

le iniziative in corso nella città di Napoli

**progetto del sistema delle infrastrutture dei trasporti**

Progetto del sistema dei trasporti metropolitano: le linee, le stazioni, i nodi

*Identificazione dell'obiettivo che l'amministrazione comunale persegue nel progetto del sistema dei trasporti.*

Napoli è una città ricca d'infrastrutture su ferro e, contemporaneamente, congestionata oltre misura dal traffico automobilistico. Per rispondere a questo paradosso, l'amministrazione comunale ha portato avanti un processo di pianificazione integrata tra il trasporto e l'urbanistica, con l'obiettivo di ridurre la congestione del traffico privato, che costituisce uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo economico e qualitativo della città, per valorizzare l'ambiente urbano e per portarlo verso un livello più alto di progresso civile ed economico.

L'amministrazione comunale ha individuato nel sistema dei trasporti un potente strumento di trasformazione urbana attraverso il miglioramento dell'accessibilità a tutti i luoghi urbani e alle diverse funzioni cittadine, per conseguire l'obiettivo di annullare ogni tipo di gerarchia tra il centro e le periferie. Le azioni che si intendono sviluppare sono: di tipo *urbanistico*, operando il decentramento di funzioni pregiate dal centro verso le periferie; di tipo *trasportistico-infrastrutturale*, perseguendo il potenziamento del trasporto pubblico su ferro, mediante un sistema a rete fortemente interconnesso con il sistema stradale e le reti regionali e nazionali.

Il progetto del sistema dei trasporti metropolitano, una volta completato, porterà le attuali linee metropolitane da due a dieci, le stazioni da 45 a 114, i nodi intermodali da 5 a 36, la popolazione servita dal 25% al 70% e il territorio coperto dal servizio da 1.900 ha a 4.350 ha, con un incremento del 137%.

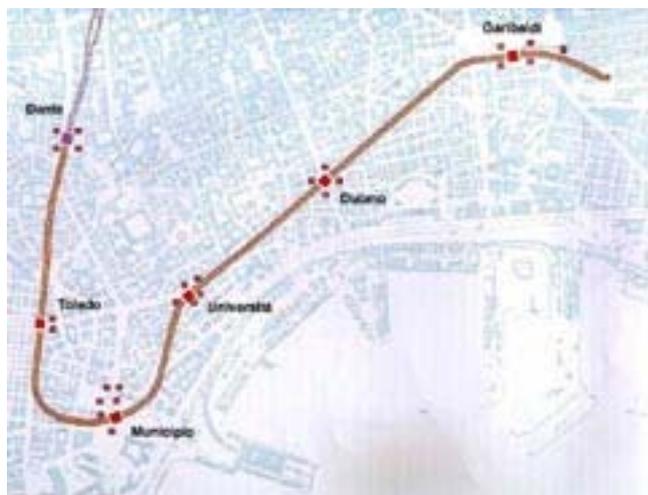
Il progetto inciderà sulle condizioni del pendolarismo, sulla qualità della vita, sulle questioni della casa, sullo sviluppo delle pari opportunità territoriali nel contesto locale e sulle connessioni con le reti nazionali, regionali ed europee.

*elenco degli interventi*

<b>T1</b>	Linea 1, tratta Dante-Centro direzionale
<b>T2</b>	Linea 1-linea 6, nodo Municipio
<b>T3</b>	Linea 1-linea 2-linea 3-linea 4, nodo Garibaldi
<b>T4</b>	Linea 1-linea 2-linea 3-linea 4, nodo Garibaldi, galleria commerciale coperta
<b>T5</b>	Linea 1-linea 2-linea 3-linea 4, nodo Garibaldi, Grandi stazioni
<b>T6</b>	Linea 1, tratta Centro direzionale-Capodichino
<b>T7</b>	Linea 1, tratta Capodichino-Piscinola/Scampia
<b>T8</b>	Linea 1, miglioramento dell'accessibilità alle stazioni e ai nodi
<b>T9</b>	Linea 1, stazione Dante, uscita largo Tarsia
<b>T10</b>	Linea 1-Metrocampania Nordest, nodo Piscinola/Scampia
<b>T11</b>	Linea 1, chiusura dell'anello metropolitano - interventi per l'esercizio e la gestione: nuovo DCO, nuovi treni, adeguamenti tecnologici
<b>T12</b>	linea 1, adeguamento funzionale dei treni e degli impianti
<b>T13</b>	Linea 2, stazione Gianturco-uscita al centro direzionale e stazione San Giovanni-riqualificazione e sottopassi
<b>T14</b>	Linea 3, tratta San Giorgio-Volla, riqualificazione stazioni Bartolo Longo, Vesuvio-De Meis, Villa Visconti, Argine, Madonnelle e Botteghelle
<b>T15</b>	Linea 4, riqualificazione stazioni Gianturco, San Giovanni, Barra e Vesuvio-De Meis e nuova stazione Ospedale del mare
<b>T16</b>	Linea 5-linea 7, stazione interscambio Montesanto
<b>T17</b>	Linea 5-linea 1, stazione interscambio Cilea
<b>T18</b>	Linea 5, stazione Pianura
<b>T19</b>	Linea 6, tratte Arsenale-Mostra e Mergellina-Municipio
<b>T20</b>	Linea 7, tratta Soccavo-Mostra
<b>T21</b>	Linea 8, Bagnoli-Campi flegrei
<b>T22</b>	Linea 9 dei due Musei, Museo-Colli Aminei
<b>T23</b>	Linea 10, Museo-Di Vittorio-Afragola
<b>T24</b>	Funicolare di Montesanto, stazione Sant'Elmo-viale Raffaello
<b>T25</b>	Funicolare di Mergellina, revisione ventennale
<b>T26</b>	Linea tranviaria Stadera-Poggioreale-Garibaldi
<b>T27</b>	Linea tranviaria Municipio-corso Lucci e riqualificazione via Marina
<b>T28</b>	Linea tranviaria corso Lucci-San Giovanni e riqualificazione via Marina
<b>T29</b>	Linea tranviaria Piscinola/Scampia-Marano
<b>T30</b>	Linee filoviarie R4, piazza Municipio-zona ospedaliera, e 47, piazza Vico-Vomero
<b>T31</b>	Linea filoviaria Melito-nodo Scampia
<b>T32</b>	Sottopasso via Partenope-via Colombo
<b>T33</b>	Sottopasso via Marina-corso Garibaldi
<b>T34</b>	Sottopasso viario via Aulisio-via Brin
<b>T35</b>	Sottopasso viario via De Roberto-via Miraglia
<b>T36</b>	Sottopasso viario via Gianturco-via Imperato
<b>T37</b>	Perimetrale di Scampia, completamento e adeguamento svincoli
<b>T38</b>	Riconfigurazione di via delle Repubbliche marinare
<b>T39</b>	Piazza Tafuri e viabilità locale di accesso alla stazione Piscinola/Scampia
<b>T40</b>	Corso Secondigliano, riqualificazione
<b>T41</b>	Occidentale, collegamento Scampia-via Cinthia
<b>T42</b>	Parcheggio di interscambio a Piscinola
<b>T43</b>	Parcheggi pubblici
<b>T44</b>	Realizzazione di autorimessa - Capodichino
<b>T45</b>	Adeguamento della darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento
<b>T46</b>	Adeguamento del bacino di carenaggio
<b>T47</b>	Nuovo porto turistico di Vigliena a San Giovanni a Teduccio

## T1

### Linea 1, tratta piazza Dante-Centro direzionale



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli

#### *Descrizione dell'intervento*

La tratta, un ulteriore incremento del sistema ad anello costituente la dorsale principale della rete su ferro cittadina, si sviluppa nel sottosuolo del centro urbano e pone in collegamento la parte alta di Napoli con la zona centrale e la stazione ferroviaria. L'intervento si configura come un miglioramento funzionale e architettonico delle cinque stazioni della tratta. La progettazione della stazioni, unitamente a quella dei relativi contesti urbani, è stata affidata ad architetti di fama internazionale. In particolare: la stazione Toledo all'arch. Oscar Tusquets Blanca; la stazione Municipio all'arch. Alvaro Siza, che ha previsto un'ampia stazione d'interscambio fra la linea "1" e la linea "6" nonché con l'area portuale, con spazi espositivi destinati ad attività culturali e museali; la stazione Università affidata all'arch. Karim Rashid; la stazione Duomo, dove si prevede d'inglobare il tempio di età tardo imperiale rinvenuto durante gli scavi, affidata all'arch. Fuksas; la stazione Garibaldi, affidata all'arch. Dominique Perrault, dove si prevede un'ampia stazione d'interscambio fra la linea "1" la linea "2", il terminal ferroviario e la Circumvesuviana, mediante un percorso pedonale sottoposto al livello stradale, lungo il quale saranno allocati ampi locali per una vasta galleria commerciale. Il progetto, per la parte impiantistica, prevede inoltre l'adeguamento alle più recenti innovazioni tecnologiche e l'implementazione degli standard funzionali. Le indagini archeologiche, sotto la supervisione della competente Sovrintendenza e di enorme rilievo storico e culturale, sono in corso di completamento, hanno consentito il recupero di importanti reperti, tra cui alcune imbarcazioni di epoca romana e un tempio di età imperiale.

#### *Stato d'attuazione*

Sono in avanzata realizzazione le opere civili al rustico delle 5 stazioni previste nella tratta, dopo una preventivo congelamento della falda. Sono stati realizzati lo scavo della tratta Centro Direzionale–Garibaldi–Duomo, e quello della Centro – Direzionale – Garibaldi.

#### *Tempi*

Il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori è di circa 48 mesi

#### *Costo complessivo*

€ 1.200.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Fabbisogno di circa € 500.000.000

## T2

### Linea 1 - linea 6, nodo Municipio



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

L'intervento riguarda la realizzazione della stazione Municipio, di interscambio tra la linea metropolitana 1 e la linea metropolitana 6, con un contestuale intervento di riqualificazione e riconfigurazione dell'intero nodo. Il progetto prevede una nuova sistemazione della piazza monumentale, basata su un attento studio delle relazioni urbane intercorrenti tra di essa, il porto e la collina di Sant'Elmo. Contemporaneamente, il progetto prevede la realizzazione di una piazza sotterranea, con illuminazione naturale dall'alto, in cui saranno rese visibili parti della murazione di epoca vicereale del Castel Nuovo, demolita all'inizio del secolo scorso e rinvenuta nel corso degli scavi archeologici effettuati contestualmente alla realizzazione delle opere infrastrutturali. Tali scavi hanno consentito di rinvenire il bacino portuale realizzato alla fine del IV secolo A.C. nell'insenatura compresa tra le attuali piazze Municipio e Bovio, con tre imbarcazioni del I secolo D.C. in eccezionale stato di conservazione, in tal modo colmando alcune lacune conoscitive sull'evoluzione della città e in particolare sull'andamento della linea di costa e sulle aree immediatamente a ridosso di essa. I numerosi reperti rinvenuti durante la campagna degli scavi archeologici effettuati saranno poi conservati ed esposti nel *museo della città*, da allestire presumibilmente all'interno di Castel Nuovo.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni, dalla Variante al piano regolatore generale e dal Progetto integrato città di Napoli.

#### *Stato d'attuazione*

Sono conclusi gli scavi archeologici relativi alla stazione della linea 1, la cui realizzazione è in avanzata fase. Inoltre, si stanno eseguendo gli scavi archeologici propedeutici alla realizzazione della linea 6.

#### *Tempi*

4 anni

#### *Costo complessivo*

Il costo ammonta a 123,22 M€, già conteggiati nella scheda *Linea 1-tratta Dante-Centro direzionale*.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Non occorrono ulteriori finanziamenti

### T3

#### Linea 1 – linea 2 – linea3 – linea 4, nodo Garibaldi



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli, Fs-Grandi stazioni spa, Regione Campania.

#### *Descrizione*

Il nodo d'interscambio, in cui confluiscono le linee Fs nazionali e regionali, la Circumvesuviana e il passante Fs-linea 2, con un transito di circa 112.000 passeggeri al giorno, sarà ampliato con l'arrivo dell'Alta velocità e della linea 1 e con il potenziamento della Circumvesuviana. Il nodo è interessato dalle seguenti proposte progettuali: l'adeguamento funzionale della stazione Napoli centrale, a opera di Grandi stazioni, e la realizzazione delle opere strutturali della galleria e del pozzo di stazione della linea 1, a opera del Comune di Napoli, entrambe in attuazione; la realizzazione delle infrastrutture complementari alla stazione ferroviaria Napoli centrale, a opera di Grandi stazioni, di prossima cantierizzazione; la realizzazione della stazione della linea 1 e la sistemazione di piazza Garibaldi, a opera del Comune di Napoli. È inoltre prevista la realizzazione di una galleria commerciale lungo il corridoio di collegamento tra la stazione centrale e quella della linea 1. In prospettiva, si prevede il riutilizzo dell'area dello scalo merci, non più strumentale all'esercizio ferroviario, con la realizzazione di strutture alberghiere e commerciali, una stazione bus e una nuova piazza. L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni, dalla Variante al piano regolatore generale e dal I Programma delle infrastrutture strategiche *ex lege* 443/2001 (*legge obiettivo*).

#### *Stato d'attuazione*

Sono stati redatti il progetto definitivo della stazione Garibaldi della linea 1 e il progetto definitivo di riqualificazione dell'intera piazza. Si dovrà inoltre redigere il piano urbanistico attuativo per l'area dell'ex scalo merci.

#### *Tempi*

3 anni.

#### *Costo complessivo*

Il costo è di 110 M€ per i lavori relativi alla linea 1, già conteggiati nella scheda *Linea 1, nodo Garibaldi*, e di 67,4 M€ per l'intervento di competenza di Grandi stazioni, già conteggiati nella scheda *Linea 1, nodo Garibaldi, Grandi stazioni*.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Per i lavori relativi alla linea 1 e per l'intervento di competenza di Grandi stazioni non occorrono finanziamenti. Occorre un finanziamento di circa 10 M€ per le opere di completamento del nodo e per la sistemazione della viabilità e delle aree esterne.

## T4

Linea 1 – linea 2 – linea3 – linea 4, nodo Garibaldi, galleria commerciale coperta



*Soggetto attuatore*  
Comune di Napoli.

### *Descrizione*

Nell'ambito del progetto di riconfigurazione del nodo Garibaldi, si prevede, a una profondità di 8 metri rispetto alla piazza, la realizzazione di una passeggiata di circa 250 metri interamente fiancheggiata da esercizi commerciali diversificati per dimensioni in locali di piccole e medie superfici. La passeggiata, che svolge una funzione di collegamento tra la stazione Fs e la stazione della linea 1, è sormontata da una copertura in carpenteria metallica posta a un'altezza di 16,50 metri dal pavimento, che le conferisce l'aspetto di un percorso a cielo aperto, accentuandone la valenza urbana. L'asola della galleria, che misura 250 metri in lunghezza e 20 in larghezza, è by-passato, in prossimità della stazione della linea 1, da due passerelle che consentono l'attraversamento della piazza ogni 50-80 metri. Alle estremità del percorso, inoltre, sono previsti sistemi di scale fisse e mobili che assicurano il collegamento diretto con la piazza.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni e dalla Variante al piano regolatore generale.

### *Stato d'attuazione*

Attualmente sono in corso i lavori per la realizzazione della stazione della linea 1. È stato inoltre predisposto il progetto definitivo dell'intero nodo, comprendente la galleria commerciale.

### *Tempi*

3 anni.

### *Costo complessivo*

Il costo della galleria commerciale ammonta a €. 40.000.000

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

La realizzazione dell'opera avviene con finanziamenti pubblici, già stanziati, e con finanziamenti privati, attraverso la costituzione di una società di gestione, a cui verranno affidate, tra l'altro, anche la sorveglianza e la manutenzione dell'intera piazza.

## T5

Linea 1 – linea 2 – linea3 – linea 4, nodo Garibaldi, Grandi stazioni



### *Soggetto attuatore*

Fs-Grandi stazioni spa.

### *Descrizione*

La società Grandi stazioni ha in corso di realizzazione due interventi che si inquadrano nell'ambito del progetto di riconfigurazione del nodo Garibaldi e della relativa piazza. Il primo intervento prevede l'adeguamento funzionale dell'interno della stazione, consistente in una riorganizzazione degli spazi interni, con un incremento delle superfici commerciali. Il secondo intervento, relativo prevalentemente agli spazi esterni e finalizzato al potenziamento e alla riqualificazione del nodo, prevede: la realizzazione di due parcheggi; la realizzazione di un nuovo accesso alla stazione dal corso Meridionale; il potenziamento del mezzanino di connessione tra le stazioni Fs e Circumvesuviana; l'ampliamento del corridoio interrato di collegamento tra le stazioni Fs e della linea 1, con la realizzazione di una galleria commerciale; la sistemazione in superficie della piazza, in conformità al progetto di inquadramento generale predisposto dal Comune di Napoli attraverso la Metropolitana di Napoli spa.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni, dalla Variante al piano regolatore generale e dal I Programma delle infrastrutture strategiche, *ex lege* 443/2001 (*legge obiettivo*).

### *Stato d'attuazione*

Sono in corso i lavori di adeguamento funzionale dell'interno della stazione. È inoltre prevista a breve la cantierizzazione degli altri interventi.

### *Tempi*

1 anno per l'adeguamento funzionale della stazione; 3 anni per gli altri interventi.

### *Costo complessivo*

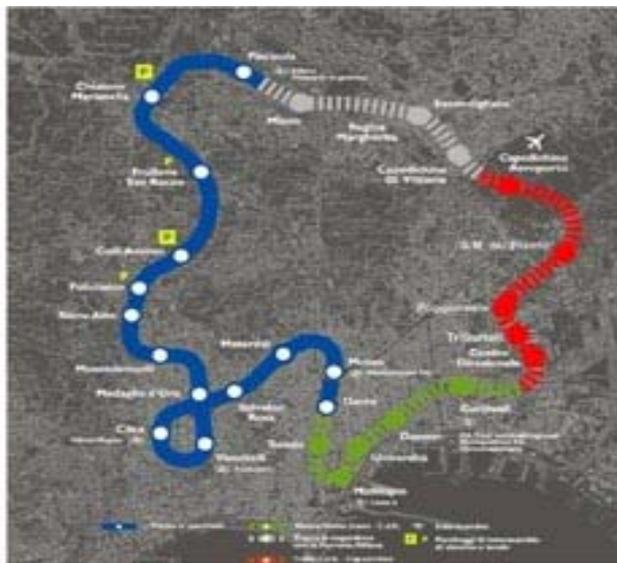
Il costo degli interventi di adeguamento funzionale della stazione ammonta a 45,1 M€. Il costo degli altri interventi ammonta a 22,3 M€.

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Per gli interventi di adeguamento funzionale la società Grandi stazioni utilizza propri finanziamenti. Per gli altri interventi la società Grandi stazioni si avvale di finanziamenti della legge 443/2001 (*legge obiettivo*).

## T6

### Linea 1, tratta Centro direzionale-Capodichino



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

La tratta Centro direzionale–Capodichino, ha un evidente valore strategico costituendo la chiusura dell’anello della linea “1”: questo è attualmente in esercizio nella tratta Piscinola–Dante e in costruzione nelle tratte Dante–Garibaldi–Centro direzionale e Piscinola–Capodichino. La tratta Centro direzionale–Capodichino si estende per 3,4 Km e prevede 5 stazioni la cui progettazione architettonica è affidata ad architetti di rilevanza internazionale: la stazione Centro direzionale all’arch. Miralles; le stazioni Tribunali e Poggioreale all’arch. Botta; Capodichino e Santa Maria del Pianto all’arch. Rogers. Con la realizzazione di questa tratta si attiveranno tre significativi nodi d’interscambio:

- la stazione Centro direzionale avrà la funzione di servire il contesto commerciale e produttivo del Centro con interscambi sia con i mezzi di superficie che con la ferrovia Circumvesuviana;
- in corrispondenza della stazione Poggioreale si realizza l’interscambio con la nuova linea tranviaria, con le linee urbane e suburbane e con la ferrovia Circumvesuviana;
- in corrispondenza della stazione Capodichino, si realizza l’interscambio con l’aeroporto.

#### *Stato d’attuazione*

Approvato dal CIPE il progetto preliminare (ai sensi art. 3 D.L. 190/2002), è stato predisposto il progetto definitivo di un primo stralcio di opere, attualmente in esame istruttorio. Sono state già realizzate, in base a vecchi progetti della ferrovia Alifana, circa 1400 m di galleria artificiale nonché larga parte delle opere al rustico della stazione CdN che saranno ristrutturati ed utilizzati nell’ambito del progetto in esame.

#### *Tempi*

Il tempo previsto per l’esecuzione dei lavori è di circa mesi 60

#### *Costo complessivo*

L’importo complessivo dei lavori previsti ammonta a ca. M€ 800

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

occorre provvedere ad un ulteriore provvista finanziaria di ca. 700 M

## T7

### Linea 1, tratta Capodichino-Piscinola/Scampia



*Soggetto attuatore*  
Regione Campania.

#### *Descrizione*

L'intervento, ricadente nella zona nord della città, prevede la realizzazione in galleria della nuova linea della ferrovia Metrocampania Nordest-linea 1, con l'apertura delle nuove stazioni Miano, Regina Margherita, Secondigliano e Di Vittorio, e un contestuale intervento di riqualificazione urbanistica dell'area interessata dalla nuova infrastruttura, al fine di porre rimedio alle condizioni di degrado e di forte marginalizzazione che si sono determinate nel tempo, individuando nell'accessibilità al territorio un requisito fondamentale per il recupero della qualità urbana. In sostanza, l'intervento in questione propone, unitamente alla realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria e a una progettazione con elevati standard qualitativi delle stazioni e degli spazi pubblici da prevedere nel loro immediato intorno, l'eliminazione della barriera proprietaria attualmente costituita dalla sede ferroviaria dismessa dell'Alifana, attraverso il suo inserimento nella rete stradale locale. Il tracciato ferroviario non più in uso, in tal modo, si trasforma in un importante elemento di connessione del territorio, da Secondigliano a Piscinola, in grado di ricostruire la continuità del tessuto viario interrotto dalla barriera ferroviaria e porre le premesse per la costituzione di nuovi fronti urbani.

L'intervento rientra nelle previsioni del Piano comunale dei trasporti, del Piano delle 100 stazioni e della Variante al Piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

La Regione Campania ha predisposto il progetto definitivo dell'opera, presentato in conferenza di servizi nel settembre 2003. A seguito della conferenza, conclusasi con esito favorevole, il coordinatore dell'Area generale di coordinamento Trasporti e viabilità ha dichiarato la pubblica utilità delle opere in questione e l'urgenza e l'indifferibilità dei relativi lavori.

#### *Tempi*

3 anni.

#### *Costo complessivo*

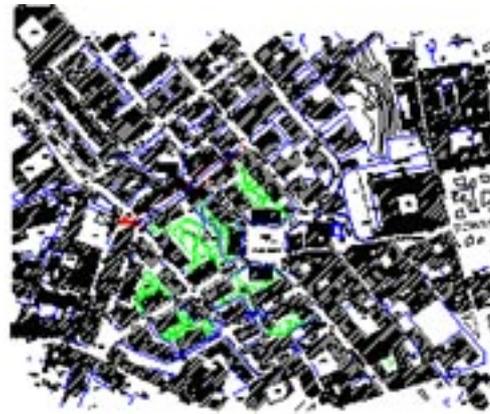
I costi dell'opera ammontano a circa M€ 330, di cui M€ 25 per le opere in superficie.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

I costi dell'opera sono coperti da finanziamenti statali e regionali.

## T8

### Linea 1, miglioramento dell'accessibilità alle stazioni e ai nodi



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

Le stazioni della linea "1" sono distribuite nel tessuto urbano in modo capillare, tuttavia per l'orografia del territorio vi sono zone di difficile collegamento con dislivelli anche notevoli. Per migliorare l'accessibilità delle stazioni, quindi, sono state progettate e in parte già realizzate nuove uscite delle stazioni già in esercizio. Tra i nuovi collegamenti in progetto l'Amministrazione comunale ha approvato i seguenti:

- collegamento a mezzo impianto a fune ed elevatore verticale dalla stazione Montedonzelli con la via D. Fontana (approvato dal Ministero delle Infrastrutture;
- impianto di ascensore in via Pietro Castellino;
- impianto di ascensore in piazza Immacolata.

Inoltre, per favorire l'interscambio fra mezzi su gomma e ferro è stato approvato il progetto preliminare di un parcheggio multipiano presso la stazione Frullone-San Rocco della linea 1, per complessivi 500 p.a. e relativa sistemazione superficiale a servizio del quartiere. E' stato approvato il progetto preliminare dell'adeguamento funzionale a uso pubblico delle scale mobili del Parco Ventaglieri che migliorerà il collegamento tra Montesanto e Piazza Mazzini. E' prevista la realizzazione di una nuova uscita a Piazza Tarsia dalla stazione "Dante", attraverso un percorso sotterraneo meccanizzato. Inoltre, sia per ragioni di sicurezza sia per rendere più agevole l'accesso e l'esodo dei veicoli del rione Materdei, dopo la chiusura di alcune strade a seguito della realizzazione dell'omonima stazione della linea 1, si è previsto l'allargamento dell'unica strada di collegamento con via M. R. Imbriani.

#### *Stato d'attuazione*

Approvati i progetti preliminari, sono in ultimazione quelli definitivi, tranne quello per l'allargamento di via Falcone Beneventano. Le opere finora realizzate riguardano le predisposizioni nella stazione Montedonzelli per il previsto collegamento.

#### *Tempi*

Il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori è di circa 48 mesi

#### *Costo complessivo*

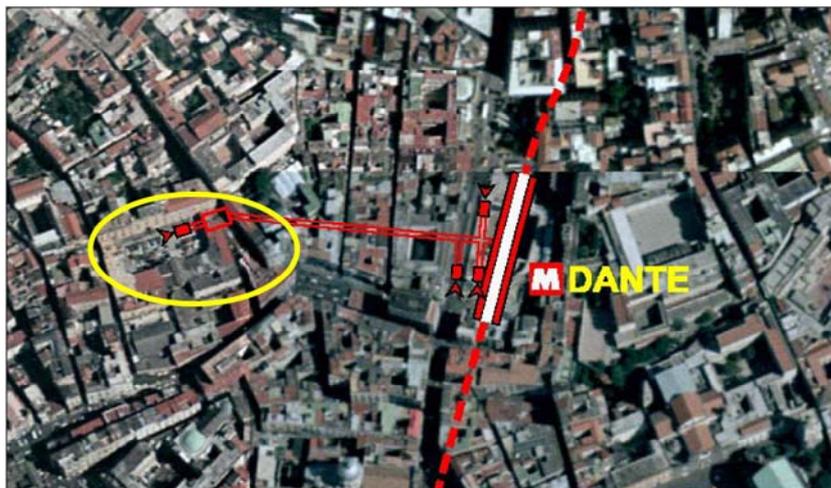
€ 88.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Le opere sono interamente da finanziare.

## T9

### Linea 1, stazione Dante, uscita largo Tarsia



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

La stazione Dante della linea metropolitana 1, entrata in esercizio nel marzo 2002, attualmente presenta i suoi punti di ingresso/uscita concentrati esclusivamente nella omonima piazza. La realizzazione di una nuova uscita al largo Tarsia, collegata alla stazione esistente attraverso un percorso sotterraneo meccanizzato, consente di: procedere all'adeguamento funzionale della stazione, che attualmente risulta carente in ordine al dimensionamento dei moduli e dei percorsi necessari al deflusso dei passeggeri, al fine di rispettare la normativa vigente in materia di sicurezza; aumentare l'area di influenza e, quindi, il numero dei potenziali utenti della stazione, con un incremento stimabile intorno al 22%; garantire, unitamente alla stazione Salvator Rosa, un adeguato servizio metropolitano nelle aree comprese tra piazza Dante e piazza Mazzini, caratterizzate da condizioni orografiche accidentate e oggi scarsamente accessibili dal sistema del trasporto pubblico su ferro; superare, attraverso percorsi meccanizzati interni alla stazione, il dislivello di oltre 20 metri esistente tra piazza Dante e l'area del largo Tarsia; ridurre la distanza tra la stazione Dante e il nodo Montesanto, agevolando l'interscambio tra la linea metropolitana 1 e le linee convergenti nel nodo; innescare un processo di riqualificazione del largo Tarsia, attualmente in condizioni di estremo degrado; contribuire alla creazione di nuovi spazi pubblici al servizio dell'area.

L'intervento è previsto dal Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato delle procedure*

Il Comune di Napoli, a seguito di numerosi incontri con i comitati di cittadini propensi alla realizzazione dell'opera, ha espresso la volontà di iniziare l'iter procedurale attuativo a cominciare dallo studio di fattibilità.

#### *Tempi*

3 anni.

#### *Costo complessivo*

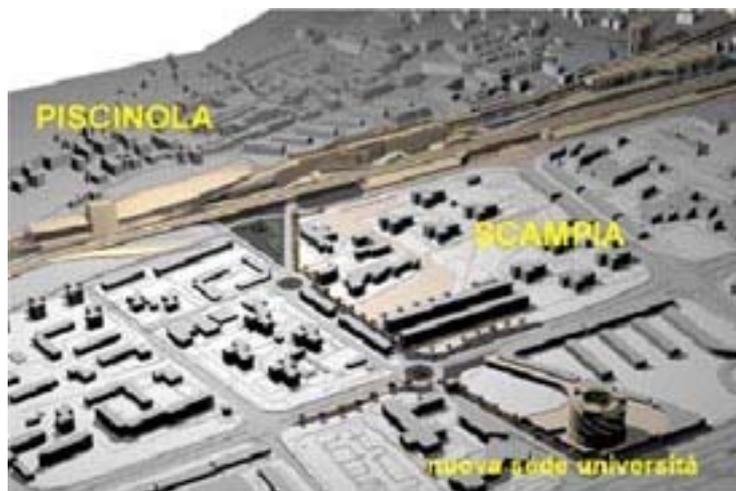
Il costo indicativo dell'opera è di € 40.000.000,00

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 40.000.000,00

## T10

### Linea 1 – Metrocampania Nordest, nodo Piscinola/Scampia



#### *Soggetto attuatore*

Regione Campania.

#### *Descrizione*

L'intervento prevede la riconfigurazione del nodo di Piscinola-Scampia, di interscambio tra la ferrovia Metrocampania Nordest e la linea 1, nella zona nord della città, individuando, quali obiettivi da perseguire, la trasformazione dell'area in un luogo di grande qualità urbana, il collegamento tra i quartieri di Piscinola e Scampia e il miglioramento dell'accessibilità al sistema del trasporto su ferro. Il progetto affronta il problema dell'attuale separazione tra i quartieri di Piscinola e Scampia, determinata sia dalla presenza di un forte dislivello sia dalla presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali di forte impatto ambientale. Il progetto propone la realizzazione di un edificio-involucro che ingloba le rampe di connessione tra le due linee, una in galleria, l'altra in viadotto. Nell'ambito del nuovo volume, il progetto prevede nuovi percorsi pedonali, che garantiscono il collegamento tra i due quartieri e consentono l'accesso diretto alla stazione da Scampia, e alcuni piani di parcheggio per l'interscambio modale. Il progetto prevede inoltre nuovi spazi polifunzionali, da destinare a funzioni di tipo espositivo e/o commerciale e a servizi connessi con la nuova sede dell'Università prevista a Scampia, a circa 500 metri dalla stazione. In considerazione di ciò, l'intervento di riconfigurazione del nodo prevede anche l'integrazione della rete stradale locale, con la realizzazione di un nuovo asse viario che garantisce un migliore collegamento pedonale tra la stazione e l'Università, in tal modo incentivando l'uso del trasporto pubblico su ferro. L'intervento rientra nelle previsioni di: Piano comunale dei trasporti, Piano delle 100 stazioni, Variante al piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

Nel 2005 è stata effettuata, come anticipazione del più generale progetto di riqualificazione del nodo, una prima tranches di lavori, con la realizzazione di un accesso diretto alla stazione da Scampia. La Regione ha poi predisposto il progetto definitivo di alcuni ulteriori interventi per il miglioramento dell'accessibilità al nodo. Il progetto, presentato in conferenza di servizi nel settembre 2005, è stato approvato nel 2006 dal Presidente della Giunta regionale. La Regione, infine, ha predisposto il progetto preliminare dell'intervento di riconfigurazione dell'intero nodo.

#### *Costo complessivo*

Il costo indicativo dell'opera è di € 50.000.000,00

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 50.000.000,00

## T11

### Linea 1, chiusura dell'anello metropolitano Interventi per l'esercizio e la gestione



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

Con l'ampliamento della linea 1 della Metropolitana di Napoli fino a Capodichino e l'integrazione del tratto di linea della ferrovia MetroCampania Nordest che realizza la chiusura ad anello della stessa linea metropolitana, emergono con evidenza i limiti sia dell'esistente Centro di supervisione e controllo centrale della Linea "1", sia della consistenza della attuale flotta. Si rendono quindi necessari: l'adeguamento e l'ammodernamento del Posto centrale operativo; l'acquisto di nuovi treni e l'ampliamento della capacità di parcheggio dei depositi. L'intervento sul D.C.O. prevede la completa sostituzione delle apparecchiature esistenti mentre per adeguare il numero dei convogli alla nuova configurazione ad anello occorre l'acquisto di n. 30 nuovi elettrotreni. I nuovi treni renderanno possibile lo svolgimento del servizio sulla linea metropolitana, con frequenze a 4 minuti e capacità di trasporto di circa 18.000 pass/h/direz. I convogli sono composti da 3 unità di trazione destinate a prestare servizio in treni di 6 casse permanentemente accoppiate con cabina di guida alle due estremità. Ogni unità di trazione è composta da due motrici: la configurazione del treno è funzionalmente uguale a quella attuale. L'incremento delle capacità di parcheggio si otterrà mediante la realizzazione sull'intera linea di idonei tronchini di sosta e aste di manovra.

#### *Stato d'attuazione*

=

#### *Tempi*

48mesi il tempo stimato necessario per il completamento dell'intervento è.

#### *Costo complessivo*

€ 625.000.000 circa, l'importo stimato dei lavori

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Fabbisogno per l'intero importo € 625.000.000 circa

## T12

Linea 1, adeguamento funzionale dei treni e degli impianti



### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

### *Descrizione dell'intervento*

Gli attuali 15 elettrotreni in servizio sulla linea metropolitana 1 furono progettati negli anni 80 e messi in servizio a partire dal 1993.

La vetustà degli impianti relativi alle unità di trazione ne rende necessario il revamping tecnologico nonché l'adeguamento alle normative vigenti.

Sono necessari interventi su: l'azionamento di trazione (sostituzione dell'inverter a GTO a ventilazione naturale con inverter a IGBT a ventilazione forzata); i servizi ausiliari (sostituzione dell'alimentazione a 1500 con un convertitore ausiliario della potenza di 100 kW per le alimentazioni delle utenze); il sistema di comunicazione TCMS (sostituzione della logica di veicolo con nuovi apparati che potranno essere inseriti nella nuova rete di comunicazione); gli apparati di segnalamento e automazione (controllo di sicurezza, regolazione e diagnostica); l'impianto di ventilazione (sostituzione del sistema a circolazione forzata con un sistema di climatizzazione).

### *Stato d'attuazione*

=

### *Tempi*

circa 48 mesi il tempo previsto per i lavori

### *Costo complessivo*

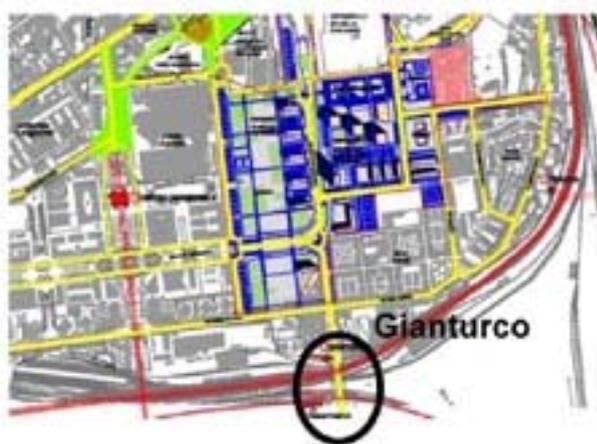
€ 45.000.000, l'importo dei lavori stimato

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

fabbisogno per l'intero importo di € 45.000.000

### T13

Linea 2, stazione Gianturco - uscita al centro direzionale e stazione San Giovanni - riqualificazione e sottopassi



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli, Ferrovie dello Stato.

#### *Descrizione*

La proposta riguarda la linea metropolitana 2 e precisamente le due stazioni Gianturco e San Giovanni, nell'area centro-orientale della città. Per la stazione Gianturco si propone la realizzazione di una ulteriore uscita su via Emanuele Gianturco, al di là del ponte ferroviario, al fine di consentire agli utenti del trasporto pubblico su ferro un più agevole raggiungimento del centro direzionale, senza cioè dover necessariamente sottopassare il ponte suddetto. Per la stazione San Giovanni, si propongono interventi di riqualificazione e la realizzazione di un più diretto collegamento tra il quartiere e la linea di costa, attraverso la integrazione del reticolo viario esistente e la previsione di una serie di sottopassi e sovrappassi della barriera costituita dal fascio di binari della linea ferroviaria Fs. Tali interventi assicurano la possibilità di un collegamento diretto tra il nodo trasportistico di San Giovanni e i numerosi interventi in corso e programmati nell'area, tra cui la nuova sede dell'Università nell'ex stabilimento Cirio.

L'intervento è previsto dal Piano delle 100 stazioni, Variante al piano regolatore generale e dal Programma innovativo in ambito urbano del nodo San Giovanni

#### *Stato d'attuazione*

È in avanzata fase di redazione il Programma innovativo in ambito urbano riguardante il nodo di San Giovanni.

#### *Costo complessivo*

Il costo degli interventi per la realizzazione della uscita della stazione Gianturco verso il centro direzionale e per la riqualificazione della stazione San Giovanni ammonta a circa M€ 10. Il costo per la realizzazione dei sottopassi e dei sovrappassi in prossimità della stazione San Giovanni è stimato in circa € 40.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 50.000.000

## T14

Linea 3, tratta San Giorgio Volla, riqualificazione stazioni Bartolo Longo, Vesuvio-De Meis, Villa Visconti, Argine, Madonnelle e Botteghelle.



### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli, Regione Campania.

### *Descrizione*

In sinergia con il più generale intervento di riqualificazione urbanistica previsto dal Programma di recupero urbano di Ponticelli, l'intervento mira al miglioramento del sistema viario locale e alla creazione di nuovi spazi pubblici, al fine di creare un ambiente confortevole e sicuro che incentivi l'utilizzo del trasporto pubblico su ferro. Agli interventi previsti per agevolare l'utenza pedonale, si aggiungono quelli finalizzati all'intermodalità, con la previsione, in prossimità delle stazioni, di parcheggi, di fermate e di attestamenti di autobus. Ulteriori interventi devono prevedersi sugli edifici di stazione, al fine di garantire agli utenti del trasporto pubblico su ferro elevati standard qualitativi.

L'intervento rientra nelle previsioni del Piano comunale dei trasporti e del Piano delle 100 stazioni.

### *Stato d'attuazione*

Il Comune di Napoli ha approvato il progetto definitivo relativo all'accessibilità alle stazioni della linea 3. È in corso di redazione da parte della Regione il progetto esecutivo riguardante le stazioni Bartolo Longo e Madonnelle.

### *Tempi*

4 anni.

### *Costo complessivo*

Il costo indicativo dell'opera è di € 25.000.000

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 25.000.000

## T15

Linea 4, riqualificazione stazioni Gianturco, San Giovanni, Barra e Vesuvio-De Meis e nuova stazione Ospedale del mare

**Stazione San Giovanni**



**Stazione Gianturco**



### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli, Regione Campania.

### *Descrizione*

Lungo la linea Napoli-Sarno della ferrovia Circumvesuviana-linea 4 sono previsti i seguenti interventi: il triplicamento della linea nella tratta Garibaldi-Barra, la riqualificazione del nodo Vesuvio-De Meis, la realizzazione di una nuova stazione in corrispondenza dell'Ospedale del mare. Il triplicamento, sostanzialmente, prevede l'allargamento della sede ferroviaria, l'ampliamento della stazione Garibaldi, la demolizione e la ricostruzione delle stazioni Gianturco e San Giovanni, l'interramento della linea in prossimità della stazione San Giovanni e l'allargamento dei sottovia esistenti. Per quanto concerne il nodo Vesuvio-De Meis, sono previsti interventi atti a migliorare la qualità delle due stazioni che confluiscono in esso e interventi estesi allo spazio urbano circostante volti a ottenere la riqualificazione e la messa in sicurezza della viabilità esistente, la realizzazione di nuovi collegamenti viari che adducano verso la stazione di interscambio, la demolizione dello svincolo stradale non completato a scavalco di via De Meis, la configurazione di nuovi spazi pubblici, con la creazione, in corrispondenza della stazione di interscambio, di aree per la sosta pedonale e veicolare e per l'attestamento di linee urbane di autobus. La realizzazione della nuova stazione Ospedale del mare, infine, va inquadrata nell'obiettivo perseguito dall'Amministrazione comunale di incentivare la fruizione delle attrezzature pubbliche mediante l'utilizzo del sistema del trasporto pubblico su ferro. L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni e dalla Variante al Piano regolatore generale.

### *Stato d'attuazione*

Per il progetto del triplicamento è stata indetta la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto, non conclusa.

### *Tempi*

5 anni.

### *Costo complessivo*

Il costo indicativo dell'opera € 96.000.000

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 96.000.000

## T16

### Linea 5 – linea 7, stazione interscambio Montesanto



#### *Soggetto attuatore*

Regione Campania.

#### *Descrizione*

Il progetto consiste nella realizzazione di una stazione di interscambio mediante l'integrazione fisica e funzionale tra la stazione Montesanto delle ferrovie Circumflegrea e Cumana e l'omonima stazione della funicolare e la predisposizione di un collegamento sotterraneo con la stazione Montesanto della linea 2. L'intervento, basato sulla ristrutturazione dell'esistente stazione della Sepsa e di quella della funicolare, è volto a elevare il grado di efficienza e di sicurezza e il livello prestazionale della stazione, nell'ottica di soddisfare il ruolo di importante nodo ferroviario che il nodo ricopre nel quadro del sistema dei trasporti pubblici su ferro regionali e comunali. I lavori principalmente si articolano: nell'integrazione spaziale e funzionale delle stazione della ferrovia Sepsa con la stazione dell'adiacente funicolare di Montesanto mediante opere volte a facilitarne l'interscambio modale; nella realizzazione di una nuova uscita con origine dalle testate delle banchine nelle gallerie ferroviarie che consente il deflusso dei passeggeri in direzione di vico Montesanto; nella destinazione di quota parte degli spazi della stazione ad aree commerciali; nella ridefinizione dei prospetti della stazione e di quelli della funicolare, nonché nella parziale pedonalizzazione di piazza Montesanto; nella realizzazione di un sistema di risalita meccanizzata attraverso l'inserimento di scale mobili lungo i gradini del Paradiso. Inoltre, è stato predisposto un collegamento sotterraneo che unisce il sistema di risalita della stazione della linea 2, con l'atrio della stazione delle linee 5, 7 e della funicolare, al fine di costituire fisicamente, un nodo di interscambio con il passante ferroviario. L'intervento è previsto da: Piano comunale dei trasporti, Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato d'attuazione*

L'edificio di stazione è in avanzato stato di esecuzione, mentre è da realizzare il collegamento sotterraneo tra la stazione della linea 5 e la stazione della linea 2.

#### *Tempi*

3 anni.

#### *Costo complessivo*

Il costo complessivo dell'intervento è di € 68.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

L'intervento è finanziato per M€ 48. Occorrono finanziamenti per € 20.000.000

## T17

### Linea 5 – linea 1, stazione interscambio Cilea



#### *Soggetto attuatore*

Regione Campania.

#### *Descrizione*

Il nodo Cilea, di interscambio tra la linea 1 e la ferrovia Circumflegrea-linea 5, rappresenta, nell'ambito del sistema metropolitano di Napoli, l'unica stazione che consente un collegamento diretto, senza interscambio, tra il quartiere Vomero e la zona occidentale. Inoltre, la possibilità di effettuare l'interscambio tra la linea 1 e la linea 5 garantisce, in maniera esclusiva e con una sola rottura di carico il collegamento tra la zona nord-occidentale, servita dalla ferrovia Circumflegrea, e la zona settentrionale e nord-orientale, assicurando, in particolare, il collegamento con la zona ospedaliera, la zona centrale, la provincia di Caserta, servita dalla ferrovia Alifana, e l'aeroporto di Capodichino. Inoltre, il nodo Cilea costituisce un forte elemento di decongestionamento della stazione Montesanto, di testa delle ferrovie Cumana e Circumflegrea, che attualmente costituisce l'unica cerniera di raccordo tra il sistema su ferro nord-orientale e la zona occidentale. La nuova stazione Cilea, realizzata attraverso lo scavo di un pozzo di oltre 100 metri di profondità, prevede per gli utenti provenienti dalla ferrovia Circumflegrea due uscite su via Fracanzano e via Cesi e una uscita in piazza IV giornate attraverso la stazione Cilea della linea 1. L'interscambio tra le due linee è assicurato da un collegamento trasversale sotterraneo. L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni e dalla Variante al piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

È stato pubblicato il bando per l'affidamento dei lavori con procedura aperta, con scadenza ottobre 2006.

#### *Tempi*

Il completamento dei lavori è previsto in 1460 giorni a partire dalla data di affidamento lavori.

#### *Costi complessivo*

Costo complessivo dell'intervento è di € 87.000.000,00

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

L'intervento è interamente finanziato dallo Stato, dalla Comunità europea, dalla Regione Campania e dal Comune di Napoli.

## T18

### Linea 5, stazione Pianura



*Soggetto attuatore*  
Regione Campania.

#### *Descrizione*

Il progetto consiste nella demolizione dell'attuale edificio passeggeri e nella realizzazione di una stazione adeguata, in termini di efficienza, sicurezza e prestazioni, alle vigenti normative di settore, nonché nella sistemazione dell'area esterna. Più in dettaglio, dal punto di vista distributivo, l'edificio presenta un corpo centrale, che costituisce il nucleo della stazione vera e propria, e due corpi laterali destinati ad accogliere gli ambienti tecnici e gli spazi per il personale. La nuova configurazione riconferma l'attuale assetto tipologico della stazione disposta su di un lato del fascio dei binari. Per tale motivo, a seguito delle richieste formulate dal Comune di Napoli in sede di approvazione del progetto al fine di migliorare il livello di accessibilità, la stazione è stata dotata di un accesso su entrambi i lati dal fascio di binari. Inoltre, al fine di contribuire al miglioramento del grado di connessione della stazione con il territorio, è allo studio una soluzione architettonica del piazzale di stazione che, in uno con il progetto dell'infrastruttura di trasporto, consideri anche il progetto del parcheggio multipiano, in corso di ultimazione, quello di un palazzetto dello sport, in procinto di essere cantierizzato, e la stazione esistente dei bus. La citata soluzione dovrà conseguire l'obiettivo di favorire al più alto grado possibile l'uso integrato dell'intero sistema di trasporto pubblico e privato e migliorare le condizioni di interscambio modale, nonché di configurare, in direzione della stazione, dei percorsi attrattivi e protetti per l'utenza pedonale.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti e dal Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato d'attuazione*

L'edificio di stazione è in avanzato stato di realizzazione, mentre è ancora da stabilire la procedura per la definizione del nodo di interscambio.

#### *Tempi*

4 anni, compresa la fase progettuale.

#### *Costo complessivo*

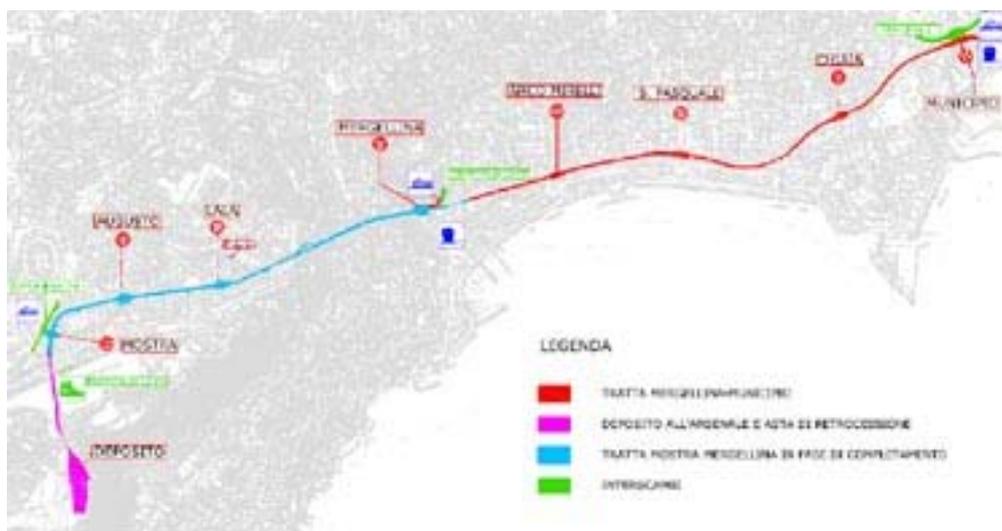
Il costo complessivo dell'intervento è di € 20.000.000,00

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

L'intervento è finanziato per M€ 4. Occorrono finanziamenti per € 16.000.000,00

## T19

### linea 6, tratte Arsenale–Mostra e Mergellina–Municipio



Il Sistema Linea 6 della Metropolitana, si inserisce nel corridoio plurimodale litoraneo Est-Ovest (Fuorigrotta - Riviera di Chiaia - Centro - Porto) della città di Napoli, a collegamento tra i nodi d'interscambio di Piazzale Tecchio, Mergellina e Piazza Municipio, e si estende in galleria dal nodo Campi Flegrei al nodo di piazza Municipio per una lunghezza di circa 6,7km con 8 stazioni ed un Posto Centrale Operativo.

La Linea 6 costituisce un importante segmento della rete ferroviaria urbana, trasportando circa l'11% della intera mobilità cittadina su mezzo pubblico. Essa consentirà l'interconnessione del sistema con le Linee 2, 7 ed 8 in prossimità di Piazzale Tecchio; con la Linea 2 a Mergellina; con la Linea 1 e con la Funicolare Centrale a Municipio; riducendo il traffico veicolare di superficie della Riviera di Chiaia nonché quello litorale da Mergellina a via Cesario Console. Il nuovo tracciato che prevede anche la realizzazione di una stazione in via Campegnà nonché il deposito/officina ex-Arsenale Militare a Fuorigrotta (dimensionato per accogliere fino a 40 UdT) consentirà l'eventuale estensione della linea sia verso Bagnoli che verso il quartiere Posillipo.

Tutte le stazioni sono state disegnate da architetti di fama mondiale (Kolloff, Lampugnani, Podrecca, Siola, Siza) e arredate con opere di artisti contemporanei. Nei prossimi mesi è prevista l'apertura all'esercizio della prima tratta funzionale Mostra – Mergellina completando le opere in parte già realizzate nell'ambito dei mondiali di calcio 1990.

La galleria di linea a doppio binario è stata realizzata con tecnica "cut and cover" nel tratto tra le st. di Mostra e Mergellina mentre le nuove tratte di circa 4,5 km totali (Arsenale - Mostra e Mergellina – Municipio) verranno realizzate con la tecnica a "scudo". Le stazioni di S. Pasquale ed Arco Mirelli verranno realizzate con paratie laterali sottofalda a "T" di spessore 3 metri; la stazione di Chiaia sarà profonda c.a. 80 metri con geometria a pozzo; la st. Municipio prevede un tronchino di manovra di 120 metri da realizzarsi con avanzate tecniche di scavo.

Il sistema di controllo automatico della marcia dei treni è implementato in un Posto Centrale Operativo, a cui faranno capo anche tutte le funzioni di sicurezza, sorveglianza ed informazioni, e da cui verranno gestiti l'esercizio e la manutenzione della linea.

Moderni sistemi di telecomunicazione integrati su fibra ottica forniranno una rete di collegamenti in fonia, dati ed immagini, che controlleranno il corretto svolgimento dell'esercizio, fornendo informazioni al pubblico e garantendo un elevato grado di sicurezza dei passeggeri sia nelle stazioni che sui veicoli. Si prevede una flotta di 27 veicoli di cui 21 di essi dotati con azionamenti ad "inverter" che consentirà un cadenzamento di soli 4 minuti.

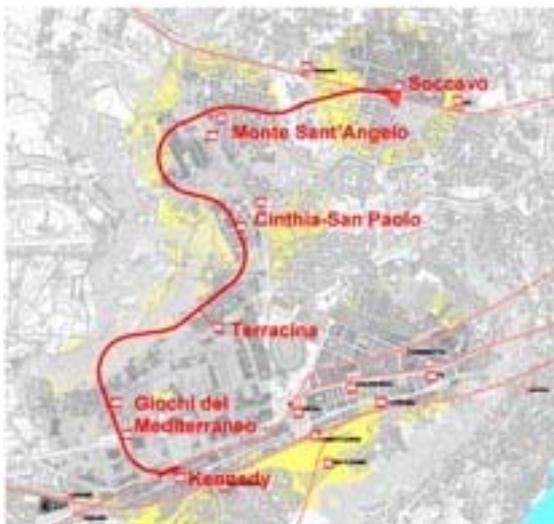
Il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori è di circa 68 mesi

L'importo dell'opera, comprensivo dei lavori già realizzati, ammonta ad € 1.050.000

Occorrono finanziamenti dello Stato per € 824.000.000

## T20

### Linea 7, tratta Soccavo-Mostra



*Soggetto attuatore*  
Regione Campania.

#### *Descrizione*

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova linea metropolitana tra le stazioni Soccavo della ferrovia Circumflegrea ed Edenlandia della ferrovia Cumana. Il collegamento è lungo circa 5.5 km e prevede 6 stazioni: Soccavo, Monte Sant'Angelo, Cinthia-San Paolo, Terracina, Giochi del Mediterraneo e Kennedy-Edenlandia. La linea parte dalla stazione Soccavo e prosegue in galleria lungo viale Traiano, fino alla stazione Monte Sant'Angelo. Lambito l'omonimo insediamento universitario, il tracciato curva al di sotto di viale San Paolo e serve con una stazione a doppia uscita gli agglomerati residenziali di parco San Paolo e rione Traiano. Quindi, superate le gallerie della tangenziale, piega verso occidente e procede parallelamente a via Terracina, dove è prevista un'altra stazione. Di seguito, il tracciato curva verso sud, si dispone al confine dello zoo e copre con la stazione Giochi del Mediterraneo il tratto finale di via Terracina e quello iniziale di viale Giochi del Mediterraneo. Infine, la nuova bretella si ricongiunge alla ferrovia Cumana. L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle 100 stazioni e dalla Variante al piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

La linea è suddivisa in due stralci funzionali. Il primo, finanziato, è compreso tra le stazioni Soccavo e Monte Sant'Angelo. Tale stralcio, già approvato nel 2001, è stato sottoposto a nuova approvazione nel 2006 a seguito dell'incarico affidato all'artista Kapoor di rielaborare il progetto della stazione Monte Sant'Angelo. Attualmente, completate le opere civili di linea, è in corso l'affidamento dei lavori per la realizzazione delle stazioni. Il progetto definitivo del secondo stralcio, tra le stazioni Monte Sant'Angelo e Kennedy, è stato approvato nel 2002.

#### *Tempi*

2 anni per il primo stralcio, 5 anni per il secondo stralcio.

#### *Costo complessivo*

Il costo indicativo dell'opera è di € 150.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 150.000.000

## T21

### Linea 8, Bagnoli-Campi flegrei



*Soggetto attuatore*  
Regione Campania.

#### *Descrizione*

La linea metropolitana 8 nasce dalla esigenza di eliminare la barriera infrastrutturale che la ferrovia Cumana rappresenta per Bagnoli. Fin dall'elaborazione della proposta di Variante al piano regolatore vigente per la zona occidentale, l'Amministrazione comunale ha previsto l'interramento della ferrovia Cumana, dopo la stazione Dazio, e la deviazione della stessa nella piana di Coroglio, verso il nodo dei Campi flegrei, allo scopo di ricucire l'impianto insediativo del quartiere e dotare di una linea su ferro, inclusa nella rete metropolitana, l'area industriale dismessa. La linea metropolitana 8, di circa 5 km di lunghezza, si interra dopo la stazione Dazio, serve, con la stazione Giusso oggi denominata Bagnoli, l'agglomerato urbano intorno a viale Campi flegrei, attraversa l'ex insediamento Italsider con le tre stazioni, Coroglio, Cederna e Campegna, interscambia con la linea metropolitana 2 in corrispondenza della stazione Campi flegrei e si riconnette, a raso, al fascio dei binari Fs, in prossimità della stazione Leopardi. Le stazioni Dazio e Giusso corrispondono a quelle esistenti, mentre Coroglio, Cederna, Campegna e Campi flegrei sono nuove e la loro localizzazione è funzione delle caratteristiche costruttive ferroviarie del tracciato e del peso urbanistico determinato dalle scelte territoriali definite dal piano esecutivo di Coroglio-Bagnoli.

La linea 8 è inserita nel Piano comunale dei trasporti, nella Variante per la zona occidentale al piano regolatore generale, nel Piano urbanistico esecutivo Coroglio-Bagnoli e nel Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato d'attuazione*

È stato predisposto uno studio di fattibilità nel 2004.

#### *Tempi*

5 anni compresa la fase progettuale.

#### *Costo complessivo*

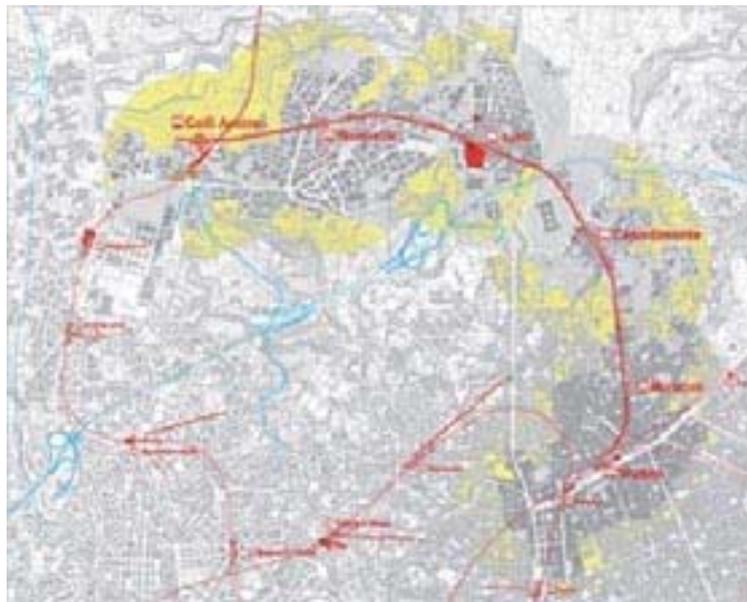
Il costo indicativo dell'opera è di € 250.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 250.000.000

## T22

### Linea 9 dei due Musei, Museo-Colli Aminei



*Soggetto attuatore*  
Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

La linea metropolitana 9 dei due Musei è prevista a integrazione della rete del trasporto pubblico su ferro disegnata dal Piano comunale dei trasporti e deriva dalla constatazione dell'inaccessibilità del museo di Capodimonte e del parco che lo circonda, della zona semicollinare di impianto antico dei Miracoli e dell'insediamento dei Colli Aminei. Si tratta di una linea in galleria, della lunghezza di circa 3,6 km, le cui stazioni sono localizzate in base al principio della massima accessibilità e configurate in funzione delle caratteristiche degli impianti insediativi. Lungo la linea, caratterizzata da una notevole profondità, sono previste le seguenti 6 stazioni: Museo, di interscambio con le linee 1, 2 e 10; Miracoli; Capodimonte; Lieti, con due uscite collocate l'una lungo il viale dei Colli Aminei, in prossimità del Centro traumatologico ospedaliero, e l'altra lungo via Bosco di Capodimonte; Nicolardi, con due uscite collocate l'una lungo il viale dei Colli Aminei, in prossimità del Tribunale dei minori, e l'altra lungo via Nicolardi; Colli Aminei, di interscambio con la linea 1. Gli studi effettuati ipotizzano un flusso globale di passeggeri nella fascia oraria di punta del mattino pari a 11.500 unità. La linea 9 è inserita nel Piano delle 100 stazioni e nella Variante al Piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

Il Comune di Napoli ha predisposto il progetto preliminare e il progetto definitivo dell'opera, approvati rispettivamente nel 2000 e nel 2001. Più recentemente, la Regione Campania ha avviato un nuovo studio di fattibilità dell'opera per la verifica dei costi-benefici.

#### *Tempi*

5 anni compresa la fase progettuale.

#### *Costo complessivo*

Il costo indicativo dell'opera € 250.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 250.000.000

## T23

### Linea 10, Museo-Di Vittorio-Afragola



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli, Regione Campania.

#### *Descrizione*

La linea metropolitana 10 collega la rete metropolitana di Napoli con la stazione Tav di Afragola, attraversando i comuni di Casavatore e Casoria. La linea costituisce l'occasione per servire alcune delle aree più densamente abitate del territorio cittadino, escluse dal sistema del trasporto pubblico su ferro, come l'area gravitante intorno a piazza Carlo III e il quartiere di San Pietro a Patierno. Il tracciato nel territorio comunale si sviluppa per una lunghezza di circa 5,6 km, con 9 stazioni localizzate in modo da assicurare un'elevata accessibilità e un elevato grado di interconnessione con le altre linee metropolitane. Le stazioni sono: Museo, di interscambio con le linee 1, 2 e 9; Foria, ubicata in corrispondenza dell'Orto botanico; Carlo III e Ottocalli, con uscite nelle due omonime piazze; Leonardo Bianchi, lungo calata Capodichino; Di Vittorio, di interscambio con la linea 1-Metrocampania Nordest; Cassano-Berlingieri, a servizio del quartiere di Secondigliano; Casavatore e Casoria, che, pur localizzate oltre i confini comunali, offrono un adeguato servizio metropolitano al quartiere di San Pietro a Patierno. La linea metropolitana 10 è inserita nel Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato d'attuazione*

La Regione Campania e il Comune di Napoli, a seguito di numerosi incontri con i comitati di cittadini e con i Sindaci dei comuni di Casoria, Casavatore e Afragola propensi alla realizzazione dell'opera, hanno espresso la volontà di avviare l'iter procedurale attuativo a cominciare dallo studio di fattibilità.

#### *Tempi*

6 anni compresa la fase progettuale.

#### *Costo complessivo*

Il costo indicativo dell'opera € 250.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 250.000.000

## T24

### Funicolare di Montesanto, stazione Sant'Elmo-viale Raffaello



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

La funicolare di Montesanto collega la parte bassa della città a Montesanto con la parte collinare presso via Morghen al Vomero. Tale sistema di collegamento verticale è considerato, da tempo, soluzione ideale al problema di trasporto pubblico contribuendo alla riduzione dei tempi di percorrenza, al risparmio energetico, all'abbattimento dell'inquinamento, alla riduzione della sosta. Lungo il percorso, all'altezza di viale Raffaello, uno dei due convogli effettua per esigenze tecniche una sosta senza consentire l'uscita dei passeggeri, mentre l'altro si ferma in corrispondenza della stazione intermedia di corso Vittorio Emanuele consentendo il regolare flusso dei passeggeri. Visto anche il notevole incremento turistico verso il museo di San Martino e il Castel Sant'Elmo, è stata prevista una nuova stazione in corrispondenza di questa fermata tecnica. L'intervento consiste in una nuova stazione in via Tito Angelini collegata con la suddetta fermata tecnica con un pozzo interamente interrato, della profondità di ca. mt. 70 e del diametro di ca. 11 mt, nel quale saranno realizzati 4 ascensori e le relative scale; dallo stesso pozzo si realizzerà un collegamento con viale Raffaello, mettendo in rete una zona poco servita. La stazione di via T. Angelini sarà in diretta prossimità dell'accesso principale di Castel Sant'Elmo, in luogo di un corpo di fabbrica in disuso.

#### *Stato d'attuazione*

Approvato il progetto definitivo, è stato inserito nella programmazione annuale e appaltato con il sistema dell'appalto integrato alla ATI di cui è capogruppo la Ariola Pali srl, che ha redatto il progetto esecutivo su cui si è svolta, con esito positivo, la conferenza dei servizi. Il progetto è in fase di approvazione, e sono avviate le procedure di esproprio. Sono stati redatti studi di fattibilità relativi al previsto completamento della stazione con viale Raffaello e strade limitrofe.

#### *Tempi*

Circa 912 gg per la consegna, e ulteriori 365 gg. per l'eventuale collegamento con viale Raffaello.

#### *Costo complessivo*

€ 4.056.624,28 l'importo dei lavori appaltati oltre € 2.000.000 per una variante resa necessaria, € 6.000.000 per il collegamento con viale Raffaello

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

I lavori appaltati già finanziati dalla Regione Campania, sussiste un fabbisogno per la variante e per il collegamento con viale Raffaello

## T25

### Funicolare di Mergellina, revisione ventennale



#### *Soggetto attuatore*

Metronapoli spa

#### *Descrizione dell'intervento*

Questa funicolare collega la parte alta della collina di Posillipo (via Manzoni) con l'ultimo tratto del lungomare di Mergellina, sede del terminal degli aliscafi con le isole del Golfo. La funicolare, inaugurata il 24 maggio 1931 è costituita, oltre che dalle stazioni terminali, anche da tre stazioni intermedie: Sant'Antonio, San Giacchino e Parco Angelina. In ottemperanza a D.M. n. 23/85, che prescrive la revisione generale con cadenza decennale, oggi questo impianto ricade nella scadenza ventennale che prevede interventi con adeguamenti alle norme vigenti: opere civili nelle stazioni terminali ed intermedie; opere via di corsa; e opere elettromeccaniche .

#### *Stato d'attuazione*

Redatto il progetto preliminare (dalla V Direzione centrale infrastrutture), mentre il progetto definitivo ed esecutivo, da sottoporre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – USTIF della Campania e del Molise per l'ottenimento del N.O.T con successiva approvazione di questa Amministrazione, sarà redatto a cura della Metronapoli spa, che eseguirà anche le procedure per l'indizione della gara d'appalto.

#### *Tempi*

Circa 6 mesi per i lavori a partire dalla disponibilità delle apparecchiature in cantiere.

#### *Costo complessivo*

€ 3.146.000, l'importo dei lavori compresi oneri tecnici e Iva

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Opere finanziate

## T26

### Linea tranviaria Stadera e tratta piazza Nazionale-Poggioreale-Garibaldi



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

Il prolungamento della nuova linea tranviaria in esecuzione è relativo alle tratte Emiciclo di Poggioreale–via Stadera, fino al confine con Casoria, e piazza Nazionale–corso Garibaldi. L'opera rientra nel Piano comunale dei trasporti, nell'ambito della riqualificazione e del potenziamento della rete tranviaria; obiettivo confermato con il Preliminare del Piano della rete stradale. L'opera è finalizzata all'ottimizzazione del trasporto pubblico in sede propria protetta, realizzata con nuove tecnologie per l'eliminazione di vibrazioni e rumori trasmessi all'ambiente circostante, al fine di incentivare l'uso del mezzo pubblico non inquinante. La tratta prevede l'uso esclusivo dei nuovi veicoli SIRIO, già in esercizio sulla rete cittadina, con capacità molto superiore al vecchio tipo di veicoli. In prosieguo a quanto già in esecuzione sulla tratta piazza Nazionale-Emiciclo di Poggioreale, quindi, si procederà alla realizzazione di queste tratte, della lunghezza complessiva di ml. 2.450 circa, realizzando una corsia centrale dedicata ai mezzi pubblici e due carreggiate laterali per la viabilità ordinaria, provvedendo alla riqualificazione della strada con il rifacimento dei marciapiedi, dell'illuminazione e il riordino dei sottoservizi.

#### *Stato d'attuazione*

Il progetto preliminare della tratta Emiciclo-Stadera è stato già approvato (delibera di Giunta n. 2327 del 20.04.2006); quindi, gli uffici competenti hanno sviluppato le ulteriori fasi progettuali, ed è stato redatto, il progetto esecutivo dell'opera della medesima tratta.

#### *Tempi*

Circa 27 mesi per l'esecuzione dei lavori della tratta Emiciclo di Poggioreale–via Stadera, mentre per la tratta piazza Nazionale–corso Garibaldi sono stimati in 15 mesi circa.

#### *Costo complessivo*

€ 15.246.753 comprensivi di Iva, l'importo dei lavori per la tratta Emiciclo di Poggioreale-via Stadera; € 6.000.000 comprensivi di Iva per la tratta piazza Nazionale–corso Garibaldi.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Fabbisogno di circa € 6.000.000

## T27

### Linea tranviaria Municipio-corso Lucci e riqualificazione via Marina



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

Il progetto prevede la riqualificazione di via Marina, l'ammodernamento del sistema tranviario e il rinnovamento, l'adeguamento e la razionalizzazione della rete fognaria, idrica e dei sottoservizi esistente, attraverso la ridefinizione e lo spostamento della sede del tram concepita interamente in sede propria riservata e collocata immediatamente a ridosso della cortina edilizia, nonché il ridisegno delle carreggiate stradali, delle aree pedonali e di quelle riservate alla sosta degli autoveicoli. Particolare attenzione è prestata alla riqualificazione delle aree urbane in prossimità delle emergenze architettoniche situate lungo via Marina quali la chiesa di Portosalvo e i torrioni del Carmine.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti e dal Progetto integrato città di Napoli.

#### *Stato d'attuazione*

L'intervento è parte del più vasto Progetto integrato della città di Napoli che, mediante l'impiego di fondi strutturali del Programma operativo regionale 2000-2006 e un cofinanziamento comunale pari al 15% del costo dell'opera, si prefigge la riqualificazione dell'area monumentale della città fino al corso San Giovanni attraverso un insieme di interventi tra loro correlati. In base al finanziamento ricevuto l'intervento per la riqualificazione della via Marina e l'ammodernamento della linea tranviaria è stata suddivisa in tre tratte funzionali: Municipio-Portosalvo, Portosalvo-Garibaldi, Garibaldi Lucci. Allo stato risulta completata la fase progettuale ed è in corso di svolgimento la gara per l'affidamento dei lavori relativi alla tratta Portosalvo-Garibaldi, la cui aggiudicazione è prevista entro il 2006.

#### *Tempi*

Il completamento della tratta Portosalvo-Garibaldi è previsto entro dicembre 2008.

#### *Costo complessivo*

Il costo complessivo dell'opera è di € 38.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

È finanziata la tratta Portosalvo-Garibaldi, per un importo di € 21.955.419,93, (POR € 18.662.106,99, Bilancio comunale € 3.293.312,94). Sono da finanziare le tratte Municipio-Portosalvo e Garibaldi Lucci, € 17.732.149,56. Occorrono finanziamenti per € 18.000.000

## T28

### Linea tranviaria corso Lucci-San Giovanni e riqualificazione via Marina



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli

#### *Descrizione*

Si tratta del completamento della linea tranviaria Municipio-San Giovanni di cui un primo tratto compreso tra piazza Municipio e corso Lucci, parzialmente finanziato con fondi POR, è stato approfondito fino alla redazione del progetto esecutivo. Per questo secondo tratto, che include la grande racchetta corso Garibaldi, piazza Garibaldi, corso Lucci per una lunghezza complessiva di circa 4,3 km, è stato redatto il progetto preliminare. Nella soluzione proposta, da corso Lucci in poi, la linea tranviaria ricalca, fino al deposito di San Giovanni, il posizionamento attuale con l'unica variante di destinare, ove possibile, la sede riservata esclusivamente al tram. Per quanto concerne la racchetta corso Garibaldi, piazza Garibaldi, corso Lucci questa, interamente in sede riservata, è costituita dal tratto di linea esistente su corso Garibaldi e da un tratto di nuova realizzazione che, attraversando dapprima piazza Garibaldi, percorre poi corso Lucci per ricongiungersi all'asse costiero in corrispondenza di via Volta.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti e dal Progetto integrato città di Napoli.

#### *Stato d'attuazione*

Il Comune di Napoli nel 2005 ha approvato il progetto preliminare dell'opera. Nei successivi sviluppi progettuali andrà valutata l'opportunità di deviare il tracciato del tram nell'ambito del territorio di San Giovanni su di una strada di sezione adeguata tale da consentire la coesistenza della linea tranviaria e del trasporto su gomma in condizioni di non conflittualità diversamente da quanto accade oggi.

#### *Costi complessivo*

Il costo stimato dell'opera è di circa € 40.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per circa € 40.000.000

## T29

### Linea tranviaria Piscinola/Scampia-Marano



#### *Soggetto attuatore*

Regione Campania, Comune di Napoli

#### *Descrizione*

Il progetto propone la realizzazione di un nuovo collegamento tranviario tra i Comuni di Marano, Mugnano, Villaricca e la stazione di Piscinola-Scampia, di interscambio tra la linea metropolitana 1 e la ferrovia Metrocampania Nordest, situata nella zona nord della città di Napoli. L'obiettivo è quello di incrementare il servizio del trasporto pubblico, al fine di poter soddisfare la forte domanda di spostamento dai Comuni situati a nord di Napoli verso il capoluogo. La realizzazione del nuovo collegamento su ferro, oltre a contribuire a risolvere i problemi della mobilità, costituisce l'occasione per provvedere al recupero dell'area di sedime della dismessa ferrovia Alifana, di cui si prevede il parziale utilizzo, e a una più generale operazione di riqualificazione urbanistica dell'intera area interessata dal progetto, con il riassetto del sistema stradale e la realizzazione di nuovi spazi pubblici. L'intervento è inserito nel Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato d'attuazione*

Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato a seguito della conferenza di servizi svoltasi, con esito favorevole, nel corso del 2002. Attualmente è in fase di svolgimento un tavolo di concertazione istituzionale propedeutico alla indizione della conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

#### *Tempi di attuazione*

Da definire.

#### *Costo complessivo*

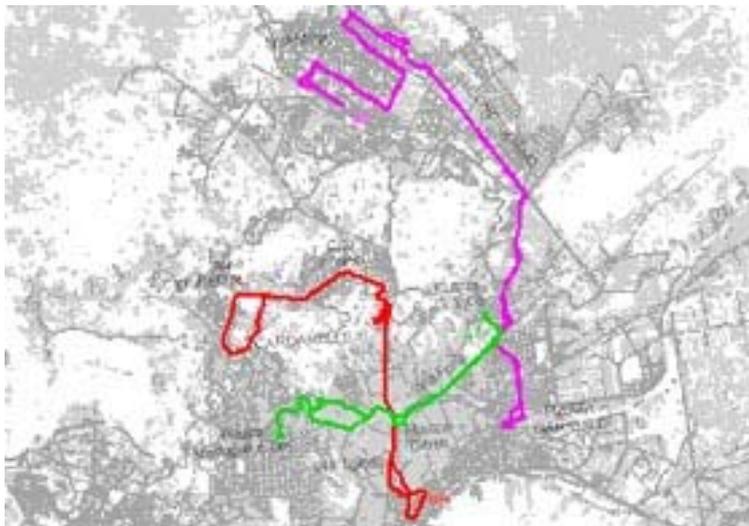
Il costo dell'intervento ammonta a circa € 40.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 40.000.000

### T30

Linee filoviarie: R4 piazza Municipio-zona ospedaliera, 47 piazza Vico-Vomero



#### *Soggetto attuatore*

A.N.M.

#### *Descrizione dell'intervento*

L'Amministrazione comunale, nell'ambito del potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo e per contribuire al risanamento dell'inquinamento ambientale, ha posto l'obiettivo di estendere il servizio filoviario urbano. In tale ottica, sono stati disposti due progetti preliminari denominati "Ampliamento dell'impianto filoviario A.N.M. – Linea R4" interessante la tratta piazza Municipio – zona ospedaliera, e "Ampliamento dell'impianto filoviario A.N.M. – Linea 47" interessante la tratta piazza G.B. Vico – Vomero. Sono previste l'estensione della filovia con l'istituzione di due ulteriori linee a elevata frequenza e alta portata, oggi gestite con autobus, lungo la tratta piazza Municipio – zona ospedaliera, per uno sviluppo semplice bifilare di Km. 15,40, e lungo la tratta piazza Giovambattista Vico – Vomero, per uno sviluppo semplice bifilare di Km. 10,60. I progetti prevedono, tra l'altro, la minimizzazione dell'impatto visivo dell'impiantistica di l'alimentazione elettrica aerea dei filobus.

#### *Stato d'attuazione*

L'A.N.M., che con gli uffici comunali ha redatto il progetto preliminare, ha quindi sviluppato le ulteriori fasi progettuali, per cui sono stati redatti i progetti esecutivi.

#### *Tempi*

circa 12 mesi per l'esecuzione dei lavori per la linea R4, e 12 mesi per la linea 47

#### *Costo complessivo*

€ 8.615.000 comprensivi di Iva l'importo dei lavori per la Linea R4, e € 6.075.000 comprensivi di Iva per la Linea 47.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Fabbisogno finanziario per gli importi dei lavori  
Occorrono finanziamenti dello Stato per € 14.600.000

## T31

### Linea filoviaria Melito–nodo Scampia



#### *Soggetto attuatore*

Provincia di Napoli, Regione Campania

#### *Descrizione*

La linea filoviaria Melito-nodo di Scampia fa parte del più ampio programma di interventi per l'ammodernamento e la riqualificazione della filovia Napoli-Aversa-Teverola, intrapreso dalla Provincia di Napoli e dal Consorzio trasporti pubblici. Il progetto per la realizzazione della linea filoviaria Melito-nodo Scampia prevede la realizzazione di una nuova tratta filoviaria di penetrazione nel quartiere di Scampia, che si dirama dall'attuale linea esercita dal Ctp, in uscita dal Comune di Napoli in direzione Aversa e Teverola. In particolare, il progetto prevede l'installazione di un doppio bifilare su via Bakù e via Galiberti, al fine di consentire ai filobus il raggiungimento della stazione di Piscinola/Scampia e, quindi, l'interscambio con la linea metropolitana 1, la ferrovia Metrocampania Nordest e la linea tranviaria per Marano. È prevista, inoltre, per l'alimentazione elettrica della nuova filovia, la costruzione di una sottostazione elettrica della potenza di 2.000 Kwatt. L'esercizio è previsto con l'utilizzo di filobus bimodali che consentiranno di coprire in marcia autonoma il breve tratto che separa l'impianto filoviario dal nodo d'interscambio Piscinola/Scampia. L'intervento rientra nelle previsioni del Piano comunale dei trasporti e del Piano delle 100 stazioni

#### *Stato d'attuazione*

È in corso lo svolgimento della conferenza dei servizi indetta dalla Provincia di Napoli per l'approvazione del progetto definitivo.

#### *Tempi*

=

#### *Costo complessivo*

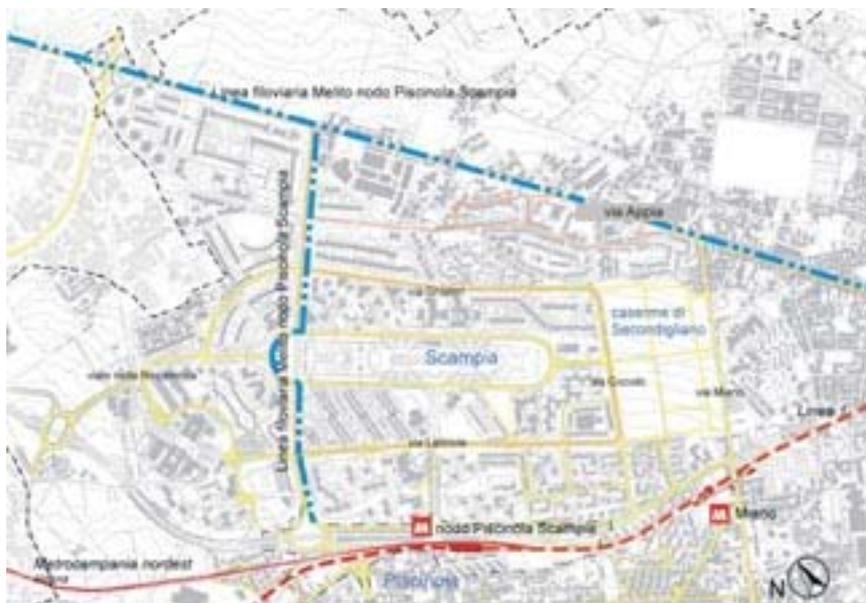
Il costo complessivo è di € 2.700.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Il progetto è finanziato con fondi della legge 211/92 e della legge 448/98

## T32

### Sottopasso via Partenope–via Colombo



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

Il sottopasso tra via Partenope e via C. Colombo è finalizzato a migliorare l'accesso alle aree portuali, allo svincolo delle differenti correnti di marcia est-ovest e da e per la city, e per la creazione di un'ampia area pedonalizzata tra il porto, piazza Municipio e Castelnuovo. Il tunnel, progetto base per la riqualificazione dell'intero centro cittadino da piazza Vittoria al Borgo Orefici, contribuirà a deviare dal centro il traffico lungo la linea costiera, con la conseguente rivitalizzazione del tratto di lungomare dei grandi alberghi, a elevata vocazione turistica. Inoltre, il progetto valorizza le opere monumentali di piazza Municipio. L'intervento consiste nella realizzazione di un tunnel a doppia canna, una per senso di marcia. La sezione trasversale di ciascuno dei due tunnel (pari a 10,5 mt) ospiterà due corsie di marcia e uno spazio di sicurezza di 1,4 mt su entrambi i lati della carreggiata. Il tunnel in direzione est, lungo circa 2 Km, parte dall'inizio di via Partenope e conduce a via Nuova Marina, dopo il varco dell'Immacolatella nuova; il tunnel in direzione ovest, lungo 1,5 Km, si snoda parallelo al primo. La massima profondità è di circa 25 mt., le rampe hanno una lunghezza di 150/200 mt e permettono di raggiungere i 6/7 mt di profondità. In sede di progettazione definitiva, si potranno prevedere collegamenti diretti con i parcheggi interrati previsti nell'area portuale.

#### *Stato d'attuazione*

Allo stato attuale, il progetto preliminare è stato consegnato dall'ATI affidataria (Capogruppo la Ove Arup & Partners International Ltd.), sulla cui base si è svolta una conferenza di servizi.

#### *Tempi*

Circa 36 mesi il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori

#### *Costo complessivo*

€ 107.000.000 l'importo dei lavori

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Una prima tranche di € 47.000.000 è già stata finanziata dalla Regione Campania.

### T33

#### Sottopasso via Nuova Marina - corso Garibaldi



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

Nell'ambito della redazione del progetto di riqualificazione della via Marina e di ammodernamento della linea tranviaria Municipio-San Giovanni, allo scopo di favorire il recupero in termini urbani e architettonici del complesso monumentale costituito da piazza del Carmine e dai resti della murazione aragonese e vicereale, è stata approntata un'ipotesi progettuale per la risoluzione dell'interferenza veicolare del nodo viabilistico formato dall'incrocio tra via Nuova Marina e corso Garibaldi.

Si tratta della realizzazione di un sottopasso, suddiviso in due gallerie artificiali per senso di marcia, con un numero di corsie variabili e seconda che si decida di riservare esclusivamente al trasporto pubblico corso Garibaldi o in alternativa corso Lucci in funzione delle scelte da assumere sulla sistemazione futura di piazza Garibaldi.

Nel primo caso il sottopasso della lunghezza complessiva di circa 600 metri, rampe di raccordo comprese, è costituito da tre corsie per senso di marcia e consente il posizionamento del tram sia in posizione centrale, rispetto all'asse stradale, sia in fregio al parco della Marinella in corso di realizzazione.

Nel secondo caso la specializzazione di corso Lucci in asse del trasporto pubblico permette di limitare a due le corsie per senso di marcia del sottopasso. In quest'ultima ipotesi la posizione della sede tranviaria è posta al centro dell'asse costiero.

L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti e dal Progetto integrato città di Napoli.

#### *Stato d'attuazione*

Il Comune di Napoli nel 2005 ha approvato il progetto preliminare dell'opera.

#### *Costi complessivo*

Il costo stimato dell'opera è di circa € 45.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per circa € 45.000.000

### T34

#### Sottopasso viario via Aulisio-via Brin



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli

#### *Descrizione*

Il fascio di binari della stazione centrale costituisce una barriera, lunga circa 1.500 metri, che separa nettamente i quartieri a nord e a sud della stazione. La Variante al Prg e il Piano della rete stradale primaria si propongono di ridurre la barriera rappresentata dai binari ferroviari e rivedere la struttura del sistema stradale della zona orientale.

La realizzazione del sottovia veicolare tra via Aulisio e via Brin è un intervento infrastrutturale indispensabile per il decongestionamento della piazza Garibaldi. La riqualificazione della piazza richiede lo spostamento verso oriente dei grandi percorsi di attraversamento veicolare che attualmente la impegnano.

Il comune di Napoli ha commissionato uno studio sulla riorganizzazione del trasporto nell'area di piazza Garibaldi. Lo studio ha individuato gli interventi infrastrutturali da realizzare per rendere possibile la drastica riduzione dei flussi veicolari nella piazza Garibaldi. Il principale intervento previsto è un nuovo asse nord-sud che attraversi la barriera ferroviaria. Il sottopasso da realizzare è lungo circa 150 m.

#### *Stato d'attuazione*

E' stato redatto uno studio per verificare la fattibilità trasportistiche dell'intervento.

#### *Tempi*

Almeno tre anni dall'assegnazione dell'appalto.

#### *Costo complessivo*

Il costo è di circa € 24.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Non c'è copertura finanziaria, fabbisogno € 24.000.000

### T35

#### Sottopasso viario via De Roberto-via Miraglia.



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli

#### *Descrizione*

I due fasci di binari che entrano in città da nord (direzione Roma) e da sud (direzione Salerno) e i binari di via Traccia, insieme al sistema dei raccordi e degli svincoli autostradali, formano una barriera quasi invalicabile tra il centro della città e la sua zona orientale.

La Variante al Prg e il Piano della rete stradale primaria si propongono di ricongiungere i quartieri della periferia orientale della città al centro. Per far ciò è indispensabile attraversare la barriera rappresentata dai binari ferroviari e rivedere la struttura del sistema stradale della zona orientale. L'obiettivo è realizzare una maglia viaria ordinaria più fitta, in sostituzione del sistema di svincoli autostradali che provocano il degrado ambientale di vaste aree della zona orientale.

Il sottovia veicolare tra via Traccia e via Miraglia è uno degli interventi infrastrutturali più importanti per raggiungere questo obiettivo. Esso è il prolungamento verso nord di via Traccia a Poggioreale, al di sotto del rilevato ferroviario, e permette di compiere la connessione diretta tra la zona nord-est di Napoli gravitante intorno alla via Argine e il quartiere di San Giovanni a Teduccio. Il tratto stradale da realizzare è lungo circa 200 m.

L'intervento è inserito nel Piano della rete stradale primaria.

#### *Stato d'attuazione*

E' stato redatto uno studio sintetico di fattibilità, inserito nel programma triennale dei lavori pubblici del comune di Napoli.

#### *Tempi*

Circa tre anni dall'assegnazione dell'appalto per l'esecuzione dei lavori

#### *Costo complessivo*

Il costo è di circa € 6.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Non c'è copertura finanziaria, fabbisogno di € 6.000.000

### T36

#### Sottopasso viario via Gianturco-via Imperato.



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli

#### *Descrizione*

I due fasci di binari che entrano in città da nord (direzione Roma) e da sud (direzione Salerno) e i binari di via Traccia, insieme al sistema dei raccordi e degli svincoli autostradali, formano una barriera quasi invalicabile tra il centro della città e la sua zona orientale.

La Variante al Prg e il Piano della rete stradale primaria si propongono di ricongiungere i quartieri della periferia orientale della città al centro. Per far ciò è indispensabile attraversare la barriera rappresentata dai binari ferroviari e rivedere la struttura del sistema stradale della zona orientale. L'obiettivo è realizzare una maglia viaria ordinaria più fitta, in sostituzione del sistema di svincoli autostradali che provocano il degrado ambientale di vaste aree della zona orientale.

Il sottovia veicolare tra via Gianturco e via Imperato è uno degli interventi infrastrutturali più importanti per raggiungere questo obiettivo. Esso consente di realizzare il collegamento diretto tra il centro della città, la piazza Garibaldi in particolare, e il quartiere di Ponticelli. Il sottopasso da realizzare è lungo circa 400 m.

#### *Stato d'attuazione*

L'intervento è incluso negli strumenti di pianificazione del comune di Napoli: la variante al Prg e il piano della rete stradale primaria. Non è stata ancora avviata la fase della progettazione.

#### *Tempi*

Almeno tre anni dall'assegnazione dell'appalto per l'esecuzione dei lavori.

#### *Costo complessivo*

Il costo è di circa € 24.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Non c'è copertura finanziaria, fabbisogno di € 24.000.000

### T37

#### Perimetrale di Scampia, completamento e adeguamento svincoli



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione dell'intervento*

L'asse viario insiste, per una lunghezza di circa 5 km, su un'area sensibile della città, per storia e morfologia, attraversando i quartieri di Scampia, Miano, Secondigliano e Stella S. Carlo Arena. L'opera è di primaria importanza per la viabilità cittadina, già prevista nel Prg del 1972 e confermata in quello vigente; i lavori hanno avuto inizio nel lontano 1973, con una spesa di oltre 250 miliardi di lire, sostenuta dalle amministrazioni committenti (Comune di Napoli e CIPE L.219/81). Allo stato è in esercizio una tratta di oltre 4 km con tre svincoli: Piscinola, Scampia e Masoni. Il completamento dell'opera può rappresentare una ulteriore concreta occasione di recupero delle aree attraversate, sia dal punto di vista urbano che da quello funzionale, con gli evidenti effetti indotti positivi che si irradierebbero all'interno dei quartieri.

Il progetto di completamento prevede l'attestazione della sopraelevata con due rampe in viadotto separate, su viale U. Maddalena verso l'aeroporto di Capodichino, oltre alla riqualificazione e il completamento degli svincoli Miano e Scampia viale della Resistenza, attualmente non in esercizio. La struttura è prevista con piloni in cemento armato faccia vista aventi forma di monoliti romboidali, sui quali poggia l'impalcato in acciaio rivestito.

#### *Stato d'attuazione*

=

#### *Tempi*

18 mesi per l'attestazione su viale U. Maddalena, e 24 mesi per la riqualificazione degli svincoli

#### *Costo complessivo*

€ 12.200.000, l'importo lavori per l'attestazione su viale U. Maddalena, e € 9.500.000 l'importo lavori per la riqualificazione degli svincoli

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Fabbisogno per € 11.700.000

### T38

## Riconfigurazione di via delle Repubbliche marinare



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

Il progetto recepisce le proposte del Piano della rete stradale primaria per la zona orientale, legate alla opzione della riqualificazione urbana, da conseguire attraverso la demolizione delle infrastrutture viarie che hanno determinato degrado e sottratto territorio per la riorganizzazione della città. L'intervento, in particolare, interessa un'infrastruttura viaria ubicata al confine tra i quartieri di Barra e San Giovanni. Il progetto prevede la demolizione del viadotto a servizio della viabilità di via Ottaviano e di via Volpicelli, del viadotto su via Protopisani e una prima sistemazione a raso della via Repubbliche marinare e delle intersezioni con via Protopisani, via Ottaviano e via Volpicelli. L'intervento è previsto dal Piano della rete stradale primaria e dalla Variante al piano regolatore generale

#### *Stato d'attuazione*

Sono stati redatti lo studio di fattibilità e i progetti preliminare e definitivo. Con il definitivo, approvato nel 2005, l'intervento è stato inserito nel programma triennale dei lavori pubblici-annualità 2006 limitatamente alla demolizione del viadotto su via Protopisani e alla sistemazione del sottostante tratto di via Repubbliche marinare. Si è conclusa positivamente la conferenza dei servizi con le prescrizioni da recepire in fase di progettazione esecutiva. Sono in corso le procedure per attuare la demolizione del viadotto mediante appalto integrato. Inoltre, è stata avviata la redazione del piano urbanistico attuativo relativo al subambito 15a, individuato dalla Variante al piano regolatore generale, che prevede l'intervento in questione.

#### *Tempi*

Per il completamento dell'intero procedimento tecnico-amministrativo si prevedono 15 mesi.

#### *Costo complessivo*

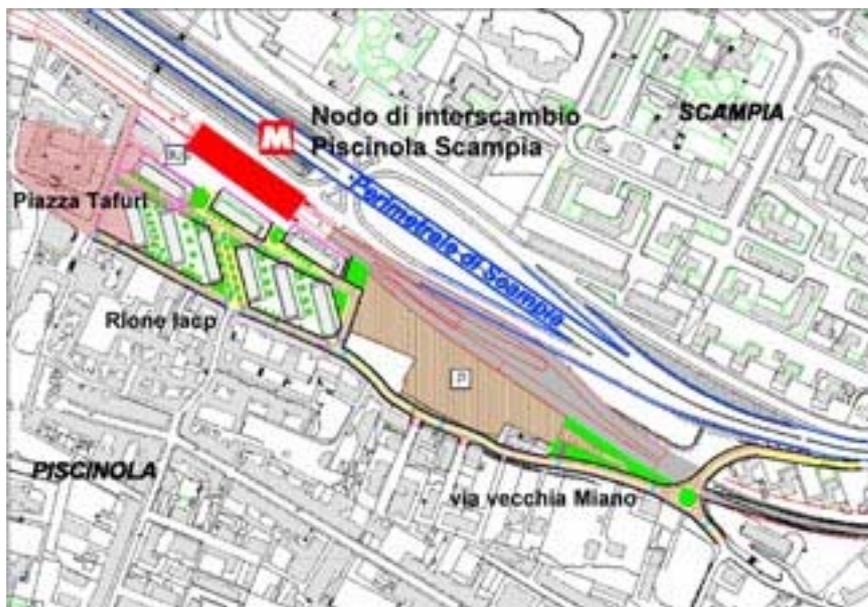
Il costo complessivo dell'opera ammonta a € 5.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

È finanziata la demolizione del viadotto su via Protopisani, € 3.083.670,95 (Bilancio comunale 2006 attraverso mutuo Cassa depositi e prestiti). È da finanziare la demolizione del viadotto tra le vie Ottaviano e Volpicelli, € 1.980.719,55. Pertanto occorrono finanziamenti per € 2.000.000

## T39

### Piazza Tafuri e viabilità locale di accesso alla stazione Piscinola/Scampia



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

L'intervento ricade nella zona nord della città e riguarda l'area prospiciente la stazione Piscinola-Scampia d'interscambio tra la linea metropolitana 1 e la ferrovia Metrocampania Nordest. L'intervento rientra tra quelli previsti per il miglioramento dell'accessibilità viaria alle stazioni, esistenti e da realizzare, della linea 1-ferrovia Metrocampania Nordest. Persegue l'obiettivo di migliorare l'accessibilità pedonale alla stazione mediante interventi di riqualificazione e di integrazione della viabilità locale, individuazione dei percorsi e delle fermate del trasporto pubblico su gomma e localizzazione degli attestamenti. L'intervento riguarda la riqualificazione di via Vecchia Miano, tra piazza Tafuri e la II Traversa Vittorio Veneto, mediante la riconfigurazione e l'allargamento della sede stradale e dei marciapiedi, nonché la sistemazione a verde dell'area compresa tra il tratto finale di detta strada e il sedime dell'Alifana dimessa. La nuova configurazione della strada consente anche di migliorare l'accessibilità veicolare al nuovo parcheggio di interscambio di prossima realizzazione. L'intervento, inoltre, prevede la riqualificazione della viabilità del rione IACP antistante la stazione di Piscinola, attraverso una proposta di arredo urbano che comprende il ridisegno delle strade, dei marciapiedi e di alcuni spazi verdi. L'intervento è previsto dal Piano comunale dei trasporti, dal Piano delle cento stazioni e dalla Variante al piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

La Giunta comunale ha approvato il progetto definitivo nell'anno 2004.

#### *Tempi*

1 anno partire dall'affidamento dei lavori.

#### *Costo complessivo*

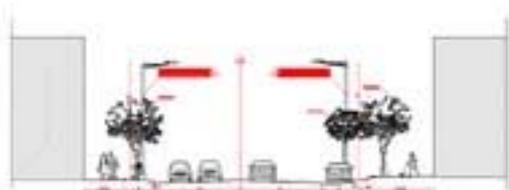
Il costo dell'opera ammonta a € 1.500.000.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Non occorrono finanziamenti.

## T40

### Corso Secondigliano, riqualificazione e arredo urbano



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli

#### *Descrizione dell'intervento*

L'intervento s'inserisce nel progetto più ampio di riqualificazione della area nord della città. Obiettivo primario è il ripristino dell'antico tracciato del Corso Secondigliano, trasformato in viabilità di scorrimento, come strada locale e di quartiere - operazione consentita dal declassamento del ruolo viabilistico finora svolto, a seguito dell'apertura al traffico della cosiddetta perimetrale di Scampia - e la ricostituzione delle rete viaria di connessione fra gli insediamenti di Miano e quelli della Secondigliano vecchia, ciò in coordinamento con l'intervento di realizzazione della nuova linea metropolitana Piscinola-Capodichino

L'intervento consiste nella riqualificazione di Corso Secondigliano e di alcune strade afferenti, mediante l'allargamento dei marciapiedi con un considerevole incremento delle superficie pedonale, l'impianto di alberature, la razionalizzazione delle zone per la sosta, l'abolizione del cordolo centrale della carreggiata e della illuminazione di tipo autostradale, e l'introduzione di elementi di arredo urbano e di un nuovo sistema d'illuminazione.

L'intervento, che segue la riqualificazione già attuata di corso Italia e piazza di Nocera, si è coordinato con gli interventi sulle due piazza alle sue estremità, Piazza di Vittorio e il quadrivio di Arzano, e il progetto di riqualificazione della fascia urbana comprendente il tracciato della nuova linea della metropolitana Piscinola-Capodichino. L'opera andrà opportunamente integrata con la riqualificazione delle altre strade costituenti la rete dell'insediamento storico.

#### *Stato d'attuazione*

L'intervento, finanziato e in corso di realizzazione.

#### *Tempi*

L'intervento in corso sarà ultimato in 24 mesi mentre circa due anni occorrono per l'esecuzione di ciascun lotto degli altri lavori dall'assegnazione dell'appalto.

#### *Costo complessivo*

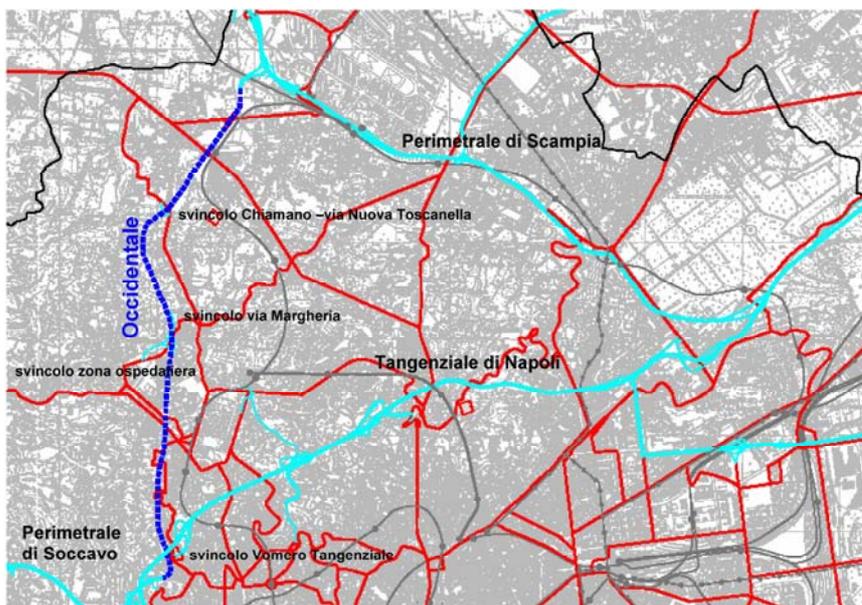
circa € 10.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Il finanziamento assomma a circa €6.800.00 il fabbisogno è di circa €3.200.000

## T41

### Occidentale, collegamento Scampia-via Cinthia



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

Il nuovo asse si sviluppa nella zona occidentale della città e collega il quartiere Scampia con il quartiere Vomero. L'opera, che ha una lunghezza complessiva di 5,5 km, nasce dalla necessità di realizzare una viabilità di livello superiore che, partendo dalla zona occidentale, colleghi la zona settentrionale e quella orientale, risultando in tal modo asse di circumvallazione della città e di completamento della rete autostradale urbana. Il nuovo asse, inserito nella rete delle autostrade urbane, assolve alla duplice funzione di attrarre i flussi di traffico che oggi impegnano in misura notevole la rete di accesso alla zona ospedaliera e, insieme alla perimetrale di Scampia, di costituire una valida alternativa all'utilizzo della Tangenziale per gli spostamenti di attraversamento della città nella direzione est-ovest e viceversa. Per assolvere a questa duplice funzione, l'asse si collega a nord alla perimetrale di Scampia e a sud alla circumvallazione di Soccavo e alla Tangenziale in corrispondenza dello svincolo Vomero-Pigna-Caldieri; inoltre lungo l'asse è previsto uno svincolo nei pressi della zona ospedaliera.

Il nuovo asse viario è inserito nel Piano comunale dei trasporti, nel Piano della rete stradale primaria e nella Variante al piano regolatore generale.

#### *Stato d'attuazione*

È stato predisposto uno studio di fattibilità.

#### *Tempi*

Da definire.

#### *Costo complessivo*

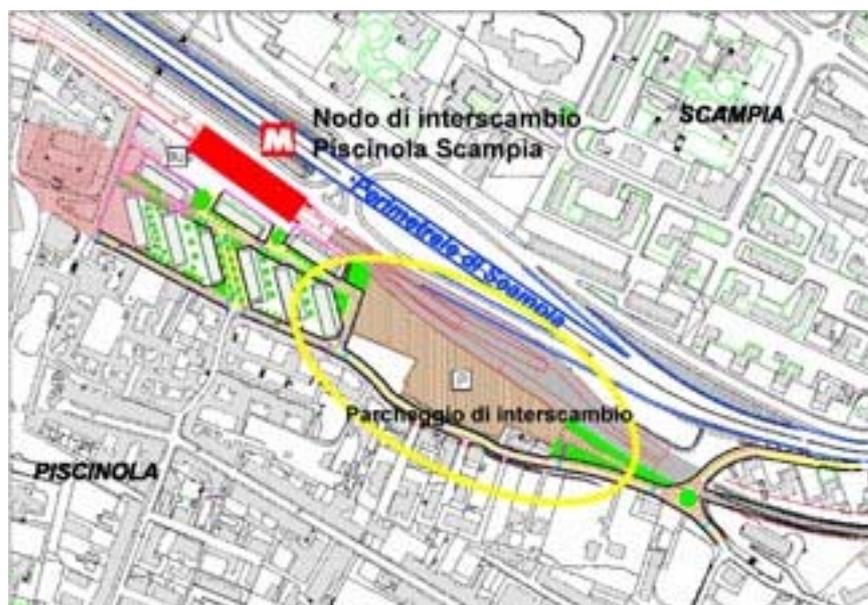
Con lo studio di fattibilità si è stimato un costo di circa € 350.000.000

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Occorrono finanziamenti per € 350.000.000.

## T42

### Parcheggio di interscambio a Piscinola



#### *Soggetto attuatore*

Comune di Napoli.

#### *Descrizione*

L'intervento ricade nella zona nord della città e riguarda l'area prospiciente la stazione Piscinola-Scampia, di interscambio tra la linea metropolitana 1 e la ferrovia Metrocampania Nordest. L'intervento rientra tra quelli previsti per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni della tratta Piscinola-Capodichino. L'intervento persegue l'obiettivo di migliorare l'interscambio modale in corrispondenza della stazione Piscinola-Scampia mediante la realizzazione di un parcheggio a raso nell'area compresa tra la via vecchia Miano, a sud, e le rampe di raccordo tra la ferrovia Metrocampania Nordest e la linea metropolitana 1, a nord. Il parcheggio è dimensionato per circa 200 posti auto ed è accessibile, veicularmente e pedonalmente, da via vecchia Miano, nel quartiere di Piscinola, opportunamente riconfigurata e riqualificata in funzione dei nuovi flussi di traffico prevedibili nell'area, e dalla viabilità limitrofa all'insediamento Iacp, nelle immediate vicinanze della stazione.

L'intervento è inserito nel Piano comunale dei trasporti e nel Piano delle 100 stazioni.

#### *Stato d'attuazione*

Approvato il progetto esecutivo, è stata avviata la cantierizzazione dell'opera

#### *Tempi*

1 anno a partire dall'affidamento dei lavori.

#### *Costo complessivo*

Il costo dell'opera ammonta a € 2.100.000.

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Non occorrono finanziamenti.

## T43 Parcheggi pubblici



*Soggetto attuatore*  
Comune di Napoli.

### *Descrizione dell'intervento*

L'attuazione del Piano urbano parcheggi contribuisce alla risoluzione della congestione del traffico veicolare, mediante una rete di parcheggi pubblici e privati con l'obiettivo di decongestionare il centro favorendo l'uso del trasporto pubblico. Le strutture dei parcheggi Bagnoli, Chiaiano, Mergellina, Tangenziale Cilea ed Edenlandia sono multipiano interrati con paratie di pali accostati. Il parcheggio Capodimonte è a raso mentre quello a via Marina è di due livelli fuori terra; gli ingressi sono a rampe, tranne a Mergellina dov'è meccanizzato.

	Tipologia		Posti auto	Posti bus
1. Bagnoli	nA18	Parccheggio di scambio integrato	355	0
2. Chiaiano	A8	Parccheggio di scambio integrato	562	0
3. Mergellina	A6	Parccheggio di scambio	105	0
4. Tangenziale-Cilea	D7	Parccheggio di relazione-stanziale	800	0
5. Edenlandia	A10	Parccheggio di scambio	270	0
6. Capodimonte	At4	Parccheggio di scambio turistico	0	45
7. Via Marina	At06	Parccheggio Scambio turistico	0	100
<b>totali</b>			<b>1992</b>	<b>145</b>

### *Stato d'attuazione*

=

### *Tempi*

=

### *Costo complessivo*

€ 46.460.519

Bagnoli	Chiaiano	Mergellina	tang. Cilea	Edenlandia	Capodimonte	via Marina
€ 7.614.079	€ 9.015.352	€ 2.742.232	€ 13.832.928	€ 6.491.846	€ 2.524.100	€ 4.239.982

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

Gli interventi sono tutti finanziati, tranne via Marina per un importo di € 4.200.000.

## T44

### Realizzazione di autorimessa - Capodichino



#### *Soggetto attuatore*

GE.S.A.C. Spa

#### *Descrizione*

Nell'area antistante l'aeroporto internazionale di Capodichino viene realizzato un silos parcheggio di sette piani, di cui uno interrato, per un totale di 700 posti auto.

#### *Stato d'attuazione*

Titolo autorizzativo rilasciato nel novembre 2005.

#### *Tempi*

3 anni

#### *Costo complessivo*

Circa € 4.000.000,00 (stima dell'ufficio)

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

A carico del soggetto proponente

## T45

Adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento



### *Soggetto attuatore*

Autorità portuale di Napoli.

### *Descrizione dell'intervento*

Si tratta della realizzazione di un terminal containers mediante la colmata e conseguenti opere di collegamento della darsena più orientale del porto di Napoli. Il nuovo terminal di 230mila mq consentirà di movimentare circa il doppio delle merci rispetto a quelle che oggi vengono movimentate nell'intero porto. L'intervento si compone di un piazzale containers, ricavato dalla colmata che utilizzerà il materiale risultante dall'eliminazione della colmata di Bagnoli, di un nuovo scalo ferroviario e delle necessarie opere di collegamento alla rete autostradale.

### *Stato d'attuazione*

L'opera è in attesa della definitiva approvazione.

E' in corso di rilascio il parere del Ministero dell'Ambiente sulla VIA

### *Tempi*

### *Costo complessivo*

### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

## T46

### Adeguamento del bacino di carenaggio



#### *Soggetto attuatore*

Cantieri navali del Mediterraneo Spa

#### *Descrizione*

Intervento di adeguamento strutturale e impiantistico del bacino di carenaggio posto sulla testata del molo Cesareo Console del porto di Napoli, tra i più grandi d'Europa, costruito negli anni trenta. I lavori di adeguamento hanno riguardato il consolidamento delle pareti del bacino con la realizzazione di una paratia di chiusura dell'ingresso di levante. Sostituzione del preesistente capannone con un nuovo manufatto prefabbricato a campata unica e la sistemazione dei piazzali esterni per la movimentazione dei mezzi meccanici

#### *Stato d'attuazione*

Lavori ultimati nel gennaio 2006.

#### *Tempi*

2 anni

#### *Costo complessivo*

circa € 20.000.000,00

#### *Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno*

fondi privati

## T47

### Nuovo porto turistico di Vigliena a San Giovanni a Teduccio



#### *Soggetto attuatore*

Società consortile Porto Fiorito.

#### *Descrizione dell'intervento*

L'intervento riguarda la realizzazione del nuovo porto turistico, cantieristica, negozi legati alla nautica, ristoranti, centro fitness, alloggi di servizio in località Vigliena, a San Giovanni a Teduccio; realizzato in Project Financing dalla società Porto Fiorito, 900 posti barca e attrezzature di servizio allocate all'interno di una parte dell'ex stabilimento industriale Corradini, di proprietà comunale.

#### *Stato d'attuazione*

Progetto definitivo approvato con delibera di Giunta comunale del 3 agosto 2006; è in corso la consegna delle aree comunali e demaniali, queste ultime a cura dell'Autorità portuale. E' stato siglato l'Accordo di Programma tra Regione Campania, Università, Autorità portuale di Napoli, Comune di Napoli, Ministero dei trasporti, Ministero dei lavori pubblici, in data 23-12-2000 e ratificato in C. C. di Napoli con delibera n.°14 del 16-01-2001 e approvato con decreto del Presidente giunta regionale Napoli n. 325 del 01-03-2001. deliberazione di Giunta Comunale n° 3739 del 3 Agosto 2006 - approvazione del progetto definitivo del nuovo porto turistico di Vigliena a San Giovanni a Teduccio

#### *Tempi*

Ultimazione dei lavori entro 42 mesi.

#### *Costo complessivo*

Copertura finanziaria ed eventuale fabbisogno