizzazione policentrica del territorio.

Elementi fondamentali della *visioning* sono:

- un' intensa infrastrutturazione del territorio dovuta alla realizzazione di grandi opere miranti all'accrescimento di "attrattività economica" e al rilancio dell'intera regione;
- riduzione della risorsa terra, con crisi occupazionale del settore agricolo, nonché crescente degrado ambientale;
- grande emergenza ambientale dovuta alla vulnerabilità delle risorse idriche fluviali, sotterranee e costiere per inquinamento e cementificazione ed all'inquinamento dei pochi terreni ancora adibiti ad un reale uso agricolo;

Una possibile prospettiva deve dunque incentrarsi:

- sulla qualità delle soluzioni previste per le ipotesi di nuove opere o miglioramenti del sistema infrastrutturale;
- sul progetto di connessione tra i residui ambienti a naturalità diffusa;
- sull'armonizzazione delle varie attività antropiche ed il miglioramento della gestione degli insediamenti umani;
- sul riequilibrio tra i centri della piana campana ed il capoluogo.

Rispetto al 3° Quadro di Riferimento Territoriale, il comune di Afragola ricade nel **Sistema Territoriale di Sviluppo E1** – Napoli Nord-est a dominante urbano-industriale. In questo sistema sono compresi anche i comuni di Acerra, Bruscianno, Caivano, Cardito, Casalnuovo, Castello di Cisterna, Crispiano e Pomigliano D'Arco, tutti comuni che hanno aderito al programma integrato di

sviluppo locale “Città del Fare”. Per il sistema territoriale E1, il PTR sollecita azioni di recupero delle aree dismesse dentro e fuori degli agglomerati ASI, e indirizza i PTCP e i PUC a “privilegiare nella individuazione di nuove aree industriali quelle limitrofe alle esistenti, anche con l’obiettivo di determinarne una qualificazione” e propone il rilancio delle attività agricole legando queste alle bonifiche ambientali e alla complessa opera di restauro paesaggistico.

L’area è attraversata - da nord a sud - dalla SS 87 Sannitica, dalla variante alla SS 87 a carreggiate separate, dalla SS 162dir a carreggiate separate, che si innesta direttamente sulla Tangenziale di Napoli in corrispondenza dello svincolo di Corso Malta, dalla SS 162 della Valle Caudina; da est a ovest - dall’Asse di Supporto Pomigliano - Villa Literno (SS 7 bis dir) e dall’Asse Mediano (SS 162) entrambi a carreggiate separate che incrociano il raccordo autostradale A1-A3.

La rete autostradale è costituita dal raccordo autostradale A1-A3, con i due svincoli sull’Asse di Supporto e sull’Asse Mediano, dall’autostrada A16 Napoli - Canosa, che non ha svincoli sul territorio, e dalla A30 Caserta - Salerno, anch’essa priva di svincoli.

Il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria Napoli - Canello, con le stazioni di Casalnuovo e Acerra, e dalla linea Napoli - Nola - Baiano della Circumvesuviana con le stazioni di Casalnuovo, La Pigna, Talona, Parco Piemonte, Pratola Ponte, Pomigliano, Castelcisterna e Brusciano.

L’aeroporto più prossimo è quello di Napoli-Capodichino raggiungibile percorrendo circa 13 km di raccordo autostradale A1-A3, a partire dallo svincolo sull’Asse di Supporto.

Per quanto concerne la programmazione, per il sistema stradale, le principali invarianti sono:

- completamento SS87 di collegamento tra Napoli e Caserta;
- riqualificazione del collegamento Acerra - Pomigliano - S.Anastasia.

Per il sistema ferroviario le invarianti progettuali sono:

- completamento della linea AV/AC Roma-Napoli;
- completamento della linea a Monte del Vesuvio;
- stazione Porta di Afragola dell’ AV/AC;
- variante linea di Canello per Napoli-Afragola AV/AC e tratta di attraversamento di Acerra;
- linea Circumvesuviana direttrice S. Giorgio-Volla:
 - raccordo con linea Nola-Napoli direzione Napoli;
 - nuova tratta Volla-Napoli-Afragola AV/AC.

Le opzioni progettuali sono:

- raccordo ferroviario tra la linea Aversa-Napoli e la variante della linea di Canello;
- trasversale ferroviaria Quarto-Giugliano-staz. AV/AC di Napoli-Afragola.

In riferimento alla matrice degli indirizzi strategici, all'interno del STS E1, gli indirizzi strategici a cui viene attribuito un peso maggiore e che quindi rappresentano una scelta strategica prioritaria, sono:

- per l'area tematica B, l'indirizzo B5 - Recupero delle aree dismesse e in via di dismissione;
- per l'area tematica C, l'indirizzo C6 – Rischio attività estrattive.

Gli indirizzi che hanno un peso minore e che costituiscono un valore strategico da rafforzare sono:

- per l'area tematica A, gli indirizzi A1 - Accessibilità attuale e A2 - Programmi;
- per l'area tematica C, gli indirizzi C1 - Rischio vulcanico e C2 – Rischio sismico;
- per l'area tematica D, l'indirizzo D2 - Riqualificazione e messa a norma della città;
- per l'area tematica E, l'indirizzo E1 - Attività produttive per lo sviluppo industriale.

L'indirizzo per il quale, invece, il miglioramento ambientale e paesaggistico si raggiunge attraverso interventi mirati è:

- per l'area tematica C, l'indirizzo C4 - Rischio incidenti industriali.

Infine gli indirizzi che hanno scarsa rilevanza strategica sono:

- per l'area tematica B, gli indirizzi B1 - Difesa della biodiversità e B4 - Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio;
- per l'area tematica C, l'indirizzo C5 - Rischio rifiuti;
- per l'area tematica E, gli indirizzi E2a - Attività produttive per lo sviluppo agricolo – Sviluppo delle filiere, E2b - Attività produttive per lo sviluppo agricolo – Diversificazione territoriale e E3 - Attività produttive per lo sviluppo turistico.

TEMI STRATEGICI	Interconnessione		Difesa e recupero della "diversità" territoriale				
	A1	A2	B1	B2	B3	B4	B5
INDIRIZZI STRATEGICI	Accessibilità attuale	Programmi	Difesa della biodiversità	Valorizzazione territori marginali	Riqualificazione costa	Valorizzazione patrimonio culturale e paesaggio	Recupero aree dismesse
Punti	3	3	1	-	-	1	4
Caratteristiche/ Note	STS serviti da almeno uno svincolo o da almeno una stazione ferroviaria	interventi che migliorano l'accessibilità di due STS confinanti	realizzazione della Rete ecologica intesa, soprattutto come rafforzamento dei valori endogeni del territorio in un concetto più ampio che include anche fattori geografici, storici e culturali				

TEMI STRATEGICI	Governo del rischio ambientale					
	C1	C2	C3	C4	C5	C6
INDIRIZZI STRATEGICI	Rischio vulcanico	Rischio sismico	Rischio idrogeologico	Rischio incidenti industriali	Rischio rifiuti	Rischio attività estrattive
Punti	3	3	-	2	1	4
Caratteristiche/ Note	Comuni sui quali potrebbero depositarsi ceneri e lapilli in quantità superiore al limite di sopportazione degli edifici	accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni OPCM n° 3274 /2003		possibile scenario incidentale: incendio, esplosione, rilascio di sostanze tossiche D.Lgs.334/99	Comuni con bassa densità abitativa e contemporanea bassa presenza di siti potenzialmente contaminati	alta concentrazione di cave





	1 punto ai STS per cui vi è scarsa rilevanza dell'indirizzo		3 punti ai STS per cui l'indirizzo riveste un rilevante valore strategico da rafforzare
	2 punti ai STS per cui l'applicazione dell'indirizzo consiste in interventi mirati di miglioramento ambientale e paesaggistico		4 punti ai STS per cui l'indirizzo costituisce una scelta strategica prioritaria da consolidare

Figura 1 - Matrice degli indirizzi strategici del PTR per il STS E1- Napoli Nord-Est

Infine il comune di Afragola è interessato dagli effetti indotti dal **Campo Territoriale Complesso** n°3 “Direttrice nord Napoli Caserta”.

Il CTC n°3 - Direttrice Nord Napoli - Caserta - ha come tema centrale l'interconnessione metropolitana ed è, quindi, caratterizzato dalla sovrapposizione degli effetti che le diverse forme di reti procurano sul territorio; le azioni previste sono: il potenziamento della SS87NC, la realizzazione della stazione di porta dell'AC/AV di Afragola, la realizzazione della variante della linea Caserta-Cancello-Napoli per l'interscambio con l'AC/AV e la realizzazione di nuovi collegamenti ed ulteriori infrastrutture a servizio dell'Interporto di Maddaloni/Marcianise. Nello specifico, il territorio di Afragola è direttamente interessato dalla realizzazione della grande stazione dell'AV Roma - Napoli: trattasi di un intervento che necessariamente impatta con una fragilità territoriale derivante dalle tensioni che scaturiscono tra le dinamiche di urbanizzazione e il valore agricolo dello stesso territorio. Tema centrale per il CTC n. 3 è, dunque, quello della interconnessione metropolitana e dell'influenza che tale sistema di trasporto avrà sui modelli di sviluppo insediativo e produttivo dell'area: soprattutto per effetto della nuova polarità, di livello nazionale, che nascerà a partire dalla creazione della stazione di Porta AV/AC, con il relativo Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi. Queste previsioni dovranno essere prese in considerazione nelle strategie di ri-localizzazione di unità insediative nell'area metropolitana.

Dalla Carta delle risorse naturalistiche ed agroforestali delle **Linee guida per il paesaggio** si evince che il Comune di Afragola rientra nelle unità tipologiche D3 - Aree agricole della pianura con prevalenza di seminativi a campi aperti e

locale presenza di elementi di diversità biologica (siepi, filari arborei, alberi isolati) e D4 – Mosaici agricoli della pianura ed aree agricole a più elevata complessità strutturale (arboreti tradizionali, promiscui e specializzati; orti arborati, orti vitati), con funzione di habitat complementari, di zone cuscinetto e di collegamento ecologico rispetto alle aree a maggiore naturalità, con locale presenza di elementi di diversità biologica (siepi, filari arborei, alberi isolati).

Dalla Carta dei sistemi del territorio rurale e aperto, inoltre, si evince che il Comune di Afragola è classificato nelle Aree di pianura, in due sistemi: quelli delle Pianure pedemontane e terrazzate, nel sottosistema della Pianura flegrea per la maggior parte del territorio e nel sottosistema della Pianura vesuviana per il settore sud-orientale del comune; quello delle Pianure alluvionali nel sottosistema della Piana dei Regi Lagni per l'area nord orientale del comune.

Il sistema delle pianure pedemontane comprende aree pianeggianti bene drenate caratterizzate da suoli vulcanici scuri, profondi, permeabili e facilmente lavorabili. Qui l'uso delle terre è diversificato e comprende arboreti specializzati, colture industriali, orti arborati e seminativi arborati.

Il sistema delle pianure alluvionali è il frutto di una bonifica di lunga durata, dall'età romana fino agli Anni Sessanta del Novecento; l'assetto territoriale e il disegno del paesaggio sono controllati dalle reti dell'acqua; l'uso prevalente è a seminativo, con colture cerealicole, foraggere e industriali di pieno campo, pioppeti, ed una subordinata presenza di arboreti e ordinamenti promiscui. Nelle pianure alluvionali prossime ai centri vulcanici ed alle grandi conurbazioni, prevalgono le colture orticole e floricole di pieno campo ed in coltura protetta: qui la struttura fondiaria raggiunge i limiti più spinti di frammentazione, con un mosaico minuto di appezzamenti ed aziende di dimensioni ridottissime.

Le Linee guida definiscono, inoltre, gli indirizzi per la pianificazione provinciale e comunale di tali territori. Da ciò si evince che gli indirizzi di maggior peso per il territorio comunale, in questione, sono:

- salvaguardia dell'integrità delle aree rurali;
- salvaguardia e mantenimento dell'uso del suolo agricolo delle aree periurbane e intercluse;
- contenimento delle dinamiche di consumo di suolo e di frammentazione;
- tutela dei suoli, degli ambienti produttivi e dei paesaggi agrari;
- salvaguardia dei corsi d'acqua e delle opere di bonifica;
- individuazione e salvaguardia degli schemi di centuriazione storica.

Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli

La Città Metropolitana di Napoli non ha, ad oggi, approvato in via definitiva il Piano Territoriale di Coordinamento, il cui iter di approvazione si protrae da un decennio. Uno dei primi atti del nuovo ente istituzionale è stato l'adozione della proposta di Piano Territoriale di Coordinamento, che parzialmente aggiornato e modificato ricalca la proposta definitiva di PTCP presentata dalla Giunta Regionale nel 2007.

La modifica della Legge Regionale 13/2008, che riserva alla Regione la competenza in materia di pianificazione paesaggistica, ha causato una prima variazione alla proposta di PTCP, con la conseguente ri-approvazione datata 8-10-2008, con delibera n. 747. Nel 2009 è stata avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, che ha avviato la fase di consultazioni, concretizzatesi nel 2011 nell'istituzione di una Conferenza provinciale (prevista dall'art. 20 della L.R. 16/2004) e, nel periodo 2011-2013, nell'apertura di una Conferenza permanente di pianificazione (prevista dall'art. 5 della L.R. 13/2008).

A conclusione della Conferenza permanente di pianificazione, si è provveduto a modificare nuovamente la proposta di PTCP (delibera di Giunta Provinciale n. 483 del 13-07-2013), evento che ha comportato il ri-avvio anche della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, tuttora in corso.

In assenza di un piano approvato in via definitiva, la proposta di Piano attualmente adottata diviene lo strumento di riferimento, al fine di indirizzare le scelte verso una probabile compatibilità con gli indirizzi che deriveranno dallo strumento territoriale una volta definitivamente approvato.

Gli obiettivi fondamentali individuati dalla proposta di PTCP sono:

- diffondere la valorizzazione del paesaggio su tutto il territorio provinciale;
- intrecciare all'insediamento umano una rete di naturalità diffusa;
- adeguare l'offerta abitativa ad un progressivo riequilibrio dell'assetto insediativo dell'area metropolitana e ad una qualità sostenibile;
- ridurre il degrado urbanistico ed edilizio;
- indirizzare le attività produttive in armonia con il paesaggio e l'ambiente favorendo la crescita dell'occupazione;
- riqualificare i siti dismessi, qualificare l'ambiente di lavoro e favorire le scelte di localizzazione concentrata di attività e residenze;
- distribuire equamente sul territorio le opportunità di utilizzo dei servizi e delle attività di interesse sovra locale;
- elevare l'istruzione e la formazione con la diffusione capillare delle infrastrutture della conoscenza;
- dinamizzare il sistema di comunicazione interno e le relazioni esterne particolarmente con le maggiori aree metropolitane contermini.

Gli obiettivi pocanzi elencati sono perseguiti mediante quattro “assi strategici”, (art. 18 delle N.T.A.):

- valorizzazione e riarticolazione del sistema urbano, in forme policentriche e reticolari;
- conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale, naturale, culturale e paesistico;
- sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale;
- rafforzamento dei sistemi locali territoriali e della loro capacità di auto-organizzarsi.

Gli indirizzi per il comune di Afragola

Gli assi strategici definiti dalla proposta di Piano Territoriale di Coordinamento e articolati nel Quadro strategico interessano il comune di Afragola, come ambito di centralità da potenziare, favorendo le relazioni con le altre Province e l'intera Regione, grazie alla realizzazione della prevista stazione della linea ferroviaria AV/AC. In relazione alla strategia di conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale, naturale, culturale e paesistico il Piano provvede alla perimetrazione del centro storico e delle aree agricole come elementi indispensabili per il perseguimento degli obiettivi da prevedere per la concretizzazione della strategia. In funzione dell'asse strategico di sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale assumono ruolo fondamentale l'integrazione della rete AV/AC con le reti su ferro locali, la realizzazione di servizi di supporto alla stazione, l'incremento di servizi pubblici e privati di livello superiore e l'integrazione funzionale delle attività della grande distribuzione. Infine, in relazione alla strategia di rafforzamento dei Sistemi Territoriali di Sviluppo locale, il comune di Afragola è inquadrato nel sistema di sviluppo Napoli nord-est, insieme ai comuni di Cardito, Crispano, Caivano, Acerra, Mariglianella, Brusciiano, Castello di Cisterna, Pomigliano d'Arco e Casalnuovo; in questo sistema la stazione AV/AC localizzata nel comune assume il rilevante ruolo di attrattore di livello metropolitano.

Il PTC in coerenza con le definizioni del PTR conferma l'articolazione del territorio in Ambienti Insediativi (AI) e li specifica in funzione delle caratteristiche storico-ambientali e della presenza di infrastrutture ed attrezzature, individuando 22 **Ambienti Insediativi Locali** (AIL) da intendersi quale realtà di dimensione intermedia tra gli Ambienti Insediativi ed i Comuni.

Afragola è interessata da due diversi Ambienti Insediativi Locali: l'AIL G - Area a Nord di Napoli, che riguarda l'area ad ovest del territorio comunale coincidente con il tessuto urbanizzato, e l'AIL N - Casalnuovo e Pomigliano, che coincide in larga parte con l'area della piana ad est dell'Autostrada A1.

L' Ambiente Insediativo Locale G si identifica con il complesso di insediamenti più rilevanti della Città Metropolitana per estensione e densità dell'edificato, per abitanti, per presenza di attività industriali e commerciali, per criticità della situazione abitativa, per la carenza di attrezzature e di qualità urbane, per rischi ambientali.

Il tessuto è prevalentemente urbanizzato, con aree agricole solo residuali all'interno di una conurbazione fitta, segnata da spreco di suolo, edificazioni e infrastrutturazioni disordinate, carenza di servizi e assenza di regole urbane riconoscibili. Possono essere identificati quali elementi della strutturale insediativa rurale originaria, le tracce della *centuriatio*, i nuclei storici, le strade antiche di connessione con i centri urbani, le masserie, ecc.. Il PTC riconosce caratteri di centralità di livello sub-provinciale agli insediamenti maggiori di Afragola e Frattamaggiore.

Nella strategia di sviluppo proposta dal Piano per il territorio dell'AIL G - Nord di Napoli l'orientamento progettuale punta alla tutela e alla valorizzazione delle superstiti risorse agricole, al potenziamento delle centralità esistenti, al miglioramento dell'accessibilità, alla riqualificazione delle componenti insediative e al raggiungimento di condizioni di maggiore equilibrio ambientale. In particolare, il Piano è indirizzato a potenziare la centralità degli insediamenti maggiori attraverso interventi orientati a consolidarne l'immagine ed il ruolo, a valorizzarne la struttura insediativa storica ed a riqualificare quella di recente formazione incrementando l'offerta di servizi e di funzioni urbane di livello superiore migliorandone l'accessibilità.

Per il territorio di Afragola, il Piano prevede la realizzazione di servizi di supporto alla Stazione di Porta dell'Alta Velocità, con l'incremento di servizi pubblici e privati di livello superiore e con l'integrazione funzionale delle attività della grande distribuzione.

L'AIL G è interessato da alcuni progetti di programmazione negoziata per lo sviluppo locale/urbano, ed in particolare dal Progetto Integrato "Città del fare" (di seguito PI), che riguarda oltre ad Afragola e Caivano, i comuni di Acerra, Cardito, Brusciiano, Casalnuovo di Napoli, Castello di Cisterna, Mariglianella, Pomigliano d'Arco. Il PI è diretto a rafforzare la capacità competitiva del Sistema Locale dell'area a Nord-Est di Napoli, attraverso la valorizzazione delle risorse umane ed imprenditoriali presenti sul territorio, la promozione del miglior utilizzo delle significative aree industriali esistenti e la costituzione di un sistema integrato di servizi alle imprese.

La realizzazione della Stazione di Porta della linea Alta Velocità ad Afragola e la sistemazione ambientale dell'area circostante, approvato con Accordo di Programma nel 1997, rappresenta uno degli interventi più rilevanti sull'area anche al fine della riorganizzazione del sistema della mobilità.

L' Ambiente Insediativo Locale N - Casalnuovo Pomigliano si caratterizza come un'area notevolmente urbanizzata in un contesto aperto di tipo agricolo ancora significativo sia sotto il profilo produttivo che dal punto di vista del

paesaggio. La trama insediativa dell'AIL N si è andata strutturando intorno alle vie di comunicazione, essendosi la popolazione rurale accentrata in luoghi strategici in rapporto allo sfruttamento agricolo del territorio e al controllo degli itinerari locali e comprensoriali.

La rete dei canali dei Regi Lagni, insieme alla rete viaria interpodereale, ha disegnato la trama territoriale delle tessiture agricole e delle maglie dell'urbanizzazione, tutt'ora riconoscibile nonostante le "rotture" dovute alle infrastrutture di collegamento a lungo raggio e alla grande estensione degli insediamenti residenziali e degli impianti industriali organizzati in successione lineare lungo il fascio complesso composto dall'autostrada A16, Napoli - Canosa, dalla linea ferroviaria della Circumvesuviana Napoli - Nola - Baiano e dalla Strada Statale 7 bis di Terra di Lavoro.

Negli ultimi trent'anni gli insediamenti hanno seguito una logica disordinata, generando carenza di spazi verdi e attrezzature. Proprio al fine di superare questo fattore di criticità, il PTC promuove per l'area interventi tesi all'incremento delle funzioni urbane di livello superiore in una logica di complementarità tra i diversi centri/ambiti del sistema.

Tra i progetti maggiormente incidenti su questo territorio vi è la Stazione di "Porta Campania - Afragola" che avrà la funzione di raccordo all'area metropolitana del sistema AV/AC.

Di grande importanza per il territorio dell'AIL in argomento è anche il progetto del Parco agricolo dei Regi Lagni che completa la "cintura verde" provinciale verso est, offrendo un riferimento innovativo per la valorizzazione ed il rafforzamento delle attività di produzione e ricerca del triangolo Pomigliano - Acerra - Casalnuovo attraverso la "messa in rete" e l'integrazione dei servizi e l'incremento delle funzioni urbane di livello superiore in una logica di complementarità tra i diversi centri/ambiti del sistema.

Al fine di evitare una progressiva saldatura tra i tessuti urbani interni alla città Metropolitana, il

PTC promuove interventi di salvaguardia e riqualificazione di aree inedificate intercluse nelle aree urbanizzate a nord, attraverso una cintura verde costituita dal "Parco metropolitano delle colline", dal "Parco Nord" nelle aree residuali libere presenti tra il territorio di Giugliano in Campania e quello di Frattamaggiore, dal "Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi" previsto intorno alla stazione dell'AV di Afragola, e dal parco agricolo dei "Regi Lagni".

La **Disciplina del territorio** proposta dal PTC classifica il territorio comunale incentri e nuclei storici (art. 38), aree agricole periurbane (art. 48), aree agricole ordinarie (art. 49) insediamenti urbani prevalentemente consolidati (art. 51), aree di consolidamento urbano e di riqualificazione ambientale (art. 52), aree e complessi per insediamenti produttivi di interesse sovra comunale (art. 55), aree e complessi per servizi ed attrezzature pubbliche di interesse sovra comunale (art. 56); inoltre individua le principali reti infrastrutturali per la mobilità (art.

63 lett. c), d) e g)); alcuni interventi legati al sistema della mobilità sono espressamente normati dall'articolo 13.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E AMBIENTALE

Il contesto territoriale

L'asse Napoli Caserta assume la sua rilevanza territoriale con la realizzazione della reggia vanvitelliana. Carlo di Borbone incarna in maniera esemplare il monarca illuminato e abbraccia una visione del tutto innovativa della capitale nel quadro di un nuovo ruolo e condizione delle città conseguenza della diffusione delle idee fisiocratiche e della seconda rivoluzione agricola correlata alla analoga rivoluzione industriale. Il re borbonico si può considerare precursore di questi progressi come è stato evidenziato in relazione anche alle diverse iniziative connesse alla Reggia, come il villaggio industriale sperimentale di San Leucio, meno è stato sottolineato il significato urbanistico dei suoi progetti. Per quanto ci riguarda, si tratta di valutare la complessità e la portata della proiezione verso l'interno della piana della sede del governo rispetto ad una organizzazione del territorio la cui principale trasformazione consisteva nell'apertura della capitale oltre le sue mura verso un sistema urbano complesso che solo molto dopo si chiamerà metropolitano ma che già allora conteneva in nuce gli elementi generatori.

Su tale disegno fondativo si innesteranno successivamente consequenziali sviluppi che vanno dall'anello ferroviario Napoli Canello Caserta Aversa fino costruzione dell'autostrada del Sole con il decentramento di industrie, attività produttive e residenze. C'è da riconoscere come Afragola abbia sempre presentato una certa inerzia nei confronti dei cambiamenti che stavano sconvolgendo il suo contesto territoriale. Mantenne l'industria sui suoi confini meridionali, insieme alle ferrovie, assistendo un poco in disparte alla tumultuosa trasformazione di Casoria ed Arzano, e perfino di Casalnuovo. Aveva già permesso a Frattamaggiore di polarizzare la prima agroindustria della piana agricola a nord di Napoli. Il suo preminente carattere di centro agricolo sembrava radicato non solamente come attività ma anche come cultura della società locale sebbene tutto questo contorno effervescente ne attirasse una quota consistente per occupazione e non solo. Pertanto, non si sbaglia se a quelle attività con relativa offerta di posti di lavoro e di reddito si deve anche lo sviluppo demografico della nostra città.

Nei loro confronti Afragola poteva vantare di aver evitato i mali più evidenti della congestione, perdita dell'identità originaria, disordine edilizio ed urbanistico, peggioramento delle condizioni ambientali. Aver scampato questi pericoli la compensava della dipendenza, principalmente dal capoluogo, con una mobilità pendolare sempre molto consistente in uscita e del tutto trascurabile in entrata che ha reso il problema dei trasporti tra quelli di maggiore rilevanza cittadina e dei più incancreniti, ne faceva il paio l'assenza dei servizi e perfino delle attività commerciali, fatta eccezione per un importante mercato ortifrutticolo. Infine, ma non ultimo fattore, nei confronti dei comuni confinanti

ha sempre vantato di aver dato all'urbanistica una attenzione maggiore, andando fiera del PRG, anche se non è riuscita ad assicurarne una fedele realizzazione frenando l'abusivismo edilizio. Tuttavia, laddove i comuni più sviluppati avevano assecondato senza remore le pressioni dell'urbanizzazione con il quasi totale consumo di territorio, a questo non si giunse ad Afragola, costituendo un patrimonio che possiamo individuare alla base degli ultimi sviluppi.

Con la costruzione dell'autostrada Napoli-Bari, l'innesto sull'autostrada del Sole avviene in territorio afragolese, senza arrecare alcun beneficio di accessibilità. Questo si verificherà con la costruzione dell'asse mediano, tramite il quale la città guadagna l'ingresso sulla rete stradale veloce e incomincia a diventare appetibile per insediamenti che richiedono una vasta area gravitazionale. Pianificatori acuti come Piccinato avevano già intuito che servizi rari e direzionali andavano spostati verso l'interno sull'asse Napoli-Caserta; comunque, vi collocò una zona ASI la cui unica utilizzazione proposta fu quella poi tramontata del Parco a Tema, perduta Disneylandia Italiana.

L'elevata accessibilità nei confronti del trasporto su gomma ha prodotto la maggiore concentrazione di centri commerciali della regione Campania. Con l'apertura della stazione dell'alta velocità, il tipo di accessibilità è radicalmente diversa e si va ad aggiungere, potenziandola, quella esistente. Come utilizzare questo nuovo tipo di accessibilità, riconoscendone approfonditamente i profili, è argomento centrale del PUC.

Assetto insediativo

Il territorio di Afragola, che si estende per una superficie di circa 18 Km² con una popolazione residente di quasi 64.000 abitanti¹, si colloca nella periferia nord-orientale di Napoli, sul versante meridionale dell'imponente canale dei Regi Lagni, nel cuore dell'antica Campania Felix, lungo la direttrice della S.S. 87 "Sannitica", antico tracciato che da Capodichino, attraversando la città di Casoria, collegava Napoli a Caserta.

Per la posizione e la consistente dimensione dell'insediamento, Afragola ha stabilito con l'area metropolitana un complesso sistema di relazioni che si è consolidato nel tempo arricchendosi di nuovi e fondamentali elementi, spesso contrastanti.

La Città, una delle maggiori realtà dell'entroterra napoletano, si trova al centro di una conurbazione di 18 comuni di circa 800.000 abitanti, comprendente anche i quartieri periferici settentrionali del capoluogo, in un'area nota come «area nord di Napoli».

I comuni confinanti sono: Caivano a nord, Acerra a nord-est, Cardito a nord-ovest, Casalnuovoli Napoli a est e Casoria a sud. Il territorio è quasi interamente racchiuso da grandi assi infrastrutturali viari e ferroviari che ne segnano i

¹Fonte: ISTAT, 15° Censimento Popolazione e Abitazioni, 2011

confini: ad ovest il nuovo tracciato della strada Sannitica, disposto tangenzialmente alla Città; a sud le due diramazioni per Canello ed Aversa della linea ferroviaria Napoli – Caserta e l'Autostrada Napoli – Canosa; a nord l'Asse Mediano e il grande raccordo con l'Autostrada del Sole.

L'Autostrada A1 separa in maniera netta il Comune in due parti: la prima ad ovest densamente popolata, sviluppatasi intorno al nucleo antico, l'altra ad est con un'incidenza di aree urbanizzate minore, caratterizzata da un'edificazione recente, autonoma, per lo più cresciuta intorno alle strade di collegamento con la campagna, che si estende verso est fino all'antico canale dei Regi Lagni.

L'intero territorio comunale è interessato da complesse trasformazioni infrastrutturali, imperniata sulla realizzazione della linea ferroviaria dell'Alta Velocità e della stazione di Napoli - Afragola, intorno alla quale si prevede la localizzazione di un Parco Naturalistico, Tecnologico e dei Servizi. Ne consegue che l'organizzazione delle funzioni urbane ,tradizionalmente monocentrica, tende a trasformarsi in policentrica.

L'attuale configurazione della Città ed in particolare la lettura del primario impianto urbanistico e delle caratteristiche tipologiche, mostrano come Afragola si sia sviluppata in maniera autonoma rispetto a Napoli distinguendosi ancor oggi da altri centri limitrofi che rappresentano una prosecuzione fisica e funzionale del capoluogo. Tale condizione permette alla città, pur relazionandosi col capoluogo, di programmare autonomamente un proprio sviluppo sfruttando le proprie potenzialità.

Il sistema viario di Afragola è caratterizzato da un viale d'ingresso principale proveniente dal Comune di Casoria, di origine ottocentesca, e da una viabilità primaria che circonda il centro abitato, il quale risulta invece caratterizzato da strade strette che non rendono fluida la circolazione. Questo comporta una serie di problemi nella mobilità sia interna che esterna della cittadina, accentuati dalla presenza di un servizio pubblico inadeguato ai bisogni locali, dalla mancanza di un sistema di mobilità alternativo all'automobile e dall'assenza di aree di parcheggio. Tale situazione comporta di riflesso un notevole inquinamento atmosferico ed acustico.

Assetto ambientale

Al fine di pervenire alla completa lettura dello stato dell'ambiente, di seguito si sono presi in considerazione tematismi che restituiscono le caratteristiche naturalistiche, geologiche, idrauliche ed ambientali del territorio comunale.

L'analisi dell'uso agricolo del suolo rileva che il Comune di Afragola, pur se inserito in un ambito territoriale con caratteristiche urbane, conserva una struttura di sviluppo ben definita ed un assetto territoriale equilibrato nel quale il nucleo abitativo è abbastanza delimitato e nettamente contrapposto alla campagna. Compresa nella Regione Agraria VI - "Piano Campano sud-orientale"-

della Città Metropolitana di Napoli, Afragola presenta un territorio del tutto pianeggiante ed irriguo. Queste condizioni, insieme alle soddisfacenti caratteristiche climatiche e pedologiche, risultano senz'altro favorevoli all'attività agricola.

La sistemazione dei canali di bonifica e dei Regi Lagni ha creato un drenaggio della falda consentendo una intensificazione degli impianti produttivi; nel corso degli anni si è passato da un'agricoltura ad indirizzo misto (zootecnico-seminativo) ad un indirizzo produttivo agricolo - orticolo - frutticolo. La bonifica del territorio ha evitato periodi di allagamento dei terreni nella stagione invernale consentendo una intensificazione dei cicli produttivi.

L'agricoltura della zona continua ad essere un settore vitale ed a rappresentare una fonte di reddito per una consistente parte degli attivi, pur dovendo tuttavia cedere il passo ad altri settori, all'industria in particolare, che con le sue infrastrutture ha finito per sottrarre spazi consistenti alle attività agricole modificando profondamente la fisionomia della zona.

Dall'analisi dei dati Istat del VI Censimento agricolo anno 2010, la SAU comunale (superficie agricola utile) risulta pari a 336,71 ettari, ovvero in termini percentuali rappresenta il 18,73% della superficie territoriale comunale (1.798 ettari). (Si evidenzia che i dati Istat del V Censimento agricolo relativo all'anno 2000, registravano una SAU comunale di 796,35 ettari, ad oggi più che dimezzata).

La maggiore estensione di terreno risulta coltivata a seminativi ovvero a colture erbacee, con netta prevalenza delle colture orticole da pieno campo, in avvicendamento. I prodotti sono destinati al mercato e all'esportazione.

Di modesta entità sono, invece, le superfici trattate a coltivazioni arboree da frutto, le quali sono presenti con una distribuzione molto poco uniforme.

Nonostante i fenomeni di abbandono e frammentazione delle proprietà con progressiva riduzione delle dimensioni aziendali, l'agricoltura resta elemento costitutivo di questa realtà, quindi la tutela delle aree agricole di pregio e del paesaggio agrario va confermata tra gli obiettivi a garanzia della qualità ambientale.

Aspetti demografici e socio-economici

La Città di Afragola ha una popolazione, al 01 gennaio 2011, di 63.981 abitanti, di cui 31.561 maschi e 32.420 femmine², per una densità di 3.554,5 ab/kmq.

I dati censuari evidenziano una crescita ininterrotta fin dal primo Censimento. Infatti la popolazione cresce del 9,1% tra il 1861 e il 1871 e di un 15,5% tra il 1881 e il 1901. Si attesta su percentuali di crescita intorno al 2,5% nel periodo successivo, per giungere ad un +18,3 nel periodo 1921 - 1931. Nel secondo dopoguerra per Afragola inizia un periodo di crescita demografica "esplosiva" che la porta quasi a raddoppiare il numero degli abitanti in poco più di 30 anni;

²Fonte: ISTAT, 15° Censimento Popolazione e Abitazioni, 2011

difatti, dal 1951 al 1981 la popolazione aumenta da 37.477 a 57.367 abitanti. Nel periodo successivo il trend di crescita diminuisce di intensità ma non si arresta, tanto che l'analisi riferita al decennio 2001 - 2010 evidenzia come la crescita demografica sia stabile intorno ad un tasso pari a circa lo 0,2%; al netto di una lieve flessione riferita all'anno 2006 e pari allo 0,1%, il trend è in lenta ma continua crescita.

La popolazione all'anno 2011 è strutturata in 20.713 "famiglie tradizionali" mentre si registrano solo 10 unioni in regime di convivenza, con un numero medio di componenti per famiglia pari a 3,08.

Per quanto concerne la struttura demografica, i dati registrano una città giovane, infatti quasi il 60% della popolazione è compreso tra 0 e 40 anni, il 25 % tra i 40 e i 60 anni³.

Con riferimento alla componente produttiva, in base ai dati riferiti ai censimenti ISTAT su industria e servizi dal periodo 1951-2011 si evince, in merito al numero delle unità locali e degli addetti, quanto rappresentato nelle tabelle seguenti:

Comune di Afragola. Addetti alle unità locali per settore di attività economica 1951-2011. Fonte: Censimento Industria e Servizi ISTAT (figura 1)⁴.							
Cod. e Descr. Raggruppamento Economico	Addetti 1951	Addetti 1961	Addetti 1971	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001	Addetti 2011⁵
300 - ATTIVITA' MANIFATTURIERE	273	343	354	627	758	737	664
401 - INDUSTRIA DELLE COSTRUZIONI E INST. D'IMPIANTI	169	121	203	295	594	1.851	1.829
601 - COMMERCIO ALL'INGROSSO	78	82	79	151	180	338	436
602 - COMMERCIO AL DETTAGLIO	700	833	865	1.096	1.168	1.659	2.518
Totale (incluse altre categorie non riportate)	1.667	2.104	2.109	3.055	3.678	5.743	8.438

Comune di Afragola. Addetti alle unità locali per settore di attività economica 1951-2001, % sul totale. Fonte: Censimento Industria e Servizi ISTAT (figura 2).							
Cod. e Descr. Raggruppamento Economico	Addetti 1951	Addetti 1961	Addetti 1971	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001	Addetti 2011
% 300 - ATTIVITA' MANIFATTURIERE	16,4%	16,3%	16,8%	20,5%	20,6%	12,8%	7,9 %
% 401 - INDUSTRIA DELLE COSTRUZIONI E INST. D'IMPIANTI	10,1%	5,8%	9,6%	9,7%	16,2%	32,2%	21,7 %
% 601 - COMMERCIO ALL'INGROSSO	4,7%	3,9%	3,7%	4,9%	4,9%	5,9%	5,2 %
% 602 - COMMERCIO AL DETTAGLIO	42,0%	39,6%	41,0%	35,9%	31,8%	29,5%	29,8 %

settori considerati nell'analisi 1951-2001	Corrispondenza con Ateco 2007	
300 - ATTIVITA' MANIFATTURIERE	Settore C	da 10 a 33
401 - INDUSTRIA DELLE	Settore F	41, 42, 43

³ Fonte: ISTAT, Bilancio demografico e popolazione residente al 31/12/2010,

⁴Link web: <http://dwcis.istat.it/cis/index.htm>

⁵ Per corrispondenza settori economici vedere tabella 3

COSTRUZIONI DELL'INSTALLAZIONE D'IMPIANTI	E	
601 - COMMERCIO ALL'INGROSSO	Settore G	46
602 - COMMERCIO AL DETTAGLIO	Settore G	47

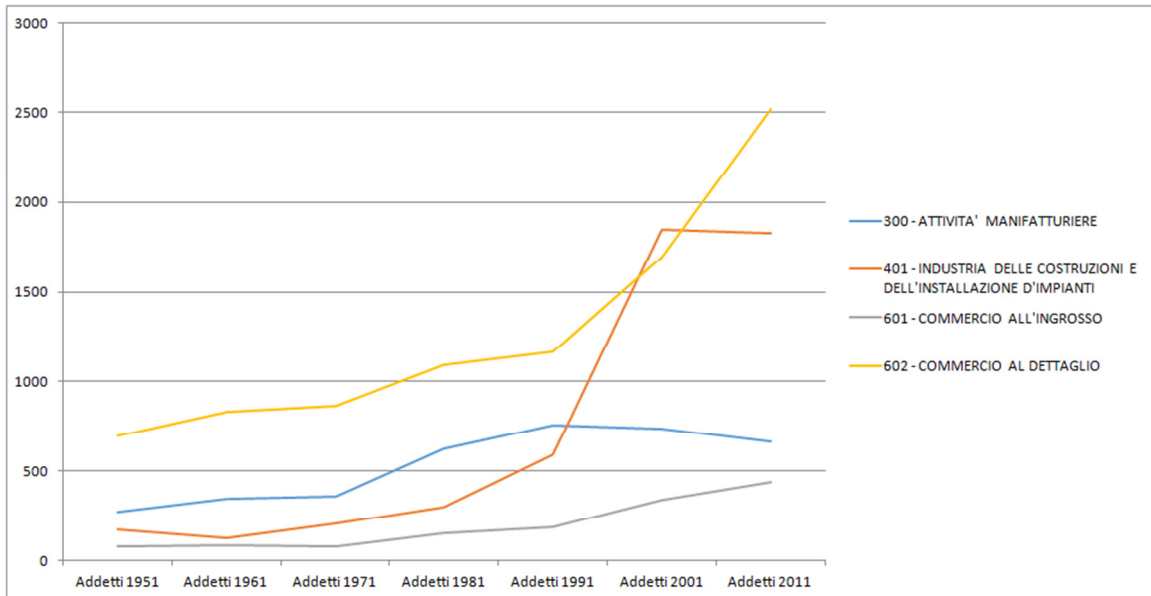


Figura 2-Comune di Afragola: addetti alle unità locali per settore di attività economica 1951-2001. Fonte: Censimento Industria e Servizi ISTAT

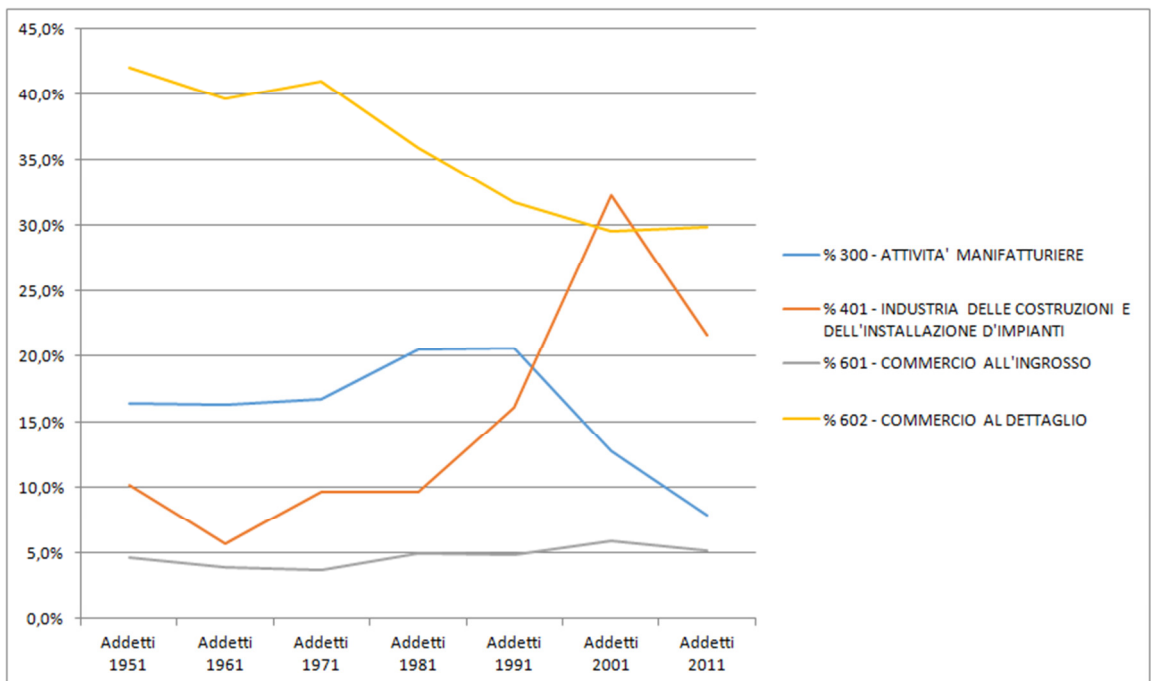
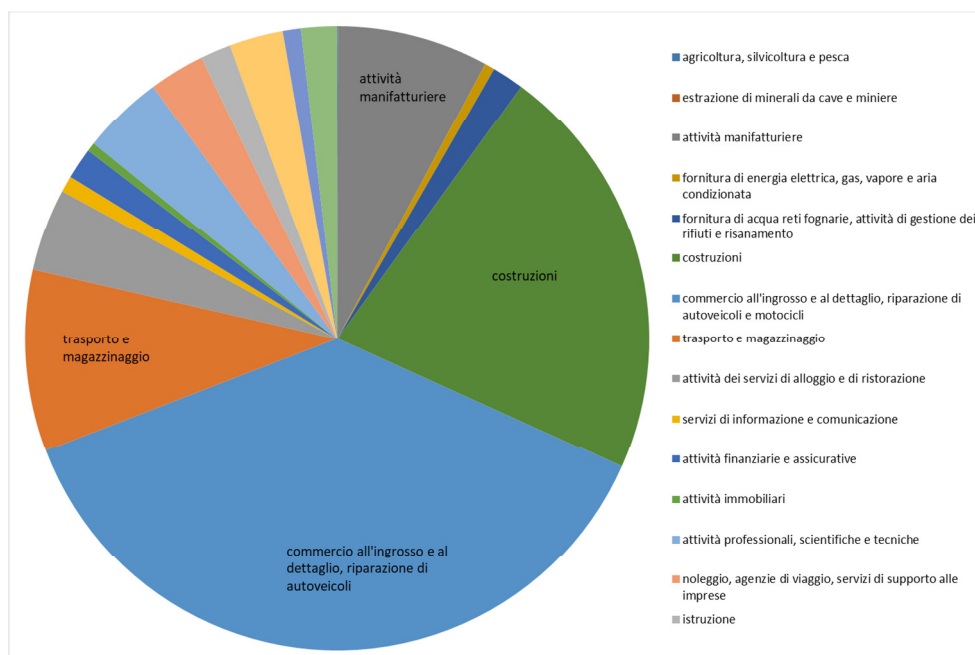


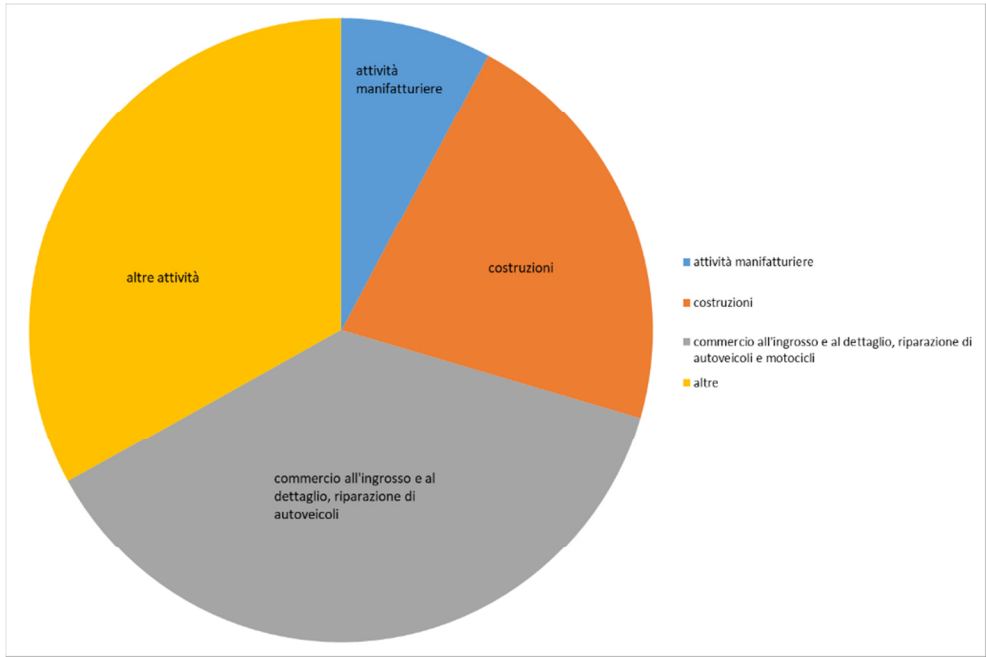
Figura 3 - Comune di Afragola: percentuale di addetti alle unità locali per settore di attività economica 1951-2001. Fonte: Censimento Industria e Servizi ISTAT

Comune di Afragola: addetti alle unità locali per settore di attività economica 2011
Fonte: Censimento Industria e Servizi ISTAT⁶

⁶ Link web: <https://www.istat.it/it/archivio/104317#accordions>

agricoltura, silvicoltura e pesca	0,04%
estrazione di minerali da cave e miniere	0,00%
attività manifatturiere	7,83%
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	0,52%
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1,65%
costruzioni	21,68%
commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	37,46%
trasporto e magazzinaggio	9,39%
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	4,28%
servizi di informazione e comunicazione	0,84%
attività finanziarie e assicurative	1,61%
attività immobiliari	0,46%
attività professionali, scientifiche e tecniche	4,21%
noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	2,88%
istruzione	1,58%
sanità e assistenza sociale	2,79%
attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	0,94%
altre attività di servizi	1,86%
In grassetto i settori evidenziati nel secondo grafico a torta	





EVOLUZIONE STORICA E PATRIMONIO EDILIZIO

A seguito dei lavori ferroviari in località Marziasepe, nell'anno 2005 sul territorio afragolese sono stati portati alla luce capanne, orme, ossa, ma soprattutto vasellame, testimonianze dell'età del Bronzo Antico sepolte dalle ceneri della eruzione del Vesuvio, cosiddetta delle "Pomici di Avellino", e risalente a circa 1.800 anni a.C. Che il territorio di Afragola originariamente fosse abitato dai Sanniti, è confermato dal ritrovamento di diverse tombe risalenti al IV-III secolo a.C. (tra cui la famosa tomba dipinta, rinvenuta nel 1961 in località "Cantariello" e oggi esposta al Museo Archeologico Nazionale di Napoli) e della necropoli in località "Sanguineto" nel 1982.

L'antichità del sito di Afragola è documentata anche da un'ara augustea in travertino, con un capitello finemente lavorato, che recava la scritta: Augusto sacrum. L'ara ricordava l'epoca in cui il Senato decretava ad Augusto Imperatore gli onori della Divinità (seconda metà I sec. A.C.). Per molti secoli l'ara ha funzionato da paracarri nella zona del rione S. Marco, fu poi rimossa nel 1929, su indicazione del Can. Aspreno Rocco che ne informò la Soprintendenza.

Le origini del nome di Afragola sono controverse. Con ogni probabilità esso deriva dall'espressione toponimica "a foris arcora", vale a dire 'davanti alle arcate' dell'acquedotto in rovina che nell'antichità dalla zona di Pomigliano d'Arco portava l'acqua ad Atella⁷. Tra gli storici esistono tuttavia diverse tesi, alcune delle quali sostengono che il termine a-fragola sia sinonimo di "terra senza fragola", altre che sostengono l'esatto opposto, altre ancora fanno riferimento all'espressione "ad fragorem", indicando i luoghi presso l'acquedotto dove si udiva il forte rumore delle acque che correvano.

Secondo la tradizione la città fu fondata nel 1140 dal re Ruggero II di Sicilia, detto Ruggero il Normanno, che distribuì terre incolte ai suoi veterani; l'episodio è raffigurato nell'affresco della sede municipale, eseguito dal pittore Augusto Moriani nel 1866.

La prima fonte certa che testimonia la presenza di comunità residenti nella zona di Afragola risale, al 1258, epoca in cui, sotto il regno di Manfredi di Svevia, si parla di Afragola come di un Casale, facendo riferimento ai luoghi di Casavico e San Marco.

Il centro si sviluppò a partire da una serie di insediamenti rustici, divenuti piccoli villaggi (tra i quali Arcopinto, costruito forse presso le arcate di un antico acquedotto romano, Cantarello, Casavico, San Salvatore delle monache, Archora e Salice) e attorno alle chiese di Santa Maria la Nova, dell'XI secolo, San Marco in Sylvis, Santa Maria di Ajello e San Giorgio Martire.

Fu feudo dell'arcivescovo di Napoli Bernardo Caracciolo e uno dei "casali" considerati parte integrante di Napoli. Alcune terre furono possesso feudale di vari personaggi, mentre altre appartenevano al demanio regale; la collettività

⁷ Fonte: Istituto di Studi Atellani

locale si era organizzata in una Universitas guidata da un syndicus. Nel 1343, vi sorgeva un grande castello, per disposizione della Regina di Napoli Giovanna I.

Nel 1576 l' Universitas acquistò i diritti della parte feudale e della parte demaniale del suo territorio, mentre il re si riservava il diritto di nominare un governatore per l'amministrazione del "casale", così, avendo versato la somma di 27 mila ducati al regio governo, gli afragolesi si resero liberi. Era il tempo nel quale il re di Spagna, alla continua ricerca di aiuti finanziari per le interminabili guerre, vendeva al migliore offerente i casali dei suoi possessi napoletani. Proprio per evitare una ulteriore vendita, nel 1621 gli afragolesi si riscattarono ulteriormente dal fisco, versando altri 30 mila ducati.

Nel 1639 il duca di Medina, viceré di Napoli, decise la vendita dei "casali" per finanziare la guerra dei Trent'anni e gli abitanti di Afragola furono costretti a versare nuovamente una considerevole somma di denaro.

Nel 1647, durante i moti di Masaniello, proprio per suo ordine, era giunto nella zona Giovanni Bozzuto, con molta gente armata, con l'intento di bruciare Afragola, che s'era mantenuta fedele al governo vicereale. Alla notizia, però, dell'avvenuta uccisione del pescatore, i rivoltosi, invece di procedere all'incendio, fecero prigioniero il Bozzuto e lo condussero in catene a Castel Nuovo.

Nel 1799 Afragola partecipò alla Repubblica Napoletana e fu issato nell'attuale piazza Municipio l'albero della libertà. Solo nel 1809 si ebbe la prima amministrazione comunale (con il primo sindaco Cesare Castaldo).

Sotto il regime fascista, come tutte le città di una certa importanza, Afragola era amministrata da un podestà (dal 1927 al 1943 Luigi Ciaramella). Il 5 ottobre 1935 il re Vittorio Emanuele III, su proposta del podestà, conferì al Comune il titolo di "città", come commemorato da una targa marmorea affissa nell'atrio del Palazzo Civico il successivo 28 Ottobre.

Lo sviluppo nel tempo della città di Afragola si manifesta, come tipicamente avveniva per i casali di Napoli, in assenza di una vera e propria delimitazione territoriale. Tale delimitazione fu tracciata con l'avvento del feudalesimo quando nacque l'esigenza, da parte del feudatario, di individuare il territorio in cui esercitare il proprio potere. La ricostruzione della storia della città di Afragola, così come per i casali di Napoli, è di incerta datazione anche a causa della distruzione dell'Archivio di Stato di Napoli nel 1943 durante i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale.

Diversi ritrovamenti fanno comunque ipotizzare la presenza di piccoli insediamenti già in epoca romana e sannitica.

Certo è che il territorio fu oggetto di "centuriatio", metodo con cui i romani "accatastavano" il territorio agricolo, suddividendolo mediante un reticolo a maglia ortogonale di strade e lotti che erano assegnati ai coloni.

In particolare, come evidenziano gli studi dello storico francese Gerard Chouquer, il territorio di Afragola fu oggetto di due centuriazioni: la prima risalente all'epoca dei Gracchi (Ager Campanus I, 133 a.C.) e la seconda a quella

Augustea (Acerrae-Atella) di cui restano ancora tracce riconoscibili sul territorio (immagini riportate nella relativa Tavola del Preliminare di PUC).

Segno visibile delle preesistenze, oltre le maglie delle due centuriatio romane, è l'antico percorso dell'acquedotto romano che serviva la città.

Sul territorio comunale già all'inizio del dominio svevo esistevano quattro chiese, attorno alle quali si svilupparono le prime comunità che in epoca feudale iniziarono a fondersi dando inizio alla crescita demografica e all'espansione territoriale vera e propria. Secondo i testi di G. Castaldi, già nel 1140, in epoca normanna, fu costruita una prima chiesa dedicata a San Martino (da cui deriva il toponimo "San Martiniello"). Nel 1179 fu edificata la Chiesa di San Marco, poco al di fuori del centro abitato, e venti

anni dopo, nel 1198, la chiesa di Santa Maria d'Ajello, non lontano dalla prima chiesa di San Martino.

Intorno al 1100 fu costruita la chiesa di San Giorgio Martire, nei pressi dell'attuale via Roma. Dal 1600 Afragola avvia un processo di espansione che la porterà ad essere una delle città maggiormente sviluppate e popolate della zona, come è possibile riscontrare dalla lettura della tavola redatta da Domenico Spina, dal titolo: "La Campagna felice meridionale", datata 1761 (Figura 4). Sebbene si tratti di una carta incerta dal punto di vista topografico, è interessante notare come in questa mappa Afragola si presenti come un tessuto urbano compatto. Gli originari tre nuclei, che facevano capo alle chiese di San Marco, San Giorgio e Santa Maria d'Ajello, espandendosi col passare dei secoli, erano ormai diventati un solo paese.

A partire dal 1700 si assiste alla crescita demografica e residenziale di tutta la zona di Napoli comprensiva dei casali sviluppatisi a ridosso delle propaggini collinari, al limite della piana dei Campi Flegrei e di quelli addentrati nel territorio agricolo, oltre che dei centri vesuviani. Tali agglomerati urbani, esaurito lo sviluppo polarizzato, tendono a diramarsi lungo le direttrici di reciproco collegamento, avviando i primi processi di conurbazione.

Con la bonifica e la sistemazione dei Regi Lagni si erano sentiti i primi benefici influssi sul riassetto a scala

urbana, con disboscamento delle aree mediane e allargamento delle superfici assoggettate a coltura. La radicale trasformazione dell'assetto territoriale non esclude la città di Afragola che nel 1793, anno della redazione della Carta Topografica redatta da G. A. Rizzi Zannoni, (Figura 5)



Figura 4 - Domenico Spina. 1761. La Campagna Felice meridionale. Stralcio



Figura 5 - Rizzi Zannoni. 1973. Carta Topografica. Stralcio

monumento della cartografia napoletana di massima precisione, si presenta come un nucleo molto compatto formato da grosse aree edificate da palazzi a corte con giardini. Non mancano, però, aree del territorio ancora prive di sviluppo abitativo e si notano verso la campagna una folta schiera di palazzetti isolati, di dimensioni modeste.

La maglia viaria è già molto precisa, si leggono le direttrici che da San Marco portano a Casalnuovo, la strada che attraversa la contrada Cantariello e prosegue per San Michele. E' visibile la via Vecchia che da Casoria porta ad Afragola e prosegue verso Cardito, assieme ad altre strade di notevole importanza: le attuali via Roma, via Majello, via del Rosario, via Principe di Napoli, via Dante Alighieri, via A. De Rosa, via San Felice, viale Sant'Antonio.

Per tutto l'Ottocento, l'espansione del territorio afragolese mantiene le caratteristiche evidenziate dalla cartografia di Rizzi Zannoni, così come indicato dalla Carta del "Reale Ufficio Topografico Militare" (Figura 6) del 1828. All'interno di questa, però, alcune aree libere, centrali alla città, scompaiono a favore dell'edilizia e si assiste alla fortificazione degli assi viari già evidenti in epoche precedenti.



Figura 6 - Rizzi Zannoni. 1828. Carta del Reale Ufficio Topografico Militare. Stralcio.

Nel 1876 la prima carta topografica del territorio di Napoli e dintorni redatta dall'I.G.M. rileva la presenza di un nuovo asse stradale che collega Afragola con Casoria (corso Garibaldi), ciò a testimonianza dell'espansione della città verso i paesi limitrofi. Espansione che si evidenzierà maggiormente tra il 1880 e il 1920. Più definita è anche l'attuale via Roma, completata nell'ultimo tratto.

Tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento Afragola è tra i paesi più popolati del napoletano. Le condizioni abitative in cui riversano i residenti, però, sono pessime. Si assiste alla presenza di intere famiglie in singole stanze, spesso fornite solo della porta d'ingresso come unica apertura per la luce e l'aria. La città è degradata, formata da fabbricati vecchi e cadenti ed è priva di servizi.

Nelle Carte topografiche dell'I.G.M. del 1936 e del 1954, si legge una condizione totalmente trasformata.

Specialmente nella seconda la Città si presenta diversa, nel pieno dello sviluppo urbanistico.

Si assiste ad un fenomeno di espansione fuori dal centro antico, saturo e caratterizzato da pessime

condizioni igieniche. Si sviluppa definitivamente l'edilizia su corso Garibaldi e si creano gli assi di via Oberdan e il primo tratto di via Amendola e di corso Vittorio Emanuele. Un nuovo asse stradale, corso Enrico De Nicola, collega piazza Gianturco con piazza Castello, ed è già presente, nella sua totalità, anche la Strada Statale 87, che collega Napoli a Caserta.

L'aerofotogrammetria del 1975, base cartografica utilizzata per la redazione del PRG 1977, rivela chiaramente il grosso sviluppo urbanistico del territorio avvenuto dal dopoguerra in poi. Segno evidente della trasformazione è l'attraversamento del tratto autostradale Napoli - Roma, che taglia lungo la direttrice nord - sud il territorio afragolese in due grosse aree poste una ad ovest e l'altra ad est. Mentre nella parte ad ovest la crescita urbana avviene in maniera quantomeno uniforme lungo le arterie esistenti, ad est non vi è alcuna traccia di omogeneità il territorio risulta compromesso da piccoli nuclei residenziali sparsi,

nati spesso abusivamente. L'antico nucleo di San Marco resta isolato ai margini dell'Autostrada. Il tessuto storico avvia la sua densificazione: le grosse aree libere, una volta interne alle insulae urbane, originariamente giardini e terreni a carattere agricolo, vanno man mano riducendosi per fare spazio ad ampliamenti poco controllati dell'edilizia esistente e a nuovi edifici residenziali che si innestano senza regola tra gli edifici antichi, stravolgendo, spesso, la continuità delle cortine.

L'espansione del tessuto urbanizzato si intensifica a nord del territorio, lungo via De Gasperi, dove sorgono edifici residenziali isolati o edifici in linea ad alta densità; ed a sud-ovest, lungo corso Garibaldi, dove si intensificano i fenomeni di conurbazione da e verso la città di Casoria.

Sono visibili i primi grossi complessi di case popolari, ad Ovest lungo Corso Napoli e Via Di Vittorio e a Sud lungo Corso Italia.

Patrimonio edilizio

I manufatti isolati d'antico impianto, individuati nella Tavola 4, comprendono il sistema delle antiche masserie, casine e ville, chiese, cappelle e conventi isolati, castelli, mulini, opifici preindustriali e case cantonali. Detti edifici sono individuati in base alla lettura delle foto aeree IGM del 1954-55 e dei documenti catastali da reperire presso gli Archivi dell'Agenzia del Territorio. Ogni manufatto, analiticamente rilevato, è ricondotto ad una categoria tipologica cui sono associati, come per le unità edilizie del centro storico, le tipologie di intervento consentite e le loro modalità di realizzazione.

L'ARTICOLAZIONE MORFOLOGICA

La struttura del centro storico

Il nucleo antico nel suo insieme assume i caratteri tipici dei casali napoletani, facendo parte di quella corona di insediamenti agricoli la cui funzione principale era di provvedere al cibo della popolosissima capitale dove si riuniva la corte e richiamava la più prestigiosa nobiltà del regno alle cui mense non potevano mancare alimenti abbondanti e di raffinata qualità. La sua posizione appare abbastanza privilegiata nella piana a settentrione del Vesuvio. Il suo suolo particolarmente fertile, arricchito dalle eruzioni del vulcano, e abbondantemente irrigato dal Clanio, è stato oggetto di molteplici e successive opere di bonifica, regimazione delle acque superficiali, diffusioni di colture, che hanno profondamente modellato il paesaggio agrario, sviluppato una agricoltura di elevata produttività e qualità che impiegava un crescente numero di addetti. Questi processi economici alimentavano la popolazione di Afragola permettendo la sua considerevole crescita demografica e la realizzazione di un centro di vasta estensione.

Le tracce della fondazione e del dominio feudale, rappresentate nel Castello sono molto labili, specialmente se confrontate con i vicini comuni di Acerra e Caivano, riflesso dei reiterati sforzi dell'università per l'autonomia. Le tracce dell'originario fabbricato, sebbene si intuisca la sua estensione massiccia, si trova in parte soffocata da modeste abitazioni ed in parte profondamente ristrutturata dall'Orfanatrofio. Al contrario, ben conservate e tuttora vitali si presentano i simboli del potere religioso la cui funzione organizzativa del vecchio insediamento si apprezza perfino dalla preservata importanza, sebbene i mutamenti sociali abbiano riarticolato in maniera più complessa la società moderna. Le parrocchie antiche, a partire dalle chiese di Santa Maria e San Giorgio, si avvalgono di un'architettura di elevato livello arricchita da raffinate decorazioni di maestri della pittura napoletana per affreschi e tele d'altare. San Giorgio è accompagnata dalla confraternita dall'elegantissima decorazione barocca, anche espressione del particolare carattere aristocratico che assumeva questo centro così prossimo al Castello. Oltre che rappresentare il patrimonio culturale di maggior pregio, le parrocchie svolgono un imprescindibile ruolo urbanistico ben radicato nella storia di centri aggregativi di quartiere. Alle due principali si aggiungono, in posizione un poco più marginale, San Michele e San Marco. Quest'ultima, quasi specchio urbano di San Marco in Silvis, richiama quello che si colloca nell'epoca più antica per i monumenti afragolesi. Il campanile normanno è il segno stilistico che consente una approssimata datazione della chiesa dalla misteriosa collocazione in un bosco senza che abbia richiamato l'insediamento residenziale se non nella fase più recente della crescita urbana. Il carattere rurale della chiesa si mantiene ancora vivo nel rito e nelle tradizioni popolari della sacra pietra dell'abside, dove si dovrebbe udire il

chiocciare delle galline. Forse la popolazione ha voluto mantenere viva nella sua cultura questo ricordo delle foreste che ricoprivano la piana il cui sacrificio è stato consumato per lo sviluppo di coltivazioni sempre più redditizie fino agli attuali ortaggi.

Il Rosario è una struttura conventuale, poi trasformata in carcere e, infine restituita alla missione religiosa ed educatrice. Ugualmente i missionari dei Sacri Cuori portano insediano all'inizio del XX sec. una comunità religiosa nel cuore dell'antico casale. Questa particolarità dà una speciale inclinazione alle due parrocchie che si coniuga con la posizione intermedia tra San Marco, San Giorgio e Santa Maria, la principale triangolazione tra cui si distribuisce l'abitato storico. È probabile, che questi tre nodi urbani fossero anche interfacce con gli insediamenti vicini, rispettivamente Casalnuovo, Casoria e Caivano. Una tale ipotesi si basa sulla formazione dei casali sulla rete stradale di collegamento rurale, in gran parte d'impianto medioevale e specificamente nei suoi nodi d'intersezione. D'altronde, le interpretazioni storiche sull'evoluzione di Afragola la dipingono come un'aggregazione di più villaggi riconoscibili appunto dalle parrocchie.

Tipologia e morfologia del casale rurale

La rete stradale del centro storico si distingue dalle parti successive per avere un andamento irregolare a differenza delle strade moderne dritte e con trama a scacchiera. Esse si distinguono per una diversa modalità insediativa: mentre queste ultime si propongono di lottizzare i suoli edificabili con una fitta trama di proprietà minuscole, la prima rete stradale sembra obbedire piuttosto a compiti di percorsi e collegamenti ed essere indipendente dalle case che vi si sono aggregate. Infatti, il loro fronte strada si adatta all'andamento del tracciato anche sacrificando regolarità e funzionalità degli ambienti. Queste maglie sono molto più ampie di quelle il che comporta la possibilità di aree interne scoperte e coltivate, attualmente preziose isole dove sopravvive una vegetazione rigogliosa. L'edificio si conforma sull'esigenza dell'azienda agricola o meglio sulle attività dei contadini. La grande aia centrale serve per concentrare, essiccare, lavorare diversi prodotti; stazionare e manovrare i mezzi di trasporto con tiro animale di cavalli, asini o buoi; permettere la sosta, l'assemblamento o l'organizzazione dei lavoratori; consentire il gioco dei bambini e le feste dei grandi. Intorno dovevano trovare posto le stalle per il ricovero degli animali da soma, per quelli da cortile come oche, galline, pavoni, per quelli da allevamento come mucche, pecore e capre; il forno per cuocere, pane, pizze o taralli e depositi per carri ed i più diversi attrezzi. Alla profondità di anche 20 metri si scavavano le "grotte", ampi cellai che dovevano mantenere al fresco il delicato asprino. Il tufo che se ne cavava serviva per costruire le case sovrastanti. Oggi queste numerose cavità sono origine di gravi dissesti alle medesime strutture che hanno contribuito a

realizzare. I tetti in coppi ben ventilati dagli abbaini erano ambienti idonei alla conservazione o essiccazione di numerose derrate, oltre che offrire un valido dispositivo di mitigazione delle rigidità climatiche estive ed invernali. Le abitazioni si disponevano prevalentemente al primo piano con accesso da ballatoi coperti con tettoie delle più diverse fogge: arcate o architravi con pilatri o colonne oppure semplici aggetti, talvolta perfino scoperte. Ai ballatoi si accede con scale esterne su ampi archi rampanti articolate in varie forme che, insieme alle logge, si propongono di dare un decoro allo spazio interno della corte. All'esterno, le pareti sono severe, appena bucate dalle finestre con le ordinarie cornici, quasi chiuse a difesa, talvolta con qualche dettaglio da fortificazione come i muri a scarpa. Altrettanto protetti da pesanti portoni in legno sono i grandi androni.

I palazzi borghesi, che si inseriscono in queste trame, hanno uno schema diverso perché tende ad assomigliare ai palazzi nobiliari del settecento napoletano di cui riprendono l'eleganza di scale ed androni nonché la successione della prospettiva sull'asse di simmetria che inquadra le scale attraverso l'androne e fa percepire, dopo il cortile, il giardino. Non sempre questo ideale si riesce a realizzare. È molto più frequente trovare uno o l'altro motivo architettonico e più frequente di tutti il ricorso alla decorazione delle facciate con una sovrapposizione di ordini, mostrando un maggiore interesse della corte contadina ad apparire sulla pubblica strada per rivendicare il proprio status di preminenza sociale.

L'esempio di maggiore qualità di questo tipo edilizio lo troviamo in palazzo Maiello. Il corpo principale, in maniera originale è allontanato dal filo stradale da un avancorpo di un solo piano il quale finisce per delimitare un cortile d'invito sulla facciata principale. Purtroppo, la raffinata decorazione neoclassica di questo avancorpo è andata perduta nei lavori di consolidamento statico.

La strutturazione della città moderna

Paradossalmente, il santo più afragolese di tutto, per giunta il Patrono, è quello che più si proietta verso l'esterno. Il santuario è meta di pellegrino che provengano da tutta la provincia e, perfino dalla regione. Al contempo, durante la sua festa ogni strada e casa è visitata dal Patrono per la durata di una intera settimana. La proiezione urbanistica è verso Casoria, quasi a sancire il rafforzamento della dipendenza da Napoli. La posizione della chiesa e del convento, che ricostruiscono nel 1920 l'antica cittadella antoniana si sposa del tutto con l'espansione urbana contemporanea che andava a consolidare l'asse che prenderà il popolare nome di Rettifilo, denominazione del tipo di strade invalse nell'urbanistica a cavallo dei due secoli. Questa rifondazione, fa acquistare a quella che doveva essere una comunità religiosa isolata l'integrazione nei tessuti urbani che andavano ad estendersi nella sua direzione e

che avvantaggiandosi delle scuole elementari dell'Istituto Marconi con prospiciente pineta comunale si proponevano di consolidare un centro nuovo rispetto a quello dove andava ad insediarsi il Municipio, nel cuore storico della città.

In questa fase si forma e consolida una chiara idea urbanistica ed un progetto la cui influenza sarà di orientamento anche a molto di quello che oggi ci appare spontaneo e non pianificato. Certamente vanno riconosciuti monumenti e spazi pubblici che si propongono di dare forma e funzione ai due nuovi centri che dovranno strutturare la città "moderna". Da una parte la piazza del Municipio con i suoi allestimenti, dall'altro il viale Sant'Antonio che con le sue alberature crea una continuità verde con piazza Emmanuele Gianturco, detta anche Belvedere, e la Pineta. Entrambi i luoghi si circondano di palazzi borghesi che reinterpretano l'architettura aulica gentilizia per le aspirazioni di status sociale dei nuovi possidenti terrieri, commercianti, professionisti come palazzo Migliore o Tuccillo.

I due poli svolgono una funzione urbanistica diversa ma collegata nel medesimo disegno di costruzione di una città organica e nuova dentro la quale trova posto tanto i villaggi agricoli, raggruppati intorno alla piazza del Municipio, luogo di convergenza della trama viaria consolidata, quanto i nuovi quartieri che convergono in piazza Belvedere agganciato a piazza Castello tramite via Roma e corso Enrico De Nicola. Dall'altro lato si diramano le direttrici di espansione come corso Garibaldi, viale Sant'Antonio, via Francesco Russo e via Guglielmo Oberdan. Tanto le strade che si innestano nel centro storico, anche a costo di qualche parziale sventramento, quanto quelle che orientano le espansioni sono riconoscibili non solamente per il perfetto allineamento delle cortine quanto anche per i tipi edilizi da manuale del tempo. Altrettanto chiara è la gerarchia dove predomina corso Garibaldi con le sue file d'alberi e la corsia riservata del tram, la linea che faceva servizio tra Caivano e porta Capuana.

A questo disegno della città del Novecento è giusto riconoscere già un chiaro inquadramento metropolitano, come evoluzione dalla ruralità che l'aveva caratterizzata fino ad allora. Un poco in tutti i dintorni di Napoli, a partire dall'epoca napoleonica, incominciano a comparire tutti questi assi rettilinei che si sovrappongono all'antica trama delle campagne per realizzare collegamenti rapidi e diretti con il centro. Paradossalmente questo segno della modernità dovrà essere contraddetto dall'altro altrettanto tipico dell'innovazione dell'epoca che erano le ferrovie. La tratta di collegamento Roma-Napoli andrà ad interrompere corso Garibaldi prima che il suo prolungamento, via Duca D'Aosta-corso Umberto I, sempre in rettilineo nel confinante comune di Casoria giunga alla sua piazza principale costringendo ad una deviazione per realizzare un sottopasso. Altro elemento d'inquadramento metropolitano è la statale per Caserta (SS.87). in quella direzione si protendono le già citate via Francesco Russo e Guglielmo Oberdan a cui vanno aggiunte corso Emmanuele III e via Dario Fiore.

Corso Emanuele III è di particolare importanza perché farà da spina centrale a tutta la prima cintura occidentale grazie alla croce di strade (schema urbanistico molto consolidato) prima con via Sturzo e poi con via Giovanni Amendola. Entrambi gli incroci hanno la pianta a rombo tipica delle piazze del primo Novecento, caratteristiche del Plan Cerdà di Barcellona.

L'esplosione della città dormitorio

È stato necessario soffermarsi sul disegno delle strade perché si tratta della principale se non dell'unica struttura urbanistica disponibile in questa fase di crescita. Sarà anche quell'infrastruttura su cui si dovrà organizzare la costruzione dei quartieri del dopoguerra al cui sviluppo collaboravano il baby boom e il miracolo economico dell'Italia degli anni '50 e '60. In questo periodo, corso Garibaldi assume piuttosto il ruolo di confine e separazione tra due parti orientale ed occidentale, grazie anche alla sua preminenza come sezione stradale tipo e come ruolo di collegamento sovracomunale. L'espansione occidentale è strutturata dalle croci di strada intorno a corso Vittorio Emanuele III. Questo dà un minimo di strutturazione a questa parte della città specialmente quando via Giovanni Amendola, collegandosi a corso Garibaldi da un lato e prolungandosi verso San Michele con via Alcide De Gasperi, assume il ruolo di una circumvallazione di ben metà dell'intero abitato.

Meno strutturato, molto più omogeneo e privo di una gerarchia nella rete stradale è il rione Marconi, sviluppato tra il convento di Sant'Antonio e le spalle di San Giorgio, con via Calvanese che fa da limite con il centro storico. Con il medesimo andamento a scacchiera il quartiere si è disteso fino al Cimitero circondando le corti del vecchio centro. Oltre l'uniformità della scacchiera stradale, mantenuta il più regolare possibile, rispetto ai condizionamenti delle preesistenze, altrettanto uniformi sono i tipi abitativi realizzati, con poche eccezioni, su lotti di simili dimensioni con costruzioni a cortina di abitazioni unifamiliari in media di due piani. Nell'ambito della famiglia, vi possono essere più abitazioni che consentono la prossimità tra genitori e figli anche se sposati. Questo modello residenziale che potrebbe chiamarsi familistico, e che si potrebbe far risalire a radici di cultura rurale permanente, uniforme pur nelle molteplici variazioni di misure e di dettagli il panorama urbano conferendo in particolare alla strada una netta delimitazione e caratterizzazione.

Questo tipo edilizio segna anche una cesura con l'economia agricola come base economica assoluta della città. Siamo nel periodo in cui si avvia il decentramento industriale da Napoli che investe comuni vicini come Casoria ed Arzano che si aggiungono a comuni di più antica industrializzazione come Frattamaggiore, noto centro di lavorazione dei filati naturali, canapa e cotone. I nuovi stabilimenti soppiantano le fibre naturali con filati artificiali. La diversificazione delle opportunità di lavoro rende la popolazione afragolese capace di accedere a nuovi

lavori e migliorare il proprio reddito. La maggiore capacità di spesa si rivolge all'industria edilizia per alimentare un mercato interno e far crescere imprese che si proietteranno anche nella regione e nel paese per ottenere appalti per opere pubbliche e private anche di notevole importanza, offrendo, ad Afragola nuovi posti di lavoro.

Le famiglie che trovano il loro reddito nell'occupazione edile o industriale in aggiunta ai mestieri più antichi dell'artigianato e del commercio investono i loro risparmi nella costruzione di abitazioni con esigenze ben diverse di quelle che avevano disegnato la grande corte contadina comunitaria. Con la netta separazione tra lavoro e residenza, quest'ultima ricade interamente nella sfera del privato familiare e il fabbricato si riduce di dimensione per assicurare la privacy, indipendenza ed autonomia. Gli elementi della corte si miniaturizzano ad eccezione delle stanze in numero e dimensione. Non si rinuncia alla corte che diventa un piccolo cortile, né al giardino e orto che riescono a sopravvivere pur negli spazi più angusti a costo di limitarsi a delle semplici aiuole. D'altro canto, quello che interessa è specialmente il loro ruolo decorativo, non certo quello produttivo: una distribuzione sempre più efficiente garantisce l'accesso a cibi sempre più vari ed economici.

Progressivamente la distribuzione funzionalista riorganizza gli interni degli appartamenti dotandoli dei nuovi impianti igienici, di acqua corrente, di riscaldamento. Queste dotazioni rendono i nuovi alloggi molto più confortevoli di quelli precedenti e spingono la popolazione ad abbandonare le case del centro storico per questi nuovi quartieri. Le nuove costruzioni sono elementari ma con elevata flessibilità, in sintonia con programmi sempre in evoluzione o solamente disposti perché la costruzione fosse dilazionata anche in tempi lunghi. Queste unità elementari crescono in orizzontale e verticale, ampliando o moltiplicando gli appartamenti in modo da seguire la crescita economica e demografica della famiglia, l'unica rigidità la mostrano quando ci sono andamenti recessivi, quando il nido resta vuoto, i figli emigrano, le fortune finiscono, perché la freccia della sua evoluzione è unidirezionale: può crescere ma non ridursi.

Le case popolari

La posizione delle case popolari, sebbene, come sempre, marginali sono in posizione strategiche. Le prime sono di Via Napoli e prolungano quell'asse di corso Vittorio Emanuele III la cui importanza abbiamo già spiegato, il nucleo si consolida ed estende nel tempo senza mai assumere dimensione ragguardevoli ma testimoniando le fasi dell'architettura dei quartieri popolari. Prima un rigido razionalismo di blocchi stereometrici paralleli secondo l'asse eliotermico, poi delle torri e linee dagli andamenti organici. Nello snodo tra le due parti, col tempo arriva anche il centro sociale.

Altro punto strategico è in fondo a via Sportiglione, ideale proseguimento di vile Sant'Antonio dove si colloca la zona PEEP del PRG e la successiva realizzazione di un quartiere nelle cui linee si può riconoscere l'influsso del neorealismo architettonico, allora imperante. Qui la disponibilità di spazi aperti è nettamente superiore alle precedenti realizzazioni, sebbene la loro cura li renda poco fruibili e addirittura peggiora l'immagine del quartiere. Altri episodi minori si confondono nelle trame private come i due blocchi di case popolari a San Marco o le case a schiera per braccianti INA casa non lontani dal consorzio agrario.

Tutte soffrono di un invecchiamento aggravato dall'originaria economicità delle costruzioni e poi dalla carenza delle manutenzioni.

L'ultimo stadio dell'edilizia residenziale pubblica si esplica all'indomani del sisma del 1980, con la costruzione di alloggi per i terremotati tanto all'interno del comune di Napoli che nella sua provincia. Come è sempre accaduto con l'edilizia popolare, la mobilitazione della cultura urbanistica ha generosamente riflettuto sia sugli obiettivi del programma (dare una casa a una vasta popolazione il cui alloggio era stato danneggiato in breve tempo e a costi contenuti) che superare i limiti che si erano manifestati nelle precedenti esperienze. Poiché la domanda di abitazioni, aveva sempre costituito la pressione principale ed assorbito i finanziamenti disponibili, anche quando erano state progettate delle attrezzature, queste non si erano realizzate. Con questo programma si vuole rimediare a questa carenza e la realizzazione delle case avviene contemporaneamente a quello delle attrezzature. Infatti, dall'analisi del Rione Salicelle emerge una ricca dotazione che non esisteva solo nei disegni del progetto, ma fu anche costruita.

Questa volta, il difetto si è rivelato nella gestione delle opere attuate. I ritardi nell'assegnazione, con l'occupazione spontanea degli alloggi e la successiva devastazione delle attrezzature ancora non utilizzate, al fine di ricavare materiali per completare il proprio appartamento o aiutare il proprio sostentamento hanno portato alla ripetuta riconsiderazione della destinazione di questi fabbricati con relativi lavori di adeguamento. Anche i sistemi prefabbricati delle abitazioni hanno mostrato, in tempi brevi, difetti che compromettono l'abitabilità e non solo l'efficienza energetica e ecologia.

Una serie di interventi portati avanti dal comune hanno rimediato a questi difetti, anche se solo parzialmente. A loro volta, gli abitanti, trapiantati in questo luogo da provenienze diverse, stanno incominciando a radicarsi il che può associarsi alla maggiore volontà di prendersi cura di strutture e spazi che sentono maggiormente appartenere a loro. Al momento, l'esigenza di politiche di rigenerazione è molto sentita specialmente per gli spazi aperti e fabbricati ad uso collettivo ancora abbandonati, ma anche per progetti integrati che mirano all'occupazione, all'istruzione, alla salute.

Un paesaggio urbano singolare

Una singolarità di Afragola rispetto agli altri centri della piana campana consiste nella uniformità tipo-morfologica delle diverse addizioni che si sono succedute nel tempo. Mentre negli altri comuni si procede con una progressiva riduzione della densità edilizia ed il progressivo passaggio dalle case a cortina verso quelle isolate e le villette, ogni zona di Afragola rimane sempre compatta con le medesime densità e la riproposizione del tipo a cortina. Quello che si riesce a distinguere sono degli addensamenti con condomini o case in linea le quali non si collocano secondo zone caratterizzate dalla datazione, ma tendono piuttosto ad addensarsi lungo gli assi centrali secondo una doppia declinazione. La prima riguarda i palazzi costruiti sulle strade a cavallo dei sec. XX e XXI concepiti come principali infrastrutture urbanistiche come corso Garibaldi o ... Questi tipi già assicurano una preminenza ad alcune strade rispetto ad altre dello stesso periodo dove si ripetono tipi unifamiliari più modesti di due piani con androne e cortile, come a corso ... Talvolta si sono verificate delle sostituzioni edilizie con condomini più moderni e molto più alti ed intensivi.

La seconda avviene lungo le strade principali di più moderna formazione come corso ... dove i condomini pluripiani si insediano fin dall'inizio, anche se non costituiscono mai il tipo edilizio unico dell'asse stradale. Sempre avviene una commistione con le case unifamiliari più o meno modeste. In questo caso, il paesaggio della strada è altamente composito fino ad apparire disordinato in quanto mancano quegli allineamenti ed unità stilistica che davano regolarità alle cortine più antiche. Alcuni di questi condomini con aggregati di più edifici si richiudono in se stessi con la logica di unità separate che spesso prendono impropriamente il nome di "parchi residenziali" e non partecipano alla variopinta vivacità della strada.

Entrambe tipi di strade assumono spesso un aspetto commerciale per la diffusione dei negozi al piano terra. Vetrine, insegne luminose e altri dispositivi pubblicitari assumono una particolare rilevanza, anche superiore ai tipi edilizi adottati, per dare un aspetto riconoscibile a queste strade. Si aggiunge il traffico di auto e pedoni, le esposizioni di merci all'aperto, l'assemblarsi dei clienti e l'intensità della frequentazione dei cittadini a marcare la diversità di questi spazi, anche se in modo labile e mutevole nel tempo.

Centri commerciali

Afragola è la città dei grandi centri commerciali. Le porte di Napoli nacque come ipermercato Coop ed aggregò altri grandi magazzini oltre alla galleria commerciale. La formula prevedeva la predominanza del settore alimentare e si evolva, nel tempo dando sempre maggior peso agli altri dall'abbigliamento all'elettronica. L'altro polo commerciale è fatto di due strutture specializzate, l'una nell'arredamento, Ikea, l'altra nel "fai da te". Essendo state costruite dopo, il

comune fa in grado di richiedere alcune misure di mitigazione dell'impatto ambientale quale la piantumazione dei parcheggi e sul traffico, come una rete di accesso, che non è stata realizzata.

La diversità dei due centri pone questioni del tutto separate. Le Porte di Napoli in meno di dieci anni sono invecchiate rapidamente sia nella formula commerciale che in quella insediativa. Ipercoop ha dovuto ristrutturare perché il tipo di esercizio di quelle dimensioni non è più né gestibile né redditizio. Un certo avvicendamento dei negozi è quasi naturale. Le strutture non riescono a competere con la maggiore qualità di quelle che sono state costruite successivamente come il Centro commerciale Campania o il Vulcano Buono che si avvale della firma di un archistar. Nella loro aggregazione appaiono come una sommatoria quasi caotica di padiglioni tra di loro separati. Gli spazi aperti sono poveri nelle sistemazioni e poco curati. Che il centro abbisogni di un restyling è dir poco, se si ha presente di quanto fragili e esposti alla crisi sono questo tipo di strutture. Una nuova prospettiva può venire dalla realizzazione della ferrovia variante Cannello con la sua fermata che darebbe un nuovo tipo di accessibilità ed un collegamento diretto alla stazione alta velocità.

Le trasformazioni urbanistiche indotte dall'alta velocità

La stazione dell'alta velocità è una riuscita opera di uno dei più noti architetti dei nostri giorni, Zaha Hadid. Con essa, l'obiettivo delle FF.SS. di realizzare opere di elevata qualità è stato raggiunto. Nessun interesse mostrava, invece, nei confronti del contesto urbanistico con la sola eccezione del raccordo stradale per il quale diverse ipotesi si sono succedute, nessuna delle quali si è realizzata. L'avvio dell'esercizio sembra che stia superando la difficile fase iniziale andando verso il completamento dell'ala nord, l'apertura degli esercizi commerciali interni, l'attivazione del parcheggio e di alcune linee di autobus. Restano ancora la realizzazione dei collegamenti ferroviari con la variante Cannello per Napoli Centrale e con la Vesuviana. Si è spesso detto che la stazione è una cattedrale nel deserto e infatti il PUC dovrà porre tra i temi centrali di lavoro quello di trovare tutte le misure per l'integrazione della stazione nel sistema urbano e, prima di tutto, nella città di Afragola.

La connessione tra città e stazione è il requisito essenziale con quale la capacità attrattiva rappresentata da un nodo di trasporto veloce e sulla lunga distanza possa apportare dei benefici all'economia del comune. Questi benefici dovrebbero essere spesi in primo luogo per valorizzare il patrimonio edilizio ed urbanistico esistente. Ciò richiede che siano ben individuati i beni culturali esistenti con le loro potenzialità d'uso. Oggi, in merito, esistono molti esempi e possibilità esplorate che introducono funzioni nuove dentro ai centri storici contribuendo alla loro conservazione e valorizzazione. Si tratta di attingere anche al patrimonio culturale immateriale per offrire beni e servizi

rappresentanti l'identità locale. A sua volta, la stazione deve offrire tutti i servizi richiesti dai suoi utenti. Sappiamo quanto complessi sono diventati per rispondere alle esigenze dell'utenza viaggiante per i più diversi motivi: turistici, di affari, familiari. L'approfondimento di questi argomenti potrà riformulare gli obiettivi del piano attuativo per l'area della stazione entro il quale dovrà essere considerato tanto il centro urbano quanto il centro commerciale Le Porte di Napoli per la prossimità tra questi tre nuclei.

Tra i benefici più tangibili ed immediati apportati dal progetto ferroviario ci sono le opere compensative che stanno riguardando diverse strade e che deve tendere a riorganizzare tutta la rete per superare la cesura del fascio di binari e permettere di raggiungere la stazione da ogni punto e secondo tutte le direzioni. Nella redazione del PUC si dovrà porre particolare attenzione alla completezza e coerenza di una tale rete stradale.

Con la realizzazione della Galleria Santa Chiara e la disponibilità dell'area espropriata, si dovrà procedere alla progettazione del parco curando le relazioni con l'ampia zona ad attrezzature che insieme ad esso si presenta come una concreta opportunità di riqualificazione del quartiere San Marco attraverso un centro polifunzionale all'interno del quale dovrà essere integrata anche la stazione della Vesuviana.

DOTAZIONI URBANISTICHE

Attrezzature pubbliche

L'analisi della dotazione di attrezzature e servizi del territorio di Afragola evidenzia una rilevante carenza di standard in rapporto alla popolazione residente che, al 2011, contava 63.658 abitanti.

L'art. 3 del DM 1444/68 indica la dotazione minima delle aree per servizi sociali nell' misura di 18 mq per abitante. La Legge Regionale 14/1982 eleva lo standard a mq. 20 per abitante nei Comuni capoluoghi di provincia, in quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti ed in quelli con tasso medio di incremento demografico nell'ultimo decennio superiore al 5%.

Tale dotazione minima complessiva è da intendersi, in linea di massima, così ripartita:

5 mq per abitante, aree per istruzione (asili nido, scuole materne, scuole elementari, medie d'obbligo);

- 2.50 mq per abitante, aree per attrezzature di interesse comune (religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative);

- 10.00 mq per abitante, aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport;

- 2.50 mq per abitante, aree per parcheggio pubblico.

Il fabbisogno di attrezzature e servizi, calcolato ai sensi della vigente normativa, (D.M.1444/68 e L.R. 14/1982), è stimabile in 1.273.160 mq, mentre il totale delle aree e delle attrezzature esistenti sul territorio comunale è di 318.390 mq, che rappresenta appena il 25% del fabbisogno.

Il deficit interessa tutte le categorie di attrezzature esaminate.

Istruzione dell'obbligo

Per il calcolo delle aree destinate ad attrezzature scolastiche, si è considerata sia la superficie coperta che la superficie di pertinenza: il dato emerso da questa prima analisi, relativo alle scuole dell'obbligo, è di 1,75 mq/ab, sensibilmente inferiore ai 5 mq/ab valore standard stabilito dalla legge.

Una successiva verifica andrà effettuata tenendo conto della popolazione scolastica e del rapporto alunni - aule. I programmi dell'Amministrazione prevedono la costruzione della nuova sede della scuola Marconi in Via Firenze / C.so Italia e la realizzazione di una Cittadella Scolastica in zona San Marco.

Attrezzature collettive

L'attuale dotazione di spazi destinati ad attrezzature di interesse comune è minima. Per far fronte a detta carenza è necessario individuare nuove strutture per le attività quotidiane della vita dei cittadini: mercati rionali, uffici pubblici, centri sociali, in generale spazi per lo svago e di interesse culturale.

In questa ottica si inquadrano gli interventi, attualmente in corso d'opera, di ristrutturazione e riqualificazione previsti su immobili di proprietà comunale: il centro Lu.Mo, il mercatino rionale e il centro sociale nel rione Salicelle, il commissariato di Polizia. Di recente, sono stati avviati sul territorio di Afragola

numerosi altri progetti che riguardano la realizzazione di attrezzature, anche di importanza sovracomunale.

Verde attrezzato

Le superfici esistenti a verde consistono sostanzialmente nelle aree della pineta comunale di piazza Marconi (16.000 mq) e della pineta Salicelle (50.831 mq), area da riqualificare, oltre che dal nuovo parco lineare che si sviluppa parallelamente a Via Leutrek(11.520 mq). Il totale delle aree, rapportato alla popolazione presente sul territorio, registra un valore ben lontano dai 10 mq /ab. previsti dalla legge. E' previsto un incremento dello standard attraverso la realizzazione del Programma PIU Europa, ovvero degli interventi che prevedono il recupero e alla valorizzazione di giardini e aree nel centro storico e l'attuazione del progetto del parco urbano Galleria Santa Chiara, quale opera di compensazione dei lavori di realizzazione della stazione AV/AC che avrà un rilevanza sovracomunale.

Parcheggi

Le aree di parcheggio esistenti risultano assolutamente insufficienti, benché integrate dai parcheggi a raso di Via Pigna e di Viale S. Antonio.

	Popolazione residente, 2011: 63.658 abitanti					
	FABBISOGNO		ESISTENTE		DEFICIT	
	mq/ab	mq	mq/ab	mq	mq	%
ISTRUZIONE	5	318.290	1,75	111.678	-206.612	75%
ATTREZZATURE COLLETTIVE	1,5	95.487	0,48	30.942	-64.545	
CULTO	1	36.658	0,6	39.058	-24.600	
VERDE E SPORT	10	636.580	1,96	125.143	-511.437	
PARCHEGGI	2,5	159.145	0,18	11.569	-147.576	
TOTALE	20	1.273.160	4,97	318.390	-1.034.385	

RETE INFRASTRUTTURALE

L'assetto territoriale comunale è stato indagato anche sotto il profilo del sistema infrastrutturale. In particolare per quanto riguarda la rete della mobilità su gomma, questa è stata classificata con riferimento alle disposizioni del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001 dal punto di vista della funzionalità e delle caratteristiche geometriche

Classificazione funzionale

La classificazione funzionale della rete viaria è stata effettuata prendendo in considerazione il tipo di movimento servito, l'entità dello spostamento, la funzione assunta dalla strada nel contesto territoriale attraversato e le componenti di traffico e relative categorie ammesse.

Pertanto le strade del comune di Afragola sono state classificate appartenenti alla rete primaria, principale, secondaria e locale.

Afferiscono alla rete primaria le strade che servono movimenti di transito e scorrimento, giustificati da spostamenti di distanze lunghe, che assolvono una funzione di collegamento di livello nazionale e interregionale in ambito extraurbano e che ammettono il transito solo di limitate componenti di traffico.

Le strade della rete principale, invece, assolvono la funzione, interregionale e regionale in ambito extraurbano, interquartiere in ambito urbano, di distribuzione del traffico dalla rete primaria a quella secondaria, ammettono anch'esse componenti limitate di traffico e servono spostamenti di media distanza.

La rete secondaria, invece svolge la funzione di penetrazione verso la rete locale, ha una valenza territoriale provinciale e intercomunale in ambito extraurbano, di quartiere in ambito urbano; ammette alla circolazione tutte le componenti di traffico e copre le distanze ridotte.

Infine la rete locale si caratterizza per la funzione di accesso in ambito comunale su cui possono transitare tutte le componenti di traffico.

Classificazione geometrica

Il DM del MIT del 2001 prevede anche la classificazione delle strade in funzione delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali. I tipi individuabili sono A - Autostrade (extraurbane ed urbane); B - Strade extraurbane principali; C - Strade extraurbane secondarie; D - Strade urbane di scorrimento; E - Strade urbane di quartiere; F - Strade locali (extraurbane ed urbane). Da tale classificazione derivano anche le norme che regolano la costruzione di nuovi assi viari.

Nel caso del comune di Afragola, il confronto della rete stradale classificata secondo parametri funzionali e geometrici consente di individuare le incongruenze del sistema viario: le strade che svolgono funzioni non adeguate

alle caratteristiche geometriche e, viceversa, gli assi sovradimensionati rispetto alle funzioni assolute.

PIANIFICAZIONE VIGENTE: PIANO REGOLATORE GENERALE – VARIANTE 2010

La disciplina urbanistica del territorio comunale di Afragola è dettata dal Piano Regolatore Generale vigente, approvato dalla Regione Campania con Decreto Presidenziale n. 3032 del 20.06.1977, come integrato dalle Varianti urbanistiche intervenute nel corso degli anni; in particolare la Variante scaturita dagli indirizzi dettati dal Piano Territoriale – Urbanistico delle aree dei cinque comuni Acerra, Afragola, Caivano, Casalnuovo, Casoria, approvata con Decreto del Presidente della Giunta Provinciale n. 426 del 02/09/2010, che segna profondamente l'assetto del territorio comunale.

Piano Regolatore Generale del 1977

Il P.R.G. si strutturava sulle tematiche ritenute rilevanti all'epoca della sua redazione:

- salvaguardia delle residue risorse territoriali;
- ristrutturazione delle aree edificate esistenti attraverso il ricorso alla strumentazione urbanistica esecutiva;
- previsione di nuove aree residenziali;
- previsione di un idoneo ed integrato sistema di aree da destinare al soddisfacimento degli standard urbanistici e territoriali;
- potenziamento del sistema viario e dei trasporti.

Prima notazione di rilievo è la mancata individuazione della zona A di cui al D.M.1444/68 determinata dal mancato riconoscimento alla città antica di alcun carattere storico artistico di pregio; in luogo di tale zona il PRG classificava l'edificato più antico come zone omogenee B1, B2 e B3, "edificate da ristrutturare".

Le Norme Tecniche di Attuazione del PRG dispongono per tali zone un indice di fabbricabilità territoriale, variabile da 2,5 a 1,5 mc/mq, riferito all'intera superficie del comparto e comprensivo delle volumetrie esistenti da conservare, da realizzarsi mediante gli strumenti di Lottizzazione convenzionata o Piano particolareggiato, nel rispetto delle caratteristiche spaziali dell'edilizia esistente e della viabilità di contorno dei comparti.

Le previsioni del piano risultano ad oggi inattuato poiché per le zone B1, B2 e B3, della superficie totale di circa 467.300 mq, non è mai stato redatto alcun Piano particolareggiato.

La restante parte del centro urbanizzato viene codificata come zona "edificata e di completamento" e comprende le zone omogenee B4, B5 e B6, che sostanzialmente includono il costruito databile dal secondo dopoguerra in poi. Trattasi di aree caratterizzate da degrado architettonico e dalla mancanza di

infrastrutture, per le quali il Piano prevede la possibilità di interventi diretti definendo per i casi di costruzioni su aree libere, un indice di fabbricabilità fondiario pari a 1,5 mc/mq, l'altezza massima dell'edificio di 12 metri con numero dei piani massimo tre; è consentita inoltre la sopraelevazione totale e parziale dell'edificio con medesimo indice di fabbricabilità, comprensivo dei volumi esistenti, con altezza massima dell'edificio 12 metri comprensiva della sopraelevazione; nel caso di ricorso a Piani esecutivi di natura sia pubblica che privata, le norme prevedono un indice di utilizzazione più alto rispetto alla licenza singola, pari a 2,5 mc/mq, nell'intento di favorire interventi di ristrutturazione dell'intero comparto con conseguente cessione di aree per l'urbanizzazione secondaria.

Queste zone, proprio per la peculiarità delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG a cui sono soggette, possono considerarsi in perenne corso di attuazione.

Il PRG localizza una vasta area di espansione residenziale a nord del territorio comunale, la zona omogenea C, destinata sia all'edilizia residenziale pubblica che privata, da attuarsi attraverso gli strumenti del Piano particolareggiato o della Lottizzazione convenzionata, consentendo un indice di fabbricabilità territoriale, riferito all'intera superficie del comparto, pari a 1,70 mc/mq.

La zona C "Espansione residenziale" ha una superficie di circa 457.000 mq. Allo stato attuale la previsione di piano risulta quasi totalmente soddisfatta: all'interno della zona C sono stati realizzati il Rione Salicelle (circa 300.000 mq), gli insediamenti PSER (Programma Straordinario Edilizia Residenziale post-terremoto ex Titolo VIII della Legge 219/1981), oltre ad altri interventi di edilizia pubblica e privata.

In merito all'uso del suolo, il Piano conferiva una destinazione esclusivamente agricola alla parte del territorio comunale ad est dell'Autostrada A1 non ancora investita da fenomeni urbanizzativi, individuando così una vasta zona omogenea E, improntandosi sulla convinzione che tali aree rappresentassero il patrimonio necessario ad un futuro sviluppo del settore agricolo in chiave territoriale.

Il PRG 1977 individuava all'interno del tessuto consolidato sei zone omogenee F destinate ad "attrezzature pubbliche e servizi pubblici di interesse generale", di cui quattro attuate (ad est di via Firenze, ad ovest di via Milano, a sud di via Alcide De Gasperi e a nord della zona di espansione residenziale) e due non attuate (a nord del Rione Salicelle e tra via D. Fiore e la S.S. Sannitica). Un'altra zona F, anch'essa non attuata, era prevista lungo il tracciato dell'acquedotto romano. Una vasta area, di circa 805.350 mq, posta ai margini del territorio urbanizzato e comprendente diverse estensioni libere, era destinata specificatamente a cimitero, attrezzature sportive e parco pubblico. La parte destinata a cimitero comunale è allo stato in corso di attuazione con l'approvazione del progetto di ampliamento dello stesso.

Diversamente, altre due di queste zone, per effetto di accordi di pianificazione sono state destinate alla localizzazione di centri per la grande distribuzione, area

Ikea – Leroy Merlin e area Ipercoop). Si precisa che tali zone con la Variante del 2010 sono state ricodificate come zone Db.

Si annota che l'intervenuta Variante puntuale al PRG del 2004, approvata Decreto del Presidente della Giunta Provinciale n. 845 del 22/04/2004 introduceva la localizzazione di una Zona F Ospedaliera nell'area a nord del territorio comunale, allo stato non ancora attuata.

Per rispondere all'esigenza di recuperare sul territorio comunale le aree a standard previste dalla legislazione vigente, il Piano Regolatore introduceva le zone omogenee H, cosiddette "di integrazione", distinguendole in H1, H2, H3, la cui attuazione è demandata agli strumenti del Piano Particolareggiato o della Lottizzazione Convenzionata, mediante un sistema integrato di intervento pubblico e privato.

Le zone H1 "di integrazione tra attrezzature pubbliche e residenze", sono destinate per il 30% a residenze e per il restante 70% a standard, con un indice di fabbricabilità territoriale, riferito all'area destinata a residenze, pari a 2,00 mc/mq. All'attualità, risultano redatti ed approvati gli strumenti esecutivi relativi alle zone H1 denominate "S. Antonio", "Via Oberdan", "Via delle Marche", "IV Circolo Didattico", "San Marco" e "Via Sicilia". Nonostante l'approvazione di tali piani, in alcuni casi si riscontra la scarsa attuazione delle previsioni progettuali, talvolta anche per effetto del fenomeno dell'edificazione spontanea e disordinata che ha compromesso la disponibilità delle aree per la realizzazione degli interventi organizzati.

Le zone H2 "di integrazione di attrezzature pubbliche e private", sono destinate per il 30% ad attività produttive e per il restante 70% a standard, con un indice di fabbricabilità territoriale, riferito all'area destinata ad attrezzature private, pari a 2,50 mc/mq.

Il Piano indicava due zone H2, localizzate una a sud e l'altra a nord-est del territorio comunale, per una superficie complessiva di circa 180.000 mq., ma nel corso degli anni nessun Piano Particolareggiato Esecutivo è stato redatto. In particolare, la zona a nordest risulta completamente compromessa, in quanto, quasi per intero occupata da edilizia residenziale a carattere individuale, mentre quella a sud, con l'approvazione della Variante 2010 al PRG è stata ricodificata come zona omogenea G di servizi pubblici o di uso pubblico di interesse locale, risulta ancora libera da costruzioni. Allo stato, entrambe le aree disattendono le originarie previsioni di PRG.

Le zone H3 "di integrazione di attrezzature pubbliche e private", sono due e sono destinate per il 50% ad impianti industriali e per il 50% ad attrezzature pubbliche, con un indice di fabbricabilità territoriale, riferito all'area destinata ad attrezzature private, pari a 2,50 mc/mq.

Sono localizzate a nord del territorio comunale, in contiguità con la zona C di espansione residenziale, la prima sul Corso Meridionale, la seconda a Contrada Salicelle - Regina.

E' qui che il P.R.G. prevedeva l'edificazione di impianti produttivi di livello medio-piccolo ,in modo da realizzare un'ulteriore integrazione tra residenza, lavoro, servizi e tempo libero.

Le nuove aree di espansione dovevano essere concepite ed elaborate dallo strumento del Piano Esecutivo, così da accorpate le aree destinate all'urbanizzazione secondaria "localizzandole nei comparti occidentali verso il lato orientale e nei comparti orientali verso il lato occidentale, in modo da realizzare una sponda neutrale continua di aree per attrezzature e servizi". Allo stato attuale, tali aree risultano edificate seppure in difetto della strumentazione urbanistica attuativa prevista.

Altro aspetto rilevante, affrontato dal P.R.G. del 1977 riguarda il sistema della mobilità, ovvero, il rafforzamento dei collegamenti tra Afragola e Napoli, attraverso il potenziamento delle reti infrastrutturali su gomma e su ferro e il miglioramento del collegamento con la S.S. 87, attraverso l'innesto di un nuovo asse urbano a sud. In particolare, la viabilità di progetto del PRG del '77 prevedeva la rivitalizzazione della viabilità urbana attraverso un doppio sistema di scorrimento laterale sud-nord, localizzato uno ad est e l'altro ad ovest del tessuto urbanizzato. Ad ovest, avvalendosi della viabilità esistente, si prevedeva il potenziamento dell'asse rappresentato da via Amendola, che prolungandosi fino alla zona C di espansione residenziale, si collegava con il costruendo Asse Mediano. Ad est, era prevista una circumvallazione parallela all'Autostrada A1, connessa a sud con l'asse a doppia carreggiata sulla direttrice dell'antico acquedotto romano in direzione Casoria (via Cantariello) e a nord con l'Asse Mediano.

I due assi di scorrimento laterale non sono stati realizzati, ad eccezione di un tratto del prolungamento verso nord di Via Amendola, e di due tratti ad est corrispondenti alle attuali Via Gabriele Laudiero e Via Palmiro Togliatti fino all'incrocio con via Arena.

In aggiunta, il Piano prevedeva il miglioramento del collegamento tra Afragola e la S.S.87 attraverso l'innesto di un nuovo asse urbano previsto nella zona sud (l'attuale via Oberdan) in direzione ovest, tale previsione è stata attuata anche se nel tratto terminale l'andamento e l'innesto sulla S.S. 87 si presentano diversi da quelli previsti.

Variante al PRG del 2010

La disciplina del territorio del comune di Afragola è stata integrata nel 2010 dalla variante di Piano approvata con Decreto del Presidente della Giunta Provinciale n. 426 del 02/09/2010, redatta a seguito degli accordi di pianificazione intercomunali necessari per la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC e della relativa stazione localizzata nel comune di Afragola.

Sebbene detta Variante sia rivolta all'area interessata dall'attraversamento della linea ferroviaria ad Alta Velocità Roma - Napoli e dunque, essenzialmente, all'area posta ad est dell'Autostrada A1, con le sue previsioni è destinata a

trasformare radicalmente l'assetto dell'intero territorio comunale, interessando un'area con un'estensione di circa 11.300 kmq che incide per più del 60% sul governo del territorio comunale. La Variante nasce come Strumento per recepire le disposizioni di cui al Piano Urbanistico Territoriale dei 5 comuni - Acerra, Afragola, Caivano, Casalnuovo, Casoria - difatti, ai sensi dell'art. 1 delle proprie NTA il richiamato Piano intercomunale "[...] prevede norme generali di uso del territorio e formula direttive a carattere vincolante alle quali i Comuni interessati devono uniformarsi nella predisposizione delle varianti o all'adeguamento dei loro strumenti urbanistici [...]" e dell'art. 3 "[...] ha efficacia diretta per le zone interessate direttamente dagli accordi procedurali e funzionalmente dalla linea T.A.V. e dalla Stazione ed efficacia indiretta per le zone indicate nelle tavole "P2 - Quadro di sintesi" e "P3 - Azionamento delle aree in variante allo strumento urbanistico vigente" le cui previsioni, ai sensi dei succitati atti e relativi provvedimenti normativi, per i comuni di Afragola, Acerra, Casoria, Casalnuovo e Caivano, si attuano nell'ambito dei procedimenti in variante ai Piani Regolatori Generali (PRG). [...]"

La predisposizione di questo Atto ha finalità di carattere fortemente pubblico, difatti, la Variante persegue gli obiettivi della tutela delle aree libere, del recupero degli insediamenti urbani in territorio agricolo, del riordino e del miglioramento del sistema infrastrutturale, dell'individuazione di aree per attrezzature e servizi, della realizzazione del Parco naturalistico tecnologico e dei servizi e della Stazione dell'AV, cuore di tale intervento di riqualificazione.

Gli elementi principali distintivi della Variante del 2010 in argomento sono di seguito sintetizzati.

Introduzione della zona omogenea B7, "insediamenti edificati radi in territorio agricolo o costituenti frange del tessuto urbano consolidato". Si tratta degli insediamenti in territorio agricolo ad edificazione discontinua seguendo l'asse di espansione della Città verso oriente. La Variante individua 12 zone B7, per la maggior parte localizzate nella piana ad est del territorio comunale. Le relative Norme Tecniche di Attuazione subordinano queste aree alla redazione di Piani Urbanistici Attuativi, volti al recupero urbanistico e alla riqualificazione degli insediamenti edificati esistenti. Ad oggi, le previsioni del Piano risultano non attuate poiché alcun Piano Attuativo risulta approntato per le zone B7.

Definizione di un'ulteriore zona C "Edilizia pubblica di sostituzione", ai fini della ricollocazione degli alloggi demoliti nell'area della Galleria Santa Chiara legata al progetto della Stazione Alta Velocità. La zona, che comprende un'area di circa 70.000 mq, è posizionata lungo un tratto di Via Saggese a confine con il territorio del Comune di Casalnuovo. Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano ne dispongono la realizzazione mediante Piano Urbanistico Attuativo e consentono per la nuova edificazione una superficie utile complessiva pari a 12.000 mq. Anche in questo caso la redazione del PUA non è stata avviata e il piano non espleta nessuna funzione.

Introduzione delle zone omogenee Db e Dd: aree in gran parte ricomprese in originarie zone F, che attraverso accordi di pianificazione, sono state riclassificate come zona omogenea Db (per una superficie di circa 600.000 mq) destinata alla localizzazione di insediamenti commerciali per la grande distribuzione, e come zona omogenea Dd (per circa 110.000 mq) destinata a nuovi insediamenti produttivi. Le zone omogenee Db "produttive commerciali esistenti e di completamento" sono due e sono localizzate una a nord-est del

territorio a confine con il Comune di Acerra, funzionale al completamento dell'insediamento nato per la realizzazione dell'Ipercoop, e l'altra a sud a confine col territorio di Casoria a completamento dell'insediamento di Ikea. Le NTA prevedono che il completamento sia subordinato a PUA. In questo caso le previsioni per la prima risultano essere state attuate, mentre il completamento della seconda è in fase di realizzazione per effetto dell'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata denominato "I Normanni".

La zona omogenea Dd "insediamenti produttivi di nuovo impianto", è posizionata a sud del territorio comunale in località Cantariello, ha un'estensione di circa 110.000 mq. ed è in corso di attuazione essendo stato predisposto il Piano per gli Insediamenti Produttivi (PIP).

La Variante del 2010, inoltre, suddivide il territorio agricolo in sottozone identificate in agricola normale Ea, in agricola con prescrizioni Eb, in Parco rurale produttivo Ee.

Il Parco rurale produttivo, Zone Ee, comprende alcune aree in prevalenza non edificate, poste a corona della zona interessata dagli interventi per la realizzazione della nuova Stazione dell'AV. Per tali aree si prevede il potenziamento e la riqualificazione delle attività rurali esistenti, a cui si affiancano nuovi elementi di servizio, quali attrezzature per attività sportive e ricreative all'aperto e aree di produzione commercializzazione e interscambio. È prevista la formazione di un PUA la cui realizzazione può avvenire anche con il ricorso ad una Società di Trasformazione Urbana (STU) o ad altre forme di associazione pubblico - private.

La Variante generale del 2010 individua, ancora, due zone omogenee Fb destinate ad "Attrezzature di interesse generale", una localizzata a nord tra il rione Salicelle e il quadrifoglio dell'innesto dell'Asse Mediano sull'Autostrada A1, e l'altra a sud, coincidente con la zona già destinata a tale funzione dal PRG del 1977. La prima, allo stato attuale, non è stata attuata, mentre la seconda è in corso di attuazione con la realizzazione del PUA in località Cantariello.

Infine, la Variante di cui in argomento, individua la zona omogenea Fc "Parco naturalistico tecnologico e dei servizi" interna all'Ambito 1, destinata alla realizzazione di un parco di interesse sovra comunale, integrato con servizi ed attività produttive da realizzare nell'intorno della stazione Napoli - Afragola della linea Alta Velocità, mediante lo strumento del Piano Urbanistico Attuativo. Per tale zona la Giunta Comunale ha deliberato la redazione di un Mesterplan con lo scopo di definire l'assetto generale e complessivo dell'area la cui realizzazione potrà successivamente essere implementata per settori. Tale soluzione è dettata dalla necessità di assicurare una flessibilità di fondo alla pianificazione urbanistica attuabile anche in tempi differenziati all'interno di un chiaro quadro di riferimento.

Il Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi, nel quale si colloca la nuova Stazione della AV, ha un'estensione di circa 474 ha ed è destinato a diventare la più grande area a destinazione pubblica dell'area metropolitana di Napoli. Nell'area si potranno realizzare laboratori tecnologici e produttivi, attrezzature per lo sport, sanitarie, polo fieristico e convention hall, che costituiranno nel loro insieme il centro culturale ed espositivo più grande del Mezzogiorno, per una superficie complessiva utile di circa 200.000 mq.

La Variante al PRG del 2010 provvede ad individuare anche sei diverse zone omogenee G "servizi pubblici o di uso pubblico di interesse locale" destinate ad

attrezzature locali finalizzate a soddisfare il deficit di aree e spazi pubblici conteggiabili ai fini del calcolo degli standard di cui al D.M. 1444/68.

L'attuazione delle previsioni di dette zone avviene mediante l'approvazione di progetti di opera pubblica o mediante lo strumento del Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa pubblica o privata. Ad oggi risulta in fase di pianificazione la sola zona G localizzata ad est dell'Autostrada A1 e a sud del rione San Marco, tale area è destinata alla realizzazione di un polo scolastico e uno pubblico allo scopo di integrare la dotazione di aree pubbliche e ricucire i tessuti urbani sviluppatasi negli ultimi decenni senza una pianificata organizzazione.

Infine, si rappresenta una sintesi della nuova viabilità proposta dalla Variante urbanistica del 2010 e allo stato ancora non attuata, concepita quale integrazione del progetto Italferr:

- Arteria urbana di collegamento diretto tra l'urbanizzato (località Cantariello) ed il Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi.
- Arteria stradale che connette, in maniera diretta, gli insediamenti commerciali esistenti ed in programma con la Stazione AV "Napoli - Afragola" ed il sistema del Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi.
- Strade di distribuzione, interne al Parco, orientate secondo la direttrice Nord - Sud.

I due tracciati, paralleli e distanti circa 710 m, definiscono l'impianto del Parco: dalla intersezione con i tracciati ortogonali e trasversali nascono "anelli" di distribuzione alle varie parti del Parco.

- Strada "Santa Chiara": si tratta del tracciato da realizzare sul sedime della costruenda galleria ferroviaria; questo tracciato permette la connessione diretta tra via Saggese, la nuova stazione FS, il capolinea della linea tramviaria e, attraverso la nuova arteria stradale prevista per Casalnuovo, il "boulevard" che connette Acerra con Casalnuovo.
- Percorsi pedonali interni al parco: il sedime degli acquedotti esistenti, nonché il tracciato della linea FS "direttissima Napoli - Roma" in costruzione negli anni '60 (S4) sono i principali percorsi pedonali (e ciclabili) di distribuzione tra le parti del Parco.

Inoltre, tra i principali tracciati esistenti da riqualificare e ridimensionare vi sono:

- Via Saggese: questa strada, baricentrica rispetto all'intero sistema del Parco, diventa anche uno dei luoghi di accesso privilegiati per l'intero sistema;

- Arteria stradale che connette Acerra con la Stazione Campania: questo tracciato, che si diparte da un ponte esistente sui Regi Lagni, connette la parte Nord-Occidentale di Acerra con il sistema del Parco. Il carattere di questa strada andrà studiato in funzione del paesaggio agricolo delle aree che attraversa.

CARTA UNICA DEL TERRITORIO: RICOGNIZIONE DEI VINCOLI

Il territorio comunale di Afragola è interessato da diverse tipologie di vincoli.: le fasce di rispetto delle arterie stradali ai sensi del Codice della strada; quelle della linea ferroviaria ai sensi dell'articolo 49 DPR 753 del 1980; le zone di tutela assoluta e quelle di rispetto relativo dei pozzi di captazione definiti dal D.Lgs 152/2006; la fascia di rispetto cimiteriale stabilita dall'articolo 28 della legge n. 166 del 2002.

A queste aree si aggiungono quelle vincolate *ope legis* ai sensi del D.Lgs 42 del 2004 su cui insiste il vincolo di interesse archeologico e gli edifici di interesse storico.

Sotto il profilo idrogeologico, il comune è interessato da un'area di vulnerabilità ai sensi del Regio Decreto legislativo n.3267/1923 e da un'area gravata da rischio idraulico moderato. Infine ulteriori aree di attenzione derivano dalla presenza di cavità nel sottosuolo, in particolare nell'area perimetrata quale centro storico.

STRATEGIE

Sommario

1. Organizzazione delle aree urbanizzate
 - a. Articolazione dei quartieri con un insieme di centralità con la concentrazione di servizi e degli standard
 - b. Valorizzazione e estensione delle strade commerciali
 - c. Riorganizzazione della rete della circolazione motorizzata e lenta, parcheggi e zone pedonali o a traffico limitato
 - d. Soluzione dei problemi di attuazione delle zone H
 - e. Recupero delle aree di frangia urbana
2. Recupero e valorizzazione del centro storico
 - a. Delimitazione del centro storico (zona A)
 - b. Tutela dei giardini e delle aree verdi interne
 - c. Messa in sicurezza del sottosuolo
 - d. Individuazione e restauro dei palazzi di pregio storico-architettonico
 - e. Sistemazione delle piazze e degli spazi pubblici
 - f. Recupero delle corti contadine
 - g. Utilizzazione dei vani a piano terra affacciati su strada per attività commerciali e artigianali
 - h. Incentivazione con trasferimento diritti edificatori per incentivare il restauro di palazzi di pregio
 - i. Risanamento dei ruderi e edifici in abbandono o degradati
3. Politiche integrate di recupero dei quartieri popolari
 - a. Manutenzione dell'edilizia abitativa
 - b. Individuazione delle possibilità di densificazione
 - c. Utilizzazione commerciale di piani terra
 - d. Miglioramento delle dotazioni urbanistiche
 - e. Completamento della messa in funzione di edifici e servizi pubblici esistenti
 - f. Creazione di centri di aggregazione e promozione culturale ed occupazionale
4. Razionalizzazione delle aree produttive
 - a. Decentramento delle lavorazioni nocive dal centro abitato
 - b. Infrastrutturazione degli insediamenti con attività commerciali e artigianali
5. Riqualificazione dei centri commerciali
 - a. Adeguamento della rete interna alla variante Cannello
 - b. Sistemazione degli spazi aperti
 - c. Organizzazione dei percorsi interni
 - d. Riconversioni ed integrazioni funzionali e costruttive
6. Rigenerazione ecologica urbana

- a. Progetto cintura verde
 - b. Rete ciclabile e per la mobilità lenta
 - c. Incentivazioni al risparmio energetico e sostenibilità ambientale
 - d. Naturazione della rete idrografica ed infrastrutture verdi
 - e. Incremento della permeabilità, della raccolta e riuso dell'acqua, della separazione dei reflui
 - f. Raccolta differenziata, recupero dei rifiuti
7. Valorizzazione della stazione d'alta velocità
- a. Completamento della rete di accesso
 - b. Individuazione dei servizi al viaggiatore
 - c. Costituzione di un corridoio di connessione stazione-città-centro commerciale

Organizzazione delle aree urbanizzate

Il quadro conoscitivo restituisce una situazione urbanistica relativamente omogenea, dove la prevalenza della unione abitativa ha fatto parlare, nel passato, di Afragola come città dormitorio. Sebbene questa semplificazione non rappresenta una realtà che si è anche evoluta negli ultimi anni, dà il senso di una condizione originaria che tuttora rappresenta un limite non del tutto superato. Il principale sforzo in questa direzione è avvenuto nel settore scolastico, dove si è raggiunta una dotazione sufficiente al fabbisogno della popolazione per ogni grado d'istruzione incluse le scuole medie superiori: il liceo scientifico Brunelleschi, gli Istituti superiori E. Sereni e S. Pertini per l'istruzione professionale e tecnica nel campo del commercio, turistico, alberghiero, della ristorazione, dei geometri e delle scienze umane. Ci sono sette scuole dell'infanzia, cinque scuole primarie, due istituti comprensivi, cinque scuole medie.

La localizzazione degli istituti scolastici avviene in un anello a corona del complesso urbanistico costituito dal centro storico con l'espansione avvenuta fino agli anni '70. Queste scuole sono quasi sempre dotate anche di spazi aperti utilizzati a verde e parcheggi, oltre a impianti sportivi e per la cultura che servono o possono servire come servizi alla popolazione dei loro dintorni, oltre che ai veri e propri scolari. Tuttavia, essi risultano a considerevole distanza dalle residenze più interne sia della parte antica che dei rioni postbellici.

Tra gli altri centri fornitori di servizi vanno annoverati il complesso di impianti sportivi Moccia ed il LUMO, anch'essi disposti nella medesima fascia di corona.

Con il nuovo PUC si intende invertire la logica di collocare gli standard dove c'è la maggiore disponibilità di aree, ma utilizzarli per l'organizzazione della città in quartieri e fare in modo che ciascuna di queste ripartizioni abbia un centro di riferimento dove la fornitura di servizi determini aggregazione sociale. Il

progetto urbanistico, in questo modo, privilegia lo spazio pubblico, luogo d'incontro, come una rete di connessione e poli di aggregazione.

Nella tavola di inquadramento strategico sono individuati alcuni luoghi dove potenzialmente sarebbe possibile determinare queste **centralità** con la concentrazione di alcuni servizi, anche collegando strutture pubbliche già esistenti e prevedendo adeguate destinazioni dei suoli liberi. L'obiettivo della distribuzione omogenea di questi poli è ostacolato dalla eccessiva densità di alcune zone, del tutto prive di spazi aperti. Nella parte più antica, alcune polarità sono radicate nella tradizione e corrispondono all'organizzazione per parrocchie. Sotto questo profilo, il centro storico è già chiaramente strutturato e questa qualità va riconosciuta e rafforzata con il PUC.

Poiché l'organizzazione della città per quartieri è elemento identitario fondamentale, allora le indicazioni di questo preliminare devono trovare riscontro nelle successive consultazioni, verificando la correttezza della articolazione del territorio comunale e il riconoscimento della popolazione nelle aggregazioni. Infatti, se alcuni quartieri hanno una chiara e radicata identificazione, quale per esempio, il quartiere San Marco, altri, di più recente formazione hanno una identità maggiormente sfumata e le consultazioni sarebbero momento di aggregazione programmatica anche in funzione dell'elaborazione e attuazione del piano.

Dopo gli anni '90, Afragola ha avuto un notevole sviluppo delle attività commerciali nel tessuto urbano, a parte la concentrazione di negozi nei centri commerciali. Molte di esse, specialmente i negozi di abbigliamento, si sono concentrati lungo alcune strade di maggiore frequentazione. Questa rete è stata indicata nella tavola strutturale ed è sottoposta alla verifica delle consultazioni. Questa realtà di piccole imprese andrebbe tutelata per assicurare che non sia fagocitata dalla grande distribuzione. Perciò sarà importante il dialogo con gli operatori e i loro rappresentanti di categoria per mettere a punto politiche di sostegno alle **strade commerciali**, alla loro attrattività e efficienza nel funzionamento per incontrare le domande dei clienti.

Il quadro strategico indica anche alcune strade dove si avvertono sintomi di concentrazione di negozi e intende favorire tali concentrazioni. Così alle strade commerciali esistenti se ne aggiungono altre potenziali e vanno ad estendere ad arricchire la rete degli spazi urbani del commercio. Molto spesso, queste strade si addentrano proprio in quei quartieri ad elevata densità e assenza di spazi aperti dove è impossibile determinare nuove centralità, perciò attraverso la loro frequentazione e la possibilità d'inserire funzioni d'interesse collettivo, possono surrogare la creazione di spazi pubblici di maggiore estensione come piazze e giardini.

Come stimolo all'attuazione di questo obiettivo si permetterà la trasformazione d'uso dei piani terra da abitativo a commercio e servizi, oppure ad altre attività produttive, con il recupero della superficie abitativa in sopraelevazione.

Per quanto riguarda la rete di circolazione, si dovrà dare priorità a ridurre il parcheggio lungo le sedi stradali individuando ed attrezzando aree per la sosta dei residenti. In relazione alle centralità ed alle strade commerciali si dovranno individuare zone pedonali, a traffico limitato, a velocità 30 Km/h e zona di parcheggio per i visitatori.

La mobilità non meccanizzata dovrà essere incentivata con percorsi protetti: ampi marciapiedi alberati per la pedonalità, piste ciclabili, corsie riservate ai mezzi pubblici. Nel corso delle consultazioni sul preliminare andrebbero anche esplorate il ricorso a forme di mobilità innovative che utilizzino le tecnologie di ICT come *car e bike sharing*, *car pulling*, servizi di trasporti a chiamata.

Nella riorganizzazione urbanistica della città, vanno risolti alcuni problemi derivati da difetti nell'attuazione del PRG. Questi riguardano in primo luogo l'attuazione delle **zone H** dove interventi che non hanno seguito le prescrizioni di piano sono stati successivamente legittimati dal condono. Questa ed eventuali altre difformità devono essere indagate nel dettaglio di ciascuna zona e trovare una nuova zonizzazione e normativa che ripristini l'equità nei diritti dei proprietari nella cornice del pubblico interesse.

L'estrema **frangia urbana** è particolarmente disorganizzata, priva delle opere di urbanizzazione primarie e secondarie. L'opera di completamento già prevista dal PRG, si potrà attuare nell'ambito del nuovo dimensionamento di piano, sulla base della stima delle abitazioni necessarie nel prossimo decennio di attuazione del PUC. Tuttavia la crescita residenziale si deve accompagnare alla realizzazione delle infrastrutture e dei servizi con la puntuale identificazione degli standard, anche con metodo perequativo, in modo che il comune si possa avvantaggiare della cessione dei suoli per la loro realizzazione.

Per la realizzazione della centralità del rione San Marco-Saggese si concentrano gli investimenti delle opere compensative TAV che porteranno alla realizzazione di due piazze. Intorno alla prima si affacciano, piscina, teatro, centro sociale, alla seconda scuola media ed elementare. Il cuore del nuovo quartiere sarà il parco della galleria Santa Chiara con la stazione della Vesuviana, mentre altre zone a verde affiancheranno l'autostrada del Sole con campi sportivi. Il quartiere sarà collegato in direzione Casoria-Napoli dal nuovo ponte sull'autostrada in prossimità del cimitero ed alla stazione AV con la strada lungo i binari.

Recupero e valorizzazione del centro storico

Atto di primaria importanza è riconoscere il centro storico ad Afragola, facendo un passo avanti rispetto al PRG. Questa decisione si accorda con le previsioni del PTC della città metropolitana e si prefigge di tutelare l'assetto urbanistico ed architettonico storico evitando l'inserimento di condomini moderni del tutto estranei ai profili dell'ambiente antico.

Giardini, orti, ed ogni altra superficie a **verde interno agli isolati** si ritiene un bene inalienabile e non trasformabile. Queste tessere del mosaico ambientale ad elevata biodiversità su suoli permeabili sono aree centrali dei metabolismi

urbani che sarebbero fortemente compromessi dalla loro cancellazione. In altri termini, il loro suolo e vegetazione intervengono nella purificazione dell'aria dalle polveri sottili, che provocano il cancro; nel ciclo del carbonio, assorbendo anidride carbonica e producendo ossigeno; nell'umidificazione dell'aria, mitigando il clima; nell'assorbimento delle acque piovane, evitando le alluvioni, specialmente con piogge intense. Con tutte queste funzioni, favoriscono la vita animale, mantenendo la biodiversità e danno un contributo fondamentale alla salute dei cittadini.

Nel centro storico ci sono diversi **palazzi e corti contadine** di elevato pregio architettonico. Alcune di esse contengono anche opere d'arte come affreschi, sculture, decorazioni. Nel passato, gli abitanti hanno preferito abbandonarle, spesso e trasferirsi in nuove abitazioni nelle zone esterne per accedere a migliori dotazioni di impianti e spazi più confortevoli. Oggi, con l'esaurirsi dei suoli liberi, il miglioramento delle tecnologie per il recupero e il maggiore apprezzamento dei valori storici è possibile invertire questa tendenza e pensare ad un ritorno e valorizzazione imperniata sui fabbricati di maggior pregio.

La riduzione dei valori immobiliari conseguente al degrado ha attratto una popolazione indigente in disagio abitativo, anche extracomunitaria. Per risolvere queste condizioni di residenze improprie o insufficienti ai bisogni elementari è necessario prevedere, nel PUC misure per l'edilizia sociale, non necessariamente concentrata nel centro storico. Qui il recupero di **ruderi** e strutture prive di pregio, alterazioni delle configurazioni strutturate, possono rispondere a queste esigenze oltre che integrare i servizi indispensabili.

Un altro fattore di vitalizzazione è lo sviluppo del commercio, della ristorazione e del divertimento. Gli ambienti storici stanno mostrando ovunque la potenzialità di attrarre i giovani, offrire luoghi per lo svago del fine settimana, realizzare forme innovative di ospitalità diffusa. Una linea di lavoro in questa direzione dovrà favorire l'apertura di negozi e pubblici esercizi, da una parte, dall'altro creare alcune condizioni urbanistiche quali **la cura e l'arredo degli spazi pubblici**, l'incremento dell'accessibilità, specialmente in connessione con la stazione di AV, l'individuazione di aree di parcheggio.

Le diverse ipotesi avanzate, in passato, per la **messa in sicurezza delle cavità** non hanno portato finora a nessuna attuazione che potesse essere generalizzata. Non è possibile programmare opere di consolidamento con fondi pubblici, data la situazione della finanza degli enti locali e le sue prospettive. Bisognerà avviare progetti sperimentali di collaborazione pubblico-privato trovando delle funzioni produttive alle grotte. Già la loro semplice utilizzazione consente di avere quel monitoraggio in grado di prevedere eventuali dissesti. Tanto il perpetuarsi delle tradizioni attività contadine quanto quelle nuove da sviluppare secondo le suddette linee, potrebbero fornire opportunità di utilizzazione.

Politiche integrate di recupero dei quartieri popolari

Gli interventi da prevedere nei quartieri popolari sono molto diversi per le condizioni specifiche di ciascuno di essi. I primi quartieri risultano integrati nella città perché, sebbene a loro tempo costruiti ai margini, sono stati inglobati dalle successive espansioni e quasi non presentano più una specificità urbanistica, ma partecipano di pregi e difetti dei loro contesti di edilizia privata.

Fanno eccezione l'insediamento IACP di via Sportiglione e il rione Salicelle. Il primo mantiene la posizione marginale e una sua particolarità urbanistica dovuta anche alla maggiore estensione. Carente è specialmente la cura degli spazi liberi e nel PUC bisognerebbe trovare soluzioni per migliorare questa situazione. Fortunatamente gli abitanti possono accedere a numerosi servizi nelle loro prossimità grazie all'isolato del liceo scientifico con biblioteca e scuola materna.

I problemi maggiori si rilevano nel secondo per i molteplici motivi già richiamati. Due linee di lavoro che bisogna continuare ad implementare sono quelle della **manutenzione e miglioramento del patrimonio abitativo** e quello dalla messa in funzione e completamento delle **dotazioni urbanistiche**. Il secondo aspetto richiede anche la riprogrammazione dei servizi sulla base delle esigenze degli abitanti. Nelle consultazioni sul preliminare, questo argomento dovrebbe essere approfondito per la valutazione dell'uso delle strutture pubbliche esistenti e eventualmente da realizzare, anche con eventuali modifiche dei fabbricati, specialmente di quelli inutilizzati. La cura degli spazi scoperti con definizione degli usi e dei sistemi di gestione anche va affrontata supportandola con decisioni progettuali di qualificazione degli arredi e degli impianti.

Per quanto riguarda **l'accessibilità** si tratta di trovare un servizio di trasporto pubblico efficiente con relative infrastrutture per una connessione veloce tanto al centro urbano che alla rete metropolitana regionale.

Seguendo **l'approccio integrato** che queste situazioni richiedono, vanno affrontato anche i problemi della sanità, istruzione, avviamento al lavoro occupazione fornendo le destinazioni d'uso e le aree idonee per le strutture che devono sviluppare questi programmi di supporto alla popolazione.

Razionalizzazione delle aree produttive

Il primo problema da affrontare è la **delocalizzazione delle lavorazioni nocive** collocate nelle aree residenziali. A questo scopo è istituita l'area PIP lottizzata per piccole imprese e per attività artigianali. In sede di consultazioni andrebbe stimato il fabbisogno di aree per realizzare questo scopo.

Altre due aree produttive si sono localizzate in relazione a nodi di traffico di medio raggio presso lo svincolo dell'asse mediano e nella zona di San Salvatore. La maggiore carenza si evidenzia nella **rete stradale e delle infrastrutture**.

Riqualificazione dei centri commerciali

Per rimediare al rapido **invecchiamento**, specialmente del complesso “Le porte di Napoli” è necessario un sistema di trasformazioni urbanistiche coordinato con gli operatori ed i gusti dei clienti.

È necessario risolvere: a) la segmentazione degli esercizi di vendita, frammentato in strutture indipendenti e mal collegate tra di loro; b) l'invecchiamento dell'immagine condizionata dalla qualità degli spazi interni e dello stile delle strutture; c) il degrado dei parcheggi e degli spazi aperti con una operazione di landscaping moderna ed accattivante; assicurare flessibilità e velocità per gli avvicendamenti dell'offerta commerciale per renderla sempre corrispondente alle domande di mercato.

Su un terreno più avanzato si possono studiare **integrazioni funzionali** e volumetriche per rendere il centro a carattere misto con processi di **densificazione** utili sia all'incremento dei valori immobiliari ed all'ampliamento della domanda che al risparmio di suolo.

Sarà necessario realizzare un **adeguamento dell'infrastruttura** interna all'inserimento della linea ferroviaria della variante Canello in viadotto e della fermata. a seguito di questo intervento è opportuno studiare gli impatti dell'incremento di accessibilità e della diversa modalità di trasporto sulla variazione della domanda per settori merceologici.

Va discussa, nelle consultazioni, la fondamentale scelta di piano di preferire il rinnovo e consolidamento dei centri commerciali esistenti all'apertura di nuove strutture, perché queste ultime, entrando in concorrenza con le precedenti ne determinerebbero l'abbandono con la creazione di ampie aree di degrado.

Rigenerazione ecologica urbana

Lo scopo di questa strategia è di realizzare un insieme coordinato di opere e introdurre norme che guidano le costruzioni e ristrutturazioni per ottenere una città più sostenibile e resiliente, ovvero una città dove sia più alta la qualità dell'ambiente il che favorisce la salute dei cittadini e che sia capace di assorbire i danni provocati dai disastri naturali ed antropici per ritornare al suo funzionamento ordinario.

Il primo modo per attuare questa strategia è di valorizzare gli elementi naturali in grado di fornire servizi ecosistemici. A fronte di una urbanizzazione compatta che ha impermeabilizzato il suolo in maniera continua lasciando isole di natura solamente all'interno del centro storico e in alcune aree a standard della cintura, non si riesce a realizzare continuità che attraversino l'area urbanizzata. L'unica possibile ha la forma di una cintura che avvolge Afragola, realizzando la massima prossimità possibile con l'abitato.

La **cintura verde** non può essere un parco omogeneo e continuo, piuttosto è la somma di spazi aperti di diversa natura pubblici o privati, coltivati o destinati a

sport, verde attrezzato, giardini, orti urbani sociali. Si avvataggia delle fasce di rispetto dove l'edificazione è già inibita dalle norme e promulga una utilizzazione funzionale a realizzare quella continuità di spazi la massimo grado di naturalità fruibile. La cintura verde promuove la **mobilità dolce** per tener lontano i gas di scarico dei veicoli motorizzati e consentire l'esercizio fisico della ciclabilità, della corsa, della passeggiata. Si incentivano gli impianti sportivi in assonanza col luogo dedicato alla massima salubrità interna ed irradiante effetti di salubrità sull'intero abitato.

Questa zona di piano riprende e sviluppa quello che nel PTC viene indicata come area agricola periurbana a cui viene assegnata la funzione di delimitare la crescita urbana per distinguere i diversi centri evitando la saldatura tra di loro, per evitare l'invasione delle campagne con la polverizzazione della crescita e fungere da corridoio ecologico.

Nelle consultazioni sul preliminare vanno individuate e precisate le funzioni a cui possono essere destinati gli spazi aperti sulla base delle domande di vita all'aperto dei cittadini, definita la partecipazione dei privati proprietari dei fondi alla realizzazione del progetto e le modalità con cui possono essere incentivate le loro azioni per la costruzione della cintura.

Alla cintura verde vanno allacciati i **corridoi ecologici** che assicurano le connessioni con i nuclei di aree naturali protette. A questo scopo è necessario ricostruire nelle campagne la rete idrografica che assicura il drenaggio e affluisce nei Regi Lagni nella prospettiva che si attui il progetto regionale di costruzione del corridoio ecologico lungo questo canale. All'interno dell'abitato si dovrà procedere con metodi di **drenaggio urbano sostenibile** finalizzato alla riduzione dell'inquinamento delle acque superficiali e di falda nonché alla riduzione dei pericoli idraulici. Si auspica un piano di separazione delle acque chiare da quelle scure nei reflui urbani, l'incremento della permeabilità del suolo, soluzioni per la raccolta ed il risparmio ed il riuso dell'acqua.

Per i **rifiuti** si proseguirà sulla strada delle tre R: raccolta differenziata, riciclo e riuso. Nel PUC dovranno essere previsti gli impianti per un piano di gestione basato su questi principi come le isole ecologiche e gli impianti di compostaggio. Alle consultazioni su questo preliminare è affidato il compito di esplorare la possibilità di pianificare soluzioni avanzate di impiantistica di trigenerazione fondata su avanzati impianti di compostaggio e sulla generazione di energia da fonti alternative, allo scopo di ridurre la bolletta energetica del comune e dei privati insieme alle spese per la raccolta dei rifiuti.

Nelle norme tecniche di attuazione, relativamente alle diverse zone, si introdurranno facilitazioni ed incentivi urbanistici per favorire misure di **risparmio energetico** e produzione di energia da fonti rinnovabili sia nelle nuove costruzioni che nell'adeguamento di quelle esistenti. Saranno anche incentivati la permeabilità del suolo e la realizzazione di infrastrutture verdi da parte dei privati.

Valorizzazione della stazione d'alta velocità

Il piano per inquadrare urbanisticamente la stazione dell'alta velocità è stato redatto in una congiuntura economica dell'industria edilizia ed in un quadro culturale e normativo che ha subito mutamenti notevoli. Ha già ottenuto precisazioni ed approfondimenti con lo studio di fattibilità e il processo di continuo aggiornamento può continuare con la redazione del PUC. Data la natura di tale strumento, esso si presta a riconsiderare in primo luogo i rapporti tra la stazione e la città di Afragola nel quadro più generale del tipo di cambiamento verso il quale si orienta l'intero territorio comunale. A sua volta, la città nella dialettica con la stazione, assume gli stessi obiettivi di qualità e modernità e di proiezione su scenari vasti per adeguarsi allo stimolo di ingresso alla metropoli napoletana sui collegamenti di grande distanza.

Lo strumento dell'integrazione sono i **collegamenti** e nel piano si dovranno decidere le vie di comunicazione in grado di ammagliare le diverse zone urbane con la stazione. Nella tavola strategica sono approssimativamente indicate alcune direttrici principali secondo le quali si dovranno progettare adeguati assi viari. Il collegamento va completato con un servizio di trasporto collettivo da calibrare con un opportuno studio trasportistico. La sua efficienza sarà la condizione perché i servizi già presenti nelle diverse parti urbane o che in esse si potranno sviluppare siano facilmente accessibili ai viaggiatori.

Una ulteriore attenzione va posta ai **servizi di stazione**, perché anche questo settore è in continua evoluzione per la direzione multifunzionale che hanno preso quegli impianti in risposta al continuo aumento delle domande e delle esigenze dei viaggiatori. Da tali approfondimenti si potranno ricavare indicazioni utili per aggiustare le destinazioni d'uso da prevedere.