



Comune di Napoli  
assessorato all'urbanistica  
dipartimento urbanistica

Project Financing per la realizzazione di opere di urbanizzazione nel comprensorio suborientale del centro direzionale. Valutazione ai fini della dichiarazione di pubblica utilità della proposta presentata dalla società Agorà6 Scarl.

Napoli, 4 giugno 2004

## **Gruppo di lavoro**

Roberto Gianni, responsabile unico del procedimento;

Rosaria Contino;

Maria Grazia Cesaria;

Armando Tagliatela, in forza presso il progetto recupero Real Albergo dei Poveri;

Vincenzo Coppola;

Patrizio Civetta, in forza presso il servizio infrastrutture studi e progettazione.

**Segreteria del gruppo di lavoro, Maria Musetta**

## **Gruppo di lavoro per le verifiche ipocatastali e accertamenti in merito alla proprietà dei suoli**

Bruno Taranto, responsabile del gruppo;

Giuseppe Spinosa, in forza al servizio antiabusivismo edilizio;

Raffaele Avino, in forza al servizio antiabusivismo edilizio;

Giovanni Bongiovanni, in forza al servizio tecnico patrimonio immobiliare;

Giuseppe Irace, in forza al servizio patrimonio immobiliare e demanio comunale.

## **Consulenze esterne**

Alberto Lacava per gli aspetti tecnico urbanistici;

Roberto Mostacci, amministratore delegato del Cresme Ricerche S.p.a. per gli aspetti economico e finanziari.

## **Organismi istituzionali di consulenza e assistenza**

Unità tecnica di progetto, presso il ministero del tesoro, dal giugno 2000;

Unità di finanza di progetto, presso la regione Campania, dal novembre 2002.

## Indice

|    |  |      |    |
|----|--|------|----|
| 1. | Procedura attivata e condizioni formali preliminari              | pag. | 4  |
| 2. | L'evoluzione urbanistica dell'area interessata                   | “    | 9  |
| 3. | Sintesi della proposta presentata                                | “    | 13 |
|    | 3.1. Le opere pubbliche oggetto della proposta                   | “    | 14 |
|    | 3.2. Il progetto urbano  | “    | 15 |
|    | 3.3. Le condizioni di accessibilità e le relative infrastrutture | “    | 19 |
|    | 3.4. Il costo dell'operazione                                    | “    | 23 |
| 4. | Valutazioni della proposta                                       | “    | 26 |
|    | 4.1. Lo stato di fatto delle aree oggetto d'intervento           | “    | 26 |
|    | 4.2. La verifica di conformità urbanistica                       | “    | 29 |
|    | 4.3. Le condizioni di accessibilità e le relative infrastrutture | “    | 42 |
|    | 4.4. Indicazioni per la riqualificazione delle aree al contorno  | “    | 43 |
|    | 4.5. Valutazione del progetto dal punto di vista ambientale      | “    | 51 |
|    | 4.6. Il piano economico e finanziario                            | “    | 53 |
|    | 4.7. La convenzione  | “    | 62 |

### *1. Procedura attivata e condizioni formali preliminari.*

Il comune di Napoli, con la delibera di consiglio comunale n.434 del 24 novembre 1999, ha individuato alcune aree di particolare interesse per l'amministrazione, su cui richiamare l'attenzione degli operatori privati e quindi ricevere da questi proposte di interventi da realizzarsi con le modalità del *project financing*. Tale delibera aveva esplicitamente carattere programmatico e anticipatorio del programma triennale dei lavori pubblici all'epoca non ancora approvato.

Tra gli interventi individuati dalla delibera suddetta rientra la realizzazione del comprensorio orientale del centro direzionale di Napoli.

Con la stessa delibera il consiglio ha demandato al servizio pianificazione urbanistica *“le procedure scaturenti dal presente atto, ivi compresa la pubblicazione di apposito avviso teso a sollecitare la presentazione di proposte progettuali da parte dei soggetti privati di cui ai punti precedenti, e lo svolgimento delle necessarie istruttorie per la selezione delle proposte da sottoporre al consiglio”*.

Il servizio urbanistica, poi dipartimento urbanistica, ha provveduto a far pubblicare l'avviso pubblico il 5 febbraio 2000 per la ricezione di proposte entro i sessanta giorni. Successivamente a tale data il consiglio comunale ha disposto, con delibera n.84 del 25 maggio 2000, una proroga al 30 luglio 2000, per la presentazione di proposte di intervento.

In data 21 giugno 2000 il servizio pianificazione urbanistica ha inoltrato richiesta di supporto all'Unità Tecnica Finanza di Progetto Utpf (all.1), appositamente costituita presso il ministero del Tesoro per coadiuvare le amministrazioni locali nell'analisi delle proposte di interventi da realizzarsi con le modalità del *project financing*, alla cui disponibilità è seguito l'invio, da parte della Amministrazione, della documentazione relativa alla proposta ricevuta, come successivamente specificato. Tale unità ha rappresentato, nella fase iniziale dell'istruttoria, un utile punto di riferimento per interpretazioni della normativa e per potere meglio interpretare le problematiche tecnico-economiche che ponevano tali proposte.

Il 31 luglio 2000 è stata presentata presso il protocollo generale del comune di Napoli, da parte della società Agorà6 Scarl, la *“Proposta per il completamento del comparto orientale”*, trasmessa al servizio urbanistica il 3 agosto 2000 con prot. n. 2020.

La già citata Utpf, in data 13 novembre 2000, ha fornito una valutazione preliminare su tale proposta (all.2) in cui, tra l'altro, ha evidenziato l'impossibilità, per l'amministrazione di cedere come contributo pubblico, a fronte di realizzazioni di attrezzature pubbliche o di uso pubblico, aree di proprietà comunale e la necessità di provvedere comunque a una formale verifica dei requisiti previsti dalla legge per la qualifica del promotore.

La verifica dei requisiti previsti per il proponente si è conclusa con esito positivo, come da verbale del 14 dicembre 2000 redatto di intesa con l'allora competente servizio comunale gare e contratti (all. 3).

A seguito dell'istruttoria svolta, integrata dal parere reso dall' Utpf il 27 aprile 2001 (all. 4) con nota prot. n. 1190 del 27 aprile 2001, il servizio pianificazione urbanistica ha richiesto, ai fini dell'eventuale dichiarazione di pubblico interesse da parte della amministrazione comunale, alla società Agorà6 Scarl, l'integrazione o la parziale modifica degli elaborati presentati.

Il 1 agosto 2001, in risposta alla predetta nota la società Agorà6 Scarl ha consegnato al protocollo generale del comune di Napoli, con prot. n.096101, integrazioni alla proposta, documentazione ricevuta dall'ufficio urbanistica in data 2 agosto 2001 con prot. n. 2046. La nuova formulazione della proposta non risolveva comunque il rilievo giuridico formulato dalla Utpf circa la cessione di aree in luogo del contributo pubblico. In data 5 aprile 2002 prot.n.1021 l'amministrazione ha richiesto parere all'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici in merito alla possibilità di cedere aree di proprietà dell'amministrazione come contributo pubblico per garantire l'equilibrio del piano economico finanziario della proposta, peraltro prevista nella citata delibera di consiglio comunale n. 434 del 24 novembre 1999.

In data 30 aprile 2002, in risposta alla richiesta di parere formulata dall'amministrazione, l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici ha comunicato che l'impedimento giuridico all'attuazione della proposta, come segnalato dall'Unità tecnica finanza di progetto, sarebbe stato risolto con l'approvazione del collegato alle infrastrutture allora in discussione in parlamento (all.6).

Il 3 agosto 2002 è stato pubblicato, sulla *Gazzetta Ufficiale* n.181 della legge n.166, il collegato alla finanziaria per le infrastrutture che, modificando la legge 109/94,

disciplina la cessione delle aree in cambio della realizzazione di attrezzature pubbliche o di uso pubblico con le modalità del project financing.

Con nota n.3545 del 31 ottobre 2002, al fine di accertare la congruità del valore attribuito dal proponente a tali aree, questa amministrazione ha richiesto il relativo parere alla competente agenzia del territorio.

In data 22 novembre 2002 l'amministrazione comunale, con nota del vice sindaco, protocollo n.291, ha chiesto al presidente della giunta regionale della Campania di avvalersi della collaborazione dell'Unità di finanza di progetto regionale (Ufpr), istituita con delibera di giunta regionale n.1460/2001 con compiti d'assistenza agli enti locali, per la conclusione dell'iter istruttorio delle proposte di finanza di progetto presentate all'amministrazione comunale. Il dipartimento urbanistica ha provveduto a trasmettere tempestivamente alla Ufpr copia di tutta la documentazione ricevuta dal proponente e ha frequentemente, nel corso della propria istruttoria, consultato il predetto organismo su specifiche questioni.

In data 12 marzo 2003 in attesa del suddetto parere, il servizio pianificazione urbanistica ha convocato una conferenza dei servizi per raccogliere i pareri dei servizi comunali, per le materie di specifica competenza, relativamente a:

- eventuali osservazioni circa i progetti preliminari presentati;
- rispondenza del capitolato prestazionale delle opere previste agli standard praticati per le opere comunali;
- congruità dei prezzi e tariffe riportate nel piano economico finanziario;
- validità della proposta circa la modalità di gestione delle opere realizzate, anche in riferimento alle esperienze in atto per analoghe opere di proprietà comunale.

Gli uffici intervenuti non hanno sollevato osservazioni di merito di particolare rilievo e comunque tali da interrompere lo svolgimento della procedura di valutazione della proposta. I rilievi formulati, che lo scrivente ufficio condivide, sono comunque compresi nella presente valutazione quali prescrizioni formulate al proponente con l'approvazione della proposta.

Per la formulazione del proprio parere l'Agenzia del territorio ha chiesto di svolgere incontri con gli uffici dell'amministrazione. Anche a seguito di tali incontri e dei chiarimenti ricevuti, l'agenzia del territorio ha rilasciato il parere prot n.988 del 16

aprile 2003 (all. 9) nel quale ha attribuito alle aree in oggetto un valore diverso da quello proposto dal proponente. Il proponente è stato di conseguenza tempestivamente messo al corrente di tale parere e invitato a ripresentare il proprio piano economico e finanziario adeguandolo alla valutazione dell'agenzia.

Il proponente, pur dichiarando di non ritenere adeguata la stima dell'agenzia - come dimostrerebbe una contro stima commissionata al Prof. Vincenzo Irolli, e consegnata all'amministrazione - ha infine ritenuto possibile conformare la propria proposta alle determinazioni dell'agenzia. Con nota n.1432/dip del 14 maggio 2004 è stato presentato il nuovo piano economico e finanziario, che prospetta anche un adeguamento del costo di realizzazione delle opere pubbliche che tiene conto della nuova valutazione dei prezzi operata con la nuova tariffa regionale per le opere pubbliche approvata con delibera di giunta regionale n.3737 del 2 agosto 2002 e della nuova normativa antisismica, di cui all'ordinanza ministeriale n.3264 del 20 marzo 2003.

Con nota n. 1093 del 6 aprile 2004 il dipartimento urbanistica ha richiesto ai servizi già invitati alla conferenza dei servizi del 12 marzo 2003, sui progetti preliminari presentati, di esprimersi sui costi delle opere come aggiornate con la predetta tariffa. Le risposte ricevute sono state tenute in considerazione dalla formulazione della presente relazione. Hanno provveduto a rispondere in merito il servizio progettazione, realizzazione e manutenzione impianti sportivi, con nota prot. n.1337 del 5 maggio 2004 (sulla cui risposta si riferisce specificamente al successivo paragrafo relativo alla valutazione delle condizioni economiche) e il servizio gestione parchi e giardini con nota prot. n.1459 dip del 18 maggio 2004.

Le indicazioni progettuali fornite in conferenza dei servizi sono oggetto di prescrizioni ai fini della stesura delle successive fasi progettuali, come si legge nel seguito della presente relazione.

In data 7 maggio 2004 è stata quindi presentata dalla società Agorà6 Scarl la propria proposta prot. n. 1367 nella forma di cui tratta la presente valutazione.

La proposta presentata, come illustrato precedentemente ha subito, a seguito di richieste dell'amministrazione, numerose integrazioni e modifiche fino alla consegna avvenuta, come si è detto, il 7 maggio 2004, ai quali elaborati si attiene la presente valutazione.

In data 3 giugno 2004 l'Ufpr ha fatto pervenire il proprio parere.

La proposta è composta dai seguenti elaborati:

A – Planivolumetrico – Tavole di progetto:

- Tav. A1. Relazione di inquadramento territoriale e ambientale;  
Norme tecniche di attuazione;
- Tav. A2. Planimetria di inquadramento territoriale;
- Tav. A3 Planimetria di inquadramento ambientale;
- Tav. A4 Planimetria catastale;
- Tav. A5 Planivolumetrico prescrittivo;
- Tav. A6 Planivolumetrico descrittivo;
- Tav. A6 bis Planovolumetrico descrittivo dell'area interessata dalla proposta sc.  
1:1000;
- Tav. A6 ter Profili;
- Tav. A7 Verifica degli standard;
- Tav. A7 bis Verifica degli standard;
- Tav. A8 Viste prospettiche;
- Tav. A9 Piano particellare con sovrapposizione delle aree oggetto della  
proposta;
- Tav. A10 Planimetria con individuazione delle aree oggetto della proposta;

B – Relazione Geologica e geotecnica:

- Tav. S. Indagini geologiche e relazione geologica-tecnica;

C – Capitolato prestazionale;

D – Progetto preliminare delle opere pubbliche a realizzarsi:

- Tav. D1 Relazione tecnico illustrativa;
- Tav. D2 Stato dei luoghi;
- Tav. D3 Aree a verde attrezzato – planimetrie con profili;
- Tav. D4 – 1 Parco:
  - Attrezzature di servizio – Viale della Costituzione;
  - Attrezzature di servizio – Via D. Ausilio;
- Tav. D5 Viabilità e parcheggi – planimetria;
- Tav. D6 Viabilità e parcheggi – profili longitudinali;
- Tav. D7 Viabilità e parcheggi – sezioni trasversali ed elementi di dettaglio;

- Tav. D8 Edilizia in locazione – planimetrie sezioni e tipologie;
- Tav. D9 Impianto sportivo – piante e sezioni;
- Tav. D10 Planimetria fognature e sottoservizi;
- Tav. D11 Cinema multisala – piante sezioni e prospetti;
- Tav. D12 Scuola – piante sezioni e prospetti;
- E – computo metrico delle opere pubbliche a realizzarsi – Calcolo sommario della spesa;
- F – Tavola di individuazione delle aree costituenti il contributo pubblico;
- H – Piano economico e finanziario;
- I – Piano economico e finanziario asseverato (prot. N. 1432/dip 14 maggio 2004);
- J – Bozza di convenzione relativa alla concessione di costruzione e gestione;
- M - Spese sostenute per l’elaborazione della proposta;
- N – Individuazione delle fasi di esecuzione (proposta luglio 2001);
- O – Piano di gestione delle opere pubbliche oggetto di concessione;
- P – Credenziali delle imprese promotrici (promotrici luglio 2000);
- Q – Fidejussione a garanzia della proposta;
- R – Criteri per la valutazione delle offerte;
- S – Documentazione relativa a consiglieri Agorà6 (proposta luglio 2000);
- T - Area di influenza dei parcheggi.

## *2. L’evoluzione urbanistica dell’area interessata.*

Ripercorrere per sommi capi l’evoluzione urbanistica dell’area può aiutare a comprendere meglio gli obiettivi che l’amministrazione si prefigge con la presente iniziativa.

La realizzazione del centro direzionale di Napoli fu disposta con una specifica variante al Prg di Napoli, approvata con dpr 1312/1971 e successivamente recepita dal Prg approvato con Dm 1829/1972. Questa disciplina è stata successivamente oggetto di una variante, su progetto di Kenzo Tange, approvata con decreto del presidente della giunta provinciale (Dpgp) n.4 del 12 luglio 1985 (*piano Tange*). L’iniziativa fu configurata come piano di lottizzazione ai sensi della legge urbanistica nazionale.

Il comprensorio del centro direzionale interessa un'area di 110 ha, una volta impegnata da stabilimenti industriali, situata a oriente del centro storico e delimitata a ovest da corso Malta, a nord da via Poggioreale, a est dal fascio dei binari Fs e a sud da via Taddeo da Sessa.

All'inizio delle operazioni, dopo una complessa vicenda di cessioni e acquisizioni di aree, la compagine dei lottizzatori vedeva la presenza di tre principali soggetti, la società Mededil Spa, del gruppo Iri, in posizione preminente, il comune di Napoli e un gruppo di cosiddetti terzi lottizzatori, con la seguente ripartizione dei volumi:

**Tab. 1. Centro direzionale cubature consentite**

|                    | Residenze<br>mc  | Terziario<br>mc  | Vol. complessivo<br>mc |
|--------------------|------------------|------------------|------------------------|
| Mededil            | 448.000          | 1.600.409        | 2.048.409              |
| Comune di Napoli   | 360.934          | 842.178          | 1.203.112              |
| Terzi Lottizzatori | 202.471          | 472.421          | 674.902                |
| <b>Totale</b>      | <b>1.011.405</b> | <b>2.915.008</b> | <b>3.926.423</b>       |

Allo stato risulta praticamente completato il sub-comprensorio occidentale, comprendente anche il palazzo di giustizia e parte delle opere di urbanizzazione previste, mentre nel sub-comprensorio orientale sono state realizzate solo parte delle opere di urbanizzazione, con particolare riguardo alle opere stradali, e la nuova caserma dei vigili del fuoco e a un centro sportivo mai completato e attualmente in stato di abbandono. Le opere di edilizia residenziale e terziaria realizzate fanno capo quasi del tutto al lottizzatore Mededil, che ha esaurito tutta la volumetria a sua disposizione, e per una piccola parte ai terzi lottizzatori. Il comune di Napoli non ha utilizzato, nemmeno in piccola parte, le volumetrie a sua disposizione pur avendo investito – fino agli inizi degli anni '90 - ingenti finanziamenti per la realizzazione di opere di urbanizzazione, per le quali aveva assunto impegni in qualità di lottizzatore.

Le difficoltà che hanno impedito e impediscono tuttora la completa attuazione del centro direzionale risalgono ad alcuni errori dell'impostazione originaria sui quali si sofferma ampiamente la relazione della variante per il centro storico, zona orientale, zona nordoccidentale al Piano regolatore generale di Napoli adottata con delibera n.35 del 19 febbraio 2001 (*variante*) e attualmente in corso di approvazione. L'attuale

incompletezza rappresenta in ogni caso un elemento di crisi per lo sviluppo della città: tanto più perché influisce negativamente sulle prospettive di riconversione di un'area strategica, come l'area orientale, della quale il centro direzionale rappresenta l'avamposto verso il centro storico. La *variante* definisce, non a caso, gli interventi di completamento del centro direzionale come strategici per la riqualificazione urbanistica e produttiva dell'intera area orientale. Le difficoltà che impediscono la ripresa dell'iniziativa per il completamento del centro direzionale e ne pregiudicano il suo armonico sviluppo urbanistico sono molteplici ma possono essere sommariamente riepilogate nei seguenti punti:

- precarie condizioni di accessibilità dal centro della città e dall'area metropolitana a causa degli scarsi collegamenti alla rete delle ferrovie metropolitane;
- sottodimensionamento della dotazione dei servizi;
- difficoltà per il Comune di procurarsi i finanziamenti necessari per realizzare i servizi ancora occorrenti oltre che le opere edilizie che gli competono in qualità di lottizzatore e, in generale, scarsa tradizione e quindi insufficiente organizzazione a svolgere un'azione imprenditoriale quale lottizzatore.

Uno dei suddetti problemi, quello dell'accessibilità, può ritenersi in via di risoluzione per effetto della riforma della mobilità su ferro a scala metropolitana messa in atto dall'amministrazione comunale. Su questo tema si sofferma diffusamente i successivi paragrafi e soprattutto l'allegato parere del competente servizio comunale Infrastrutture, studi e progettazione (*servizio infrastrutture*).

Anche al fine di risolvere gli altri suddetti problemi, il Comune ha messo a punto una strategia compendiata in una delibera di giunta comunale, la delibera n.54/1998, con la quale fu approvato il documento recante *proposta per la realizzazione del comprensorio orientale del centro direzionale di Napoli*, e successivamente ribadita nella *variante*. L'esigenza di ampliare la superficie destinata a servizi, anche per fare fronte al fabbisogno pregresso generato dalla realizzazione del comprensorio occidentale, sarebbe soddisfatta utilizzando a questo fine una parte delle aree edificatorie di proprietà comunale e dando luogo in tale modo a una corrispondente riduzione dei diritti edificatori del Comune. La misura di tale riduzione è stata determinata dalla *variante* con riferimento all'esigenza di conservare aree edificabili, e quindi diritti edificatori, il

cui valore sia almeno pari all'onere che il Comune deve accollarsi per garantire la realizzazione di tutte le opere di urbanizzazione previste nella nuova configurazione, che presenta una quantità superiore rispetto al precedente dimensionamento. La *variante* definisce le nuove quantità edificatorie nella seguente misura:

**Tab. 2 Centro direzionale subcomprensorio orientale. Cubature consentite**

|  | Superficie<br>mq | Nuova edificazione |                    |                           |
|--|------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|
|  |                  | Residenze<br>in mc | Terziario<br>in mc | Vol. complessivo<br>in mc |
| Comune di Napoli                             | 50.058           | 289.851            | 676.318            | 966.169                   |
| Altri proprietari<br>(ex terzi lottizzatori) | 26.326           | 143.812            | 335.549            | 479.361                   |
| <b>Totale</b>                                | <b>85.384</b>    | <b>433.663</b>     | <b>1.011.867</b>   | <b>1.445.530</b>          |

In definitiva il Comune compie con questi provvedimenti due scelte essenziali:

- rinuncia a una parte dei propri diritti edificatori, per fare crescere lo spazio destinato alle attrezzature pubbliche. Opera in tal modo un doppio effetto positivo perchè riduce l'intensità edilizia e ottiene una dotazione di infrastrutture superiore e quindi alla crescita della qualità dell'insediamento;
- decide di investire il valore delle residue aree edificabili per conseguire la completa realizzazione delle opere di urbanizzazione e dare luogo anche in tale modo a quei requisiti di qualità che possono determinare la completa e soddisfacente realizzazione dell'insediamento.

L'occasione per procedere all'attuazione degli interventi, in coerenza con le nuove determinazioni programmatiche, è venuta con la citata delibera n.434/1999 che individua le iniziative da realizzare con le procedure del *project financing* e le relative modalità di attuazione. La suddetta delibera stabiliva, tra l'altro, che, *"in attuazione dell'art. 19 della citata legge n.109, per gli interventi sopra richiamati potranno essere trasferiti ai soggetti attuatori dei programmi, i beni immobili di proprietà comunale, ricadenti nelle stesse aree di intervento sopra identificate, che non assolvono più a funzioni di interesse pubblico, in sostituzione parziale o totale degli oneri finanziari eventualmente a carico dell'amministrazione. In tali casi dovranno essere attentamente specificate le condizioni di cessione e valutata la effettiva convenienza pubblica dell'operazione"*. Si dava luogo, in tal modo, con una iniziativa unitaria, all'attuazione

del presupposto programmatico esposto in precedenza: finanziare la realizzazione delle urbanizzazioni con la cessione di aree che non assolvono a funzione di interesse pubblico, ossia di una parte delle aree edificabili di proprietà comunale.

### *3. Sintesi della proposta presentata.*

L'area su cui l'amministrazione ha richiesto la presentazione di proposte di intervento da realizzarsi con le modalità del project financing coincide sostanzialmente con l'area individuata dalla *variante* nella scheda 63 Ambito 10 - *Centro direzionale* con il numero 2 (Cfr. Tav 1: *Inquadramento territoriale*).

Tale area è delimitata a nord dall'edificato residenziale che il *piano Tange* identifica come zona rosa, a est con il rilevato ferroviario adiacente via Miraglia, a sud con via Taddeo da Sessa e i rioni Ascarelli e Luzzatti, a ovest con l'edificato del centro direzionale che prospetta su via Aulisio, per un'estensione totale di circa 70 ha.

Nell'area sopra descritta insistono insediamenti a carattere residenziale e a carattere produttivo dismessi o in via di dismissione, in particolare :

- il macello comunale, su aree di proprietà comunale, composto da fabbricati in buona parte in disuso ove sono in essere quattro concessioni a operatori del settore;
- il mercato ortofrutticolo, su aree di proprietà comunale, i cui fabbricati sono in pessime condizioni di conservazione, per il quale l'amministrazione comunale ha previsto la delocalizzazione a Volla, presso il nuovo centro agroalimentare in corso di completamento;
- un'area alle spalle del mercato ortofrutticolo, di proprietà comunale, data in concessione all'azienda S.A.C.A.M., ora Idrosint;
- il mercato delle scarpe in via Caramanico, su un'area di proprietà comunale, in parte ricadente nell'isola edificatoria n.11 di recente attrezzata dai competenti servizi comunali e concessa per lo svolgimento della suddetta attività mercatale.

E' bene rilevare, sin da ora, che il proponente non ha presentato una proposta che comprenda la realizzazione di tutte le opere di urbanizzazione previste dalla *variante* in questo comprensorio, perchè ha ritenuto di escludere quelle opere che ricadono in aree gravate da impedimenti, ritenuti di non rapida risoluzione. Sono state inoltre e ovviamente escluse dall'area d'intervento che forma oggetto del presente

provvedimento le opere di edilizia residenziale e terziaria, salvo quelle che ricadono nelle aree che il proponente chiede – come si dirà di seguito – in luogo del contributo pubblico scaturente dal piano economico e finanziario.

3.1. Le *opere pubbliche* oggetto della proposta, che il proponente si impegna a realizzare sono costituite in parte da opere che si prevede di cedere al Comune immediatamente dopo l'ultimazione dei relativi lavori e collaudo (*opere pubbliche da cedere*) e in parte da opere che il proponente intende invece conservare in gestione trentennale (*opere pubbliche da gestire*).

Nelle seguenti tabelle sono riportate le opere di cui si tratta.

**Tab. 3 Opere pubbliche oggetto di concessione trentennale**

| Descrizione opera                           | Dimensione lotto mq | Consistenza   |
|---|---------------------|---|
| Parcheggio a raso                           | 12.954              | (1+4+6+7+8) Tot 32.000 mq x 1200 posti auto   |
| giardino di inverno                         | 1.139               | sala a 2 livelli circa 3.465 mc   |
| Chalet e raccordo piastra CD parco pubblico | 3.440               | sala a 2 livelli 2 ascensori  |
| Parcheggio a raso                           | 4.877               | (1+4+6+7+8) Tot 32.000 mq x 1200 posti auto   |
| residenze per anziani in IS                 | 4.036               | 29.820 mc 156 alloggi in due edifici da 7 e 6 piani   |
| Parcheggio a raso                           | 3.496               | (1+4+6+7+8) Tot 32.000 mq x 1200 posti auto   |
| Parcheggio a raso                           | 4.032               | (1+4+6+7+8) Tot 32.000 mq x 1200 posti auto   |
| Parcheggio a raso                           | 4.788               | (1+4+6+7+8) Tot 32.000 mq x 1200 posti auto   |
| sistemazione a verde                        | 5.423               |   |
| Cinema multisala                            | 3.472               | 2 sale da 112 posti 4 da 129 4 da 205 1 da 396 posti - complessivi 1956 posti 27.000 mc                                     |
| Recupero campi da tennis                    | 11.620              | 3 campi da tennis 3 campi da calcetto 300 posti auto  |
| Piscina                                     | 7.974               | su due livelli 2 piscine coperte 1 scoperta 2 palestre 2 aree fitness 3 spogliatoi servizi accessori volume circa 55.000 mc |

**Tab. 4: Opere pubbliche non oggetto di concessione di gestione**

| Descrizione opera          | Dimensione lotto mq | Consistenza   |
|----------------------------|---------------------|---|
| Scuola pubblica            | 4.827               | 16 aule su due piani palestra e mensa su 1 piano circa 11000 mc |
| Parco pubblico             | 84.358              |   |
| Sistemazione a verde in IS | 53.006              |   |

**Tab.5: Opere viarie non oggetto di concessione di gestione**

| Descrizione opera                          | Dimensione lotto mq | Consistenza   |
|--|---------------------|---|
| Via E. Gianturco (nuova) con annesso verde | 29.638              |   |
| Collegamento via Aulisio via Gianturco     | 11.910              | a 4 corsie con interclusa area da sistemare a verde |
| nuova viabilità rasente is. 14, 15a, 16    | 400                 | a 3 corsie  |
| nuova viabilità rasente is. 17, 15c, 18    | 370                 | a 3 corsie  |
| Viabilità perim is. S1                     | 266                 | a 2 corsie  |
| Viabilità perim is. 8                      | 595                 | a 2 corsie  |
| Via Aulisio (nuova)                        | 602                 | a 1 corsia  |
| Viabilità perim is. 11 e 12                | 770                 | a 4 corsie  |
| nuova via M. da Caramanico                 | 213                 | a 2 corsie  |
| viabilità perimetrale Procura (1)          | 294                 | a 2 corsie  |
| viabilità perimetrale Procura (2)          | 221                 | a 4 corsie  |
| Colleg. Via Aulisio via Poggioreale        | 204                 | a 3 corsie  |

### 3.2. Il progetto urbano. (Cfr. Tav. 3: proposta Agorà6).

Il progetto si propone di conseguire gli indirizzi urbanistici prospettati in quest'area dalla variante e sinteticamente riepilogati nel paragrafo che tratta della verifica di conformità urbanistica del progetto stesso.

Dall'esame del progetto presentato da Agorà6 Scarl appare evidente dal punto di vista urbanistico la differente impostazione rispetto alle realizzazioni portate a termine nella parte occidentale del centro direzionale. Tale differenza è determinata, secondo il

proponente, da una verifica di quanto già edificato nel comprensorio occidentale del centro direzionale e dei problemi emersi nell'applicazione di questa tipologia insediativa (essenzialmente di sicurezza e di costi di realizzazione e manutenzione).

Questa proposta, riduce sensibilmente la densità edilizia nella zona di cerniera tra il vecchio e il nuovo centro direzionale pur mantenendo quasi inalterati gli indici nelle isole edificatorie residue. Ciò consente la formazione di un grande parco urbano (circa 10,8 ha) che nella sua configurazione definitiva avrà un'estensione pari a oltre 24 ha (la quota da realizzare con il presente intervento rappresenta quindi circa la metà del totale) a servizio dell'intera area. Ai margini del parco, sul lato orientale è prevista la realizzazione di sei fabbricati residenziali mentre lungo tutta l'estensione del lato occidentale è prevista la realizzazione di parcheggi a raso che si propongono in forte integrazione con il parco.

Il parco occupa un'area estesa da via Taddeo da Sessa fino al bordo meridionale dell'isola edificatoria 8 posta, come detto, a confine con il subcomprensorio occidentale, cui è collegato in corrispondenza di viale della Costituzione mediante una scalinata. Di quest'opera la relazione che accompagna il progetto sottolinea il carattere rappresentativo. Essa include uno chalet di circa 600 mq che assume anche la funzione di accesso principale al comprensorio suborientale.

Per quanto riguarda la disposizione delle isole edificatorie il progetto ha dovuto tenere in considerazione sia la normativa urbanistica relativa al *piano Tange*, sia quella introdotta con la *variante* di cui si tratterà più in dettaglio nel paragrafo che segue. Altro criterio assunto nel rispetto degli indirizzi di cui si è detto è stato quello di escludere le aree appartenenti ai cosiddetti *terzi lottizzatori*: per tale motivo il progetto urbanistico non prende in considerazione le isole edificatorie 8, 14, 15, 16, 17 e 18.

La proposta conferma i percorsi pubblici longitudinali (comunemente denominati assi) che dopo aver attraversato da ovest a est il subcomprensorio occidentale si estenderanno in quello orientale, costituendo il collegamento principale tra le diverse parti dell'intero insediamento. Si tratta di percorsi che assumono – nella continuità funzionale – diverse configurazioni costruttive: nel subcomprensorio occidentale utilizzano gli spazi pubblici della grande piastra; nel subcomprensorio orientale utilizzano principalmente passerelle pedonali che si congiungono con gli spazi delle piastre, che il nuovo disegno conserva,

sono poste a un livello superiore rispetto ai percorsi carrabili (essendone disimpegnati), e in alcuni punti si abbassano alla quota del parco e lo percorrono.

Di particolare rilievo la riconfigurazione dell'*asse sportivo* che lambisce le isole edificatorie 8 e 11, poste sul lato settentrionale dell'area e nelle quali il proponente non prevede di realizzare interventi, e che termina con il previsto impianto sportivo mantenendo inalterato il rapporto tra questo percorso e le isole edificatorie di successiva realizzazione, in particolare le isole 14, 15, 16, 17 e 18. In quest'area il progetto prevede la realizzazione di un nuovo complesso sportivo costituito dall'impianto sportivo esistente, di cui si è detto attualmente in stato di abbandono, di cui è previsto il recupero e la rifunzionalizzazione, e da un edificio di nuova costruzione con piscine coperte e scoperte e i relativi servizi.

Nella stessa parte orientale sono previsti un intervento di edilizia residenziale per anziani, per una volumetria di circa 30.000 mc, e la costruzione di un nuovo complesso scolastico per 16 aule.

Nella rimanente parte a nord-est del comprensorio il progetto prevede una sistemazione a verde attrezzato che assume un carattere provvisorio in quanto l'area è destinata ad accogliere attrezzature che dovrebbero essere realizzate in una fase successiva.

L'impianto urbanistico proposto dal promotore, in base agli indirizzi forniti dal Comune, per il completamento del comparto orientale è diverso da quello previsto da Kenzo Tange sotto vari aspetti: il progetto Tange indicava infatti un'edificazione sostanzialmente omogenea in termini dimensionali sull'intera area; il progetto in esame avvantaggia di una riduzione dell'indice di fabbricabilità territoriale introdotta dalla norma urbanistica il che consente una configurazione del nuovo insediamento meno *denso* di quanto non fosse il sub-comprensorio occidentale. Questo significa che il centro direzionale sarà costituito, nel suo complesso, da due parti con differente consistenza edilizia: una parte ovest ad altissima densità con valori del tutto anomali rispetto agli ambienti urbani circostanti e una parte orientale dove, attraverso un'edificazione più limitata e la formazione di vasti spazi a verde, si determina un assetto più equilibrato.

In particolare, le principali modifiche del nuovo disegno urbanistico nella parte orientale del centro direzionale, rispetto al progetto originale sono costituite:

- dalla diversa localizzazione e modalità di edificazione delle isole edificatorie 9a, 9b, 10a e 10b, la cui consistenza edilizia viene notevolmente ridotta così da consentire la formazione del parco urbano. Nella fase successiva, a seguito dell’approvazione della variante generale al prg e con la progettazione del piano urbanistico esecutivo di completamento del centro direzionale, si individueranno le aree in cui collocare le funzioni inizialmente previste in quest’area a cominciare dagli uffici pubblici;
- dalla realizzazione di un grande parco urbano con direttrice nord-sud, con piccoli fabbricati residenziali posti sul margine occidentale lungo via Gianturco. Tale diversa impostazione è resa possibile dalla rinuncia alla volumetria edificabile che l’Amministrazione si è imposto. Il parco funge allo stesso tempo da elemento di interruzione della densa edificazione e di cerniera con l’edilizia intensiva già realizzata nella restante parte del centro direzionale e conseguentemente dalla chiusura del grande viale De Nicola subito dopo il palazzo di giustizia;
- dalla previsione di una diversa tipologia costruttiva. Il proponente ipotizza infatti un sistema costruttivo che mantiene l’edificazione su piastra e possibilmente solo nella ex isola edificatoria 12, (consigliandolo nelle ex IE 8, 11 che non sono però incluse nel presente intervento). Tale impostazione, finalizzata anche a una sostanziale riduzione dei costi delle opere, porta alla costituzione di sistema di parcheggi pubblici a raso e non in due livelli sotto piastra come nel comprensorio occidentale, con conseguente sostanziale riduzione dei costi delle opere. Questa soluzione prescelta per i parcheggi presenta soprattutto un vantaggio: adottando pavimentazioni permeabili aumenta l’effetto di spazio aperto che si intende conseguire e aumento della superficie permeabile con conseguenze benefiche sulle precarie condizioni del regime idrauliche di quest’area.

Altre modifiche riguardano marginali variazioni al planovolumetrico proposto da Tange. Nella proposta di Agorà Scarl vengono mantenuti il sistema della grande viabilità, in particolare l’asse est-ovest e l’asse nord-sud nonché i collegamenti con la viabilità comunale esistente e/o prevista, ma con modifiche dei tracciati della viabilità principale, com’è puntualmente illustrato nel seguente paragrafo 3.3., che riassume il citato parere dell’ufficio infrastrutture.

In sintesi vengono mantenuti alcuni obiettivi che furono all'origine dell'originaria scelta di formare il centro direzionale, cioè di realizzare a Napoli un sistema direzionale efficiente integrato con servizi e insediamenti residenziali. Si introducono però significative modificazioni che portano a eliminare, nella fase di completamento, le elevatissime volumetrie che hanno caratterizzato la fase precedente, e ad ampliare la dotazione di attrezzature pubbliche, specie di spazi verdi aperti al pubblico e fruibili da tutta la città, migliorando progressivamente le condizioni di accessibilità.

### 3.3. *Le condizioni di accessibilità e le relative infrastrutture.*

I contenuti del progetto, relativamente alle proposte che esso formula per la formazione delle infrastrutture per la mobilità sono riportate, come si è detto nel documento redatto dal *servizio infrastrutture* alla presente relazione, le cui considerazioni qui sinteticamente si riassumono.

La proposta è stata esaminata alla luce delle indicazioni e dei principi contenuti nei documenti di pianificazione e programmazione dei trasporti già approvati dall'amministrazione comunale o in itinere. In particolare, il *Piano comunale dei trasporti*, approvato dal consiglio comunale con delibere nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997, il *Piano della rete stradale primaria*, approvato dal consiglio comunale con delibera n.244 del 18 luglio 2002 e il *Piano delle stazioni e dei nodi di interscambio*, approvato con delibera di giunta comunale n.2439 del 3 luglio 2003.

Riguardo alle attuali condizioni della mobilità nell'area interessata dal progetto, si fa riferimento sia al *trasporto pubblico su ferro* che al trasporto privato, esaminando, con riferimento a quest'ultimo, la *viabilità* e la disponibilità di aree per la *sosta*. Relativamente al *trasporto pubblico su ferro*, l'area risulta servita dalle stazioni *Centro direzionale e Poggioreale* della ferrovia Circumvesuviana e dalla stazione *Gianturco* del passante ferroviario Fs. La reale accessibilità alle stazioni è negativamente influenzata dalla presenza dei rilevati ferroviari, che costituiscono vere e proprie barriere infrastrutturali, da una tipologia insediativa caratterizzata dalla presenza di lotti interclusi, da una maglia stradale incompleta e irregolare e, infine, dalla configurazione di alcune strade, che risultano di difficile attraversamento, poco sicure e non gradevoli in quanto a percorribilità, non essendo state concepite con caratteristiche di pedonalità.

Nella tabella seguente si riportano i risultati delle indagini di traffico effettuate presso le suddette stazioni nel corso dell'anno 2000, con riferimento alla fascia oraria 7.00-9.00.

| <b>stazione</b>    | <b>saliti</b> | <b>discesi</b> | <b>totale</b> |
|--------------------|---------------|----------------|---------------|
| Centro direzionale | 76            | 807            | 883           |
| Poggioreale        | 77            | 90             | 167           |
| Gianturco          | 764           | 349            | 1.113         |
| <b>totale</b>      | <b>917</b>    | <b>1.246</b>   | <b>2.163</b>  |

Fonte: rilievo Iter, anno 2000

Da tali dati si evince che, anche nella fascia oraria di punta del mattino, le stazioni ricadenti nell'area interessata dal progetto presentano bassi flussi di passeggeri. Questa sottoutilizzazione del trasporto pubblico su ferro è essenzialmente dovuta:

- alla scarsa attrattività dell'area, per la mancanza di funzioni urbane di rilievo;
- al basso livello di servizio attualmente offerto dalle infrastrutture ferroviarie;
- alla difficoltà del raggiungimento delle stazioni per la presenza di barriere infrastrutturali e per la inadeguatezza dei percorsi, spesso caratterizzati da scarsi requisiti di sicurezza.

Relativamente alla *viabilità*, occorre distinguere tra viabilità di tipo autostradale e viabilità ordinaria. Quanto alla *viabilità autostradale*, l'area è servita dalla strada statale 162, di collegamento tra la strada statale 268 a servizio dell'area vesuviana, il raccordo autostradale A1-A3 e la Tangenziale, in corrispondenza dello svincolo di corso Malta. Tale asse presenta uno svincolo su via Emanuele Gianturco, che consente l'uscita degli utenti provenienti sia dalla Tangenziale sia dalle autostrade, nonché l'ingresso in direzione autostrade. L'apertura dell'asse, risalente al giugno 1999, ha di fatto incrementato l'accessibilità veicolare non solo all'area, ma all'intera città, consentendo un collegamento diretto tra la strada statale 268 a servizio dei comuni a nord del Vesuvio, le autostrade, la Tangenziale e la rete stradale ordinaria cittadina, senza pagamento di pedaggio.

Quanto alla *viabilità ordinaria*, le principali direttrici di accesso all'area sono:

- via Nuova Poggioreale-via Costantino Grimaldi-via Marino da Caramanico, via Taddeo da Sessa e la viabilità di attraversamento dell'attuale centro direzionale, per i veicoli provenienti da ovest;

- via Emanuele Gianturco per i veicoli provenienti da sud;
- via Stadera-via Nicola Miraglia e via Domenico De Roberto-via del Macello per i veicoli provenienti da est;
- via Santa Maria del Pianto-via Nicola Miraglia, per i veicoli provenienti da nord.

L'asse stradale portante via Emanuele Gianturco, che consente il collegamento della viabilità costiera con la strada statale 162, rappresentando, di fatto, uno dei pochi collegamenti sud-nord esistenti nell'area orientale della città.

Riguardo alla restante viabilità a servizio dell'area, un ruolo fondamentale è ricoperto dalle due strade parallele, a senso unico di marcia, che corrono al di sotto della piastra del centro direzionale, assicurando il collegamento di quest'ultimo con la Tangenziale e con via Domenico Aulisio. L'efficienza di queste arterie è al di sotto delle potenzialità che le loro caratteristiche geometriche consentirebbero. Ciò è dovuto a svariate limitazioni della funzionalità lungo il loro percorso ma anche a difetti e insufficienze nella regolamentazione del traffico e della sosta, com'è puntualmente illustrato nel documento del *servizio infrastrutture*.

Nella figura 1 inclusa nel suddetto parere è riportata l'attuale distribuzione dei flussi di traffico nell'area interessata dall'intervento, con l'indicazione dei relativi livelli di congestione.

Quanto alla *sosta*, nell'area del sub-comprensorio orientale del centro direzionale, non si registra come si è detto, attualmente, una domanda elevata. Si sottolinea, inoltre, che il lotto in prossimità dell'incrocio tra via Domenico Aulisio e via Taddeo da Sessa, rientrando nell'area di intervento, è adibito a parcheggio di destinazione, contribuendo a soddisfare la richiesta di sosta da parte degli utenti dell'attuale centro direzionale. In quest'ultimo, la sosta è organizzata sia fuori strada, utilizzando strutture multipiano, sia su strada, principalmente ai margini delle carreggiate dei sottovia di attraversamento, ed è soggetta al pagamento di una tariffa oraria. L'offerta di sosta, pur essendo notevole, risulta comunque inferiore alla domanda, sia perché l'attuale ripartizione modale è fortemente squilibrata, con un uso eccessivo del mezzo privato rispetto al trasporto pubblico su ferro e su gomma, sia perché, in alcuni casi, gli spazi di sosta originariamente previsti ai fini del soddisfacimento degli standard sono stati adibiti ad altro uso, con conseguente necessità di reperire altrove le superfici occorrenti.

Le proposte del progetto in materia di *mobilità*, riguardano esclusivamente le infrastrutture a servizio del trasporto privato, ovvero la *viabilità* e le aree per la *sosta*. Per quanto riguarda le opere per la *viabilità*, il progetto, ricalcando i collegamenti stradali previsti dal *Piano Tange* che ipotizza il collegamento diretto degli attuali sottovia del centro direzionale con la strada statale 162, prolungando gli stessi oltre via Domenico Aulisio, fino a via Emanuele Gianturco, dove la connessione è garantita da uno svincolo a rampe sfalsate. Nella proposta presentata, via Emanuele Gianturco assume una configurazione con due carreggiate separate da un'ampia fascia sistemata a verde, ciascuna con due corsie per verso di marcia e connessioni con il resto della viabilità a raso, attraverso sistemi di corsie di accelerazione e decelerazione complanari all'asse stesso e configurate in modo da ottenere, dal punto di vista planimetrico, una serie di rotatorie ellissoidali. Le ulteriori proposte progettuali inerenti il sistema viabilistico riguardano:

- il prolungamento verso sud di via Nicola Miraglia;
- il collegamento di via Domenico Aulisio, traslata verso est rispetto alla posizione attuale, con via Nuova Poggioreale;
- l'ampliamento e la rettifica di via Costantino Grimaldi;
- il collegamento di via Marino da Caramanico con via Emanuele Gianturco e con la viabilità interna ai rioni Luzzatti e Ascarelli;
- la realizzazione di un nuovo collegamento stradale tra via Nicola Miraglia e il prolungamento di via Marino da Caramanico, in sostituzione dell'attuale via del Macello.

Per quanto riguarda le opere per la *sosta*, il progetto prevede, per i parcheggi, esclusivamente soluzioni a raso, per una superficie complessiva di circa 85.000 mq, garantendo un'offerta di sosta di circa 4.250 posti auto. I parcheggi sono essenzialmente concentrati:

- lungo via Domenico Aulisio, via Marino da Caramanico, il tratto settentrionale di via Emanuele Gianturco e il nuovo asse stradale in sostituzione di via del Macello;
- all'interno del comparto 8;
- in prossimità della stazione Poggioreale, di interscambio tra la linea metropolitana 1-Alifana e la linea metropolitana 3-Circumvesuviana.

### 3.4. Il costo dell'operazione.

Gli elementi economici della proposta presentata sono riassunti nel piano economico e finanziario che traduce, tra l'altro, anche in termini economici, i rapporti contrattuali tra concedente e concessionario, riassunti nella bozza di *convenzione* di cui si tratta diffusamente in un successivo paragrafo. La bozza di *convenzione* in esame é quella conseguente al contraddittorio instaurato tra amministrazione comunale e proponente dopo la presentazione della proposta e ai rilievi formulati dall'amministrazione, di seguito puntualmente illustrati.

Il primo elemento da prendere in considerazione é quello dei *costi* per la realizzazione delle opere pubbliche oggetto del presente programma. I costi esposti dal proponente sono il frutto di una stima sommaria in quanto riferita al primo livello di progettazione, quello del progetto preliminare, che é il livello di progettazione richiesto per il tipo di proposta come quella oggetto del presente esame.

Il costo complessivo dell'operazione relativamente alla realizzazione delle opere pubbliche, come riportato nel quadro 6 della relazione allegata alla proposta, è pari a circa Euro 83.605.000,00. La stima sommaria dei costi é articolata nei seguenti 10 punti del calcolo sommario della spesa (Allegato E – computo metrico delle opere pubbliche a realizzarsi):

|  |                  |
|--|------------------|
| 1. Parco e sistemazioni viarie viabilità parco                     | (€14.301.033,96) |
| 2. Viabilità principale e asse di collegamento                     | (€ 2.864.302,68) |
| 3. Demolizioni – bonifica sottoservizi ordigni bellici – fognatura | (€22.043.498,39) |
| 4. Parcheggi   | (€ 3.200.343,11) |
| 5. Recupero parcheggio esistente                                   | (€1.291.142,25)  |
| 6. Impianti sportivi   | (€8.412.870,32)  |
| 7. Chalet e giardini d'inverno                                     | (€ 1.032.913,80) |
| 8. Residenze in locazione  | (€ 8.607.909,06) |
| 9. Cinema multisala  | (€ 9.782.610,22) |

10. Edificio scolastico

(€ 3.391.539,43)

Per un costo totale delle opere pari a €74.928.163,22.

A tale importo si sommano le spese tecniche necessarie per €6.894.000,00 di cui il proponente riporta nell'allegato M il costo pari a €1.198.180,00 sostenuto finora per l'elaborazione della proposta che come tale a norma dell'art.37 quater della legge 109/94 e successive modificazioni dovrà essere rimborsato al proponente nell'ipotesi di aggiudicazione della gara a terzi dall'amministrazione che lo preleverà dalla relativa cauzione versata dall'aggiudicatario (art.37 quater comma 3 e 4 legge 109/94).

Si determina in tal modo un importo totale dei lavori pubblici (quadro 5 della relazione presentata dal proponente) di €81.822.000,00. Considerando l'effetto dell'inflazione, si giunge a un importo complessivo di € 83.605.000,00 (quadro 6 della relazione presentata dal proponente).

Il costo complessivo dell'operazione pari a €83.605.000,00, come sopra riepilogato, è compensato solo in parte da rientri derivanti dalla gestione delle opere pubbliche realizzate. Come è stato precedentemente illustrato, la proposta presentata prospetta che solo una parte delle opere in argomento possono essere oggetto di *gestione economica* e quindi di applicazione di tariffe ai fini del rientro economico dei costi sostenuti. In definitiva solo una quota pari al 31,8% del costo dell'operazione sarebbe coperto da *rientri tariffari*.

Per la parte residua del costo, pari al 68,2%, il proponente chiede un *contributo pubblico* sotto forma di cessione di aree edificabili che l'amministrazione comunale possiede nello stesso sub comprensorio orientale del centro direzionale. L'ammontare del valore delle aree e quindi del contributo pubblico richiesto è pari a €57.001.000,00 corrispondenti, come si è detto, al 68,2%, del costo dell'operazione.

Il valore delle aree è fissato in funzione della capacità edificatoria per esse definita nel progetto proposto, in conformità alla disciplina urbanistica vigente per l'area in questione. Le aree richieste sono in particolare:

- le aree su cui edificare i sei fabbricati limitrofi al parco di cui si è prima detto, in particolare edifici di 8 piani con parcheggi pertinenziali parzialmente interrati, per un volume pari a 78.000 mc ;

- le aree ricadenti nella zona centrale del comprensorio nell'ex isola edificatoria 12 su cui edificare i fabbricati per una volumetria residenziale pari a 140.340 mc e una volumetria per il terziario pari a 65.516 mc;

- le aree parzialmente identificabili con l'ex isola edificatoria 13 sita al confine meridionale del comprensorio su cui il proponente chiede di edificare una volumetria pari a 41.691 mc di cui 22.260 mc di edilizia residenziale convenzionata.

Il proponente, ai fini del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della proposta presentata, richiede al comune di Napoli, come si è detto, un contributo pubblico. Tale contributo, viene quantificato dal proponente in € 57.001.000,00 e in particolare tale contributo viene richiesto nella forma di aree edificabili di proprietà comunale per un'estensione di 35.029 mq che associano diritti edificatori per 325.135 mc che nella proposta sono dettagliati come segue: 22.260 mc per edilizia convenzionata, 21.450 mc per edilizia commerciale, 237.371 mc per edilizia residenziale privata e 44.054 mc per edilizia terziaria privata. Il suddetto valore complessivo si consegue in riferimento alle diverse tipologie di realizzazioni previste nelle aree richieste.

La revisione della proposta riconosce i valori definiti dalla perizia elaborata dall'Agenzia del Territorio - Ufficio Provinciale di Napoli di cui al Protocollo del Comune di Napoli-Ufficio Urbanistica n° 988/ 16 Aprile 2003. In particolare si ricorda, come fatto rilevare dal parere del dr. Roberto Mostacci del Cresme (parere Cresme) che tale perizia contiene un errore di calcolo che portava a una sottostima dei valori e come di tale errore si è tenuto conto nella formulazione del prezzo finale.

I prezzi delle aree sono fissati in funzione della loro capacità edificatoria, pari complessivamente a 325.135 mc, come segue:

- edilizia commerciale per mc 21.450 a 258 Euro/mc;
- edilizia residenziale convenzionata per mc.22.260 a 111,8 Euro/mc.;
- edilizia residenziale privata di prima e seconda fase per mc 237.371 a 172 Euro/mc;
- edilizia terziaria privata per mc 44.054 a 185 Euro/mc.

Tali valori rappresentano un incremento significativo del valore delle aree dalla proposta iniziale, che li stimava pari a 39 milioni di Euro, con un incremento del 46,2%.

Tali valori in ogni caso sono riferiti ad aree edificabili e urbanizzate al netto di eventuali interventi di bonifica e disinquinamento dei suoli.

#### *4. Valutazione della proposta.*

La proposta di Agorà6 è esaminata nei paragrafi che seguono, con riferimento ai diversi aspetti che la compongono. Nel corso della valutazione e soprattutto in conclusione dei singoli paragrafi sono specificamente indicati i punti su cui si propongono prescrizioni tendenti a modificare la proposta.

##### *4.1. Lo stato di fatto delle aree oggetto d'intervento.*

Prima di valutare la proposta progettuale presentata occorre soffermarsi brevemente sulle condizioni d'uso delle aree interessate e valutare l'effettiva disponibilità delle stesse nei tempi del programma in argomento.

La verifica della fattibilità dell'intervento proposto ha condotto a una ricognizione dell'attuale situazione del subcomprensorio orientale e del regime proprietario e di autorizzazioni d'uso concesse nell'area oggetto di intervento, relativamente alle aree di proprietà comunali.

Si è provveduto anzitutto a richieste di informazioni, con note n.3131 del 21 dicembre 2000 e n. 375 del 13 febbraio 2003, ai competenti servizi comunali. Ritenendo comunque indispensabile pervenire a una più approfondita conoscenza dello stato dei luoghi si è formato un apposito gruppo di lavoro, composto da dipendenti comunali con specifiche conoscenze, con l'incarico di effettuare verifiche ipocatastali e accertamenti in merito alla proprietà dei suoli che l'amministrazione ha ritenuto meritevoli di considerazione. Gli esiti dell'indagine che ha incontrato difficoltà e non può considerarsi esaustiva, in mancanza di puntuali riscontri da parte del competente settore tecnico comunale (note n. prot. Urb 3599 del 5 novembre 2002 e n. prot. 002 del 1 dicembre 2002 allegate alla presente valutazione, allegato 7), danno una prima informazione circa la consistenza delle proprietà comunali nelle aree interessate dalla proposta di intervento e nelle aree limitrofe. Si è quindi potuto constatare come la proposta di intervento comprenda anche aree di proprietà diversa dal comune di Napoli (cfr. Tav.2 Individuazione su base catastale delle proprietà comunali).

In particolare, come è risultato evidente anche a un primo sopralluogo la proposta comprende seppure in tratti marginali aree in cui sono presenti fabbricati a uso abitativo, di proprietà privata. E' questo il caso del fabbricato posto in margine a via Grimaldi e dei fabbricati situati in angolo tra via Gianturco e via Taddeo Da Sessa al cui margine vi anche è una piccola striscia di terreno di proprietà demaniale, identificati nella planimetria (all. 7) fornita dal gruppo di lavoro con la lettera A e C, al posto dei quali la proposta prevede aree attrezzate a parco urbano.

Si evidenzia inoltre la particolare situazione delle aree a Nord – Est del comprensorio, ove la proposta prevede la sistemazione a verde, che sono attualmente impegnate sia da fabbricati a uso abitativo e produttivo, sembra di proprietà privata (Lett. G), sia da serre di proprietà privata (Lett. F), sia dall'attuale caserma dei Vigili del fuoco (Lett. G). Infine è da segnalare che la rimanente parte di quest'area è occupata dal macello comunale ove sono in essere alcune concessioni a operatori del settore. In questa stessa area è da segnalare che la proposta prevede che la viabilità occupi parzialmente l'area attualmente impegnata dal così detto mercato di via Caramanico. (Le suddette aree sono identificate con lettere che fanno riferimento alla carta allegata al parere del gruppo di lavoro).

L'area prospiciente la procura della Repubblica, ove la proposta prevede di realizzare la viabilità perimetrale dell'ex isola 8 e un parcheggio per 90 posti auto è stata inserita tra le aree di immediata realizzazione. L'area non è tra quelle segnalate come appartenenti al Comune e pertanto la realizzazione delle opere in essa previste è subordinata alla conferma della proprietà comunale della stessa.

Data l'indagine effettuata, risultando evidente la difficoltà a intervenire mediante espropri, nei tempi del presente programma, in particolare su aree impegnate da fabbricati residenziali o dove si svolge un attività produttiva, si propone di *impartire le seguenti prescrizioni*:

- lo stralcio dalla proposta di intervento delle aree sopra descritte limitatamente a quelle non di proprietà comunale, entro il 30 giugno 2006, interessate dalla proposta, in quanto non costituenti parti essenziali;

- l'adeguamento della viabilità prevista dalla proposta a quella modificata dal competente servizio comunale ed esemplificata nella Tav. 5 – Schema mobilità del parere reso;

- lo stralcio dalla proposta di intervento dell'area di sistemazione a verde nell'area a Nord-Est del comprensorio orientale.

A compensazione delle opere che non saranno eseguite sulle aree da stralciare come precedentemente specificato, il concessionario eseguirà sistemazioni a verde, con modalità analoghe a quelle previste nell'area a Nord-Est del subcomprensorio orientale. Tali opere interesseranno tutte le aree del comprensorio che l'amministrazione comunale provvederà a rendere disponibili, entro la data che il cronoprogramma fissa per il completamento della consegna delle aree, avendo quale fine ultimo quello di riconnettere senza soluzione di continuità tutte le aree verdi.

In data 3 giugno 2003 si è svolta la conferenza dei servizi convocata dal Vicesindaco di Napoli al fine di accertare la praticabilità del cronoprogramma proposto circa le previste date di consegna delle aree.

Sono stati invitati il direttore della direzione centrale VIII – Sviluppo commerciale artigianale e turistico dott.ssa Ida Alessio Vernì, il Coordinatore del Dipartimento Urbanistica arch. Roberto Gianni, il dirigente del servizio demanio e patrimonio dott. Giovanni Annunziata, il dirigente del servizio commercio su aree pubbliche geom. Donato Carrieri, il dirigente del servizio sistema agroalimentare e mercati generali dott. Leonardo Criscuolo Gaito, il dirigente del servizio protezione civile dott. Giovanni Spagnuolo, il dirigente della polizia municipale settore orientale dott. Domenico Zuccalà e il Comandante della polizia municipale Colonnello Carlo Schettini.

Sono intervenuti il servizio commercio su aree pubbliche, il servizio sistema agroalimentare e mercati generali e il servizio protezione civile.

L'incontro è stato aggiornato al 4 giugno 2004.

In tale ultima data sono intervenuti i servizi patrimonio (dr. Annunziata), avvocatura (avv. Tarallo), sistema agro-alimentare e mercati generali (dr. Criscuolo Gaito) oltre al dipartimento di urbanistica (arch. Gianni e avv. Contino).

Dalle conclusioni dell'incontro riepilogate nel relativo verbale (all.19), derivano le seguenti prescrizioni:

- nell'ipotesi che l'immobile occupato dalla società SACAM ora Idrosint non sia stato reso disponibile alla data prevista dal crono programma, il proponente provveda:  
a localizzare i fabbricati posti sul bordo orientale del parco in una posizione che non subisca l'interferenza del suddetto eventuale impedimento, eventualmente impegnando il bordo occidentale del parco. La relativa soluzione progettuale dovrà avere una configurazione che consenta la massima estensione di verde compatto da ottenere in esito alla risoluzione del suddetto impedimento. Tale soluzione sarà sottoposta al competente ufficio comunale, che esprimerà il nulla osta entro i 60 giorni successivi. Il proponente si impegna anche a proporre, d'intesa con il competente ufficio comunale, una soluzione alternativa per la viabilità, eventualmente in via provvisoria, rinviando la definitiva configurazione alla rimozione del sunnominato impedimento;

- l'ultima data prevista – dal cronoprogramma presentato, per la consegna delle aree – al 30 giugno 2006 è spostata di 6 mesi ed è pertanto quella del 31 dicembre 2006. A tale data vanno pertanto riferiti obblighi e oneri previsti in convenzione.

#### 4.2. *La verifica di conformità urbanistica.*

Si ritiene utile riassumere preliminarmente il contenuto della proposta progettuale presentata.

Procediamo a una sintetica illustrazione della proposta procedendo per fasce di territorio, a partire dal subcomprensorio occidentale.

La *prima fascia* è quella compresa tra il limite orientale del comprensorio già edificato e l'asse previsto come proseguimento di via Gianturco. In quest'area il proponente conferma l'ex isola edificatoria 8 come definita dal *piano Tange*. Propone una fascia di parcheggi a raso a margine dell'edificato del comprensorio occidentale comprendendo l'isola S5 traslando via Aulisio verso est, a margine del nuovo parco urbano. Il parco comincia a sud, dal margine di via Taddeo da Sessa e termina a nord, al limite dell'isola 8 mentre a ovest è delimitato dal nuovo tracciato di via Aulisio e a est dal nuovo tracciato di via Gianturco. Nel parco scorre parzialmente interrata, la viabilità principale proveniente da viale della Costituzione verso via Gianturco. Al margine di via Gianturco la proposta di Agorà6 prevede la localizzazione di sei fabbricati residenziali identificati nei grafici con le sigle C1, C2, C3, C4, C5 e C6 per una volumetria

complessiva di 78.000 mc. Il suolo su cui è prevista la loro edificazione è, come si è detto, parte del terreno edificabile richiesto dal proponente quale parte del contributo pubblico per la realizzazione delle opere. La scala del progetto presentato non consente una approfondita illustrazione della soluzione proposta per il collegamento della piastra con il parco, per quanto riguarda la configurazione dello zoccolo della piastra prospiciente su via Aulisio e delle opere civili – vere e proprie opere d’arte – che consentono il collegamento con il parco. Si raccomanda particolare attenzione nella definizione di tali aspetti nella fase progettuale successiva.

In quest’area è previsto l’allargamento di via Grimaldi. La realizzazione di tale opera andrebbe a incidere sulle aree ove insistono gli edifici della pretura e del palazzo di giustizia. In considerazione delle prevedibili difficoltà a ottenere l’assenso all’esecuzione di tale opera è consigliabile stralciarla da quelle oggetto di concessione.

Per i motivi già espressi si propone l’esclusione dalla proposta del previsto allargamento di via Grimaldi e di utilizzare le somme destinate alla realizzazione di quest’opera per attrezzare le aree sottostanti alla s.s. 162 a parco.

La *seconda fascia* è quella centrale, tra via Gianturco e l’asse parallelo posto più a est.

*Per l’area edificatoria identificata dal proponente come C7* si ripropone lo schema del piano Tange con il sistema costruttivo su piastra che tuttavia è limitata a queste aree edificabili. Di conseguenza il collegamento con l’isola 8 e con il sub-ambito occidentale, attraverso il parco, avviene mediante passerelle pedonali in quota, scavalcando anche la viabilità principale di via Gianturco.

In quest’area è previsto un indice edificatorio fondiario pari a 14,65 mc/mq. Il proponente prevede, come peraltro suggerito dalla variante, di mantenere gli indici fondiari previgenti, soprattutto nel caso dell’edilizia terziaria, per abbassare la densità nelle aree di edilizia residenziale e soprattutto per diminuire la superficie fondiaria a vantaggio delle aree destinate a parco.

Tra l’area edificatoria C7e l’area edificatoria C8 si sviluppa, in direzione est-ovest, il complesso sportivo lineare costituito da un fabbricato attualmente in stato di abbandono, di cui la proposta prevede il recupero. Esso è composto da un parcheggio coperto per 300 posti auto e campi da tennis e da un’area su cui si prevede di realizzare un complesso di piscine coperte e scoperte e ambienti a esse connessi funzionalmente.

*Per l'area edificatoria identificata dal proponente come C8* il progetto prevede edilizia residenziale e terziaria da realizzarsi in parte con il sistema costruttivo su piastra e in parte con edificazione a partire dal piano di campagna. In particolare il proponente prevede di realizzare con il sistema su piastra i lotti C8A1 C8A3 C8A4 e C8A5 il cui suolo viene richiesto dai proponenti quale parte del contributo pubblico per la realizzazione delle opere e il lotto C8A2 su cui è prevista la realizzazione del cinema multisala (che sarà convertito a centro polifunzionale al termine della gestione). Questi fabbricati su piastra affacciano a nord sul complesso sportivo con cui sono collegati a quota piastra dalla passerella pedonale di cui si è detto prima, mentre a ovest, a livello terra dei locali terziari sotto piastra, si affacciano su un area attrezzata a verde pubblico che viene chiesta in gestione.

Tra i fabbricati sopra descritti e i rimanenti fabbricati dell'area C8 il proponente prevede di localizzare un parcheggio a raso. I rimanenti lotti dell'area C8 sono da realizzarsi con l'edificazione a livello terreno, in particolare i lotti C8B2 e C8B3 sarebbero edifici in parte residenziali e in parte terziari mentre per il lotto C8B1 con destinazione terziario il proponente ipotizza la destinazione ad albergo. Il suolo dei lotti C8B1, C8B2 e C8B3 viene richiesto dal proponente quale parte del contributo pubblico per la realizzazione delle opere.

In quest'isola è previsto un indice edificatorio fondiario pari a 9,83 mc/mq.

*Per l'area edificatoria identificata dal proponente come C9* il progetto prevede due lotti C9A e C9B entrambi residenziali. Il suolo del lotto C9A è dedicato dal progetto a edilizia convenzionata. In quest'isola è previsto un indice edificatorio fondiario pari a 9,55 mc/mq. In questa fascia è compreso il centro religioso esistente e un parcheggio a raso a esso adiacente.

Veniamo infine alla *terza fascia* a oriente. Nella parte più settentrionale dell'area che il *piano Tange* denominava S2 è prevista la realizzazione di scuole. Nella superficie a est della caserma dei vigili del fuoco è prevista la realizzazione di un'area a verde, in parte attrezzato. Nelle ex isole S3-4 del piano Tange è prevista una destinazione a servizi, in massima parte parcheggi, con una limitata superficie (10% totale) destinata a edilizia pubblica.

Nell'ex isola S1, posta nella parte meridionale di questa fascia, il progetto Agorà6 prevede, su una parte la realizzazione di un complesso scolastico di 16 aule mentre la rimanente parte sarebbe destinata alla realizzazione di alloggi per particolari categorie svantaggiate (anziani, disabili) per una volumetria complessiva pari a circa 30.000 mc.

Dall'analisi urbanistica compiuta sul tessuto urbano esistente alcune aree comprese nella presente proposta sono risultate già urbanizzate e di difficile esproprio, in particolare parte delle aree per attrezzature S2 ed S3-4 (*Cfr. Tav. 2: Sovrapposizione aereofotogrammetria con Tav. A5 con evidenziati gli impedimenti*) si propone di prevedere la loro esclusione dalla proposta, includendo in loro sostituzione delle aree sottostanti alla strada statale 162 collegandole al previsto parco urbano, e provvedendo ad attrezzare anch'esse a parco.

La normativa urbanistica vigente nell'area oggetto del presente intervento è determinata, in punto di diritto, dalla variante al Prg di Napoli approvata con Dpap 4 del 12 luglio 1985 (il cosiddetto *piano Tange*). L'area in argomento è disciplinata anche dalla citata *variante* al Prg adottata con delibera del consiglio comunale 35 del 19 febbraio 2001. Per quanto riguarda, in particolare, quest'ultimo strumento si ricorda che esso è stato recentemente oggetto di una delibera di giunta regionale n.083/AC del 25 marzo 2004 che lo approva, con prescrizioni, alle quali il consiglio comunale ha replicato con delibera n. 106 del 26 maggio 2004. L'iter di approvazione del nuovo piano regolatore della città può considerarsi pertanto tecnicamente concluso, anche se manca ancora il suo coronamento formale, affidato al decreto d'approvazione del presidente della giunta regionale della Campania. L'indirizzo urbanistico più aggiornato che l'amministrazione ha assunto per il completamento del centro direzionale si rispecchia nella disciplina in procinto di entrare in vigore. Si ritiene pertanto opportuno svolgere la verifica di conformità urbanistica nel confronto con tale strumento. Resta inteso che, se al momento dell'adozione del presente provvedimento da parte del consiglio comunale, non fosse ancora intervenuto il provvedimento di formale approvazione del piano da parte del presidente della giunta regionale, il suddetto voto d'adozione da parte del consiglio comunale dovrebbe contestualmente avviare una procedura di variazione urbanistica rispetto alla previgente disciplina, ossia il *piano Tange*. Si tratterebbe comunque solo di una anticipazione, per una parte del territorio

comunale oggetto peraltro di una iniziativa di rilevanza pubblica, della variante in corso di approvazione. Nell'ipotesi che propone, la relativa dichiarazione di pubblico interesse resta pertanto subordinata – a norma di legge – al perfezionamento del procedimento per conseguire la conformità urbanistica, che si ottiene con il nominato decreto presidenziale di approvazione della variante generale ovvero con l'approvazione della specifica variante per l'area del centro direzionale che lo stesso consiglio comunale attiverebbe nei termini sopra descritti.

L'area di cui ci occupiamo è classificata come *Db-Insediamenti per la produzione di beni e servizi* dalle relative norme di attuazione della *variante*. Essa ricade inoltre nell'ambito 10: *centro direzionale* di cui all'articolo 135 delle su menzionate norme ed è, in particolare contrassegnata come *area n 2*. Gli interventi in tale area 2 sono subordinati all'approvazione di uno strumento urbanistico esecutivo (comma 6). Le norme prevedono inoltre l'approvazione di un progetto urbanistico esecutivo che ha lo scopo di proporre una configurazione delle diverse parti che compongono l'insediamento (comma 5).

L'art 3 delle norme di attuazione, come modificato in sede di approvazione delle controdeduzioni, precisa che lo strumento urbanistico esecutivo può riguardare anche quote parti dell'*ambito*, a condizione che siano rispettati i parametri urbanistici dell'ambito stesso e che si operi nel rispetto dei confini “per i quali sia prevista progettazione unitaria”. La *ratio* della norma è essenzialmente quella di garantire che l'attuazione in tempi diversi di parti distinte non comprometta il raggiungimento degli standard quantitativi e qualitativi che il piano prospetta per l'*ambito* nella sua interezza oltre che dell'unitarietà dell'intervento. Nel caso del centro direzionale questa specificazione normativa spiega meglio l'articolazione stabilita dal citato art 135 in due diversi strumenti progettuali, entrambi preliminari alla realizzazione delle opere: lo *strumento urbanistico esecutivo*, di cui al comma 6 che è uno dei piani attuativi previsti dalla legge e può essere esteso a norma dell'articolo 3 come modificato anche a quote parti dell'area 2; il progetto urbanistico esecutivo di cui al comma 5, che non è uno strumento convenzionale e ha lo scopo, in caso di parziali realizzazioni - ed è questo il nostro caso - di dimostrare che lo stralcio oggetto dell'intervento non compromette il conseguimento unitario degli obiettivi che la variante indica per l'area 2. In

considerazione di ciò la verifica di conformità urbanistica deve riguardare due distinti aspetti:

- il rispetto dei parametri urbanistici nell'area interessata dall'intervento;
- la verifica che l'intervento parziale si svolge con modalità che non compromettano l'attuazione del piano in generale.

I suddetti obiettivi riguardano essenzialmente, per quanto riguarda i parametri urbanistici:

- a. Il rispetto dei limiti massimi di edificazione e la suddivisione dei volumi edificabili in funzioni prevalenti, nei termini indicati nella tabella di cui al comma 5;
- b. Il rispetto delle aree da riservare ad attrezzature pubbliche, nei termini indicati nella tabella di cui al comma 6. Nel nostro caso le quantità prescritte devono essere parzializzate, per quanto sopra specificato, in proporzione all'estensione della quota oggetto d'intervento.

La variante prospetta anche indirizzi progettuali per la conformazione del nuovo insediamento. Tali indirizzi si desumono dalla relazione e dalle tavole a essa allegate e indicano, essenzialmente, una soluzione caratterizzata dall'inserimento delle nuove costruzioni in uno spazio verde di dimensioni le più estese possibili, il quale costituisca una cortina sia verso il sub comprensorio occidentale, sia verso via Poggioreale. Su questo versante il piano ipotizza inoltre una maggiore integrazione con i quartieri preesistenti, prospettando anche a questo fine una revisione della maglia stradale del *piano Tange*. Su questo versante in particolare si pone la necessità della riqualificazione della striscia di territorio che si libera a seguito dell'interramento della ferrovia circumvesuviana e la cui riqualificazione può offrire un rilevante contributo al miglioramento dei rapporti di integrazione tra centro direzionale e via Poggioreale. Su questo tema si sofferma anche il successivo paragrafo che tratta delle infrastrutture per la mobilità. Il tema dell'integrazione con i quartieri preesistenti riguarda in generale tutti i confini dell'area interessata. Il rapporto con il territorio circostante è considerato anche in relazione al miglioramento delle relazioni tra quest'area e le stazioni delle linee su ferro, più specificamente trattato al paragrafo seguente.

Tanto premesso, si deve rilevare la sostanziale conformità di quanto previsto dalla proposta delle norme di attuazione delle variante 2004.

Quanto al limite massimo di cubatura realizzabile pari a 1.445.530 mc, esso risulta rispettato. Alla luce della proposta presentata, la tabella relativa alla nuova edificazione cambierebbe come è evidenziata nel confronto che segue tra le seguenti tabelle 6 e 7:

**Tab.6: Comprensorio suborientale del Centro direzionale – Volumetria prevista dalla Variante al prg**

|  | Superficie<br>mq | Residenze<br>in mc | Terziario<br>in mc | Volume complessivo<br>in mc |
|--|------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| <b>Comune di Napoli</b>                      | 50.058           | 289.851            | 676.318            | 966.169                     |
| Altri proprietari<br>(ex terzi lottizzatori) | 26.326           | 143.812            | 335.549            | 479.361                     |
| <b>Totale</b>                                | <b>85.384</b>    | <b>433.663</b>     | <b>1.011.867</b>   | <b>1.445.530</b>            |

**Tab.7: Comprensorio suborientale del Centro direzionale – Distribuzione dei volumi edificabili in conseguenza della proposta Agorà6**

|  | Residenze in<br>mc | Terziario<br>in mc | Volume complessivo<br>in mc |
|--|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| <b>Comune di Napoli</b>                              | 29.820             | 610.802            | <b>640.622</b>              |
| <b>Agorà6 Scarl</b>                                  | 260.031            | 65.516             | <b>325.547</b>              |
| <b>Altri proprietari<br/>(ex terzi lottizzatori)</b> | 143.812            | 335.549            | <b>479.361</b>              |
| <b>Totale</b>  | <b>433.663</b>     | <b>1.011.867</b>   | <b>1.445.530</b>            |

Come si vede risulta altresì rispettata la proporzione tra residenziale 30% e terziario 70% prevista dalla variante approvata. E' da rilevare in proposito che la *variante 2004* per effetto dell'accoglimento di un'osservazione modifica tale ripartizione portando la percentuale dell'edilizia residenziale dal 30% al 50%. In conseguenza di ciò il comune di Napoli avrebbe ancora a disposizione volumetria per usi residenziali come si evince dalla tab.7bis che segue. Alla normativa in tal modo modificata la Regione, nella sua citata approvazione non ha formulato alcuna proposta di modifica.

**Tab.7bis: Comprensorio orientale del Centro direzionale. Distribuzione dei volumi edificabili nel centro direzionale in conseguenza della proposta Agorà6 e dell'accoglimento delle osservazioni.**

|  | Residenze in mc | Terziario in mc | Volume complessivo in mc |
|--|-----------------|-----------------|--------------------------|
| <b>Comune di Napoli</b>                      | 318.922         | 321.700         | <b>640.622</b>           |
| <b>Agorà6 Scarl</b>                          | 260.031         | 65.516          | <b>325.547</b>           |
| Altri proprietari<br>(ex terzi lottizzatori) | 143.812         | 335.549         | <b>479.361</b>           |
| <b>Totale</b>                                | <b>722.765</b>  | <b>722.765</b>  | <b>1.445.530</b>         |

Una volumetria pari a 289.102 mc passerebbe in tal modo da una destinazione terziaria a una destinazione residenziale. Le volumetrie comunali, da quasi esclusivamente terziarie si differenzerebbero con una percentuale pari al 52% di residenziale e 48% di terziario. Tale percentuale è stata rivista in sede di variante per evitare fenomeni di specializzazione dell'intero insediamento e quindi un effetto di desertificazione di aree della città al termine degli orari lavorativi.

Veniamo ora al dimensionamento delle urbanizzazioni. Si ricorda che il fabbisogno di attrezzature è indicato al comma 6 del citato art. 135, che riporta la seguente tabella, qui riportata col numero progressivo 8:

**Tab.8: Fabbisogno standard nel centro direzionale**

|                                | Istruzione<br>mq | Attrezzature di<br>interesse<br>comune mq | Spazi pubblici<br>mq | Parcheggi<br>mq | Totale<br>mq   |
|--------------------------------|------------------|---|----------------------|-----------------|----------------|
| Comune di Napoli<br>residenza  | 14.490           | 7.245                                     | 28.980               | 3.622           | 54.337         |
| Comune di Napoli<br>terziario  |                  | 17.453                                    | 69.813               | 43.633          | 130.899        |
| Altri proprietari<br>residenza | 7.190            | 3.595                                     | 14.380               | 1.797           | 26.962         |
| Altri proprietari<br>terziario |                  | 8.659                                     | 34.637               | 21.648          | 64.944         |
| Pregresso                      | (1) -5.423       | 36.742                                    | 68.274               | 65.543          | 165.136        |
| <b>Totale</b>                  | <b>16.257</b>    | <b>73.694</b>                             | <b>216.084</b>       | <b>136.243</b>  | <b>442.278</b> |

(1) Superficie eccedente relativa al comprensorio sub-orientale.

Una prima verifica da effettuare è se la proposta oggetto del programma in argomento consente la realizzazione, nella futura fase di completamento, dell'insieme delle urbanizzazioni previste dalla variante.

Il proponente ha effettuato nella *tavola A7bis - Verifica degli standard* un calcolo delle superfici per attrezzature di standard sommando quelle che la proposta prevede di realizzare direttamente e quelle che si giudica di poter realizzare, dal punto di vista tecnico, nelle aree residue, non oggetto della presente iniziativa. I risultati sono riassunti nella successiva tab.9:

**Tab.9: Comprensorio orientale del Centro direzionale. Verifica del soddisfacimento degli standard a seguito della proposta Agorà6**

|                   | Istruzione<br>mq | Attrezzature di<br>interesse comune<br>mq | Spazi pubblici<br>mq | Parcheggi<br>mq | Totale<br>mq   |
|-------------------|------------------|---|----------------------|-----------------|----------------|
| <b>Totale</b>     | <b>16.270</b>    | <b>72.558</b>                             | <b>216.117</b>       | <b>134.530</b>  | <b>439.475</b> |
| <b>differenza</b> | <b>+ 13</b>      | <b>- 1136</b>                             | <b>+ 33</b>          | <b>- 1.713</b>  | <b>- 2.803</b> |

Ne risulta un lieve scarto tra quanto previsto come conseguenza della proposta e quanto prescritto dalla *variante*. In particolare si tratta dell'1,5% per le attrezzature di interesse comune e dell'1,3% riguardo ai parcheggi. La situazione può essere riequilibrata adottando alcune soluzioni come di seguito specificato.

Il calcolo riportato nella precedente tabella è stato comunque rivisto dallo scrivente ufficio, in considerazione anzitutto dell'opportunità di distinguere le attrezzature da standard oggetto della presente proposta e le attrezzature la cui realizzazione è rinviata alla fase successiva. Si è provveduto inoltre a contabilizzare superfici per attrezzature di interesse comune (centro culturale) che non erano state considerate, escludendone altre che erano state invece erroneamente contabilizzate.

A seguito di questa revisione il confronto tra la proposta e la variante, relativamente alle superfici per attrezzature di standard viene riportato nella seguente tabella:

**Tab.10: Comprensorio orientale del Centro direzionale – Soddisfacimento degli standard nell'area di intervento**

|                         | Istruzione<br>mq | Interesse<br>comune<br>mq | Spazi<br>pubblici<br>mq | Parcheggi<br>mq | Totale<br>mq   |
|-------------------------|------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|----------------|
| Intero<br>comprensorio  | 16.257           | 73.694                    | 216.084                 | 136.243         | <b>442.278</b> |
| %                       | 3,68             | 16,66                     | 48,86                   | 30,80           | 100,00         |
| Area proposta<br>Agorà6 | 7.047            | 8.218                     | 202.219                 | 43.606          | <b>261.090</b> |
| %                       | 1,59             | 1,86                      | 45,72                   | 9,86            | 59,03          |
| Area residua            | 9.758            | 43.352                    | 39.679                  | 89.841          | <b>182.630</b> |
| %                       | 2,21             | 9,80                      | 8,97                    | 20,31           | 41,29          |
| Intero<br>comprensorio  | <b>16.805</b>    | <b>51.570</b>             | <b>241.898</b>          | <b>133.447</b>  | <b>443.720</b> |
| %                       | 3,80             | 11,66                     | 54,69                   | 30,17           | 100,33         |

Dalla verifica delle aree destinate ad attrezzature di quartiere emerge che complessivamente le dotazioni previste dalla variante al Prg possono essere rispettate nel complesso degli interventi complessivamente previsti. (E' rispettata in questo senso una condizione alla scala del progetto urbanistico esecutivo, di cui si è detto). Dal confronto con la precedente tabella 7 è verificato inoltre che la percentuale di attrezzature sul totale che si realizza con la presente proposta (59,03%) è superiore alla percentuale di edilizia sul totale che la medesima proposta realizza pari al 22%. Ciò consente di ritenere più che positiva la verifica di conformità urbanistica alla scala dello strumento urbanistico esecutivo, nei termini precedentemente illustrati.

Emerge da questa analisi una differenza tra la ripartizione delle aree per attrezzature da standard previste dalla *variante* e la previsione fatta dalla proposta Agorà6. In particolare vi è una previsione di attrezzature di interesse comune inferiore di circa 22.000 mq a quella della variante, a fronte però di un incremento di aree per spazi pubblici per circa 26.000 mq. Ciò non comporta difformità urbanistica perché è facoltà del consiglio prevedere una diversa distribuzione delle tipologie, purchè sia garantito il rispetto dei valori complessivi. L'ipotesi progettuale fatta dal proponente appare peraltro convincente ai fini di una equilibrata distribuzione delle aree per attrezzature su tutto il comprensorio.

Infine vi è da segnalare una previsione di parcheggi di circa 2.800 mq inferiore rispetto a quella della variante (circa il 2% in meno). Tale circostanza non è da considerarsi negativamente, per diverse ragioni. Primo di tutto perché, in fase di completamento, questo lieve deficit potrebbe essere ininfluenza alla luce di attente verifiche sui miglioramenti indotti dallo sviluppo dei programmi relativi alle infrastrutture ferroviarie, di cui si è detto. In ogni caso perché se dovesse ravvisarsi la necessità di un aumento della dotazione dei parcheggi, il deficit riscontrato sarebbe facilmente colmabile con adeguate soluzioni progettuali, come si specifica nel seguito della relazione. Si segnala che in questa prima fase si prevede la realizzazione di una quantità di parcheggi pari a circa 1/3 di quelli previsti. Tali previsioni in materia di parcheggi sono comprensibili alla luce della prevista realizzazione di circa il 26% della volumetria realizzabile nel comprensorio. Inoltre la dislocazione dei parcheggi è prevista in corrispondenza delle nuove realizzazioni, del parco urbano e delle attrezzature che verranno realizzate, in sostanza nei punti ove sono immediatamente necessari.

In considerazione dei programmi in fase di attuazione relativi alla realizzazione della rete di linee ferroviarie metropolitane, con stazioni all'interno e sui bordi del centro direzionale, la superficie complessiva da destinare a parcheggi nell'area di completamento può anche subire una riduzione. Inoltre considerando l'eccessiva occupazione di suolo è consigliabile dare indicazione affinché nella fase pianificatoria successiva i restanti parcheggi siano realizzati, in tutto o anche in gran parte mediante la costruzione di silos fuori terra. Tale soluzione dovrà essere preliminarmente verificata alla luce di adeguate indagini sul sistema idraulico nell'area interessata in conformità a quanto richiesto dalla competente autorità di bacino. Ciò consentirebbe di ampliare l'area destinata a verde.

Per quanto riguarda gli elaborati progettuali che formano la proposta, si rileva che non è stato presentato l'elaborato previsto dal Dpr 554/99 – regolamento di attuazione della legge 109/94 all'art.18 comma 1 lett.g) dal titolo "Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza". Seppure la proposta presentata riguarda un ambito urbano, il progetto preliminare delle opere previste deve essere completo degli elaborati che la norma prescrive. Si prescrive pertanto che il proponente presenti, prima della presentazione in consiglio del presente provvedimento, l'elaborato in argomento.

In conclusione di questo paragrafo occorre riepilogare sinteticamente le osservazioni accolte, tra quelle segnalate dai servizi comunali interessati, evidenziando le relative prescrizioni da impartire per la redazione delle successive fasi progettuali e per la realizzazione delle opere. Tali prescrizioni si sommano a quelle derivanti dal parere del *servizio infrastrutture* come indicate nel paragrafo che segue.

Lo scrivente dipartimento ha, come si è detto, ritenuto indispensabile raccogliere i pareri dei servizi comunali interessati, ognuno per le materie di specifica competenza, in ordine ai seguenti punti:

- eventuali osservazioni circa i progetti preliminari presentati;
- rispondenza del capitolato prestazionale delle opere previste agli standard praticati per le opere comunali;
- congruità dei prezzi e tariffe riportate nel piano economico finanziario;
- validità della proposta circa la modalità di gestione delle opere realizzate, anche in riferimento alle esperienze in atto per analoghe opere di proprietà comunale.

I servizi consultati non hanno esposto rilievi ostativi alla prosecuzione della procedura. Hanno fornito il proprio parere scritto: il servizio edilizia sportiva; il servizio trasporti, parcheggi e corso pubblico; il servizio strade il servizio gestione parchi e giardini. (allegati alla presente relazione).

Si formula in primo luogo la seguente prescrizione di carattere generale:

1. tutte le opere pubbliche a farsi, in ogni loro parte, dovranno avere un livello qualitativo perlomeno pari a quello medio delle analoghe opere pubbliche realizzate negli ultimi anni, relativamente a interventi di competenza del comune di Napoli.

Per quanto riguarda il parere del *servizio edilizia sportiva* si impartiscono le seguenti prescrizioni:

2. il gestore degli impianti sportivi assuma su di sé, ove necessario, anche la manutenzione ordinaria dei collegamenti su passerelle delle isole edificatorie, realizzate;
3. il proponente deve verificare la possibilità di realizzare nelle aree a verde con attrezzature sportive *di prossimità* (campetti di calcetto, bocce, pallavolo, basket etc).

Per quanto riguarda il parere del *servizio strade*, si impartiscono le seguenti prescrizioni:

4. la viabilità deve essere realizzata con una tempistica coordinata con gli altri interventi;
5. per la pavimentazione dei marciapiedi devono essere utilizzati materiali di migliore qualità rispetto al previsto conglomerato bituminoso da 3 cm;
6. per quanto riguarda la configurazione delle strade, nella progettazione definitiva deve essere rispettato quanto previsto dal regolamento viario comunale approvato con delibera di consiglio comunale n. 210 del 21 ottobre 2001;
7. con la progettazione definitiva bisogna rivedere le caratteristiche prestazionali dell'impianto di illuminazione pubblica alla luce della legge regionale 12/2002 'Norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso e del consumo energetico'.

Per quanto riguarda il parere del *servizio gestione parchi e giardini* si impartiscono le seguenti prescrizioni:

8. bisogna escludere l'impiego di specie alpine e, nei parcheggi, di alberi ad alto fusto o che producano elementi o frutti imbrattanti;
9. nell'ambito delle sistemazioni a verde e del parco urbano bisogna prevedere un idonea rete di piste ciclabili, convergente verso le stazioni della metropolitana;
10. l'impianto irriguo automatico dovrà essere affiancato da uno manuale;
11. bisogna verificare la possibilità di attingere l'impianto irriguo alla falda e, se questa fosse praticabile, prevederne la realizzazione;
12. La viabilità interna al parco dovrà essere carrabile per gli automezzi di servizio;
13. il personale addetto alla manutenzione dovrà poter disporre di una struttura adeguata alla legge 626 che possa ospitare sia la squadra di manutenzione che le relative attrezzature;
14. dovranno essere previste adeguate strutture di protezione sia verso il laghetto che nei punti di passaggio di quota;
15. nell'area dell'ex macello dovranno essere, se possibile, salvaguardate le alberature esistenti.

#### 4.3. *Condizioni di accessibilità e le relative infrastrutture.*

Il progetto risente anche, anzi soprattutto in questo caso, della impostazione derivante dal cosiddetto *Piano Tange* che, per l'accesso all'area, predilige, com'è noto, la modalità del trasporto privato, piuttosto che quella pedonale e quella del trasporto pubblico su ferro. Ciò è confermato sia dalla configurazione della rete stradale, sia dalla prevista distribuzione spaziale delle funzioni, che, essenzialmente, risultano concentrate lungo i principali assi stradali, come via Emanuele Gianturco, anziché in prossimità dei punti di accesso alla rete del trasporto pubblico su ferro; d'altra parte tali punti solo recentemente stanno registrando una significativa intensificazione della loro presenza nell'area interessata. Questa impostazione progettuale, che tenderebbe a incentivare il trasporto privato su gomma, risulta in contrasto con i principi della nuova disciplina urbanistica di Napoli e in particolare con gli strumenti di pianificazione delle infrastrutture per la mobilità e rischierebbe di determinare uno squilibrio quantitativo fra domanda e offerta, nel senso illustrato nel parere del *servizio infrastrutture* citato.

Il progetto non formula previsioni riguardo al collegamento con la rete ferroviaria metropolitana delle residenze e delle attività terziarie da impiantare.

La rete stradale ipotizzata, a sua volta, presenta una configurazione non conforme ai più recenti specifici orientamenti assunti dal Comune e non risolve adeguatamente neppure a livello di viabilità locale, il problema di garantire un efficace collegamento tra il centro direzionale e il quartiere di Poggioreale, che si sviluppa essenzialmente lungo l'asse Ponte di Casanova-via Nuova Poggioreale-via Stadera.

Riguardo all'offerta di sosta, mediante parcheggi pubblici, il progetto prevede, per le ragioni esposte, esclusivamente parcheggi a raso. A fronte dei vantaggi che tale soluzione comporta vi è lo svantaggio determinato da un eccessivo consumo del suolo. Inoltre, non viene garantita una adeguata differenziazione tra le diverse tipologie di sosta, ovvero pertinenziale, di destinazione e di interscambio.

Le *indicazioni progettuali* formulate dal citato parere sono finalizzate alla definizione di interventi infrastrutturali per garantire un incremento dell'accessibilità alle varie funzioni di nuovo impianto, attraverso:

- il miglioramento del sistema viario, inteso sia come riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità esistente, sia come previsione di nuovi collegamenti viari,

opportunamente progettati in funzione di una logica non solo veicolare, ma anche e soprattutto pedonale;

- il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su ferro;
- la redistribuzione di alcuni volumi edilizi, sia pure limitatamente ad alcune aree e nel rispetto dei comparti edificatori individuati nel *piano Tange*.

Tali indicazioni progettuali vanno considerate congiuntamente a una serie di *condizioni al contorno* derivanti, in primo luogo, dagli accordi, intercorsi o in via di definizione, tra l'Amministrazione comunale e le società di trasporto pubblico su ferro che operano nell'area in questione, ovvero Alifana, Circumvesuviana e Ferrovie dello Stato. Le suddette indicazioni si traducono, per parte in prescrizioni da impartire al concessionario ai fini delle successive fasi di progettazione nell'ambito di questo *project financing*. Per un'altra parte esse sono da intendersi come suggerimenti da tenere nella dovuta considerazione nelle successive fasi di pianificazione delle iniziative nell'area del centro direzionale, in particolare quelle concernenti il piano urbanistico esecutivo che riguarderà l'insieme delle opere residue, configurando l'assetto definitivo dell'insediamento e la connessione tra le diverse parti – sviluppatasi in epoche diverse – che lo compongono e le aree immediatamente circostanti, scarsamente considerate nel progetto iniziale di quest'opera. A questo fine le indicazioni progettuali di cui si tratta spingono la loro attenzione anche alle aree immediatamente adiacenti al centro direzionale.

#### *4.4. La riqualificazione delle aree al contorno.*

Le iniziative in argomento possono così riassumersi:

- prevedere una nuova stazione sulla linea metropolitana 1-Alifana, intermedia tra quelle del Centro direzionale e di Poggioreale, in modo da assicurare una completa copertura territoriale;
- prevedere una serie di interventi su alcune delle stazioni esistenti o in fase di realizzazione, al fine di garantirne una più agevole fruizione da parte dei futuri potenziali utenti.

La necessità di prevedere una nuova stazione metropolitana al servizio del centro direzionale e del quartiere di Poggioreale è motivata dalla circostanza che le due

stazioni esistenti sono poste a una distanza, misurata lungo la linea ferroviaria, di circa 1,5 chilometri, mentre, per garantire la massima accessibilità dei territori serviti dal trasporto pubblico su ferro, le stazioni devono essere poste a una distanza non superiore a 700 metri, come indicato, peraltro, all'art. 161 della nominata Variante al piano regolatore generale, adottata dal Consiglio comunale con delibera n. 35 del 19 febbraio 2001.

Gli interventi di adeguamento e di ristrutturazione riguardano principalmente le stazioni *Gianturco* della linea metropolitana 2-passante Fs e *Poggioreale*, di interscambio tra la linea metropolitana 1-Alifana e la linea metropolitana 3-Circumvesuviana.

Per la stazione *Gianturco* occorre realizzare un'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.

Nell'ambito del nodo di *Poggioreale*, dove confluiscono la stazione della linea metropolitana 1-Alifana, la stazione della linea metropolitana 3-Circumvesuviana, un parcheggio di interscambio modale e un attestamento di autobus, occorre prevedere: il recupero e la riqualificazione dell'edificio neoclassico che prospetta sull'emiciclo di Poggioreale, antica barriera doganale, destinandolo a stazione della linea metropolitana 1-Alifana, come già stabilito dal progetto definitivo della tratta Capodichino-Centro direzionale approvato dalla Giunta comunale con delibera n. 4849 del 23 dicembre 2002; il collegamento interno alle due stazioni per consentire un facile e veloce interscambio tra le linee metropolitane, subordinatamente alla fattibilità tecnica; l'integrazione tra la stazione di interscambio, il parcheggio e l'attestamento di autobus, al fine di rendere più agevole l'intermodalità tra ferro e gomma.

Dalle valutazioni così espresse derivano proposte finalizzate a garantire un effettivo incremento dell'accessibilità alle varie funzioni di nuovo impianto. Esse riguardano: la *configurazione del sistema viario*, l'*accessibilità al sistema delle stazioni*, anche con riferimento alla scelta delle tipologie insediative, la *distribuzione spaziale dei pesi urbanistici* e la *sosta*.

Per quanto riguarda la *configurazione del sistema viario*, nel rispetto dei principi espressi nel piano della rete stradale primaria, deve essere operata in primo luogo una

distinzione tra strade primarie e strade locali, in modo tale da graduare i ruoli gerarchici, riducendo, conseguentemente, il traffico automobilistico sulla viabilità locale, a vantaggio dei pedoni. In ogni caso, sia le strade primarie che le strade locali devono essere configurate come strade di tipo *E-strade urbane di quartiere* o di tipo *F-strade locali*, secondo la classificazione prevista dal nuovo codice della strada.

In quest'ottica, occorre assumere come criterio guida irrinunciabile del progetto l'esigenza della *circolazione sicura dei pedoni*, che deve condurre alla configurazione di una rete pedonale avente caratteristiche di sicurezza, gradevolezza e attrattività, al fine di incentivare gli spostamenti a piedi e l'uso dei mezzi di trasporto pubblico e ridurre, conseguentemente, il traffico privato. In sostanza, le strade devono avere marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e possibilità di sosta dei pedoni; inoltre, lungo la nuova viabilità proposta, occorre che gli interventi di nuova edificazione vengano progettati in modo tale da configurare delle cortine stradali. Al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza sia ai veicoli che ai pedoni, è necessario, inoltre, che sulla rete stradale che si va a configurare a partire da quella oggetto della presente iniziativa, si prevedano adeguati accorgimenti tecnici. Si prescrive in particolare:

- rotatorie in corrispondenza dei principali incroci, in modo tale da rallentare le correnti veicolari confluenti;
- interventi fisici volti ad ampliare i coni di visibilità alle intersezioni;
- interventi di illuminazione, di rallentamento e di semaforizzazione in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

Sotto il profilo ambientale, è necessario che, nella progettazione dell'intero sistema stradale, con riferimento sia alle strade primarie sia alle strade locali, venga posta attenzione alla questione del verde, anche attraverso la realizzazione di *corridoi ecologici* che, oltre ad assicurare una mitigazione dell'impatto fisico e visivo delle infrastrutture e un miglioramento della qualità dell'aria e delle condizioni microclimatiche, con riduzione dell'effetto *isola di calore*, devono anche contribuire alla definizione di percorsi e spazi pedonali.

Le ulteriori indicazioni progettuali che si forniscono, riguardo alla configurazione del sistema viario, mirano alla individuazione degli assi che si ritengono indispensabili per

il corretto funzionamento dell'area dal punto di vista del traffico veicolare. Pertanto, partendo dalle previsioni del *piano della rete stradale primaria*, che definisce la viabilità primaria strettamente necessaria, e considerando le nuove funzioni che il progetto prevede di impiantare, il *servizio infrastrutture* ha definito la rete dei collegamenti principali a servizio dell'area, disegnata nella tavola 4 allegata al parere del suddetto servizio.

Si conferma il ruolo primario che nell'ambito del sistema viario complessivo svolgerà via Emanuele Gianturco, per la quale, tuttavia, si ritengono indispensabili adeguamenti rispetto alla soluzione progettuale, dal punto di vista dimensionale e della configurazione planimetrica. Si prescrive di elaborare una diversa configurazione della suddetta spina infrastrutturale, in modo da definire una infrastruttura stradale unitaria, collocando le aree verdi non più in posizione intermedia, bensì su uno o su entrambi i lati della viabilità - meglio sarebbe sul lato adiacente alle nuove costruzioni al fine di determinare una continuità tra la fascia verde che in tal modo si formerebbe e il verde del parco di nuova realizzazione - in modo tale che la suddetta fascia diventi più agevolmente fruibile da parte dei pedoni. In particolare, per via Emanuele Gianturco, si può ipotizzare una sezione stradale composta da due carreggiate, ciascuna con due corsie per verso di marcia e con larghezza pari a 8 metri, comprensivi di banchine, fiancheggiate da marciapiedi di almeno 3 metri e separate da un ulteriore marciapiede centrale di 5 metri, che, oltre ad agevolare gli attraversamenti pedonali, può eventualmente accogliere delle alberature. In tal modo, via Emanuele Gianturco si configura come un viale urbano, fruibile da veicoli e pedoni, che ricalca planimetricamente la strada esistente, fino a congiungersi con gli svincoli della strada statale 162, opportunamente rimodellati in funzione del nuovo punto di congiunzione con la viabilità ordinaria. L'intersezione tra via Emanuele Gianturco, gli svincoli della strada statale 162 e via Costantino Grimaldi dovrà essere regolata tramite rotatoria.

Oltre alla riconfigurazione di via Emanuele Gianturco, ai fini della formazione di un'adeguata rete di collegamenti veicolari, si ritengono validi: in alcuni casi, i collegamenti stradali inclusi nella soluzione progettuale, eventualmente con modifiche dimensionali e/o planimetriche; in altri casi, la realizzazione di nuovi interventi sulla maglia dei collegamenti stradali, a integrazione di quelli previsti nel progetto; in altri

casi ancora, si ritiene più conveniente la conferma di strade esistenti di cui il progetto prevede l'eliminazione.

Gli assi stradali previsti nel progetto presentato che si ritengono indispensabili per il funzionamento dello schema viabilistico generale e che si condividono sono di seguito elencati indicando per ognuno di essi gli adeguamenti che si ritengono necessari:

- via Nicola Miraglia, per la quale, tuttavia, si ritiene sufficiente una sola corsia per verso di marcia;
- il prolungamento di via Nicola Miraglia verso sud, lungo il rilevato ferroviario, confermando la prevista configurazione con due corsie per verso di marcia;
- via Domenico Aulisio, di collegamento tra via Taddeo da Sessa e via Costantino Grimaldi, per la quale si ritiene necessaria una sezione di almeno 15 metri, con una corsia per verso di marcia;
- via Costantino Grimaldi, con una sola corsia per verso di marcia, confermando dunque l'attuale sezione della strada nel tratto compreso tra via Serafino Biscardi e via Domenico Aulisio;
- via Marino da Caramanico, per la quale si chiede sia di studiarne attentamente il profilo altimetrico, sia di verificarne l'eventuale modifica della configurazione planimetrica di progetto, in modo da conservare l'attuale tracciato fino a piazza Francesco Saverio Arabia, da raccordare poi, mediante rotatoria, a un nuovo asse stradale ad andamento nord-sud tangente il fianco est del comparto 8; per via Marino da Caramanico e per il suddetto asse ad andamento nord-sud, si ritengono necessarie due corsie per verso di marcia;
- l'asse ad andamento est-ovest, parallelo a via Carlo Bussola, di collegamento tra via Emanuele Gianturco e l'asse ad andamento nord-sud in prosecuzione di via Marino da Caramanico;
- l'asse ad andamento est-ovest, di collegamento tra l'asse ad andamento nord-sud in prosecuzione di via Marino da Caramanico e via Gaetano Bruno;
- gli assi ad andamento est-ovest, in prosecuzione della viabilità di attraversamento dell'attuale centro direzionale, che collegano via Domenico Aulisio con via Emanuele Gianturco; per tale collegamento si richiede una diversa configurazione planimetrica, definendo una strada a carreggiata unica, con due corsie per verso di

marcia, e regolando mediante rotatorie le intersezioni con via Domenico Aulisio e con via Emanuele Gianturco;

- l'asse ad andamento est-ovest che, partendo dalla rotatoria prevista al termine di via Marino da Caramanico, in corrispondenza di piazza Francesco Saverio Arabia, giunge al prolungamento di via Nicola Miraglia.

La maglia dei percorsi stradali di cui sopra è necessario che sia integrata da altri collegamenti attualmente non previsti e che pertanto saranno adeguatamente considerati nel progetto di completamento nel senso precedentemente indicato.. In particolare:

- sottovia veicolare al fascio di binari Fs in corrispondenza del tratto terminale di via Traccia a Poggioreale e via Nicola Miraglia, coerentemente con le previsioni del Piano della rete stradale primaria;
- collegamento in direzione est-ovest in prosecuzione di via Costantino Grimaldi, che, partendo da via Emanuele Gianturco, con un incrocio regolato tramite rotatoria, giunga fino alla rotatoria prevista al termine di via Marino da Caramanico, in corrispondenza di piazza Francesco Saverio Arabia, ipotizzando, per tale nuovo asse, una sezione con una corsia per verso di marcia;
- riconfigurazione dell'incrocio tra via Nicola Miraglia, via Michele Parisi e via del Macello, coerentemente con la previsione, formulata dal Piano della rete stradale primaria, del raddoppio del sottovia veicolare in corrispondenza del rilevato ferroviario, modificando l'andamento di via Leopoldo Tarantini.

Si prescrive infine, che alcuni assi stradali esistenti di cui il progetto prevede l'eliminazione siano reintegrati nella rete per il corretto funzionamento di quest'ultima, almeno nel periodo intercorrente tra la prima fase di realizzazione dell'intervento e il completamento dell'intero comprensorio. Tali assi, riportati nella tavola 4 sono:

- via Michele Parisi, di collegamento tra via Nuova Poggioreale e via Nicola Miraglia, che si conferma in via definitiva, dunque anche oltre il suddetto periodo transitorio, in considerazione del ruolo che tale strada può svolgere per l'accessibilità alla stazione Poggioreale;
- via del Macello, di collegamento tra via Traccia a Poggioreale e piazza Francesco Saverio Arabia;

- via dei Bonifaci e via Giuseppe Buonocore, di collegamento tra via Gaetano Bruno e via del Macello;
- il tratto di via Costantino Grimaldi compreso tra via Domenico Aulisio e via Emanuele Gianturco.

Per quanto riguarda l'*accessibilità al sistema delle stazioni*. (Tavola 3 del citato parere del servizio infrastrutture), le indicazioni di seguito elencate sono finalizzate a garantire un'adeguata accessibilità pedonale alle stazioni. Occorre intervenire principalmente sul sistema viario e sulla scelta delle tipologie insediative. Affinché il sistema viario possa effettivamente contribuire al miglioramento dell'accessibilità, è necessario:

- progettare e configurare il sistema viario nel suo complesso in modo tale che esso converga verso i punti di accesso alle stazioni;
- progettare le strade con particolare attenzione alle esigenze della componente pedonale, adottando accorgimenti finalizzati alla creazione di un ambiente confortevole, in cui poter passeggiare in sicurezza e tranquillità;
- assumere, come condizione fondamentale, che tutti i collegamenti viari siano di proprietà pubblica e adibiti all'uso pubblico.

Di seguito, si riporta, a titolo esemplificativo, una descrizione sintetica degli interventi che si ritengono necessari per incrementare l'accessibilità alle stazioni.

Riguardo alla stazione *Centro direzionale*, è necessario che, nella progettazione del parco urbano, previsto nell'area confinante con l'attuale centro direzionale, venga assicurata la continuità tra i percorsi pedonali di nuova previsione e quelli esistenti, ovvero l'asse pubblico di via Francesco De Nicola e l'asse verde di viale della Costituzione, al fine di garantire un'agevole fruizione della stazione, oltre che da parte dei residenti, degli addetti e degli *users* dell'attuale centro direzionale, anche da parte degli utenti provenienti o diretti alle aree ricadenti nel sub-comprensorio orientale di cui si propone la realizzazione.

Riguardo al nodo di interscambio *Poggioreale*, è necessario che venga adeguatamente progettato il recupero dell'area di sedime della ferrovia Circumvesuviana, da dismettere a seguito dell'interramento della linea, e dell'estradosso delle gallerie artificiali, partendo da via Serafino Biscardi a ovest, fino a via Nicola Miraglia a est, prevedendo per tale area interventi che ne assicurino l'integrazione con il sistema viario esistente e

di progetto. È necessario, inoltre, che, a partire da tale fascia, parallela a via Nuova Poggioreale, venga prevista una serie di percorsi, progettati con le caratteristiche dei *percorsi protetti*, in modo tale da incrementare la superficie isocrona della stazione, anche attraverso una negoziazione con i Vigili del fuoco per la ridefinizione dell'area di esclusiva competenza della caserma, per evitare che questa possa rappresentare un ostacolo al raggiungimento della stazione.

Riguardo alla stazione *Gianturco*, è necessario che all'incremento dell'area di influenza isocrona, garantita dalla realizzazione di un nuovo punto di accesso/uscita oltre il ponte ferroviario, corrispondano ulteriori interventi migliorativi in termini di sicurezza e gradevolezza dei percorsi e in termini di riconoscibilità e visibilità della stazione dal lato del centro direzionale.

Infine, per quanto concerne la scelta delle tipologie insediative da adottare, è necessario, ai fini di assicurare il massimo livello di accessibilità, che i nuovi insediamenti vengano concepiti in modo da garantire la massima permeabilità del territorio, attraverso la previsione di una rete capillare di percorsi pubblici, contrastando, in ogni caso, la logica configurativa dei lotti interclusi.

Nella figura 3 annessa al citato parere del *servizio infrastrutture* si riporta la simulazione dei flussi di traffico nell'area interessata dal progetto nello scenario di intervento. Dall'analisi della figura appaiono evidenti i benefici sulla distribuzione dei flussi di traffico e sui relativi livelli di congestione che derivano dall'utilizzo del sistema del trasporto pubblico su ferro, incrementato grazie agli interventi che si propongono riguardo alla configurazione del sistema viario e all'accessibilità al sistema delle stazioni.

Per quanto riguarda la *distribuzione spaziale dei pesi urbanistici*, la successiva progettazione urbanistica esecutiva collocherà i residui, ma cospicui volumi edilizi avendo cura affinché la distribuzione spaziale dei principali pesi urbanistici privilegi il rapporto con i punti di accesso alla rete del trasporto pubblico su ferro. In tal modo, assicurando cioè un agevole raggiungimento delle attività di nuovo impianto con il sistema del trasporto pubblico su ferro, si incentiva l'uso di quest'ultimo, con conseguente alleggerimento delle strade dal traffico automobilistico, fornendo un contributo al recupero della qualità urbana.

Per quanto riguarda le infrastrutture per la *sosta* si chiede di ridurre l'aliquota dei parcheggi relativa alla sosta di destinazione, in considerazione della diversa ripartizione modale degli spostamenti, a vantaggio del trasporto collettivo, che si avrà come conseguenza del miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su ferro e di una diversa distribuzione spaziale dei pesi urbanistici.

#### *4.5. Valutazione del progetto dal punto di vista ambientale.*

L'area oggetto della proposta è, come già detto, un area ex industriale. Si ricorda anche che vi ricadono numerosi impianti industriali dismessi e importanti attività urbane, come il mercato ortofrutticolo e il macello comunale in corso di dismissione. La mancata realizzazione delle previsioni urbanistiche che riguardano l'area in argomento hanno aggravato le condizioni di degrado, determinate dai fenomeni di dismissione e di progressiva marginalizzazione dell'area. Gli effetti di tale degrado hanno interessato i vecchi quartieri circostanti ma anche il nuovo insediamento del sub comprensorio occidentale.

L'area è stata oggetto di installazione di attività abusive (per esempio nell'area al di sotto della strada statale 162). E' divenuta inoltre ricovero di immigrati clandestini (che hanno occupato aree di proprietà comunale attualmente libere e l'impianto sportivo rimasto incompleto e oggi in stato di abbandono), con conseguenze anche drammatiche sul piano del disagio sociale per gli abitanti dei quartieri limitrofi ma anche per gli stessi occupanti abusivi, spesso cittadini extracomunitari. Il degrado ambientale dell'area si manifesta inoltre con la congestione del traffico determinata, come abbiamo visto, dall'insufficiente dotazione delle infrastrutture per l'accessibilità dai sistemi di trasporto pubblico, ma anche dalla inadeguatezza delle infrastrutture stradali e dall'insufficienza delle infrastrutture per la sosta. Ugualmente grave è l'insufficienza delle attrezzature pubbliche, specie verde e sport che rende ancora più grave, dal punto di vista della vivibilità, l'elevata densità edilizia dell'insediamento. Per ultimo, ma non meno importante, è da ricordare il tema del regime idraulico della zona, le cui alterazioni sono spesso causa spesso di allagamenti nelle zone più basse dei fabbricati dell'intera area.

La proposta non offre uno studio esauriente e documentato, basato su rilevazioni accurate e puntuali, per misurare i miglioramenti che, dal punto di vista ambientale, si

avrebbero in esito agli interventi previsti in base al presente programma. D'altra parte i risultati attesi, come si può dedurre dall'illustrazione della proposta fin qui condotta, determinerebbero vantaggi tanto evidenti, dal punto di vista ambientale, da non richiedere per il loro apprezzamento raffinate rilevazioni parametriche. Esaminiamo i settori in cui i suddetti miglioramenti appaiono più evidenti, nel progetto presentato.

Si dà luogo a un *aumento dell'offerta di attrezzature pubbliche*, con la formazione di aree verdi e altre strutture pubbliche e d'interesse pubblico, anche recuperando le strutture sportive presenti in zona e mai entrate in funzione, in tale modo sopperendo anche alla mancanza di attrezzature pubbliche nell'adiacente comprensorio occidentale. La riqualificazione urbana che si pone in essere, consente il passaggio da un quartiere ex industriale in progressivo degrado a un moderno quartiere per edilizia terziaria e residenziale, dotato di tutte le attrezzature pubbliche che la legge prevede, anche a servizio dei quartieri confinanti che ne risultano privi.

Si dà luogo a un *miglioramento delle condizioni di permeabilità dei terreni*. L'attuale situazione dell'area di intervento mostra come ampie aree della stessa siano attualmente impermeabilizzate, in particolare il mercato ortofrutticolo ma anche gli altri immobili con originaria destinazione produttiva. Il rapporto di impermeabilizzazione del suolo migliora decisamente per quanto riguarda le aree del mercato ortofrutticolo ove è prevista la formazione di un grande parco urbano, anche in considerazione della previsione, fatta nella proposta, di prevedere i limitrofi parcheggi realizzati con pavimentazione non impermeabilizzante. La sistemazione organica delle aree verdi, con la realizzazione di un unico parco urbano di grande dimensione, favorirà una progressiva irregimentazione delle acque che, insieme alla prevista sistemazione della rete stradale e fognaria, non potrà che determinare consistenti benefici sul precario regime idraulico di quest'area.

Per contro si ricorda che la falda in quest'area è molto superficiale a causa del disordine idraulico provocato dall'intensità dell'edificazione nell'intera zona orientale che ha sconvolto l'antico regime idraulico. Nel proseguimento di questa iniziativa occorre prestare la massima attenzione a questo aspetto procedendo, prima della redazione della successiva fase progettuale, ad accurate indagini idrauliche al fini di determinare le più idonee soluzioni progettuali.

Si dà luogo a un miglioramento dell'accessibilità e quindi a una *riduzione della congestione del traffico automobilistico*. I flussi di traffico veicolare, come meglio esposto precedentemente nel parere del *servizio infrastrutture*, sono in particolare relativi a veicoli pesanti e comunque sostenuti in considerazione delle attività svolte nell'area, della prossimità ad aree urbane densamente trafficate, ma anche di insufficienze infrastrutturali. La riduzione del traffico dei mezzi pesanti in zona, a seguito della delocalizzazione delle aree mercatali è un contributo rilevante alla riduzione della congestione da traffico e alla riduzione di emissioni nocive in atmosfera. La nuova viabilità carrabile è prevista, diversamente dal *piano Tange*, a cielo aperto invece che sotto piastra. Ciò favorisce la regolamentazione del traffico e le misure di controllo della microcriminalità, e consente inoltre una migliore dispersione dei gas di scarico prodotti dalle autovetture. L'aumento di attrattività dell'area determinato dalla concentrazione delle nuove funzioni che si prevede di installare potrebbe dare luogo a un incremento del traffico automobilistico. A fronte di ciò le previsioni che si formulano con la presente iniziativa contano su un aumento dell'offerta di trasporto pubblico, una riforma della rete infrastrutturale che elimini le strozzature e potenzi anche in questo caso l'offerta, su una crescita e una razionalizzazione dell'offerta delle attrezzature per la sosta: In definitiva una nuova offerta di accessibilità capace di fronteggiare l'aumento di attrattività dell'area oltre che rimuovere i disagi preesistenti. In considerazione di quanto premesso, relativamente al regime idraulico dell'area, si prescrive – anche in conformità di quanto richiesto dalla competente autorità di bacino - di realizzare uno studio sull'equilibrio idraulico delle area nella situazione attuale e una proiezione sulla stessa area dopo l'esecuzione delle opere previste dal planovolumetrico onde individuare e provvedere alla quantificazione delle opere che siano necessarie per la tutela dell'equilibrio idraulico della zona oggetto di intervento.

#### *4.6. Il piano economico e finanziario.*

*...omissis...*

*ai sensi della determinazione n° 4 del 6 marzo 2002 dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici*

#### 4.7.. *La convenzione.*

A seguito della rivalutazione delle aree interessate alla realizzazione del Project Financing del Centro Direzionale da parte dell'Agenzia del Territorio, la società proponente ha consegnato, come si è detto, in data 6/02/2004, la documentazione inerente la proposta tra cui la bozza di convenzione, seppure non ancora in versione definitiva.

Il dipartimento urbanistica, ai fini della valutazione della proposta, ha instaurato un contraddittorio con il proponente, secondo la procedura prevista dall'art. 37 ter della L.109/94 e dalla determina dell'autorità di vigilanza sui LL.PP. n. 20 del 4.10.2001. Nel corso di tale contraddittorio sono stati rilevati diversi aspetti, anche relativi alla bozza di convenzione, che il dipartimento riteneva non coincidenti con il pubblico interesse.

Di conseguenza la documentazione, ivi compresa la bozza di convenzione, in data 30.4.2004 veniva ulteriormente trasmessa a questo ufficio, sempre in via non definitiva. La rielaborazione della convenzione, operata dal proponente, teneva conto delle modifiche concordate (riportate alla lettera A e alla lettera B del presente paragrafo) a eccezione di due proposte che lo stesso proponente non riteneva inizialmente di condividere.(riportate alla lettera C)

In data 7 maggio 2004 la società proponente faceva pervenire a questo ufficio, in via definitiva, tutta la documentazione facente parte dell'istruttoria.

A seguito di ulteriori colloqui instaurati con i rappresentanti della società, la bozza di convenzione veniva modificata nel punto relativo al piano di sosta e inviata in data 21.5.2004.

In data 3 giugno 2004 la Ufpr della Campania, (autorizzata a collaborare con l'amministrazione comunale dal presidente della regione Campania, al fine della conclusione dell'iter istruttorio delle proposte di finanza di progetto presentate al comune di Napoli), faceva pervenire una relazione in merito ad alcune modifiche da apportare alla bozza di convenzione, già preventivamente concordate con questo dipartimento e il responsabile legale della società promotrice nella riunione del 31 aprile 2004.

A) Punti modificati e concordati.

- in riferimento al punto "e" *delle premesse e all'art. 23 comma II alinea III della convenzione* è stato previsto che l'amministrazione comunale non assumerà alcun obbligo di risultato nel completamento del comparto non compreso nell'ambito della concessione, ma si adopererà a dare impulso a tutto quanto sarà necessario per riqualificare l'intera zona limitrofa all'intervento della società di progetto, eventualmente anche attraverso la costituzione di una società di trasformazione urbana (Stu). Non costituirà, dunque, oggetto di riequilibrio economico-finanziario il completamento degli interventi esclusi dalla concessione;

- le previsioni contenute *all'art. 14 comma I, II, III della bozza di convenzione* inerenti la disciplina delle varianti, sono state riportate alla normativa vigente. Conseguentemente viene fatto divieto al concessionario di apportare autonomamente varianti al progetto definitivo ed esecutivo una volta approvato dal concedente: eventuali varianti in corso d'opera proposte dal concessionario nel rispetto della normativa vigente saranno predisposte a cura e spese del concessionario stesso che le sottoporrà all'approvazione del concedente. Qualora il concedente richiedesse al concessionario medesimo, nel rispetto della normativa vigente, di apportare varianti al progetto esecutivo approvato, ovvero nel caso di varianti che si rendessero necessarie ai sensi della normativa vigente per fatti sopravvenuti e imprevedibili, il concessionario sarà tenuto all'elaborazione della relativa perizia da sottoporre all'approvazione dell'amministrazione comunale. Solo in questo caso ogni onere connesso alla realizzazione delle opere graverà sull'amministrazione richiedente ;

- anche la *disciplina del collaudo (art. 16 comma III della bozza di convenzione)* è stata riportata alla normativa vigente (art. 28 legge 109/1994), pertanto il certificato di collaudo avrà carattere provvisorio e assumerà carattere definitivo solo decorsi due anni dalla emissione del medesimo e gli oneri del collaudo saranno a carico del concessionario;

- si è convenuto, altresì, che la fattispecie enunciata alla *lettera b) dell'art. 8 e dalla lettera B) dell'art. 9 della convenzione* relativa alla "vendita in diritto di superficie di 600 posti auto realizzati dal concessionario" per la "durata di 90 anni" non potesse essere attuata, atteso che dai grafici è emerso che i posti auto venivano individuati in aree destinate ad attrezzature pubbliche e pertanto sottratte alla disponibilità del privato. Di conseguenza si è previsto di localizzare i posti auto in aree non aventi tale

destinazione. Al fine del riequilibrio del piano economico e finanziario si è ipotizzato, in aggiunta alle aree precedentemente individuate per le quali è prevista la cessione a titolo di contributo al concessionario, la cessione di aree corrispondenti a ulteriori mc 44.054 da destinarsi a edilizia terziaria privata, al prezzo di Euro 185,00 al mc. Il riconoscimento del prezzo di tali aree trova riscontro nella perizia elaborata dall'Agenda del Territorio - Ufficio provinciale di Napoli del 15.4.2003 (cfr parere Cresme allegato);

- *all'art. 21 comma III della convenzione* non è più prevista la riduzione del 30 % del valore delle aree cedute a titolo di prezzo in dipendenza di eventi genericamente indicati quali la realizzazione del parco urbano, del verde attrezzato o della viabilità di accesso tali da alterare il prezzo di mercato dei prodotti edilizi previsti;

- l'amministrazione non assumerà alcun obbligo preventivo di *bonifica delle aree*, a meno che dalle indagini effettuate non sia emerso uno specifico rischio ambientale: nell'eventualità in cui venisse accertata la presenza nelle aree in questione di inquinanti nocivi eccedenti i limiti di accettabilità stabiliti dalla normativa vigente in materia, il concedente si impegna a tenere indenne il concessionario dei costi sostenuti, opportunamente documentati (*art. 23 della convenzione*);

- nel caso in cui il rapporto si risolva l'amministrazione non pagherà alcuna penale: è applicabile unicamente l'articolo 37 septies della legge quadro 109/94 (*art.26 comma II alinea VII della bozza di convenzione*);

- l'amministrazione non consentirà al concessionario di costituire garanzie reali sulle opere oggetto di gestione funzionale ed economica che sono a tutti gli effetti opere pubbliche (*art.23 comma II della convenzione*);

- in caso di risoluzione per inadempimento del concedente ovvero nel caso di revoca della concessione da parte del Concedente per motivi di pubblico interesse, al concessionario saranno dovuti gli importi di cui all'art. 37 septies della l. 109/1994: la norma non dovrà prevedere, più a titolo di risarcimento, il "maggior danno" (*art.25 comma II della convenzione*);

B) Punti nuovi introdotti dall'ufficio e concordati.

- Come primo e sostanziale punto l'amministrazione ha chiesto di introdurre nella convenzione, e quindi anche dell'allegato relativo agli "elementi di cui all'art. 21

della legge 109/94”, la condizione che *il concessionario corrisponderà all'amministrazione un canone concessorio*, quale prezzo a conguaglio per i trasferimenti dei diritti di proprietà sulle aree cedute dal concedente: nella proposta in oggetto tale canone è stato fissato al tre per mille del valore dell'investimento complessivo.

A questo proposito c'è da porre in rilievo che dall'analisi economico-finanziaria dell'iniziativa effettuata dal concessionario, emerge che l'investimento necessario per la realizzazione di tutte le opere oggetto della concessione non può essere remunerato unicamente attraverso i ricavi attesi dalla gestione delle opere medesime.

Si versa, pertanto, nell'ipotesi prevista dall'art. 19, comma 2, secondo periodo, della legge 109/1994, che prevede che il soggetto concedente, qualora necessario debba assicurare al concessionario il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione in relazione alla qualità del servizio da prestare, anche mediante un prezzo. La medesima norma, al periodo successivo, stabilisce che a titolo di prezzo, le amministrazioni concedenti possono cedere in proprietà beni immobili nella propria disponibilità, o allo scopo espropriati, la cui utilizzazione sia strumentale o connessa all'opera da affidare in concessione.

Nel caso di specie, il concessionario ha richiesto, come si è detto, anziché un prezzo in denaro, il trasferimento di alcune aree, insistenti all'interno del comprensorio interessato dalla realizzazione delle opere oggetto di concessione, sulle quali provvederà a realizzare interventi di edilizia residenziale e opere accessorie.

Gli interventi che il concessionario ha in programma di realizzare sulle aree *de quibus*, benché si tratti di iniziative di carattere imprenditoriale privato cui l'amministrazione comunale, una volta realizzatosi il trasferimento di proprietà, resterebbe del tutto estranea, costituiscono un opportuno e auspicabile completamento del complessivo progetto di riqualificazione di tutto il comprensorio del centro direzionale. In altre parole attraverso il trasferimento delle aree predette in proprietà al concessionario non si garantisce solo il riequilibrio del piano economico-finanziario della concessione, ma si persegue, altresì, l'interesse pubblico di vedere riqualificata, nell'interesse dell'intera comunità una porzione di territorio omogenea e più ampia di quella oggetto di concessione, risultato che non si sarebbe potuto conseguire se il "prezzo" fosse stato versato in denaro.

Se, dunque, tale modalità di corresponsione del prezzo (trasferimento in proprietà di aree) risulta certamente più efficiente ed efficace per il comune di Napoli, essa avrebbe potuto comportare, in assenza di opportuni correttivi, una distorsione degli elementi di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa e una conseguente inefficienza della procedura concorrenziale.

Difatti, come noto, l'art. 21 della citata legge 109/94 indica quale primo elemento di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa in caso di affidamento di concessione di progettazione il "prezzo" corrisposto dall'amministrazione aggiudicatrice.

In buona sostanza, tanto minore è il prezzo richiesto dall'aspirante concessionario, tanto maggiore sarà la convenienza dell'amministrazione aggiudicatrice.

Orbene, alla luce delle considerazioni che precedono nel caso di specie, "diminuire il prezzo corrisposto al concessionario" significherebbe ridurre il perimetro delle aree da cedere in proprietà a quest'ultimo così come individuate nella proposta.

Tale riduzione, tuttavia, pur determinando sotto il profilo meramente economico un "risparmio" da parte del comune di Napoli, comprometterebbe la possibilità di realizzare gli interventi - privati - di riqualificazione e completamento nella misura ipotizzata dal concessionario, con la conseguenza che il complessivo beneficio per la collettività sarebbe in effetti minore.

D'altro canto, trascurare l'elemento "prezzo" nell'ambito della valutazione dell'offerta, rappresenterebbe, nello spirito della norma dell'art. 21 legge 109/94, una inefficienza del confronto concorrenziale, non essendo in alcun modo possibile misurare la "virtuosità" del concessionario, intesa come capacità di raggiungere l'equilibrio economico finanziario dell'investimento con un contributo pubblico inferiore.

E' stato, pertanto, individuato nel corso della discussione della proposta del concessionario un elemento di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa che consente di tenere conto della consistenza del "prezzo" corrisposto dall'amministrazione comunale e rappresentato dalle aree predette, senza però diminuire il perimetro delle stesse, conservando così intatti i benefici "esterni" per la collettività derivanti dalla riqualificazione di una porzione consistente del comprensorio interessato dalla realizzazione del centro direzionale.

Si è ritenuto che l'estensione delle aree - e, quindi, il loro relativo valore, quantificato sulla base della valutazione effettuata dall'Agenzia del Territorio - dovesse restare invariata, ciò al fine di consentire la piena realizzazione degli interventi di riqualificazione previsti dal concessionario sulle stesse.

La minimizzazione del contributo pubblico, pertanto, verrà ottenuta attraverso il pagamento, da parte del concessionario di un importo in denaro, a conguaglio del maggior prezzo versato dall'amministrazione.

Un esempio giova a chiarire il meccanismo: se le aree da trasferire a titolo di prezzo al concessionario hanno una estensione di 1.000 mq e il valore complessivo delle stesse è pari a €1.000,00 qualora il concessionario ritenga sufficiente un contributo pubblico di € 900,00 per il raggiungimento dell'equilibrio del proprio piano economico finanziario, offrirà di corrispondere all'amministrazione un conguaglio di € 100,00. Se, invece, per detto riequilibrio, ritenesse necessario un contributo pubblico di soli € 500,00 offrirà di corrispondere un conguaglio di €500,00.

In tal modo, le offerte dei potenziali candidati potranno essere comparativamente valutate anche in base all'elemento "prezzo", così come richiesto dall'art. 21 della legge 109/94, senza compromettere l'interesse pubblico alla complessiva riqualificazione delle aree interessate dal progetto.

Pertanto, nell'ambito della determinazione dei *“criteri per la valutazione delle offerte”* è stato inserito il *“maggior importo del prezzo a conguaglio offerto rispetto all'importo minimo pari al tre per mille del valore dell'investimento indicato nei documenti di gara”*.

Il bando di gara indicherà come importo minimo di conguaglio quello offerto dal proponente nella propria proposta.

Altra richiesta dell'amministrazione, in sede di confronto, è stata quella di introdurre nella convenzione quattro ulteriori fattispecie. Le prime due contenute *all'art. 7, comma II* e cioè: *“l'alta vigilanza”* operata dal concedente su tutto quanto previsto in convenzione e *“l'esonero rischi per il concedente”* per danni e infortuni che dovessero derivare alla concessionaria nello svolgimento delle prestazioni. La terza fattispecie riguarda *l'art 13 comma III* della convenzione e inerisce *“il rinvenimento di oggetti di pregio intrinseco o archeologico”*. La quarta fattispecie riguarda infine la *“procedura*

per la consegna dei beni oggetto di gestione” prevista al *II comma dell’art. 17 della convenzione*.

C) Punti parzialmente condivisi.

Come si è detto in premessa, a seguito dei rilievi mossi da questo ufficio, in data 30.4.2004 è stata trasmessa nuovamente, in via non definitiva, la bozza di convenzione contenente le modifiche concordate, a eccezione di due proposte che la società ritiene di condividere parzialmente. In particolare:

La prima proposta riguarda l’art. 25 della bozza di convenzione disciplinante la risoluzione per inadempimento del concedente. I rappresentanti dell’amministrazione hanno chiesto l’eliminazione del *comma 4*, contenente l’ipotesi risolutiva nel caso in cui il comune di Napoli “non adotti o faccia rispettare il piano di sosta per le aree del comparto” per due seguenti considerazioni:

- appare oneroso per l’amministrazione vedersi risolvere il contratto e quindi eventualmente subire un’azione di risarcimento danni per non avere ottemperato “al piano di sosta del comparto”;
- la dizione appare generica in quanto non compare nei documenti a corredo della proposta alcuna elaborazione di un piano di sosta che la pubblica amministrazione dovrebbe eventualmente adottare e quindi far rispettare.

Il proponente, a parziale accoglimento della richiesta, ha ritenuto di eliminare l’obbligo di cui sopra come causa di “risoluzione contrattuale” e di inserirlo nelle “premesse” laddove vengono richiamate le condizioni e i presupposti in base ai quali si fonda l’equilibrio economico e finanziario della proposta.

Il proponente non ha fornito alcun elaborato di piano sosta.

In assenza di un piano di sosta appositamente formulato e concordato con l’amministrazione è apparsa improponibile una simile condizione in quanto non si comprende quale modifica del piano di sosta avrebbe potuto comportare come conseguenza la revisione del piano economico finanziario.

Il proponente, a seguito di rilievi mossi da questo ufficio, ha riformulato la precedente elaborazione, prevedendo (*cfr. punto g delle premesse della bozza di convenzione*) che tra le condizioni su cui si fonda l’equilibrio economico e finanziario vi sia la “...possibilità di gestire parcheggi in base alle ipotesi del piano (economico e

*finanziario n.d.r.) e conformemente allo stato di fatto esistente nell'area di influenza individuata nell'allegato "T" della proposta presentata."*

Il predetto elaborato è stato portato all'attenzione del competente ufficio comunale, per la necessaria verifica. Questo per le vie brevi ha comunicato che non esiste attualmente un piano di sosta vigente per le aree indicate nell'allegato "T" e che comunque, allo stato, non è prevista la realizzazione di ulteriori stalli di parcheggio liberi.

La disciplina prevista dal proponente, così come formulata, non è apparsa condivisibile.

La società ha fatto a questo punto pervenire la bozza di convenzione modificata nella parte relativa al "Piano di sosta" (*cfr. lettera i delle premesse della convenzione del 21.5.04*). Sul punto, così come convenuto con l'ufficio, la società proponente ha riformulato la previgente disciplina proposta per il piano di sosta e ha previsto che in luogo del generico riferimento relativo al rispetto dello "*stato di fatto esistente nell'area di influenza individuata nell'allegato "T" della proposta presentata*", venga inserito che "*nell'area di influenza individuata nell'allegato T della proposta, il concedente, nelle aree di propria pertinenza, pratici tariffe non inferiori a quelle allo stato vigenti*".

A parere dell'ufficio, atteso che non esiste un piano di sosta che descriva lo stato di fatto esistente nella zona di che trattasi, la nuova disciplina consente all'amministrazione concedente una più puntuale valutazione in ordine all'eventuale revisione del piano economico e finanziario e, al pari, consente al concessionario di mantenere l'equilibrio del piano economico attraverso ricavi gestionali dovuti all'applicazione delle tariffe per i posti auto.

La seconda proposta riguarda i *danni per causa di forza maggiore* previsti *all'art. 30 della convenzione*. L'ufficio ha fatto presente al proponente l'opportunità di una diversa disciplina che prevede che l'amministrazione così come il concessionario non possa essere considerata inadempiente nel caso in cui l'adempimento sia reso impossibile per cause di forza maggiore. Sono stati elencati i casi di forza maggiore ed è stato evidenziato che l'inadempimento o il ritardo nell'adempimento saranno giustificati per tutta la durata della forza maggiore, ma il contratto continuerà a produrre ogni altro effetto. Tutte le attività o gli adempimenti sospesi o interrotti

dovranno essere ripresi non appena la circostanza o l'evento di forza maggiore sarà venuto meno. Qualora uno di tali eventi o circostanze di forza maggiore renda impossibile o estremamente difficoltoso l'adempimento di una delle principali obbligazioni di cui al contratto di concessione, ciascuna delle parti potrà risolvere il contratto a mezzo di comunicazione scritta da inviarsi all'altra Parte con un preavviso di almeno 90 (novanta) giorni (*art. 23 comma II alinea VIII della convenzione*).

Il Proponente a parziale accoglimento della richiesta operata dall'ufficio ha ritenuto di prevedere ulteriormente che le conseguenze derivanti dalla sospensione o interruzione delle attività oggetto della convenzione dovranno, a istanza di parte, essere valutate, al fine di verificare il permanere delle condizioni che determinano l'equilibrio economico e finanziario, demandando la decisione al collegio arbitrale, nel caso di controversia fra le parti.

A parere di questo ufficio questa ultima ipotesi non può essere accolta in quanto farebbe ricadere i rischi derivanti dagli eventi di forza maggiore sull'amministrazione pur non avendo apportato la stessa alcun mutamento ai presupposti di base che determinano l'equilibrio economico e finanziario. Difatti condizione necessaria, prevista dall'art. 19 comma 2 bis della legge 109/94, affinché si determini la revisione del piano è che sia l'amministrazione ad apportare variazioni. La forza maggiore, dipendendo da un evento estraneo alla volontà delle parti, non può gravare in alcun modo sulla pubblica amministrazione.

Pertanto si propone, per le considerazioni che precedono, di non accogliere la proposta formulata dal proponente in merito alla responsabilità derivante dalle cause di forza maggiore e di inserire la seguente prescrizione: "la disciplina riportata nei comma V e VI dell'art. 30 della convenzione è da considerarsi soppressa".

Come si è detto in precedenza in data 3.6.2004 l'Unità finanza di progetto della regione Campania ha inviato una relazione con la quale ha evidenziato due prescrizioni da apportare alla convenzione e una di carattere economico – finanziario, nello specifico:

- relativamente al quarto comma dell'art. 12 della convenzione relativo alla consegna delle aree – inizio dei lavori che disciplina l'ipotesi dell'indennizzo del 2% del valore dell'investimento, in caso di ritardo anche minimo dell'amministrazione nella

consegna delle aree, rispetto alla data del 30.6.2004, si deve prevedere la seguente prescrizione.

L'applicazione dell'indennizzo del 2% è subordinata alla previa diffida all'amministrazione comunale e solo qualora il ritardo della stessa si protragga per un termine ulteriore di 90 giorni a partire dalla diffida, il concessionario potrà procedere alla richiesta dell'indennizzo;

- relativamente all'art. 20 della convenzione, riguardante i tempi della cessione delle aree in proprietà a favore della concessionaria, prevedere la seguente prescrizione.

L'art. 20 della convenzione dovrà essere riformulato prevedendo che il termine per l'inizio dei lavori sia di 30 giorni dall'approvazione del progetto esecutivo, e il termine per la cessione in proprietà delle aree sia di 60 giorni dall'inizio dei lavori.

A illustrazione di tale prescrizione si evidenzia che in base a quanto risulta dal combinato disposto dell'art. 19 e dell'art. 37 quinquies della legge sui lavori pubblici, la corresponsione del contributo pubblico può avvenire anticipatamente rispetto al collaudo delle opere, ma in ogni caso la cessione delle aree in proprietà dovrà necessariamente avvenire in corso d'opera.

- La terza prescrizione di carattere economico finanziario riguarda l'opportunità di aumentare la penale a carico del concessionario (ipotesi disciplinata all'art. 26 secondo comma della convenzione) prevista attualmente pari al 5% e comunque nei limiti del 10%, previsto come limite massimo dall'attuale ordinamento dei lavori pubblici. Si prescrive in proposito quanto segue.

Inserire la percentuale a carico del concessionario di cui all'art.26, II comma della convenzione come elemento di valutazione fra quelli scelti dall'amministrazione in sede di aggiudicazione della concessione, nella fase della procedura negoziata.

l'istruttore direttivo architetto

Armando Tagliatela

il dirigente del servizio supporto giuridico-economico in materia urbanistica

Rosaria Contino

il coordinatore del dipartimento urbanistica

Roberto Gianni

### **Elenco allegati alla valutazione:**

1. Richiesta assistenza all'Unità tecnica finanza di Servizio pianificazione urbanistica prot. n. 1680 del 21-6-2000;
2. Parere reso dall' Unità tecnica finanza di progetto prot. n. 2775 del 21-11-2000;
3. Verbale di qualificazione redatto congiuntamente con il servizio gare e contratti: valutazione requisiti dei soggetti promotori art. 37 bis della Legge 109/94 prot. n. 3067 del 15/12/2000;
4. Richiesta di integrazioni della proposta presentata dalla Agorà 6 SCARL al comune di Napoli prot. n.1190 del 27/4/2001;
5. Richiesta di parere all'autorità di vigilanza prot. n. 1021 del 5/4/2002;
6. Risposta in merito alla richiesta di parere prot. n. 1733 del 30/4/2002;
7. Relazione redatta dal gruppo di lavoro per accertamento proprietà nell'area oggetto della proposta prot. n. 3599 del 5-11-2002;
8. Parere Servizio infrastrutture studi e progettazione prot. n. 240 del 30-1-2003;
9. Determinazione valore unitario delle aree di proprietà del Comune di Napoli nel comprensorio orientale del centro direzionale da parte dell' Agenzia del territorio. Uff. Provinciale di Napoli prot. n.988 del 16-4-2003.
10. Relazione di verifica dell'elaborato calcolo sommario della spesa redatto dall'Ing. Vincenzo Coppola
11. Parere sulla Proposta Agorà6 dr. Roberto Mostacci del 3 giugno 2004
12. Parere sulla proposta Agorà6 rilasciato dall' Unità Tecnica Regionale Finanza di progetto  
Atti della conferenza dei servizi del 12 marzo 2003
13. Verbali della conferenza dei servizi del 12-3-2003 e del 13-3-2003;
14. Parere Servizio edilizia sportiva del 12-3-2003;
15. Parere Servizio trasporti – parcheggi e corso pubblico prot. n.498 del 12-3-2003;
16. Parere Servizio strade prot.n. 501 del 12-3-2003;
17. Parere Servizio gestione parchi e giardini del 31-3-2003
18. Parere Servizio trasporti – parcheggi e corso pubblico prot. n. 658 del 31-3-2003.
- Atti della conferenza dei servizi del 3 e 4 giugno 2004
19. Verbali della conferenza dei servizi del 3-4 giugno 2004;
20. Concessione alla S.A.C.A.M. del 12 giugno 1952;
21. Delibera di Giunta Municipale del 12 novembre 1951;
22. Relazione di servizio dell'ispettore dell'U.O.S.A.E.dell'8 luglio 1998;
23. Relazione informativa sullo stato delle aree del servizio Patrimonio.

Napoli, 4 giugno 2004