



Comune di Napoli

assessorato all'urbanistica
dipartimento urbanistica

Proposta di programma innovativo in ambito urbano
(D.M. 27 dicembre 2001 art. 5)
Allegato A



Napoli Giugno 2004

1. Obiettivo del programma

Il programma si propone essenzialmente due obiettivi:

- migliorare l'efficienza e la qualità dei nodi di interconnessione tra i trasporti pubblici terrestri e quelli marittimi lungo la linea di costa della città di Napoli;
- realizzare nell'intorno dei suddetti nodi un'azione di riqualificazione urbana come effetto della valorizzazione prodotta dal miglioramento delle condizioni di accesso in queste aree.

Quanto al primo obiettivo, si fa presente che il comune di Napoli, come si illustra dettagliatamente nel seguito della presente nota, ha in corso di realizzazione un ambizioso piano dei trasporti, imperniato sulla formazione di una robusta rete metropolitana, e interconnesso alla nuova disciplina urbanistica della città (fig.1-2). La regione Campania, al tempo stesso ha messo a punto un servizio di trasporti marittimi per collegare il centro di Napoli con, e tra di loro, le località costiere dell'area napoletana. Questo servizio si serve al momento delle sole infrastrutture preesistenti il che ne limita notevolmente le potenzialità, in quanto gli effetti positivi che la riforma dei due sistemi di trasporto può determinare sul miglioramento delle condizioni di mobilità a Napoli e in tutta l'area metropolitana, dipendono in misura rilevante dall'efficienza e dalla qualità delle attrezzature di interconnessione tra di essi.

Quanto al secondo obiettivo, si ricorda che le aree intorno ai nodi della mobilità - nelle quali ricadono consistenti insediamenti residenziali - sono frequentemente caratterizzate da un diffuso degrado del tessuto urbano sia in termini urbanistico - edilizi, sia in termini economico - sociali. Ciò accade sovente nelle aree periferiche, ma talvolta anche nelle aree centrali dove in alcuni casi è possibile riscontrare condizioni di degrado e persino di marginalità. Il programma - in linea con gli indirizzi della pianificazione comunale - intende utilizzare il miglioramento delle condizioni di accessibilità per determinare effetti di riqualificazione urbanistica degli spazi pubblici e degli insediamenti residenziali, produttivi e di servizio.

In particolare, nell'ambito di questo programma si prevede di svolgere le seguenti azioni:

- individuare nello specifico le aree di intervento e, al loro interno, i punti di criticità e le possibili azioni di risanamento urbano da mettere in atto;
- predisporre progetti urbanistici e infrastrutturali adeguati per avviare le procedure di finanziamento e attuazione dei relativi interventi;
- organizzare le modalità operative per la realizzazione degli interventi, anche con la partecipazione di capitali privati, verso i quali si ipotizza di individuare adeguate azioni di stimolo.

2. Rapporti con gli strumenti di pianificazione e di programmazione approvati.

Il programma di cui si tratta si inserisce, come si è detto, nel quadro unitario della pianificazione che si sta sviluppando a Napoli sino dall'approvazione del documento di indirizzi per la pianificazione urbanistica del 1994, e che annovera tra gli altri i seguenti principali atti:

- *variante generale al Prg di Napoli* già adottata dal consiglio comunale con delibera n. 35/2001 ed approvata con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.323 dell'11 giugno 2004, pubblicato sul Burc Regione Campania n. 29 del 14 giugno 2004
- *piano comunale dei trasporti*, approvato dal consiglio comunale con delibere nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997;
- *piano della rete stradale primaria*, approvato dal consiglio comunale con delibera n. 244 del 18 luglio 2002;
- *programma urbano dei parcheggi*, approvato dalla giunta regionale con delibera n. 7495 del 16 novembre 1999;
- *accordo di programma per l'area orientale* approvato con decreto del presidente della giunta regionale della Campania n. 325 del 1 marzo 2001;
- *protocollo d'intesa tra il comune di Napoli e l'autorità portuale di Napoli*, del 15 dicembre 2001, anche ai fini della pianificazione congiunta della linea di costa cittadina;
- *piano delle 100 stazioni* proposto dalla Giunta comunale al Consiglio per l'approvazione con deliberazione n. 2439 del 3 luglio 2003;
- *progetto integrato regionale per il miglioramento e potenziamento del sistema della portualità turistica*, approvato con delibere di Giunta regionale n. 3479 del 14 giugno 2000, n. 2347 dell'8 agosto 2000 e n. 5549 del 15 novembre 2000.

La pianificazione urbanistica e quella dei trasporti hanno avuto a Napoli, nell'ultimo decennio, un'impostazione unitaria. La riforma dei trasporti pubblici si persegue pertanto anche con misure specificamente urbanistiche e, per converso, la programmazione e realizzazione delle infrastrutture del trasporto pubblico e, in particolare, delle fermate delle linee su ferro è anche uno straordinario strumento di riqualificazione di aree urbane degradate e marginali. Tipico è a questo proposito il vasto intervento di riqualificazione urbana già realizzato intorno alla fermata Salvator Rosa della linea 1 della metropolitana.

Intento della pianificazione napoletana nel suo insieme è di ridurre il traffico privato per alleggerire le parti più dense e congestionate della città dalla circolazione automobilistica e dalla sosta e di trasferirlo sui sistemi di trasporto su ferro. Essa si propone inoltre il decentramento di funzioni pregiate ed il potenziamento della rete su ferro come strumento di organizzazione del territorio intorno alle stazioni, ai nodi dell'interconnessione e alle aree urbane da essi intercettati.

La formazione di una rete di trasporti su ferro si persegue con l'ammodernamento, l'integrazione e l'interconnessione delle reti esistenti. Ciò consente di prevedere che al 2011 (fig 1-2) la rete metropolitana di Napoli sarà costituita da 10 linee con esercizio metropolitano urbano con 114 stazioni di cui 45 formano nodi d'intercambio ferroviario e modale e sarà ulteriormente integrata da 4 linee di tram e da 6 funicolari. Aspetto determinante della riforma è l'aumento del numero di stazioni e la progettazione delle stesse con l'obiettivo di attrarre il maggior numero possibile di utenti. Tale obiettivo si persegue con la massima integrazione della stazione nel contesto urbano circostante e puntando sulla qualità delle realizzazioni per fare sì che le stazioni siano luoghi attraenti. La formazione delle stazioni e la riqualificazione del loro contesto urbano rappresentano il territorio di massima integrazione tra pianificazione urbanistica e pianificazione dei trasporti.

La rete metropolitana di Napoli si sviluppa anche fuori della cinta daziaria perché ovviamente il decongestionamento del centro storico dipende in gran parte dal successo delle misure urbanistiche e trasportistiche lungo il confine comunale. La linea di costa è da questo punto di vista un luogo privilegiato di questa politica perché lungo la linea di costa sono dislocati i punti di interscambio tra la metropolitana e i trasporti marittimi che collegano Napoli con un numero rilevante di comuni dell'area metropolitana. I trasporti marittimi per scopi diversi dal turismo e dallo svago sono attualmente, come si è detto, in fase di sviluppo. L'amministrazione regionale è intenzionata a investire in questo settore, il cui successo commerciale dipende in gran parte dall'efficacia e dall'attrattività dei punti di interscambio in città con la rete metropolitana anch'essa in via di rapido sviluppo.

La proposta di *programma innovativo in ambito urbano* sintetizzata in questa nota si propone di rispondere a questa esigenza: costituire dei nodi di intercambio, efficienti e attraenti, tra trasporti pubblici e trasporti marittimi, provvedendo in tal modo a migliorare la condizione urbana, a cominciare dalla condizione dell'abitare nelle aree in cui tali nodi sono collocati.

Inoltre questo programma costituirà strumento di studio e di indirizzo per la redazione del piano urbanistico esecutivo della linea di costa previsto dall'art. 44 della variante generale al Prg e in corso di redazione in attuazione del protocollo d'intesa tra il comune di Napoli e l'autorità portuale di Napoli.

3. Aree interessate

Le aree interessate dalla proposta di programma sono quelle situate lungo la fascia costiera cittadina in cui ricadono o possono configurarsi punti di interconnessione tra le linee del trasporto pubblico su ferro - esistenti ed in corso di realizzazione - e i trasporti marittimi. Con riferimento a quest'area nel suo insieme, il programma si propone di svolgere un'indagine relativamente ai flussi di traffico che in essa si sviluppano e alle funzioni in essa insediate e alle loro caratteristiche di attrattività (nel senso di utenti richiamati).

In particolare il programma si propone di riservare uno specifico approfondimento a due aree che per ragioni diverse rappresentano due punti in cui i problemi dell'interconnessione terra-mare possono considerarsi una priorità nell'agenda delle istituzioni interessate. Le aree in questione sono:

1. l'area di S. Giovanni a Peduccio (fig.3), posta tra il confine orientale del porto commerciale e il limite orientale del comune di Napoli. In quest'area l'amministrazione comunale ha promosso la realizzazione di un nuovo porto turistico e di attrezzature per la cultura e il tempo libero a esso connesse.

2. l'area di Mergellina di interconnessione tra la stazione FS di Mergellina e l'omonimo approdo turistico.

L'area di *S. Giovanni a Peduccio* (fig. 5) è una zona fortemente degradata che si estende lungo la fascia litoranea sud orientale della città, che va dal ponte dei Granili a Pietrarsa e comprende tra l'altro: l'insediamento dismesso della ex Cirio; l'insediamento dismesso dell'ex opificio Corradini (fig. 4); gli impianti per la mobilità costituiti dalla linea costiera Fs, dagli spazi annessi e dal deposito dell'azienda comunale di mobilità (Anm); la centrale termoelettrica dell'Enel di Vigliena; il depuratore di Napoli S. Giovanni; il complesso ferroviario di Pietrarsa; gli insediamenti residenziali di formazione storica attestati su corso S. Giovanni; gli insediamenti per la produzione di beni e servizi formatasi accanto agli insediamento Cirio Corradini; gli agglomerati formatisi recentemente alle spalle della cortina di corso S. Giovanni a T.; la spiaggia di S. Giovanni a T.

Quest'area è attraversata dalla linea nazionale FS che collega Napoli con il sud e la Sicilia. La ferrovia separa gli insediamenti dalla costa e rappresenta un fattore di degrado, in modo particolare per l'edilizia storica, densamente abitata, dislocata lungo la linea. Essa costituisce però, al tempo stesso un'infrastruttura di fondamentale importanza. Con il completamento dell'alta velocità è previsto infatti che questa linea si liberi dal traffico nazionale e assuma le caratteristiche di metropolitana regionale, fino alla stazione di Torre Annunziata centrale. Essa può diventare pertanto, con le opportune modifiche che devono riguardare anzitutto l'intensificazione e la riqualificazione delle stazioni, la principale infrastruttura per l'accesso alle nuove funzioni previste lungo la linea di costa.

La variante al Prg di Napoli individua quest'area come un ambito soggetto a piano urbanistico esecutivo, e gli attribuisce un valore strategico per la riqualificazione ambientale e produttiva dell'area industriale orientale, che è la principale area industriale della città. Anche per questa ragione l'area in argomento è oggetto di iniziative tendenti a anticipare l'operatività del piano, in particolare:

- è stato siglato un accordo di programma tra comune di Napoli, regione Campania, ministero dei trasporti, università degli studi di Napoli, approvato con decreto del presidente della giunta regionale della Campania n. 325 del 1 marzo 2001, che prevede la realizzazione, da parte dell'autorità portuale, di una nuova darsena al confine orientale del porto; la realizzazione di un approdo turistico (fig.6) e delle relative attrezzature sociali e commerciali; la realizzazione di un nuovo insediamento Universitario mediante la riconversione delle industrie dismesse Cirio e Corradini.

- è stato aggiudicato, con determinazione dirigenziale n.3 del 28/05/2004, alla SCARL Porto Fiorito la concessione per la progettazione, costruzione, gestione di un porto turistico con le relative infrastrutture (project financing). Il progetto approvato prevede la realizzazione di un approdo per le imbarcazioni della metropolitana del mare, posto in connessione del punto in cui dovrebbe sorgere la stazione di S. Giovanni della linea metropolitana 2 di Napoli.

Queste prime ma rilevanti iniziative sono determinate anche dalla presenza da soggetti terzi (l'università, i consorzi proponenti il project financing) disponibili a investire per realizzare le previsioni dei piani comunali. Ciò rende più urgente la realizzazione delle altre previsioni urbanistiche comunali, in mancanza delle quali le opere in corso non svilupperebbero in pieno il

loro potenziale di riqualificazione. Ciò vale in particolare per la nuova stazione della linea metropolitana e per le infrastrutture annesse, che comprendono il capolinea di una nuova linea tranviaria e un parcheggio.

Si segnala a questo proposito che l'approdo turistico e le attrezzature commerciali e ricettive connesse sono poste a valle della linea ferroviaria il che potrebbe comportare difficoltà di accesso, che sarebbero solo in parte risolte dalle infrastrutture comprese nella concessione di cui si parla, per evidenti limiti della stessa. Le previsioni urbanistiche del comune affidano la soluzione del problema alla realizzazione della nuova stazione della metropolitana che dovrebbe essere concepita come una *fabbrica* complessa e plurifunzionale, capace di svolgere la funzione di ponte tra la costa e gli insediamenti posti a monte della linea ferroviaria. La progettazione e la realizzazione di questo complesso riveste una particolare importanza anche per il valore sperimentale che esso potrebbe assumere nei riguardi di un programma, fortemente auspicato, tendente a utilizzare le stazioni della nuova linea metropolitana, anche fuori del territorio comunale, come attrezzature per ricongiungere gli abitati alla costa, rompendo quella separazione che fu proprio la ferrovia a determinare, oltre un secolo addietro.

L'area di *Mergellina* (fig. 7), una delle zone più centrali di Napoli, è caratterizzata da una elevata concentrazione di funzioni attrattive: il porto con i natanti da diporto e gli aliscafi per le isole del golfo; le numerose attrezzature per il tempo libero, bar e ristoranti e lo stesso lungomare in sé, che attirano una numerosissima popolazione dall'intera area metropolitana; una delle più rinomate cliniche cittadine; uno dei più prestigiosi circoli nautici della città, eccetera.

I problemi di quest'area possono sintetizzarsi in due punti:

- un'elevata congestione dovuta al fatto che il gran numero di utenti richiamati da queste funzioni non dispone di un'adeguata offerta di trasporto pubblico e, comunque, sono scarsamente intercettati dalla principale infrastruttura di trasporto pubblico presente in zona, ossia la stazione di Mergellina della linea metropolitana 2, coincidente con il passante Fs. Questa di Mergellina è anche, com'è noto, stazione del traffico nazionale FS, utilizzata da molti viaggiatori provenienti dall'esterno della città e diretti alle isole del golfo. Ne deriva che il miglioramento dell'interconnessione tra il porto e la stazione di Mergellina sarebbe senza dubbio un fattore decisivo per la riqualificazione dell'intera area.

Il programma si propone pertanto, per quest'area di analizzare sistematicamente i flussi di traffico automobilistico, il sistema dei parcheggi, a cominciare dai taxi, per valutare modalità ed estensione dell'eventuale pedonalizzazione dell'area, quale prerequisite a un più ampio, organico programma di riqualificazione della stessa. Il programma intende inoltre occuparsi della progettazione della risistemazione delle aree della stazione e della sua connessione, eventualmente automatizzata, con l'approdo turistico.

4. Risultati attesi

Il primo risultato che il programma si propone di conseguire é la conoscenza sistematica delle problematiche connesse alla mobilità lungo la fascia costiera cittadina, sia per quanto riguarda l'attrattivit  delle funzioni ivi insediate, al fine della localizzazione dei possibili nodi di interconnessione tra trasporto terrestre e marittimo e della definizione delle caratteristiche funzionali e qualitative delle relative infrastrutture. Tale elaborazione costituir  tra l'altro un elemento fondamentale del redigendo piano urbanistico esecutivo della linea di costa.

Altro risultato che il programma intende conseguire e la progettazione degli interventi nelle due aree individuate come prioritarie. Per progettazione si intende in primo luogo quella urbanistica esecutiva, anche al fine della definizione del migliore rapporto tra le infrastrutture e le aree circostanti per valorizzare al massimo gli effetti di riqualificazione urbana che le opere infrastrutturali possono produrre. Si intende inoltre la progettazione della fattibilit  economica degli interventi e delle modalit  pi  efficaci per la loro concreta attuazione. Il che significa puntare, nei limiti del possibile, a una gestione economica delle iniziative con l'individuazione anche di forme di ritorno economico capaci di attrarre partners che contribuiscano con proprie risorse finanziarie, in aggiunta se non in sostituzione di quelle pubbliche, al finanziamento degli interventi.

In definitiva i risultati attesi dal *programma innovativo in ambito urbano* per la citt  di Napoli possono cos  sinteticamente riassumersi:

- aumentare la platea di utenti del trasporto pubblico a Napoli mediante l'interconnessione di questo con il trasporto marittimo esteso alle zone metropolitane costiere e attualmente in via di forte potenziamento;
- migliorare la qualit  urbana intorno ai nodi che costituiscono aree potenzialmente pregiate ma oggi, per ragioni diverse, molto degradate. Ci  riguarda in particolare gli insediamenti residenziali che ricadono in queste aree;
- mobilitare risorse private, in aggiunta a quelle pubbliche, con evidenti benefici per lo sviluppo locale e per l'occupazione.

5. Articolazione del programma

La presente proposta di programma è costituita da quattro fasi operative.

La prima la costituzione di un ufficio di scopo che dovrà occuparsi della ideazione, promozione, gestione dell'intero programma.

La seconda fase comprende lo studio della mobilità lungo l'intera linea di costa, analizzando i flussi esistenti relativamente alla mobilità su ferro, su gomma e via mare. Tale studio dovrà essere esteso alla valutazione di scenari alternativi per la mobilità inserendo nello scenario attuale i possibili interventi di connessione tra le varie modalità di trasporto pubblico.

La terza fase riguarderà la progettazione preliminare relativamente alle aree di intervento prioritario come sopra definite. Questa fase riguarderà sia una progettazione a scala urbana, tale da definire l'intervento complessivo di riqualificazione del territorio mediante l'individuazione dei punti di degrado e di quelli qualificanti il tessuto urbano ed una progettazione integrata delle funzioni esistenti, a cominciare dalla residenza, con le nuove funzioni della mobilità con quelle del tempo libero e del terziario, sfruttando quelle aree prima definite come marginali come occasione di sviluppo socio economico del territorio interessato.

La quarta fase riguarderà lo studio delle modalità realizzative degli interventi preventivati nelle fasi di studio precedenti. Gli interventi infatti, costituendo motore di sviluppo per il territorio, potrebbero e dovrebbero costituire attrattiva di investimento per il capitale privato (tale è stata la previsione della realizzazione nell'area di S. Giovanni di un porto turistico per 850 barche con le modalità del project financing interamente finanziato con capitale privato) od anche mediante la costituzione di società di trasformazione urbana in cui parte attiva sia l'imprenditoria privata. Una particolare attenzione sarà riservata all'individuazione degli interventi di stimolo e sostegno finanziario per il recupero dell'edilizia residenziale degradata.

6. Soggetti coinvolti

I soggetti da coinvolgere dalla presente proposta sono essenzialmente:

- il Comune di Napoli che rivestirebbe il ruolo di coordinatore dell'intero programma, costituendo il punto di riferimento per gli altri soggetti interessati, anche mediante il coinvolgimento delle società partecipate nel settore dei trasporti e della mobilità in genere;
- le società delle *Ferrovie dello stato* Rfi e Trenitalia;
- l'Autorità portuale di Napoli;
- Soggetti privati, proprietari degli immobili interessati, soggetti finanziatori o soggetti utilizzatori da selezionare mediante idonee procedure di evidenza pubblica.

7. Costo del programma

Le fasi di cui al paragrafo 5 si articoleranno come di seguito riportato.

Prima fase:

- Costituzione dell'ufficio di scopo

Risorse necessarie

Per l'esecuzione della suddetta attività si rendono necessari €1.000.000,00 comprensivi di iva

Seconda fase

- analisi della situazione attuale dell'offerta e della domanda di trasporto dell'area
- supporto trasportistico alla valutazione degli interventi sulle aree;

Risorse necessarie

Per l'esecuzione delle attività descritte, si rendono necessari € 180.000,00

(centonovantamila/00) comprensivi di IVA e delle spese tecniche necessarie, così ripartiti:

- € 90.000,00 (novantamila/00) comprensivi di IVA e delle spese tecniche necessarie per le attività della prima fase;
- € 90.000,00 (centomila/00) comprensive di IVA e delle spese tecniche necessarie per le attività della seconda fase.

Terza fase:

La progettazione preliminare delle due aree di intervento si svolgerà secondo le seguenti modalità:

- Piano Urbanistico esecutivo delle due aree;
- Progetto preliminare delle opere pubbliche da esplicitarsi eventualmente mediante concorso di progettazione;

Risorse necessarie:

- € 390.000,00 comprensive di IVA e delle spese necessarie per le attività di analisi della situazione attuale;
- € 200.890,47 comprensivi di IVA e delle spese tecniche necessarie per le attività di progettazione preliminare;
- € 751.400,00 comprensivi di IVA e delle spese tecniche necessarie per le attività di progettazione definitiva.

Quarta fase:

- Piano economico finanziario;
- Definizione delle modalità di gestione;

Risorse necessarie:

- €145.000,00 comprensivi di IVA e delle spese tecniche necessarie per le attività di stesura del piano economico e finanziario
- €45.000,00, comprensivi di IVA e delle spese tecniche necessarie per la definizione delle modalità di gestione degli interventi (Stu, Project financing).

Inoltre occorrerà prevedere una cifra pari ad € 210.000,00 per la promozione e la comunicazione del programma del presente protocollo d'Intesa anche al fine di attirare investitori privati.

Il coordinatore del Dipartimento Urbanistica

(Roberto Gianni)