



COMUNE DI NAPOLI
Assessorato all'urbanistica
Dipartimento pianificazione urbanistica
Unità di progetto interdipartimentale
Programma innovativo in ambito urbano

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO

in partenariato con Rete Ferroviaria Italiana Spa ed Autorità Portuale di Napoli

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO SAN GIOVANNI A TEDUCCIO

(ambito 14 "Cirio-Corradini, ex art. 144 NTA della Variante Generale al PRG)

PRELIMINARE DI PIANO



PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO

SAN GIOVANNI A TEDUCCIO – MERGELLINA

protocollo d'intesa tra Comune di Napoli, Autorità portuale di Napoli, Rfi spa

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

SAN GIOVANNI A TEDUCCIO

DOCUMENTO PRELIMINARE

RELAZIONE

Il preliminare del piano urbanistico attuativo (PUA) di S. Giovanni a Teduccio è stato elaborato dal Dipartimento autonomo pianificazione urbanistica – Unità di progetto interdipartimentale *“Programma innovativo in ambito urbano. S. Giovanni a Teduccio-Mergellina”*

Coordinatore dipartimento pianificazione urbanistica Roberto Gianni

Responsabile unico del procedimento (Rup) Enzo Mendicino

Hanno partecipato all’elaborazione del Pua: Francesco Ceci, Alessandro De Cicco, Maria Grazia Cesaria (per il provvedimento amministrativo), in collaborazione con Luigi Speranza, Paolo Petracca, Giuseppe Sepe, Enzo Esposito.

Hanno partecipato all’elaborazione del Pua in qualità di consulenti Gilda Berruti, Enrico Formato e, per gli studi preliminari, Daniele Corona.

Gli aspetti amministrativi sono stati curati da: Mariagrazia Cesarea (responsabile), Antonio Falanga, Gianni Palumbo, in collaborazione con Paola Amato.

Hanno partecipato all’elaborazione degli studi preliminari in qualità di consulenti: Roberto Serino, Corrado Di Domenico, Alessandro Forino, Isotta Forni, Margherita Vanore, con la collaborazione del tirocinante Roberto Pagnano.

Le elaborazioni in materia di infrastrutture per la mobilità, anche con riguardo alla relativa configurazione dell’impianto urbano, sono state condotte in collaborazione con il Servizio pianificazione, programmazione e progettazione del sistema delle infrastrutture di trasporto del comune di Napoli diretto da Elena Camerlingo, avvalendosi delle consulenze di Mario Perrotta e Claudio Troisi

Per la cura del processo partecipativo e della comunicazione: l’uoc Casa della Città (resp. Francesco Ceci con Costanzo Ioni, Giovanni Palumbo, Giuseppe Panico, Chiara Giannini e Raffaele Sica), con la consulenza generale di Avventura Urbana srl (Iolanda Romano, Sergio Guercio, Matteo Robiglio, Raffaella Dispenza, Roberta Minola, Rosa Romano), e in collaborazione con la presidenza del Consiglio di Circoscrizione di San Giovanni a Teduccio (2005-06), del Consiglio della Municipalità 6 (2006-08), e con i contributi di Imma Marsella e del tirocinante Alessandro Giardino.

La valutazione economica e finanziaria è stata elaborata con la consulenza di Euro Progetti e Finanza spa (Giusi India, Sergio Pasanisi, Andrea Spegni).

Si ringraziano per la collaborazione offerta i borsisti: Tiziana Coletta, Manuela Massimo Esposito, Antonio Friello, Valeria Manfredi, Rosaria Mignone, Paola Russo, Irina Ronga, Fiorenza Zurolo.

Il rapporto con i partner del Piau ha visto in particolare la collaborazione con: Pasquale Cascone, per l’autorità portuale di Napoli, Modestino Ferraro, per Fs/Rfi spa, che si ringraziano



COMUNE DI NAPOLI
DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE URBANISTICA
UNITA' DI PROGETTO INTERDIPARTIMENTALE
PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO

Programma Innovativo in Ambito Urbano San Giovanni a Teduccio e Mergellina

Gennaio 2009

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DELLA COSTA DI SAN GIOVANNI A TEDUCCIO

DOCUMENTO PRELIMINARE

Relazione

Premessa. Carattere del preliminare del piano urbanistico attuativo	pag. 5
1. Funzione e finalità del Pua	pag. 7
2. Obiettivi del Prg e trasformazioni in corso	pag. 10
3. Bilancio sintetico dell'attuazione del Prg e indicazioni per il Pua	pag. 13
4. Linee generali del Pua	pag. 22
5. I contenuti progettuali	pag. 24
6. Modalità attuative e fattibilità economico-finanziaria	pag. 38
Allegato. Opere pubbliche prioritarie	pag. 41

Premessa. Carattere del preliminare di piano

Con il preliminare del piano urbanistico attuativo (Pua) della costa di San Giovanni a Teduccio -d'ora in poi *preliminare*- s'intende stabilire, con specifica deliberazione della giunta comunale, gli obiettivi fondamentali che l'amministrazione si propone di conseguire mediante lo strumento urbanistico in questa parte della città, prima del suo perfezionamento in versione tecnica completa e definitiva. S'è ritenuto di seguire questa procedura di formazione del piano per due ragioni fondamentali.

La prima ragione è che la giunta municipale intende, in tale modo, dare luogo alla fase conclusiva del confronto su questi obiettivi sia con la comunità locale che con i numerosi soggetti pubblici e privati interessati al processo di riqualificazione territoriale di quest'area.

Il processo di consultazione e confronto è un elemento qualificante del "Programma innovativo in ambito urbano", iniziativa finanziata del Ministero delle Infrastrutture, di cui San Giovanni a Teduccio è una delle due aree interessate (l'altra è Mergellina). Questo programma, infatti, è stato formato sulla base di un protocollo d'intesa con l'autorità portuale e Rete ferroviaria italiana (Rfi) spa dove questi soggetti sono definiti partners istituzionali del percorso progettuale. Inoltre, nel corso della sua formazione, è stato caratterizzato da un continuo confronto con gli altri soggetti che attualmente operano in questa zona: dalla società "porto fiorito" concessionaria della realizzazione del porto turistico, alla società "tirreno power" che sta realizzando la trasformazione della centrale termoelettrica a Vigliena, all'università Federico II che sta realizzando una nuova sede negli immobili dismessi dello stabilimento "Cirio", ai soggetti che hanno promosso la realizzazione di Pua di iniziativa privata o hanno richiesto permessi di costruzione per la realizzazione di interventi consentiti dal Prg.

San Giovanni a Teduccio, infatti, è la parte di città in cui il nuovo Prg ha suscitato un dinamismo di intraprese tra i più rilevanti, che il Comune intende stimolare e favorire, nonostante non sia ancora approvato il Pua dell'intero ambito territoriale, che è lo strumento cui è affidata l'attuazione delle scelte formulate: a maggiore ragione si avverte l'esigenza di disporre rapidamente di un disegno unitario, un quadro di riferimento organico e coerente, capace di orientare e coordinare, dare maggiori certezze, a queste numerose iniziative parziali e stimolarne di nuove. Inoltre, il carattere innovativo del programma ha suggerito all'Amministrazione di svolgere le elaborazioni progettuali, come si è detto, in rapporto a un processo partecipativo con la comunità locale. Questo processo, svolto d'intesa con gli organismi rappresentativi locali -la Circostrizione San Giovanni a Teduccio, prima, e la Municipalità della zona orientale, poi, come descritto sinteticamente nelle pagine che seguono- ha fornito numerose e

significative indicazioni, di cui s'è tenuto conto nella redazione di questo *preliminare*. Una prima formalizzazione di queste soluzioni, con l'approvazione da parte della giunta comunale dello stesso *preliminare*, può consentire di concludere questo processo che assume anche un importante valore sperimentale, avendo deciso quali sono gli elementi del progetto che la giunta intende nuovamente sottoporre al processo partecipativo, ai fini di un loro definitivo perfezionamento.

La seconda ragione che suggerisce l'adozione di questa procedura sta nella volontà di accelerare il processo di predisposizione dei progetti delle singole opere pubbliche indispensabili a dare slancio e solidità strutturale al processo di riqualificazione che il Prg ha promosso. L'approvazione del *preliminare*, infatti, consente di disporre di un quadro di riferimento condiviso, che soprattutto contiene i requisiti fondamentali dei progetti delle principali urbanizzazioni primarie e anche secondarie, alcuni dei quali potrebbero essere approvati in seguito all'approvazione di questo *preliminare* -senza attendere l'approvazione del piano urbanistico attuativo- guadagnando in tal modo tempo prezioso nell'avanzamento del processo di riqualificazione dell'area.

Per tale scopo, a questo documento è allegata la relazione "Opere pubbliche prioritarie per la riqualificazione della costa di San Giovanni a Teduccio", che risponde alla finalità di individuare, tra le opere pubbliche indicate nel documento *preliminare*, quelle di cui si ritiene possibile e opportuno avviare l'attuazione, nelle more dell'approvazione del Pua, anche per rispondere alle esigenze più pressanti ed urgenti riscontrate in questo territorio. Tale individuazione consentirà di provvedere in tempi brevi alla redazione dei progetti, alla conseguente possibilità di accedere a varie forme di finanziamento e alla successiva realizzazione degli interventi.

Le opere pubbliche di prioritaria realizzazione di cui si tratta sono tutte coerenti con le finalità che il Prg persegue nell'area, e sono conformi agli indirizzi attuativi da assumere con il Pua e anticipati nel *preliminare*. Esse sono quelle che si ritiene possano maggiormente influenzare e favorire il processo di riqualificazione prospettato, e sono state tutte indicate dopo averne analizzato la compatibilità con la normativa urbanistica vigente per gli interventi diretti.

1. Funzione e finalità del Pua della costa di San Giovanni a Teduccio

Il (Pua) della costa di San Giovanni a Teduccio si propone di integrare le iniziative di trasformazione già in corso in questa zona della città; a esso è assegnato lo scopo di conseguire, nell'assetto dell'area, piena coerenza con gli obiettivi fondamentali della variante al piano regolatore generale, d'ora in poi variante, a seguito di un'attenta verifica della sua attuazione. Questo strumento urbanistico attuativo costituisce una delle azioni messe in atto con il programma innovativo in ambito urbano (Piau) "porti e stazioni": un programma, finanziato dal ministero delle Infrastrutture, finalizzato alla riqualificazione di aree urbane caratterizzate da nodi d'interscambio dei trasporti terrestri e marittimi; con il programma è finanziata la progettazione urbanistica, quindi quella preliminare e definitiva delle opere previste.

Il *contesto* in cui si opera è la costa di San Giovanni a Teduccio che occupa una posizione strategica nell'assetto del territorio napoletano: oltre a fare da connessione fra Napoli e il densissimo filare dei centri della costa vesuviana, costituisce l'affaccio a mare dell'intera zona orientale. Estesa per circa 3 km da Vigliena a Pietrarsa –così come dall'ansa di Mergellina al Molosiglio– solo parzialmente impegnata dagli impianti portuali, costituisce un patrimonio da preservare per la riconquista dell'uso del mare da parte dei cittadini: una delle finalità fondamentali del nuovo Prg (*cf. figura 1*).



Figura 1. Raffronto tra il litorale di Mergellina e quello di San Giovanni a Teduccio

Questo tratto di costa è interessato da diverse e rilevanti iniziative, fra esse emergono:

- il porto turistico nello specchio d'acqua antistante l'area dismessa Corradini, di cui viene riutilizzata gran parte degli edifici;
- il nuovo terminale della linea 2 della rete ferroviaria metropolitana, spostato da Gianturco a San Giovanni a Teduccio, con relativi lavori di potenziamento della stazione da parte di Fs/Rfi;
- la riconversione energetica della centrale elettrica di Vigliena, trasformata in impianto a

ciclo combinato;

- la colmata della darsena di levante, destinata a piazzale container del porto.

A queste quattro significative infrastrutture costiere si aggiungono, nell'immediato retrocosta, nuove sedi di corsi e dipartimenti dell'università Federico II, nell'area dismessa della ex fabbrica Cirio.

A fianco di queste iniziative, tutte di scala urbana e territoriale, sono state intraprese altre azioni, promosse in sede locale, orientate alla riqualificazione degli spazi pubblici e dei tessuti edilizi di più recente formazione:

- il recupero alla fruizione pubblica delle spiagge poste sul margine orientale della costa di San Giovanni;

- la riqualificazione del corso San Giovanni e degli spazi pubblici che vi si affacciano;

- la riconfigurazione dell'insediamento di edilizia residenziale pubblica di Taverna del ferro.

Per completare questo riepilogo delle iniziative in corso, è opportuno citare anche quelle intraprese da operatori privati -la gran parte delle quali si attuano in via diretta, per provvedimento d'autorizzazione edilizia- che nell'insieme manifestano l'orientamento alla riqualificazione dell'edilizia esistente per residenze, presumibilmente anche a supporto del nuovo insediamento universitario. Altre hanno rilievo urbanistico e sono significative per il contributo al miglioramento dell'assetto urbano, soprattutto per la dotazione di nuove attrezzature e spazi pubblici: di esse si cita il Pua in via Marina dei Gigli, per residenze e verde pubblico, mediante il quale si contribuisce a una migliore configurazione della strada di accesso al previsto porto turistico.

S'impone, a questo punto, l'esigenza di un bilancio urbanistico di questo processo attuativo, dal quale potrà scaturire una precisazione e anche un aggiornamento degli obiettivi del piano regolatore. Il sintetico riepilogo appena esposto evidenzia il dinamismo delle trasformazioni in questo settore urbano e, soprattutto, il loro avanzato grado di maturità: ciò costituisce un frutto evidente dell'efficacia delle previsioni del nuovo Prg. Quindi, è già possibile un bilancio dell'attuazione delle previsioni urbanistiche nell'area, anzi è urgente e indispensabile farlo per verificare la coerenza delle trasformazioni in corso con gli obiettivi fondamentali del Prg, traendone le conseguenti indicazioni per le successive iniziative urbanistiche. Questa, appunto, è la funzione primaria ed essenziale affidata alle iniziative del Programma innovativo e, in particolare, al Pua della costa di san Giovanni a Teduccio. Per questa ragione, di seguito si ripercorre la storia delle iniziative citate e se ne propone una verifica urbanistica, prima di passare

a esporre compiutamente obiettivi e strumenti del Pua, di cui, per chiarezza d'esposizione, si ribadisce la finalità fondamentale, affermata con chiarezza dal Prg: riconquistare il rapporto con il mare, con nuovi spazi per la vita collettiva del quartiere e della città.

2. Obiettivi della nuova pianificazione urbanistica e dei trasporti

E' bene ricordare anzitutto come il Prg sintetizza gli *obiettivi generali* da assumere per la formazione della pianificazione attuativa in quest'area. "La riconquista del fronte a mare costituisce un tema strategico di molte grandi aree urbane nel mondo ... Anche l'area napoletana deve proporsi, in modo proprio e originale, la riconquista del fronte a mare come tema strategico della trasformazione in una moderna metropoli, coniugando riqualificazione ambientale e rilancio economico" (Variante generale, relazione, capitolo 3 paragrafo 3.1).

Questo tema è assunto nel Prg come una finalità fondamentale per l'insieme della linea di costa e, in particolare, per il suo tratto orientale; infatti così si prosegue: "... le previsioni di questa variante riguardo l'insieme della linea di costa sono finalizzate alla migliore *integrazione fra città e mare*, eliminando ogni barriera che si frapponga a questo rapporto o, quantomeno, riducendone al minimo l'impatto. E' il caso, in particolare, della parte più orientale della fascia costiera, oltre il porto, fra Vigliena e Pietrarsa, compresa in uno specifico strumento urbanistico esecutivo che, valorizzando il profilo naturale della costa, dovrà renderla accessibile e fruibile, e destinarla anche a funzioni di qualità".

Queste previsioni si traducono nelle norme d'attuazione con il piano della linea di costa per l'insieme della città (art. 60) e, per San Giovanni a Teduccio, con le specificazioni dettate per la pianificazione attuativa dell'ambito 14, che comprende il litorale di San Giovanni a Teduccio, da Vigliena a Pietrarsa, e l'area dismessa dell'ex fabbrica Cirio (art. 144).

Alla pianificazione attuativa è posto "... l'obiettivo della riqualificazione della fascia litoranea del quartiere di S. Giovanni, dal Ponte dei Granili a Pietrarsa, con la costituzione di un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale oltre che a servizio dell'intero quartiere, e il recupero del rapporto tra il quartiere e il mare, interrotto dalla realizzazione della linea ferroviaria costiera. Le attrezzature previste riguardano il settore della formazione universitaria, anche al fine di anticipare e sostenere la riqualificazione e il rilancio produttivo della zona orientale, e altre attività per i ragazzi, i giovani, e più in generale, per il tempo libero"

Alla definizione dell'obiettivo generale segue l'indicazione delle iniziative da

intraprendere, che di seguito sinteticamente si riepilogano.

La formazione di un nuovo *sistema di attrezzature* che comprende: a) un nuovo insediamento universitario, nell'area Cirio e in parte dell'area Corradini; b) un nuovo porto turistico per 500 posti barca, nello specchio d'acqua antistante la Corradini, con le attrezzature e i servizi di supporto alla nautica in parte delle strutture industriali storiche; c) attrezzature pubbliche in aree liberate dalla riconversione energetica della centrale elettrica; d) un centro museale-didattico per ragazzi, a Pietrarsa, con annessa struttura ricettiva. Attrezzature di quartiere sono previste anche nella struttura che dovrà consentire il superamento della ferrovia in corrispondenza dell'attuale stazione in piazza San Giovanni Battista (cfr. comma 8, ultimo capoverso).

La *riorganizzazione del sistema della mobilità e dei collegamenti* è intesa come funzionale al recupero del rapporto tra entroterra e costa, oltre che al miglioramento dell'accessibilità al quartiere: un nodo di scambio intermodale tram-metropolitana, in corrispondenza dell'attuale deposito ANM, con una struttura che scavalcando la ferrovia colleghi il quartiere con l'area Corradini e il mare. Rientrano inoltre in tale riorganizzazione: la nuova stazione Vigliena della linea metropolitana 2 e, sulla linea regionale, la nuova stazione in località due Palazzi, tra S. Giovanni e Pietrarsa, e la riqualificazione della stazione di Pietrarsa, con i relativi parcheggi d'interscambio (cfr. art. 161-Stazioni e scheda n. 89 delle norme tecniche di attuazione della *variante*).

Il recupero del *rapporto con il mare* è affidato a opere per l'accessibilità pedonale, in tre punti principali: a) in corrispondenza della nuova stazione nodo della metropolitana e dell'area Corradini; b) tramite una struttura di collegamento fra piazza San Giovanni Battista, in sostituzione dell'attuale stazione, e il porto turistico; c) all'estremità ovest un sovrappasso in luogo del passaggio a livello. Per l'accessibilità carrabile sono ipotizzati due sottopassi. Inoltre, si prevedono due spazi pubblici denominati "finestre sul mare", in corrispondenza di esistenti accessi al mare lungo il corso S. Giovanni.

La *riqualificazione ambientale* della costa fa perno sulla dismissione dell'impianto di depurazione, e sulla riconfigurazione del tratto di litorale non impegnato dal porto turistico.

Le indicazioni appena riportate per la redazione del Pua dell'ambito 14 vanno integrate con le specificazioni dettate dal Prg per la redazione del piano regolatore del porto, di competenza dell'autorità portuale, dove si fa riferimento alla "sistemazione delle aree in prossimità del confine orientale dell'ambito portuale, secondo modalità compatibili con la riqualificazione che la presente variante prevede nelle aree immediatamente adiacenti, finalizzata a formare uno spazio per i giovani e il tempo libero, a migliorare i collegamenti tra il quartiere di San Giovanni e la linea di costa, da riqualificare

salvaguardandone il profilo naturale e valorizzando il patrimonio d'archeologia industriale, a cominciare da una idonea utilizzazione della centrale elettrica di Vigliena da dismettere" (art. 29 c. 5e).

Queste indicazioni sono state in seguito modificate, prima in sede di approvazione, nel 2004, accogliendo un'osservazione in virtù della quale l'intera area di pertinenza della Centrale elettrica di Vigliena è stata inclusa nella sottozona Bc (Porto di recente formazione), poi con l'accordo di programma del 23 dicembre 2000, di cui si tratta nel paragrafo successivo.

In stretta integrazione con l'elaborazione del nuovo Prg, ha proceduto la *pianificazione della mobilità*. Infatti, la disciplina fissata per l'ambito 14 Cirio-Corradini recepisce e fa proprie le indicazioni del piano comunale dei trasporti (Pct) che, appunto, prevedono: la trasformazione della linea ferroviaria Napoli-Salerno in metropolitana regionale, con la realizzazione di due nuove stazioni, Vigliena e Due palazzi, in aggiunta alla stazione di San Giovanni, di cui si prevede il potenziamento. Si prevede anche il triplicamento della tratta Garibaldi-Barra della Circumvesuviana, con l'interramento del fascio di binari in prossimità della stazione San Giovanni, in tal modo consentendo il ripristino della continuità di via Ferrante Imperato; riguardo la linea tranviaria, se ne prevede l'ammodernamento. Il Pct, infine, pianifica la realizzazione di un sistema di parcheggi d'interscambio a servizio dell'area sud-orientale, tra cui i parcheggi d'interscambio locale delle stazioni "Vigliena" e "San Giovanni a Teduccio" della linea metropolitana 2, "Due palazzi" della linea metropolitana regionale e "San Giovanni" della linea Circumvesuviana.

Con gli interventi proposti dal *piano della rete stradale primaria*, finalizzati ad arretrare il traffico di entrata in città in corrispondenza del raccordo tra le due autostrade Napoli-Roma e Napoli-Salerno, si rende possibile decongestionare i quartieri orientali della città con il recupero alla viabilità locale di strade come il corso San Giovanni a Teduccio, da largo Tartarone a Pietrarsa.

Gli strumenti di pianificazione puntano inoltre a una semplificazione –anche con soppressione di pezzi di strada– della rete stradale, al fine di migliorare la condizione ambientale dei territori interessati ma anche la funzionalità della rete. Resta invece il collegamento dedicato –stradale e ferroviario– con il porto, da riformare però in coerenza con la qualità urbana che il Prg intende introdurre nell'area orientale.

Infine, altre scelte da ricordare sono quelle del *piano delle 100 stazioni* che, allo scopo di incrementare l'accessibilità pedonale alla stazione San Giovanni, ribadisce e specifica l'ipotesi di interventi finalizzati al superamento della barriera rappresentata dalla linea ferroviaria e al miglioramento del rapporto con l'insediamento urbano servito, attraverso

l'adeguamento e la riqualificazione della viabilità e la realizzazione di ulteriori punti di ingresso/uscita della stazione. Per la stazione San Giovanni della linea metropolitana 4-Circumvesuviana, sono proposti ulteriori interventi sulla viabilità, finalizzati alla realizzazione di nuovi punti di accesso e di permeabilità tra l'area della stazione e l'asse costiero. La prospettiva è che il nodo di San Giovanni debba essere finalizzato all'interscambio tra sistemi di trasporto pubblico, e cioè tra le linee via mare, la linea metropolitana 2, la linea regionale Fs/Rfi per Salerno, le linee tranviarie e le linee del trasporto collettivo su gomma. Infine, con il *Piano delle 100 stazioni* si esclude la possibilità di dotare la nuova stazione/nodo di S. Giovanni di un parcheggio d'interscambio.

3. Bilancio sintetico dell'attuazione del Prg e indicazioni per il Pua

E' opportuno prendere in considerazione, a questo punto, le iniziative in attuazione del Prg per verificare se e in che misura le scelte qui riepilogate risultano confermate o rettificate. Occorre fare riferimento, in particolare, alle intese fra i grandi soggetti attori delle trasformazioni nell'area, che hanno adottato strumenti amministrativi che possono operare anche in deroga alla disciplina urbanistica vigente.

Innanzitutto, l'accordo di programma del 23 dicembre 2000 tra Regione Campania, Comune, autorità portuale, capitaneria di porto, università Federico II, ministeri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici per l'insediamento nelle aree dismesse Cirio e Corradini di nuove sedi universitarie, attrezzature pubbliche, anche di rilievo cittadino, un approdo turistico e per l'adeguamento dell'area portuale.

Con questo atto si avviano due dei principali interventi nell'area - l'insediamento universitario e il porto turistico - e si sancisce la formazione del nuovo terminal di levante del porto.

Per la realizzazione del porto turistico si procede con la modalità della finanza di progetto: il 13 maggio 2003, la giunta comunale delibera la dichiarazione di pubblico interesse, con prescrizioni, per la costruzione e gestione di un porto turistico nell'area prospiciente la Corradini; con la stessa deliberazione è individuato il promotore nella società "porto fiorito", che il 28 luglio 2000 aveva presentato la proposta di progetto. Le prescrizioni -rimarcando la necessità di scelte attuative coerenti con gli obiettivi della pianificazione generale- sono intervenute essenzialmente per assicurare 1) la fruibilità pubblica degli spazi esterni; 2) l'accessibilità pedonale all'area; 3) la dotazione di spazi ed attrezzature pubbliche; 4) la conformità del sistema dei collegamenti ai principi fissati dal Pct riguardo le esigenze della circolazione pedonale, 5) i collegamenti delle nuove attività con il sistema dei trasporti pubblici, in particolare su ferro, l'adeguata

accessibilità pedonale alla stazione e all'attracco aliscafi, un più diretto collegamento tra l'abitato di San Giovanni e la linea di costa.

Tenuto conto di tali prescrizioni, le variazioni significative che si registrano rispetto alle scelte della pianificazione generale riguardano essenzialmente l'estensione del porto turistico che si è accresciuto, rispetto alle indicazioni del Prg, assumendo una capienza di 850 posti barca, invece dei 500 inizialmente stabiliti, e una dotazione di attrezzature pubbliche, in questo primo sub-ambito, inferiore alle previsioni del Prg. Questa variazione portuale e direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici, che modificherà la disciplina urbanistica stabilendo "un numero di posti barca compatibile con le dimensioni dello specchio d'acqua utile, non superiore a 145.000 mq": la variazione è motivata con la necessità di garantire la fattibilità economica dell'intervento, essendosi accertata l'esigenza -dopo una attenta valutazione dei fattori meteo-marini- di opere più imponenti di difesa dell'approdo, rispetto a quanto inizialmente ipotizzato.

Infine, fra gli accordi che sono intervenuti nel corso del processo di formazione del nuovo piano regolatore, occorre ricordare il protocollo d'intesa del 23.02.2000 tra il Comune, l'autorità portuale e la società Interpower, subentrata all'Enel in virtù delle norme per la liberalizzazione del mercato elettrico. Con questo atto si stabilisce la riconversione della centrale elettrica di Vigliena, che, trasformata a ciclo combinato, occuperà una porzione dell'area precedentemente impegnata dalla centrale stessa.

A questo proposito, come s'è già accennato, è da rilevare che, nel 2004, in sede di controdeduzione alle osservazioni alla Variante adottata nel 2001, l'area di pertinenza dell'impianto è stata inclusa nella sottozona *Bc* (Porto di recente formazione), quindi entro l'ambito portuale, mentre originariamente era esclusa dall'ambito portuale, ricadendo nella sottozona *Da* (Insediamenti per la produzione di beni e servizi d'interesse tipologico testimoniale). Si prende atto inoltre del citato protocollo d'intesa del 2000, confermando la permanenza della centrale da riconvertire e la cessione per usi diversi delle sole aree non utilizzate a seguito del processo di riconversione.

Con il procedere di queste intese, quindi, si avvia a realizzazione un'insieme di rilevanti infrastrutture: il terminal container, in avanzata fase di progettazione; la riconversione energetica della centrale elettrica, pressoché definita; la nuova stazione ferroviaria, di cui sono in avvio i lavori preliminari; il porto turistico, le cui aree sono state consegnate al concessionario a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, con lo stralcio provvisorio del parcheggio all'estremo est; infine, è aperto il cantiere dell'università. Altri interventi sono in avanzata fase di studio -come la dismissione dell'impianto di depurazione- mentre sono stati realizzati primi interventi per il recupero del rapporto col mare -*la finestra sul mare* di vico Marina e il primo tratto della passeggiata a mare- e la

riqualificazione del corso San Giovanni a Teduccio, già citati in premessa, insieme agli interventi di operatori privati per edilizia residenziale.

Esaminiamo ora con maggiore attenzione se e in che misura questi interventi si discostano dalle scelte originarie del Prg. Preliminarmente, si deve ribadire che un primo consuntivo dell'attuazione del Prg sulla costa di San Giovanni a Teduccio conferma, per molteplicità e rilevanza degli interventi, la previsione sul carattere strategico di questo settore urbano, già argomentato in premessa, e sulle convenienze che ciò determina.

In termini generali, le scelte politico-amministrative più recenti confermano la presenza in quest'area di importanti infrastrutture per l'energia e la logistica, anzi la rafforzano. Questo orientamento non nega l'opzione del Prg di una riqualificazione affidata all'introduzione di nuove funzioni produttive nel settore della cultura e del tempo libero e al rafforzamento della dotazione di infrastrutture pubbliche a scala urbana e di quartiere. La scelta è di contemperare le due funzioni: quella legata ai grandi impianti e quella legata alla cultura e tempo libero. Tocca al Pua il compito di proporre un assetto urbano per quest'area capace di determinare un equilibrio efficace tra queste funzioni che altrimenti potrebbero risultare divergenti tra di loro.

Nel merito, procedendo per punti, un primo tema che viene in evidenza è quello delle grandi attrezzature per i giovani a scala urbana e territoriale, con le quali il Prg si proponeva di caratterizzare questo tratto di costa. A questo proposito, infatti, si rileva l'impossibilità a realizzare la grande struttura artistico-culturale per i giovani nel sito inizialmente previsto, cioè nelle strutture e negli spazi della Centrale elettrica;

Un secondo tema è quello dell'accessibilità a quest'area, attualmente compromessa dalla barriera costituita dalla linea ferroviaria. La situazione già critica potrebbe peggiorare in mancanza di adeguati interventi. E' evidente che la realizzazione del terminal containers, del porto turistico e delle altre attrezzature pubbliche e private determinano un consistente aumento del traffico verso le aree a valle della linea ferroviaria. Questi collegamenti carrabili sono oggi precariamente consentiti da tre passaggi a livello, peraltro destinati a essere soppressi per effetto della trasformazione della linea che sarà riservata al traffico metropolitano e regionale, essendo incompatibile l'aumento della cadenza dei treni con la presenza dei passaggi a livello. Ciò richiede notevoli investimenti per realizzare i nuovi attraversamenti pedonali e carrabili della barriera ferroviaria, come il Prg prevede ed il Pua dovrà precisamente definire.

Un discorso a parte merita il tema della riorganizzazione degli accessi al porto –come si è visto una delle scelte più complesse e strategicamente rilevanti della pianificazione generale per quest'area- che è stata oggetto negli ultimi anni di un serrato confronto tra amministrazione comunale, amministrazione regionale e autorità portuale, sfociato in un

accordo di programma attualmente all'attenzione dell'autorità governativa.

Un terzo tema è quello della dotazione di attrezzature pubbliche. Risulta insoddisfacente, allo stato, il processo di attuazione delle attrezzature di quartiere previste (25mila mq per spazi pubblici e 4.800 mq per interesse comune): solo per il 46% sono passate alla fase esecutiva, nell'ambito del progetto per la formazione del porto turistico. Il Pua di cui si tratta dovrà effettuare una attenta verifica di questo aspetto e pianificare l'attuazione del residuo 54% di spazi pubblici, indicando le modalità della loro realizzazione. Inoltre, è ancora indefinita l'indicazione del centro museale-didattico con annessa struttura ricettiva a Pietrarsa.

Un quarto tema concerne la *riconquista del mare*. Al fine del conseguimento di questo obiettivo è di fondamentale importanza stabilire un rapporto di collaborazione con Fs/Rfi per individuare le migliori soluzioni di superamento della barriera ferroviaria, conseguenti alla soppressione dei passaggi a livello dovuta, come si è detto, alla trasformazione della linea in metropolitana. In particolare, si fa riferimento alla sostituzione del passaggio a livello di Vigliena, dove è venuta meno la previsione originaria di costituire una nuova stazione. Infatti, l'amministrazione ha approvato, con delibera di G.M. N.º 1445 DEL 30 ottobre 2008, una proposta di scavalco pedonale provvisorio avanzata da Fs/Rfi, assumendo contestualmente l'impegno a elaborare una soluzione definitiva che sia congruente con la qualità urbana che gli strumenti urbanistici intendono attribuire a questo luogo

Sarà comunque necessario, in sede di Pua, garantire la realizzazione dei punti di accesso pedonali che risultano necessari. Sul versante orientale del tratto di costa interessato: verso le spiagge, il porto turistico e, mediante la struttura sostitutiva dell'attuale stazione Fs/Rfi, verso la terrazza e i percorsi pubblici del porto. In corrispondenza della parte centrale, ove è prevista la nuova stazione e, dal lato mare, ove sta l'ingresso principale al porto turistico e la parte di Corradini non compresa nel porto. Sull'estremo occidentale, a Vigliena, prevedendo una molteplicità di accessi -non solo quello sostitutivo dell'esistente passaggio a livello- verso un'area caratterizzata da un tessuto insediativo complesso, oltre che dal previsto parco del Fortino. Queste esigenze e indicazioni sono meglio illustrate nei paragrafi successivi (cfr. 5. Linee generali del e 6. Contenuti progettuali).

Ancora riguardo questo medesimo fondamentale tema, si osserva la necessità di tradurre in dispositivi attuativi gli interventi di *risanamento ambientale* del litorale, con la bonifica dello specchio d'acqua, il ripascimento della spiaggia e la dismissione del depuratore, facendo sì che il tratto di costa non impegnato dal porto sia destinato all'uso pubblico.

Per ultimo, ma non per importanza, il quinto tema ha carattere eminentemente qualitativo, e con esso s'intende evidenziare un'esigenza di armonia e funzionalità generale del nuovo pezzo di città che s'intende configurare: un rapporto equilibrato e, per quanto possibile, fertile fra le grandi infrastrutture e il tessuto urbano che sta intorno a esse. Si nota cioè che gli interventi più rilevanti, così come allo stato si propongono, tendono a configurare insediamenti, per così dire, *introversi*. Ciò avviene in modi diversi: nel caso degli impianti portuali e della centrale elettrica per motivi intrinseci alle loro funzioni; nel caso del porto turistico per la tendenza dei promotori a costituire quasi un recinto protetto che, piuttosto che offrire opportunità al quartiere circostante, rischia di comportare oneri nella concreta organizzazione e gestione del territorio, anche se le condizioni stabilite in sede di approvazione del progetto dovrebbero impedire questo rischio; nel caso della nuova stazione e delle infrastrutture di trasporto perché, come si è visto, l'approntamento delle soluzioni progettuali da parte di Fs/Rfi potrebbe avvenire senza tenere conto dei processi di riqualificazione in corso di definizione per quest'area. Questo rischio, infine, è presente anche nel caso della nuova sede dell'università nell'ex Cirio. In generale lo scarso coordinamento attuativo tra queste iniziative – a cui il preliminare di Pua si propone di rimediare – potrebbe spingere i singoli operatori a ritenersi, ognuno, un pioniere in un territorio considerato non del tutto ospitale, nei confronti del quale adottare adeguati sistemi di protezione.

Per definire con nettezza la missione da affidare al nuovo Pua della costa di San Giovanni a Teduccio, è utile trarre da questa serie di osservazioni puntuali, che nell'insieme costituiscono un bilancio urbanistico di sintesi, indicazioni per la redazione del Pua.

Innanzitutto, dal bilancio sintetico emerge che è necessario e possibile un riequilibrio urbanistico fra il notevole peso insediativo e funzionale caratterizzante gli interventi già programmati e in corso e l'apertura delle molteplici e fertili relazioni fra città e mare, che con il Prg s'intende conseguire.

Quindi, non si tratta semplicemente di compensare infrastrutture di rilievo urbano e territoriale con interventi rivolti alla scala del quartiere, bensì di coordinare l'insieme delle trasformazioni, quelle in corso e quelle da programmarsì col Pua, per popolare questo tratto della costa napoletana con varietà e ricchezza di funzioni, nella misura massima possibile aperte alla frequentazione dei cittadini dei quartieri limitrofi e della città.

Due esempi aiutano a intendere questa diversa prospettiva: il porto turistico può avvalersi del fatto che il quartiere conduca sulla costa vita qualificata e varia nelle sue forme, perché questa condizione determina l'effetto "borgo marinaro", tipico dei porti pregiati, con i molteplici benefici di valorizzazione che la sola funzione infrastrutturale

non produce; nel caso dell'università, il vario e ampio pubblico impegnato nella vita universitaria preferisce che intorno alla propria sede vi sia, non un deserto urbano, ma vera città, come sono i migliori quartieri universitari.

Anzi, l'insediamento di due infrastrutture di rilievo urbano e territoriale, quali sono il porto turistico e, nell'immediato retro-costa, la sede universitaria, può essere integrato da altri interventi che promuovano l'insieme del quartiere a una dimensione metropolitana. Per conseguire questa trasformazione gli interventi da programmare vanno finalizzati alla massima permeabilità fra quartiere e mare, accompagnata dalla diffusione lungo costa di spazi per attività collettive. Le poche risorse disponibili vanno utilizzate per funzioni fortemente attraenti, in particolare per i giovani che ovunque fanno da "pionieri" delle più riuscite esperienze di rivitalizzazione urbana, e che, del resto, già il Prg individua come un destinatario privilegiato con la specifica previsione di attrezzature e spazi.

Delle risorse immobiliari è significativamente preziosa quella costituita dalla parte di Corradini ancora disponibile, per dimensione e perchè è posta in una posizione strategica: affacciata sul mare, presso l'ingresso principale al porto turistico e il previsto scalo dei trasporti marittimi nel golfo, collegabile, mediante efficaci strutture di attraversamento della barriera ferroviaria, alla nuova stazione e al deposito dei tram, che a sua volta potrebbe essere riconvertito a usi di maggiore pregio e utilità collettiva (cfr. figura 2).

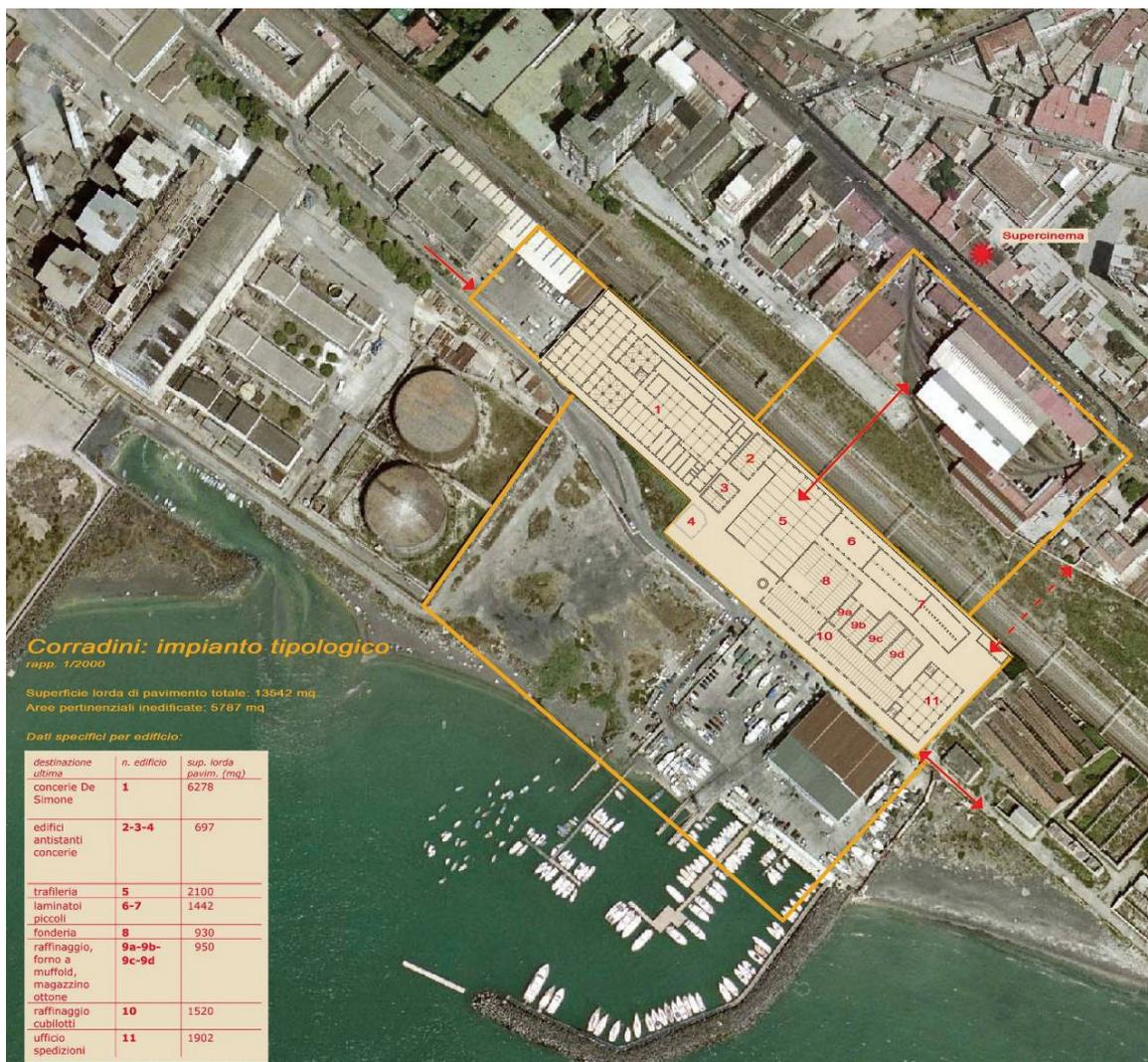


Figura 2. Il nodo ex Corradini – Deposito ANM

Si ricorda a questo proposito che il tema del riuso dei depositi ANM inseriti nel cuore del tessuto urbano è da tempo oggetto di confronto tecnico tra le competenti strutture comunali e la società che gestisce la mobilità cittadina. La questione, da porre anche in relazione al nuovo assetto che la pianificazione dei trasporti prevede per la rete delle infrastrutture, riguarda una più consona sistemazione urbana dei depositi, dal punto di vista urbanistico e della funzionalità aziendale, consentendo una riqualificazione delle attuali localizzazioni, in coerenza con i processi urbanistici disegnati per le aree circostanti.

Sarebbe uno spreco non valorizzare al massimo la speciale opportunità data dalla disponibilità di due strutture pubbliche in una posizione così strategica. Se ne può ricavare la formazione di un complesso unitario, posto in posizione centrale e aperto verso il corso e verso il mare, da destinare a un insieme articolato di funzioni tutte aperte alla vita collettiva. Un complesso del genere può costituire ciò che nel disegno

attuale manca per un territorio caratterizzato dalla presenza di significative funzioni di rilievo urbano e territoriale: un centro, vivo e vario come per tradizione sono le piazze, che in questo caso, data la scala delle trasformazioni, diverrebbe “una piazza o un borgo della metropoli” (cfr. figura 3). Dunque, qui si propone che il Pua sancisca la disponibilità per il quartiere e la città della parte di Corradini non impegnata dal porto, ultima risorsa destinabile alle attività collettive di qualità che il Prg definisce fondamentali sulla linea di costa.

Questi sintetici esiti del bilancio urbanistico sono sufficienti a chiarire i termini del riequilibrio che con il Pua della costa di San Giovanni a Teduccio s’intende conseguire, e anticipano gli elementi costitutivi di questo nuovo strumento urbanistico che nei paragrafi successivi vengono descritti nel dettaglio.

Prima di passare alla descrizione delle linee generali del Pua è opportuno sottolineare che, alla base della prospettiva qui delineata, stanno altri due fondamentali fattori che la rendono possibile: uno esterno al territorio, dato l’interesse che può essere suscitato presso investitori privati oltre che pubblici, di cui si hanno già prime prove; l’altro interno, testimoniato dalla sorprendentemente attiva partecipazione dei cittadini di San Giovanni a Teduccio alle consultazioni e alle azioni di progettazione partecipata organizzate, che suggeriscono di considerare la società locale non solo per la domanda che esprime ma anche e soprattutto per i contributi che può offrire. Di quest’ultimo aspetto si renderà meglio conto in seguito.

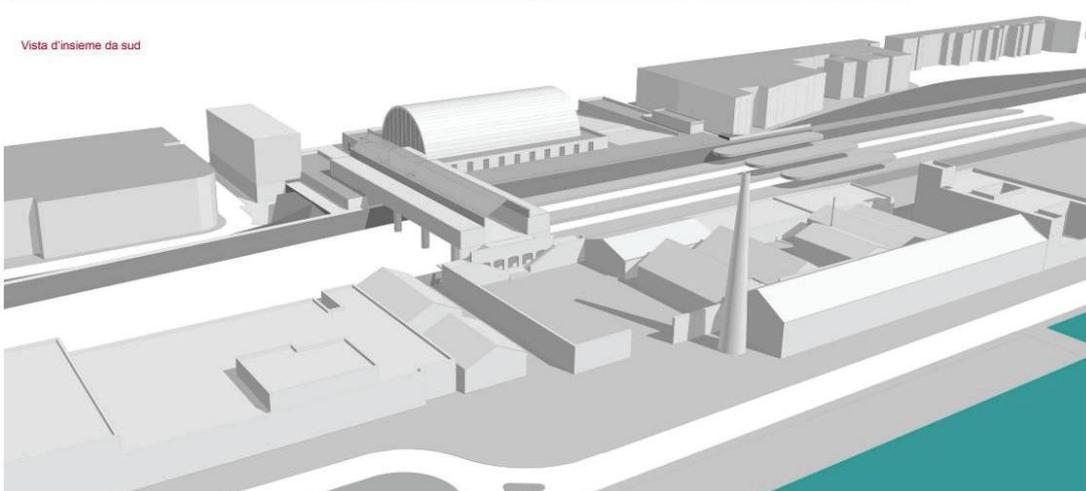
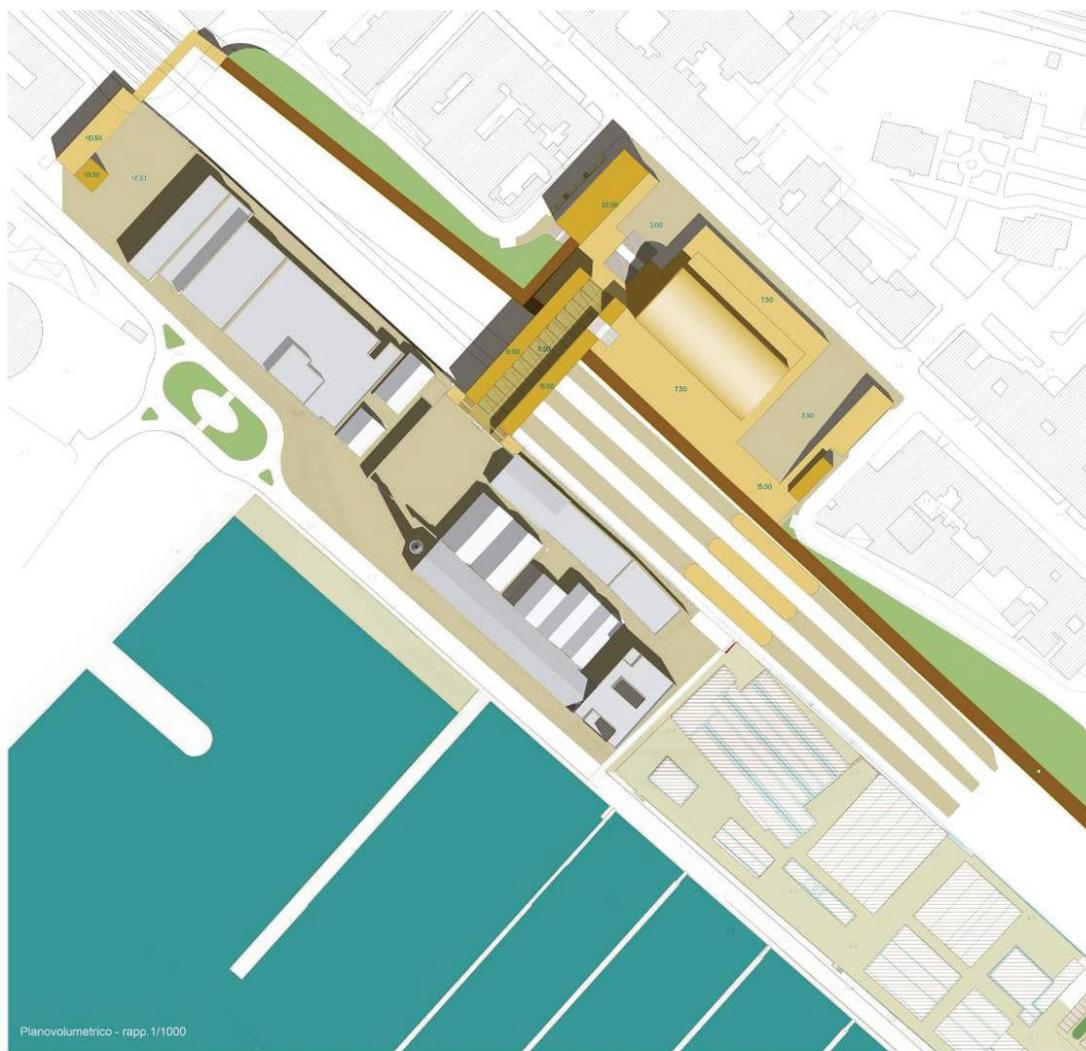


Figura 3. *Ipotesi di riconfigurazione del nodo ex Corradini – Deposito Anm*

4. Linee generali del Pua

Gli obiettivi. Il Piano urbanistico attuativo della costa di San Giovanni a Teduccio, in avanzato stato di elaborazione, consiste nei suoi obiettivi essenziali in:

- *recupero del rapporto con il mare*, mediante una nuova rete di percorsi costieri e di collegamento del quartiere con la costa, questi ultimi in sostituzione dei passaggi a livello di cui è prevista la chiusura;
- *messa a sistema degli spazi e delle attrezzature pubbliche*, esistenti e di nuovo impianto;
- *riconfigurazione urbanistica di alcune aree nodali*, in particolare di quella interessata dal nodo d'interscambio terra-mare, per funzioni di scala urbana;
- *indirizzi di dettaglio per gli interventi privati* nei tessuti edilizi abitativi e produttivi.

Il *perimetro del Pua* è così definito: il punto di partenza è l'ambito 14 individuato nel Prg, da cui si procede in continuità, includendo le aree necessarie a dare completezza e organicità alla riconfigurazione perseguita: le aree in zona Bb di superficie superiore a 5000 mq, e le aree già *reperate* dalla variante al Prg, da destinarsi a spazi pubblici.

Sono invece escluse le aree interne all'ambito 14 che sono già oggetto di pianificazione o progettazione di dettaglio da parte dei soggetti interessati. In particolare, è esclusa l'area del porto turistico con la strada di accesso, che si sviluppa da via Marina dei Gigli lungo un percorso in parte nuovo fino all'ingresso del nuovo approdo, la cui realizzazione è oggetto della medesima concessione (alla cui conformazione il Programma innovativo in ambito urbano fornisce indirizzi progettuali); ed è esclusa anche l'area dismessa della ex-Cirio dove è in realizzazione l'insediamento universitario.

Inoltre, si chiarisce che l'ambito del Pua costituisce una parte del più ampio perimetro del programma innovativo in ambito urbano (Piau) di San Giovanni a Teduccio, definito allo scopo di comprendere aree investite da interventi di rilievo urbano che mediante questo programma sono coordinati fra loro. Per questa ragione, le limitrofe aree di Pazzigno, incluse nel perimetro del Piau, vanno trattate insieme agli interventi relativi alla riqualificazione della stazione della circumvesuviana. Così pure, il corso San Giovanni, con il percorso del tram, resta fuori dal perimetro del Pua, nel quadro della riflessione in atto nelle competenti sedi comunali sulla configurazione della rete tranviaria nella zona est della città (*cf. figura 4*).



Figura 4. Ambito d'intervento del Piau, evidenziate in rosso le aree oggetto anche del Pua

Dal punto vista delle *tipologie d'intervento*, l'ambito del Pua è così articolato al suo interno:

<p><i>aree di riconfigurazione urbanistica</i></p>	<p><u>per la realizzazione di urbanizzazioni primarie e secondarie</u> (strade, attrezzature di quartiere, parco del forte di Vigliena, sottopassi carrabili e pedonali fra il quartiere e il mare)</p> <p><u>per l'attuazione di interventi privati</u> (si tratta di aree in zona Bb, la cui trasformazione è condizionata all'adesione del privato alle indicazioni del Pua)</p> <p><u>per la formazione di un insediamento complesso</u> (il "centro" formato da funzioni pubbliche, di uso pubblico e privato da insediarsi fra la Corradini e il deposito Anm)</p>
<p><i>aree di conservazione</i></p>	<p><u>per interventi conformi alla normativa <i>diretta</i> del prg</u></p>

5. I contenuti progettuali

Il progetto prevede un insieme organico di interventi su un sistema continuo di aree, collocate lungo la costa e l'asse ferroviario, da Vigliena fino a Pietrarsa. Il limite inferiore è costituito dal confine dell'intervento di "Porto fiorito" e dalla linea di costa, mentre quello superiore coincide con il corso San Giovanni; in due soli punti –a largo Tartarone, in corrispondenza con la nuova sede universitaria, e lungo l'Alveo artificiale, presso Taverna del ferro- il perimetro del Pua si spinge verso l'entroterra, a integrare con nuovi interventi le iniziative di riqualificazione già previste.

Il *pettine*: il rapporto col mare e la passeggiata da Vigliena a Pietrarsa.

Dal lavoro svolto emerge che la riconquista del mare, soprattutto mediante percorsi di accessibilità pedonale, va garantita con varietà di soluzioni e con interventi che potranno essere anche più incisivi di quelli indicati nella disciplina urbanistica generale. Si ripropone anche con forza l'idea che sia possibile una passeggiata continua lungo l'intero tratto di costa, da Vigliena a Pietrarsa, connettendo nuovi percorsi al segmento di passeggiata già realizzato per iniziativa della Circoscrizione di San Giovanni a Teduccio. L'immagine complessiva dei percorsi pubblici atti a garantire la riconquista del mare all'uso dei cittadini, tema strategico già richiamato, è quella di una struttura a "pettine", dove l'asse orizzontale è dato dalla passeggiata a mare e i "denti" sono costituiti dagli attraversamenti della barriera ferroviaria. La struttura a pettine, infatti, è quella propria degli insediamenti storici effettivamente aperti verso il mare, in parte cancellata dall'urbanizzazione moderna. Quest'immagine è utile a descrivere la morfologia del sistema di spazi pubblici su cui si fonda il progetto: l'"asse" rappresenta i percorsi longitudinali, paralleli alla linea di costa, i "denti" sono le connessioni tra l'entroterra e il mare. L'asse orizzontale, lungo circa 3 km, è costituito da percorsi pubblici di natura prevalentemente ciclo-pedonale, in parte costieri –nel tratto a est della recinzione doganale del Porto- e in parte di mezza costa, nell'area che va da Vigliena al realizzando porto turistico (cfr. figura 5). I *percorsi costieri* –a integrazione della passeggiata a mare realizzata- presentano caratteri legati alla fruizione del mare e delle attrezzature che su di esso si affacciano: il "borgo" del porto turistico, le attrezzature pubbliche da realizzare in luogo del depuratore in via di dismissione (citato fra gli obiettivi del Prg e per il quale sono state avviate iniziative preliminari), l'insediamento di Pietrarsa, aperto alla fruizione pubblica. Oltre la spiaggia, da riqualificare e ripascere, per uno sviluppo di circa 750 metri.

I *percorsi di mezza costa* che si propongono sono due. Il primo, con sviluppo da via Marina dei Gigli fino all'accesso al porto turistico, si pone tra il muro doganale che delimita le aree di pertinenza dell'Autorità portuale ed alcuni insediamenti, in parte esistenti e in parte di nuovo impianto: l'intervento di sostituzione edilizia (Pua d'iniziativa privata) posto all'imbocco occidentale del nuovo sistema, il parco urbano-archeologico del Fortino (la cui realizzazione è curata dalla la soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici), lo storico borgo di Centocamerelle-Vigliena, palazzo Boudillon e l'archeologia industriale che culmina nell'ex Corradini. Si tratta di un percorso dai caratteri propriamente urbani, che integra mobilità carrabile e percorsi pedonali, localizzati in ampi marciapiedi alberati. Per descrivere questo percorso usiamo due immagini: il *boulevard*, per il tratto di viale simmetrico, con alberature e marciapiedi sui due lati –dall'imbocco occidentale alla prima rotatoria di Porto Fiorito– e il *mall* –viale con percorsi pedonali– laddove la sezione stradale assume geometria asimmetrica, con marciapiedi raddoppiato al piede degli edifici preesistenti (palazzo Boudillon e una fabbrica farmaceutica dismessa) e doppio filare d'alberi a definire il percorso pedonale privilegiato.

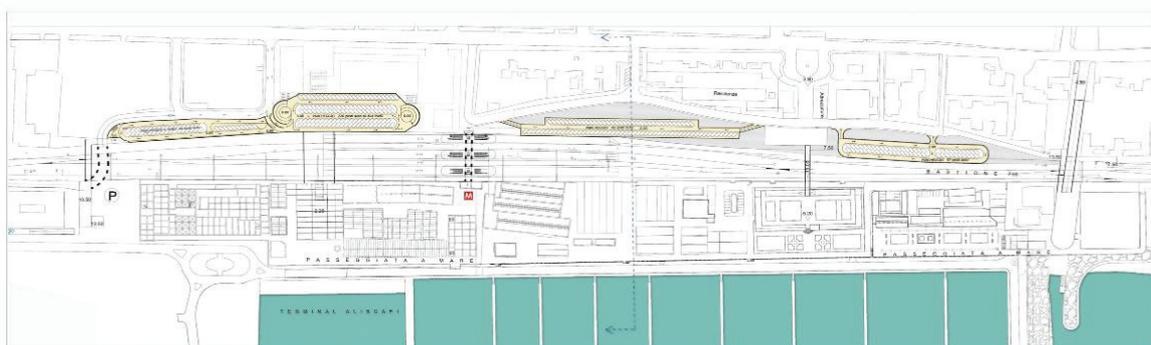
Per la realizzazione di quest'intervento –esterno al Pua, ma che andrà ad integrare il progetto definitivo già approvato del nuovo porto turistico– sono già stati concretizzati alcuni importanti passaggi operativi: in particolare è stata concordata la cessione al Comune della fascia di terreno necessaria all'ampliamento della sezione stradale –nel tratto che si innesta su via Marina dei Gigli– da parte del proprietario dell'area adiacente, nell'ambito del pua d'iniziativa privata da questi presentato per la costruzione di un complesso residenziale nell'area. Inoltre, la riqualificazione prospettata si avvantaggia delle aree riconsegnate all'Autorità portuale dalla Tirreno power spa, a seguito dell'intervento di riconversione della Centrale elettrica di Vigliena (accordo di programma del 23 dicembre 2000). Infine, con l'intervento di riqualificazione s'intende valorizzare l'edificio monumentale ex Cirio, situato entro il recinto portuale, in adiacenza al tracciato del predetto viale alberato, con l'adozione di adeguate soluzioni volte ad assicurarne l'accesso diretto dalla stessa viabilità pedonale e carrabile opportunamente riorganizzata. Il secondo percorso di mezza costa si localizza lungo il margine settentrionale della ferrovia, a una quota rialzata approssimabile all'attuale altezza del muro di confine dei binari (circa +4 mt). Ne deriva una passeggiata panoramica sopraelevata –che esclude l'uso carrabile– posta su di un manufatto a scarpate che richiama l'immagine del *bastione*, come nelle cinte fortificate di Lucca o di Ferrara.

Il bastione, visibile dal corso San Giovanni, rappresenta la parte più consistente di trasformazione degli spazi pubblici a nord della ferrovia: è elemento d'unione, sia di tipo figurale-morfologico che funzionale, tra mare ed entroterra, nonché asse connettivo del

sistema di spazi pubblici (le piazze sul corso, le terrazze a mare) posti a due lati della linea ferroviaria. Le risalite principali, in parte meccanizzate, sono a Vigliena, in corrispondenza dell'insediamento universitario, nella piazza San Giovanni verso la terrazza a mare, nel complesso Anm-Corradini, lungo l'asse Alveo artificiale -molo turistico, nel nodo Due Palazzi/ ex depuratore. All'interno della scarpata si ipotizza di localizzare parcheggi pubblici (cfr. figura 7).



Il "bastione": quota superiore



Il "bastione": sezione orizzontale sui parcheggi



Figura 7. Riconfigurazione del margine tra città consolidata e linea ferroviaria: il "bastione"

Nella piazza San Giovanni Battista il bastione costituisce il rinnovato fondale della piazza, aperto visivamente e funzionalmente verso il mare: l'edificio dell'attuale stazione è destinato a essere sostituito da una nuova struttura che consentirà lo scavalcamento della ferrovia e il collegamento pedonale con la grande terrazza belvedere prevista dal progetto del porto turistico. L'intervento comprende la riqualificazione e riorganizzazione funzionale delle aree limitrofe, tra cui parte dell'attuale parco binari che Fs/Rfi –partner dell'iniziativa- dovrebbe mettere a disposizione, nel quadro degli accordi in corso di definizione con il Comune, e in cui sarà realizzata una quota parte considerevole della struttura del bastione.

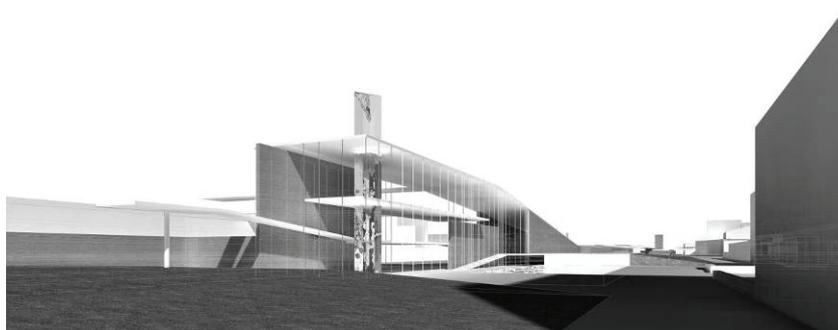
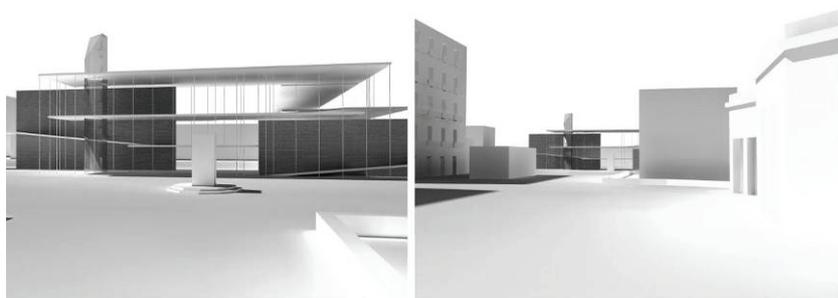


Figura 8.

Ipotesi di riconfigurazione della Piazza San Giovanni Battista: sostituzione dell'edificio della stazione esistente e connessione diretta con una delle "terrazze a mare"

Il borgo di Vigliena.

Lungo via Vigliena si dispongono manufatti di impianto storico, individuati dal Prg come zona A-centro storico. Una ricostruzione storica –cartografica e iconografica- dell’area di Vigliena evidenzia come quest’insediamento si configurasse, fino alla saturazione in età moderna delle aree contermini, come una sorta di borgo, prossimo al mare e isolato in una vegetazione ripariale in cui si stagliava la mole del Forte. L’obiettivo del piano attuativo, considerate le favorevoli condizioni attuali al contorno, è quello di proporre una sorta di restauro territoriale di quest’area.

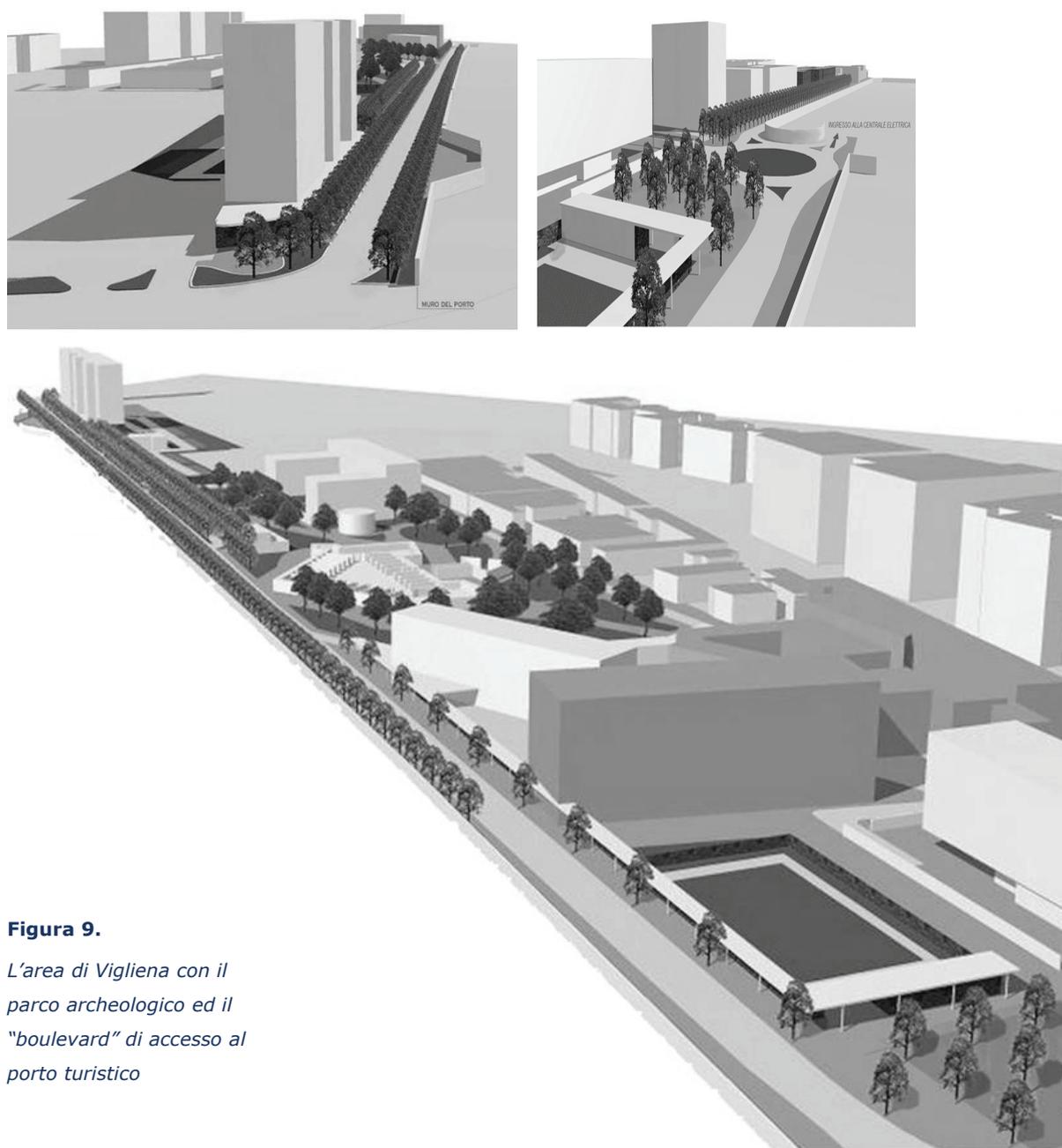


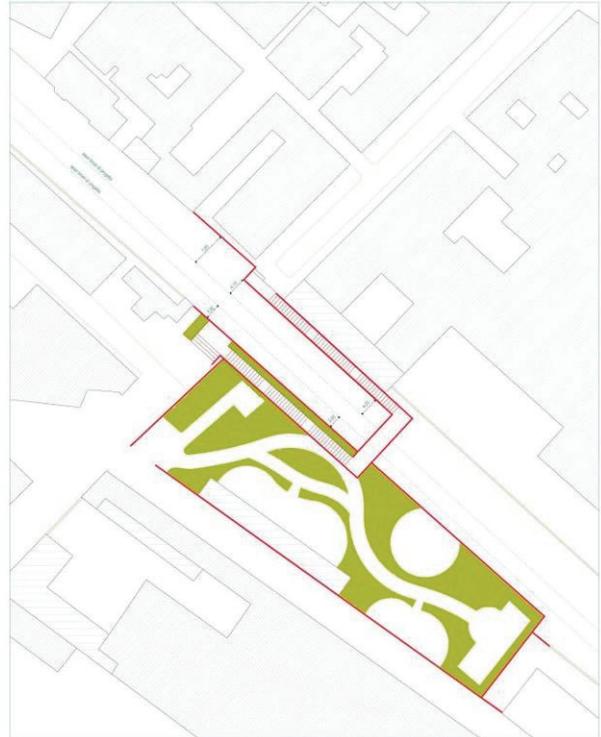
Figura 9.

L’area di Vigliena con il parco archeologico ed il “boulevard” di accesso al porto turistico

STATO DEI LUOGHI



PROGETTO DI SOVRAPPASSO PEDONALE I FASE - immediatamente realizzabile



PROGETTO DI SOVRAPPASSO PEDONALE II FASE



SCHEMI VOLUMETRICI - SIMULAZIONE

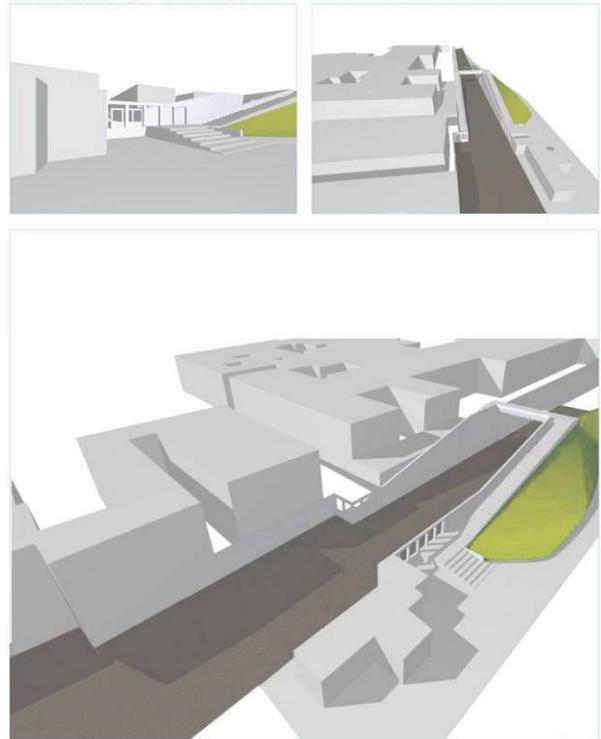


Figura 10. *Ipotesi di sovrappasso pedonale a Vigliena: simulazione del progetto, articolazione in fasi di attuazione e progressiva riconfigurazione degli spazi pubblici contermini*

Quest'operazione, solo in parte pregiudicata dalla sostituzione edilizia di un manufatto esistente, già avviata con intervento diretto al momento della redazione del Pua, si concretizza nelle seguenti azioni: 1) eliminazione dei manufatti moderni (capannoni) sorti intorno allo storico Forte -su aree demaniali e con concessioni scadute da decenni- con la realizzazione di un parco urbano-archeologico che riproponga il rapporto tra manufatto storico e suoi dintorni; 2) ristrutturazione urbanistica della fascia di mediazione tra tessuto d'impianto storico e il nuovo boulevard di accesso al porto turistico con completa riorganizzazione degli spazi pubblici aperti; 3) realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali e carrabili della linea ferroviaria in sostituzione dell'attuale passaggio a livello da dismettere.

Questi interventi tenderanno ad addensare gli edifici di sostituzione intorno ai frammenti storici esistenti, al fine di ricompattare l'antico tessuto edilizio e, al contempo, di rafforzare la soluzione di continuità tra questo tessuto e le parti urbane al contorno, localizzando i principali spazi pubblici aperti in una posizione di cerniera tra il borgo di impianto antico e la città moderna al contorno. Per quanto riguarda la sostituzione del passaggio a livello sono state messe a punto -d'intesa con il servizio programmazione e progettazione delle infrastrutture di trasporto- due soluzioni, entrambe pedonali. La prima passa sotto il fascio di binari e potrebbe essere realizzata in due tappe: prima un condotto di dimensioni contenute che costituirebbe l'opera a carico di Fs/Rfi (in luogo di quella presentata, di cui si è fatto cenno), successivamente un ampliamento del condotto, nel quadro del processo più ampio di riqualificazione urbanistica previsto per l'area. La seconda soluzione sovrappassa invece la ferrovia. In questa seconda ipotesi, il cuore del borgo sarebbe costituito dal punto terminale del bastione che, scavalcando la ferrovia con un ponte, riconetterebbe questa parte urbana alla vecchia via Vigliena, sostituendo così l'attuale passaggio a livello. Anche in questo caso sarebbe possibile identificare uno stralcio dell'intera opera da realizzare in luogo del progetto proposto da Fs/Rfi (*cfr. figura 9*).

Ex Corradini – deposito Anm

L'area comprendente parte della ex Corradini e l'attuale deposito Anm è cruciale nel programma di riqualificazione che si persegue: vi ricadono questi due immobili di proprietà pubblica e qui è prevista la stazione di testa della linea 2 della metropolitana; essa, inoltre, è adiacente al nuovo porto turistico -che impegna parte della restante dell'ex Corradini- e prospetta su un tratto centrale del corso San Giovanni presso il quale è in realizzazione un nuovo insediamento universitario. Facendo leva su una nuova e unitaria configurazione di quest'area, è possibile conseguire l'obiettivo strategico della riconquista del rapporto col mare, insieme al soddisfacimento dell'esigenza di spazi per

attività collettive.

L'ipotesi progettuale complessiva definisce quest'area, nei due versanti interno e costiero, quale luogo centrale nel quartiere e per l'intera città: una "*piazza della metropoli*". Così riorganizzato, questo sito può ospitare –nella parte disponibile della Corradini ed eventualmente anche nel deposito Anm- funzioni qualificate e innovative, radicandole in un conteso locale di forti tradizioni e proiettandole nella metropoli. Infatti, l'idea, avanzata dalla comunità locale nel processo partecipativo, cui s'è accennato in premessa, e verificata nell'elaborazione progettuale, è di caratterizzare la Corradini come il *luogo del "fare cultura come attività economica"*. Si tratta cioè di recuperare questo complesso per la formazione di un *distretto di produzione artistico-culturale*, integrato da spazi pubblici, servizi collettivi e strutture per il tempo libero.

Per approfondire questa idea progettuale conviene esaminarne nel merito i distinti elementi.

Innanzitutto, l'area acquisisce una posizione di centralità alla scala urbana e territoriale con la formazione intorno alla nuova citata stazione della linea metropolitana 2 di un *nodo d'interscambio dei trasporti terra-mare* -elemento fondante del Piau e dell'intesa fra Comune, Autorità portuale e Fs/Rfi da cui il programma trae origine.

Infatti, tenendo conto delle verifiche effettuate nell'ambito dei rapporti di partenariato con Fs/Rfi –che andrebbero tradotte in un impegnativo atto d'intesa- è possibile posizionare la nuova stazione in corrispondenza del luogo di accesso ottimale alla ex Corradini, cioè del suo spazio centrale, dove può terminare la struttura sopraelevata pedonale di attraversamento della barriera ferroviaria. Questa possibilità ottimizza le relazioni che possono stabilirsi nel nodo d'interscambio fra i diversi mezzi di trasporto: il porto turistico e l'approdo della navigazione nel golfo dal lato mare, la ferrovia metropolitana e quella regionale, gli autobus urbani e/o il tram –laddove permanesse questo mezzo di trasporto. E tutto questo al centro di un quartiere popoloso, in prossimità di un insediamento universitario, del porto turistico e della restante parte della Corradini, valorizzata a funzioni di scala territoriale.

La permanenza della funzione di deposito tranviario impedirebbe ovviamente questo assetto del nodo d'interscambio e dell'area che lo comprende, confinando in sacche poco accessibili sia la nuova stazione che la Corradini. Le soluzioni progettuali specificate di seguito sono presentate quali proposte, comunque adattabili alle intese necessarie per conseguire il risultato descritto, fermo restando la necessità della riconfigurazione funzionale e, nel caso, strutturale dell'attuale deposito.

La riconfigurazione complessiva dell'area, quindi, si avvantaggerebbe della *riconversione del deposito Anm* su corso San Giovanni, nel quadro dei procedimenti prima ricordati.

Sembra possibile, infatti, riconvertire complessivamente la funzione di questo complesso, che nell'ipotesi di ridisegno potrebbe affacciarsi su spazi pubblici sistemati a piazza, di dimensioni e caratteri analoghi a quelli delle piazze storiche del "miglio d'oro", aprendo la cortina edilizia verso il lato costiero dell'area. La riconnessione funzionale della città alla costa, in un'area così centrale e strategica, potrebbe risolversi superando la barriera ferroviaria mediante un'ampia struttura-ponte che, collegata dal lato terra alla stazione, conduca nello spazio centrale di accesso alla Corradini, passando per la passeggiata sopraelevata sul bastione. Insomma, un'architettura di grande efficacia dal punto di vista funzionale e di notevole attrazione per gli inediti squarci di paesaggio sul golfo che, percorrendola, sarebbero offerti alla vista.

L'ampia volumetria dell'attuale deposito Anm, da riconvertire in edifici di nuova costruzione o da ricavare a seguito della riqualificazione dei capannoni esistenti, verrebbe riutilizzata per la realizzazione di un complesso, caratterizzato da spazi pubblici o privati aperti a usi collettivi (per esempio per il commercio). Si realizzerebbe un insieme di spazi e manufatti strutturato intorno a un sistema di percorsi pubblici, interni o esterni, coperti e scoperti, che collegano trasversalmente gli spazi pubblici di affaccio sul corso e costituiscono i sistemi di invito all'attraversamento della linea ferroviaria; una modesta quota di residenza può completare questo nuovo complesso assicurando un'opportuna mescolanza di funzioni. Queste prime indicazioni descrivono prevalentemente gli obiettivi che il piano persegue, descrivendole con esemplificazioni progettuali. Le soluzioni definitive richiedono ovviamente l'elaborazione di un progetto definitivo, da ottenersi possibilmente mediante un confronto concorrenziale, a seguito del confronto dentro l'amministrazione e con il partner Fs/Rfi circa gli immobili che possono essere riutilizzati nell'operazione di trasformazione urbanistica e circa tempi e modalità del loro riuso: con questo documento preliminare si propone evidentemente di fornire elementi utili per questo confronto -che già da tempo ha avuto inizio- e di accelerarne il perfezionamento.

Sul versante costiero, ove è insediata la parte della ex Corradini rimasta nella disponibilità del Comune e destinata a spazio pubblico e attività collettive, si propone, come s'è già accennato in premessa, la formazione di un *distretto di produzione artistico-culturale*, integrato da spazi pubblici, servizi collettivi e strutture per il tempo libero.

In sintesi, l'idea è di combinare in un sito pregevole, per il valore delle architetture industriali storiche e per l'affaccio a mare, tempo libero e produzione culturale in un insediamento caratterizzato da funzioni di grande capacità attrattiva alla scala metropolitana e nazionale, contando su un pubblico, sia di utenti che di attori delle

attività previste, a prevalenza giovanile, più disponibile di altri a considerare centrale un luogo periferico.

Questa idea è sorta dalle *consultazioni* avviate, nel gennaio 2006, con la giornata di lavoro aperta a tutti i cittadini del quartiere, discussa in successivi incontri con rappresentanti del mondo associativo, imprenditoriale e culturale locale, e, infine, a giugno 2008, perfezionata in un seminario cui hanno partecipato esperti che, da diversi ambiti disciplinari, sono competenti in materia di organizzazione ed economia della cultura¹. È maturata cioè in un processo di elaborazione complesso e rigoroso, essendo sottoposta a verifiche di tipo diverso da cui sono emersi, fra gli altri, due aspetti che consigliano di considerare questa ipotesi progettuale: il consenso della comunità locale e la sostenibilità economica.

Riguardo il primo, oltre alla doverosa valorizzazione di una proposta sorta "dal basso" occorre considerare che, anche grazie ad adeguate misure di sostegno del tipo di quelle già previste per la *zona franca urbana* cui quest'area appartiene, il consenso possa almeno in parte tradursi in partecipazione attiva di soggetti locali e dell'intera città. Infatti, dallo studio di analoghe esperienze europee di riuso di "archeologia industriale", risulta che distretti di questo tipo sono costituiti dalla combinazione di molteplici imprese di piccola dimensione e grande capacità inventiva più che finanziaria, cioè proprio quelle che è realistico promuovere in una grande città come la nostra, soprattutto per la presenza di una gioventù fortemente scolarizzata e, talvolta, capace d'iniziativa, come per esempio testimonia la diffusione di micro-imprese giovanili connesse alla produzione artistico-culturale e al tempo libero. A proposito della tipologia di questo tipo d'impresa, resta da dire che esse sono generalmente caratterizzate dall'alta qualificazione professionale più che da onerosi impianti ed attrezzature tecniche, e dall'applicazione a settori ad alto tasso d'innovazione e inventiva –come la grafica elettronica, la moda, lo spettacolo, le produzioni audiovisive oltre le arti tradizionalmente intese- nell'insieme definiti dagli specialisti di economia della cultura "industria della creatività".

Riguardo la sostenibilità economica, dall'analisi di casi analoghi e da alcune prime esemplificazioni si ritiene possibile conseguire nel tempo una gestione in equilibrio economico del distretto e delle altre funzioni a esso coordinate, fermo restando la necessità di un investimento iniziale sostenuto da agevolazioni *ad hoc* per interventi di recupero finalizzati a iniziative di carattere culturale. In prima approssimazione, da specificare in un dettagliato piano di fattibilità, l'equilibrio economico a regime potrebbe essere garantito dai servizi per il tempo libero (di ristorazione, ricettivi, commerciali,

¹ Michele Bonuomo, giornalista e critico d'arte; Marina Dragotto, per Audis; Giusi India, per Epf; Massimo Marrelli, professore ordinario di scienze delle finanze presso l'università degli studi Federico II; Maria Federica Palestino, ricercatrice di urbanistica presso l'università degli studi Federico II; Matteo Robiglio, per Avventura urbana; Alessandro Zanmarchi, docente di legislazione dei beni culturali

espositivi e altri), che possono incontrare un mercato apprezzabile in un tempo relativamente breve (anche grazie alle altre iniziative in corso nell'area, dall'università al nuovo porto turistico), e dalla locazione delle unità immobiliari del distretto alle micro-imprese che progressivamente vi si insedieranno; a queste voci d'entrata potranno associarsene altre a misura del successo dell'operazione.

In definitiva, si ritiene possibile passare a una seconda fase delle politiche di valorizzazione culturale a Napoli: dalla prima rivolta all'ampliamento della fruizione con il sostegno che ne è venuto all'economia turistica, a una successiva che faccia leva sulla combinazione di inedite capacità produttive e nuovi spazi ed esperienze di vita collettiva in ambienti urbani riqualificati. Ciò si è dimostrato possibile in altre città europee, come s'è già accennato, ed è certamente possibile a Napoli che da questo punto di vista si è già dimostrata all'avanguardia in Italia e in Europa.

Definita in via preliminare l'idea e l'immagine del distretto, resta da illustrare la possibile organizzazione delle sue diverse funzioni negli spazi della ex Corradini, che si prevede di distribuire in questo modo (*cf. figura 11*):

- l'ampio complesso edilizio posto al margine occidentale della Corradini (ex concerie De Simone), potrebbe ospitare il distretto di produzione artistico-culturale (A), la cui immagine è così sintetizzabile: una *fabbrica della creatività*, cioè un alveare formato da molteplici celle, ove s'insediano imprese per la produzione di beni o servizi di elevati livelli di qualità, dagli atelier artistici ai laboratori informatici; intorno alla fabbrica, come si specifica di seguito, spazi per eventi, esposizioni e tempo libero, con una struttura ricettiva per il turismo giovanile (in calce alla descrizione degli interventi, alcune indicazioni sugli aspetti economico-finanziari e gestionali);
- lo spazio centrale, in corrispondenza del ponte proveniente da corso San Giovanni (B), potrebbe organizzarsi come una piazza-galleria, parzialmente scoperta, che possa anche ospitare, oltre i i servizi generali dell'insediamento, anche proiezioni all'esterno del distretto, in modo temporaneo e variabile nel tempo, (per esempio: esposizioni, eventi collettivi etc.);
- sul fianco orientale dello spazio centrale, è ipotizzabile uno spazio eventi multiuso (C), ricavato dal recupero dei capannoni più antichi, che può essere riferimento sia delle attività del distretto che di quelle commerciali e ricettive, per ospitare eventi collettivi pubblici e privati (feste, esposizioni, cerimonie etc.);
- al margine orientale della ex-Corradini, sul confine col porto turistico, si ipotizza di costituire un ostello (D), un tipo di struttura ricettiva di sicuro successo in tale contesto, soprattutto se corredato in ambienti aperti al pubblico da esercizi commerciali di beni e servizi (ristorazione, bar, negozi etc.);

- le *attrezzature collettive pubbliche*, opportune per garantire il mix di funzioni private e pubbliche che deve caratterizzare l'insediamento, vanno scelte tra quelle di uso quotidiano aperte al quartiere;
- infine, fra la Corradini e il mare s'interpone uno spazio di superficie equivalente (E), circa 20mila mq, immaginato come una *piazza sul mare*, nel cui sottosuolo si prevede un *parcheggio* per il porto turistico (questa opera è parte di quelle previste con il porto turistico, la sua realizzazione, quindi, va ricondotta preferibilmente nell'ambito dei rapporti con il concessionario del porto).

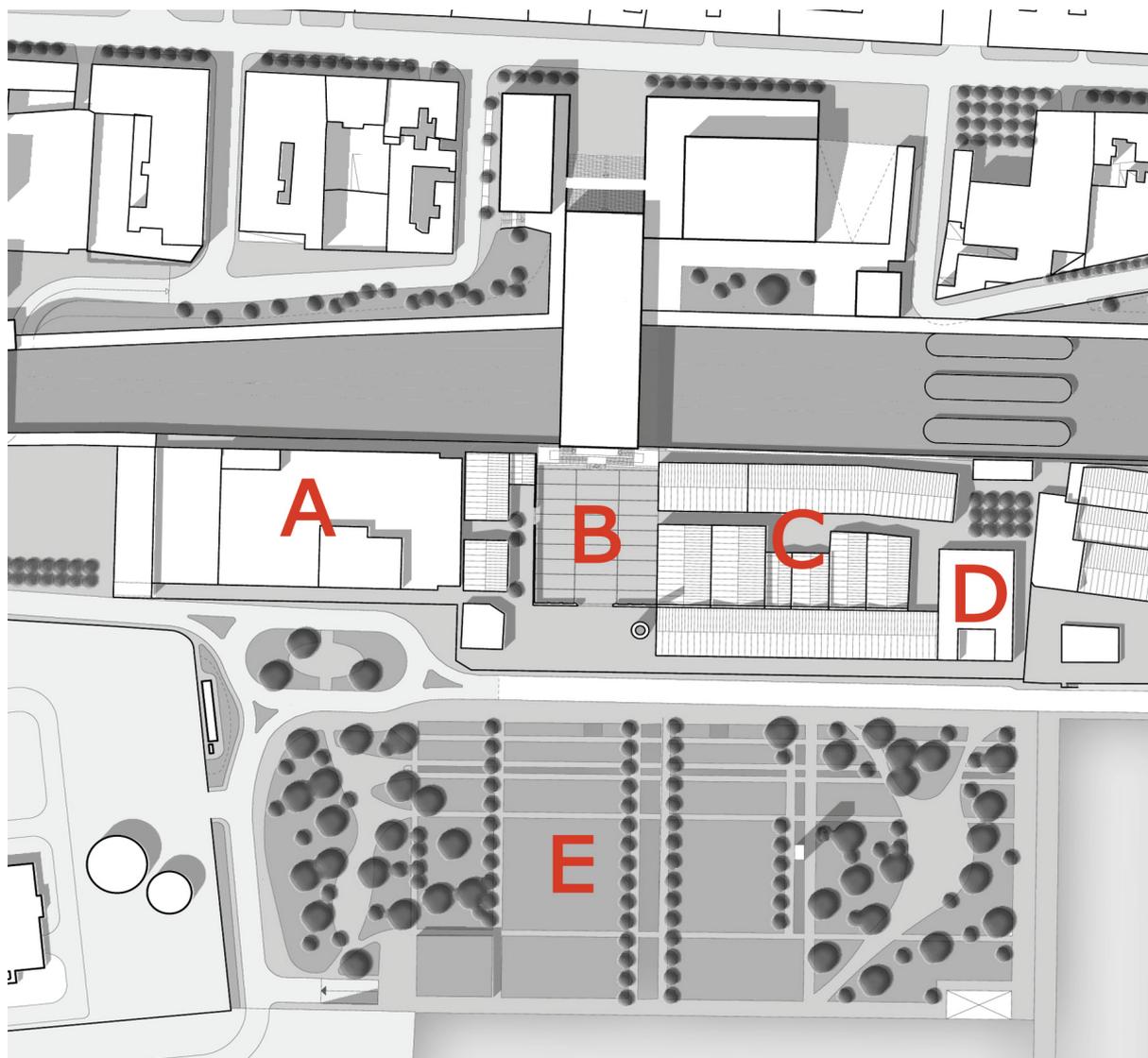


Figura 11. *Ipotesi di riconfigurazione dell' insediamento ex Corradini*

L'insieme così descritto può costituire un ambiente animato da un pubblico locale e di visitatori a prevalenza giovanile, come testimoniano esperienze anche locali. Resta da far cenno a come impostare la fattibilità economico-finanziaria di un complesso così configurato, sviluppando in un apposito piano gli elementi già indicati in prima approssimazione. Riguardo il modello gestionale da adottare, sulla scorta di analoghe esperienze, individuate e analizzate nel panorama nazionale e internazionali, sembra opportuno orientarsi verso una soluzione ove all'istituzione pubblica sia affidata la promozione iniziale e, a regime, la supervisione a garanzia delle finalità pubbliche dell'operazione, e ai soggetti privati le attività che possono essere condotte secondo principi di gestione economica, con il concorso della massima responsabilizzazione possibile degli operatori degli *atelier*.

È evidente che la realizzazione di un insediamento di questa complessità può svolgersi solo come un processo graduale, confidando nel fatto che una prima fase sperimentale possa incentivare l'interesse di attori di diverso tipo a prendere parte al processo, con un progressivo incremento del valore economico-finanziario dell'investimento. Del resto la forma processuale è anche la più adatta a iniziative finalizzate a effetti di crescita economico-sociale del territorio interessato.

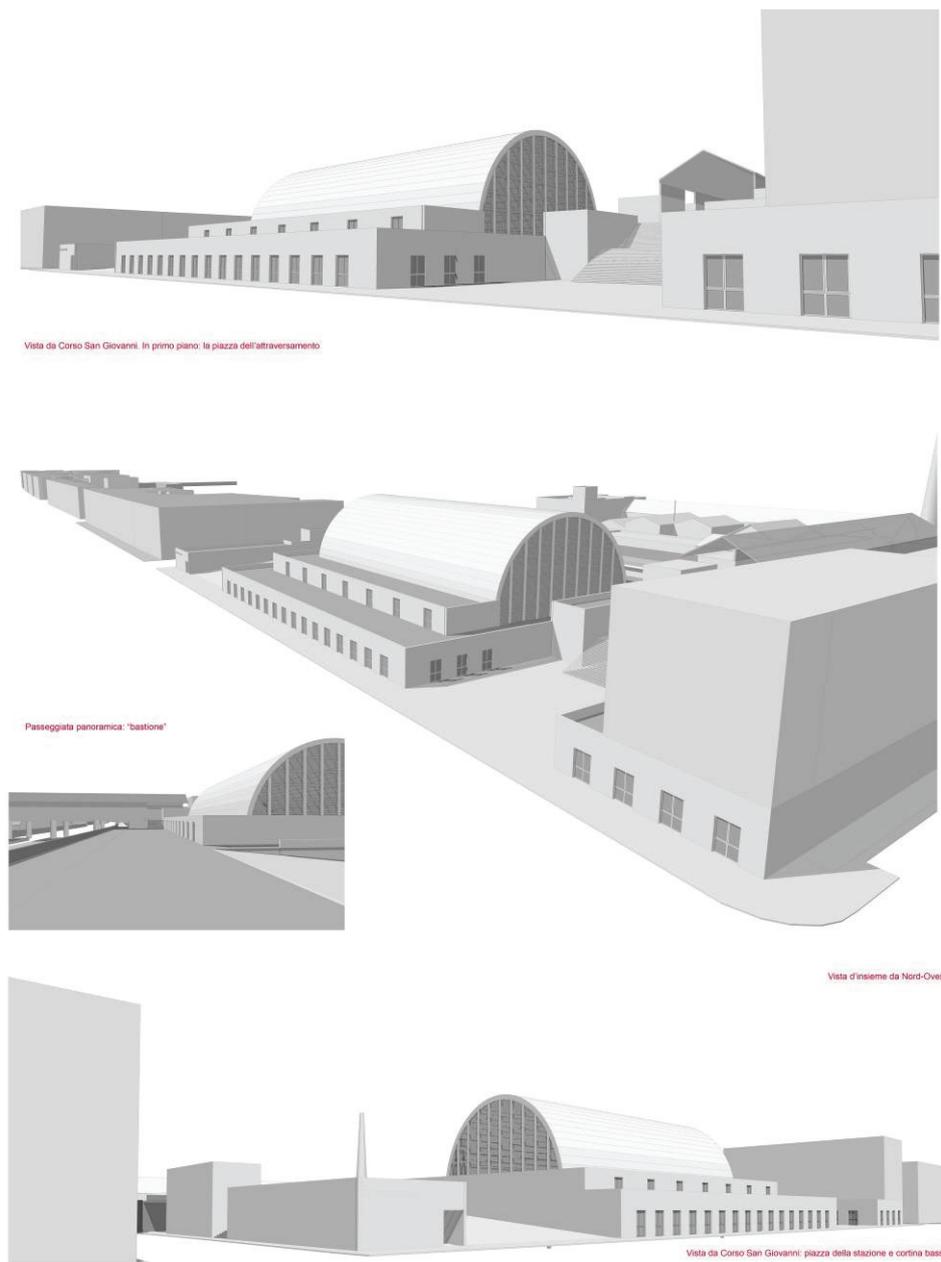


Figura 12. Simulazione di una possibile configurazione del centro integrato da innestare su Corso San Giovanni in luogo del deposito ANM

Alveo artificiale – Due Palazzi.

Infine, nell'area Alveo artificiale–Due Palazzi, che comprende la radice del molo del realizzando porto turistico, l'arenile e la colmata del depuratore di San Giovanni, il progetto prevede una più diretta fruizione pubblica del litorale, con opportune opere di ripascimento delle spiagge fino a Pietrarsa, e individua ulteriori attraversamenti della linea ferroviaria: 1) il passaggio pedonale corrispondente al già previsto sovrappasso di accesso al porto turistico, da localizzare al termine dell'attuale alveo artificiale, riconfigurato come percorso pubblico attrezzato di connessione con le principali strutture civiche di San Giovanni e la nuova dorsale di spazi pubblici costieri; 2) una piazza inclinata da costituire *ex novo*, che sottopassando la ferrovia alle spalle dell'attuale biblioteca pubblica, costituirebbe l'accesso privilegiato all'arenile e alle strutture pubbliche ad esso contigue.

Si rammenta in proposito che è in corso la bonifica degli arenili del litorale di San Giovanni a Teduccio, approvata dal Ministero dell'Ambiente il 28 febbraio 2006, e che è in programma, nell'ambito degli accordi tra Comune di Napoli e lo stesso Ministero, il finanziamento della bonifica dei fondali marini antistanti l'area d'intervento. Inoltre, la prevista dismissione del depuratore dà la possibilità di liberare una vasta area destinabile ad attrezzature collettive preferibilmente legate alla caratterizzazione ludico-marina dell'area ("parco dell'acqua"): sarebbe bello che i cittadini di San Giovanni, che affollano la spiaggia nei mesi estivi, potessero disporre –in attesa che l'acqua del mare diventi balneabile- di una grande vasca di acqua marina in cui bagnarsi.

6. Modalità attuative e fattibilità economico-finanziaria.

La realizzazione del progetto di cui si tratta è fondato in larga parte sul contributo delle opere infrastrutturali necessarie per migliorare i collegamenti tra il quartiere e il mare. Si tratta quindi di opere pubbliche che solo in parte possono essere coperte dai vantaggi economici derivanti da alcune operazioni di valorizzazione immobiliare che il piano contempla. Allo scopo di fornire alcune prime, sommarie indicazioni sull'entità economica dell'operazione sono state messe a punto alcune sintetiche stime economiche che di seguito si espongono. Esse riguardano distintamente le tre aree tematiche oggetto del Pua: 1. Vigliena, 2. Area Corradini – centro di zona, 3. Parco dell'acqua. Sono state prese in considerazione le tre diverse modalità di realizzazione degli interventi: - interventi privati; - partenariati pubblico- privati; - interventi pubblici.

Gli *interventi privati* sono finalizzati alla riqualificazione/riconversione degli immobili,

dismessi o obsoleti rispetto alle attuali funzioni, con destinazioni compatibili e maggiormente redditizie. Ciò è ipotizzato nell'intento di innescare un ciclo virtuoso di riqualificazione, nel quale siano gli stessi proprietari degli immobili ad intervenire direttamente, potendo programmare gli investimenti all'interno di un quadro generale di riqualificazione del contesto urbano d'intervento che presenta riflessi immediati sulla valorizzazione economica degli immobili.

Gli *interventi pubblici* (cfr. figura 13) sono finalizzati al reperimento di aree da destinare a standards urbanistici primari, parcheggi, aree verdi, arredo urbano, nuove infrastrutture per la mobilità e nuove strutture pubbliche e di servizio. Gli interventi pubblici previsti dal Pua riguardano principalmente opere infrastrutturali e di riqualificazione urbana.

La simulazione effettuata ha evidenziato la totale sostenibilità degli interventi privati e degli interventi in partenariato pubblico-privato relativi all'area di Centocamerelle e del Parco dell'acqua. Per gli interventi relativi al Centro di zona e per gli interventi pubblici si riscontra l'esigenza di ricorrere ad ulteriori finanziamenti. Alla luce dell'analisi effettuata in merito alla sostenibilità finanziaria del piano si rileva che il valore complessivo dell'investimento è stimato in € 207.580.977, di cui € 56.906.999 relativi ad interventi privati su aree private, € 90.263.372 relativi ad interventi per cui si propone la realizzazione mediante partenariato pubblico-privato (di cui € 78.066.806 per il solo centro di zona) ed € 60.410.606 relativi ad interventi pubblici. Più in particolare per quanto riguarda il Centro di zona si è stimato che la sostenibilità dell'intervento per gli investitori privati sia raggiungibile attraverso l'erogazione di un finanziamento ad hoc pari a € 14.000.000 nell'anno di avvio degli investimenti. Tra le fonti di copertura degli interventi pubblici si rilevano gli oneri di urbanizzazione rinvenienti dagli interventi privati e dagli eventuali interventi in partenariato pubblico - privato, per un valore complessivo di € 5.389.297 e i redditi generati dall'alienazione delle aree commerciali e dei parcheggi previsti nell'ambito di alcuni interventi pubblici (Pazzigno e Bastione) pari ad € 4.339.012. Ciò determinerebbe un ulteriore fabbisogno di € 49.947.291 per la realizzazione degli interventi pubblici non inclusi negli interventi in partenariato pubblico-privato. Di questi una parte, pari a € 10.374.174, riguardano interventi su aree pubbliche, adiacenti ma esterne al Pua, corrispondenti alla riqualificazione di Corso San Giovanni, all'area del Ponte dei Francesi e di Pazzigno. Si rileva infine che, relativamente al Centro di zona, si è considerato che le opere di bonifica, peraltro non quantificate, possano trovare copertura con fondi *ad hoc*

ALLEGATO

Opere pubbliche prioritarie
per la riqualificazione
della costa di San Giovanni a Teduccio

Opere pubbliche per la riqualificazione della costa di San Giovanni a Teduccio

L'adesione da parte dell'amministrazione comunale alle scelte urbanistiche che si intendono conseguire nel quartiere di San Giovanni, sancita con l'approvazione del preliminare, consente di dare avvio all'attuazione delle trasformazioni urbane previste. In particolare l'approvazione del preliminare consente di dare corso alla formalizzazione degli accordi con partners pubblici e privati propedeutici alle trasformazioni stesse ed alla progettazione, almeno in forma preliminare, delle opere pubbliche.

L'urgenza è determinata dalla concentrazione di interventi programmati o in fase di esecuzione tra i quali il Porto turistico, la nuova centrale elettrica e diversi interventi di privati proposti o in corso di attuazione; tali interventi richiedono l'avvio della riurbanizzazione dell'area.

La presente relazione risponde pertanto alla finalità di individuare alcune, tra le opere pubbliche previste con il preliminare del Pua di San Giovanni, delle quali, anche per rispondere alle esigenze più pressanti ed urgenti riscontrate nell'ambito urbano di riferimento, si ritiene opportuno avviare l'attuazione nelle more dell'approvazione del Piano urbanistico attuativo (Pua). Tale individuazione consentirà di provvedere in tempi brevi alla redazione dei progetti, alla conseguente possibilità di accedere a varie forme di finanziamento (POR Campania ed altre) e alla successiva realizzazione degli interventi.

Le opere pubbliche sono state individuate in base ai criteri di opportunità suddetti dopo averne analizzato la compatibilità con la normativa urbanistica vigente in assenza del Pua (intervento diretto).

Di seguito viene riportato l'elenco delle opere individuate. In tale elenco accanto alla denominazione dell'intervento viene evidenziata in parentesi la numerazione riportata nella fig. 13 del preliminare di piano. A tale elenco segue una breve descrizione di ciascun intervento e dello stato dei luoghi, la verifica della sua compatibilità urbanistica ed il suo costo presunto. Vengono inoltre evidenziate le attività preliminari da effettuare per avviare le successive fasi di progettazione e realizzazione delle opere. A tal proposito si rileva che tutti gli interventi sotto elencati sono soggetti alle autorizzazioni nei termini di legge.

1. Nuova strada parallela allo stradone di Vigliena con accesso dal Ponte dei Francesi e sbocco su corso S. Giovanni nei pressi del deposito ANM
(interventi 1, 7 e 8 Fig.13 preliminare);
2. Sovrappasso pedonale di Vigliena
(intervento 5 Fig.13 preliminare);

3. Realizzazione del parco archeologico urbano del forte di Vigliena
(intervento 4 Fig.13 preliminare);
4. Sistemazione della piazza antistante "Centocamerelle" con attrezzature di servizio (intervento 6 Fig.13 preliminare);
5. Restauro dell'ex Corradini
(intervento 9 Fig.13 preliminare);

1. Nuova strada, parallela allo stradone di Vigliena con accesso dal Ponte dei francesi e sbocco su corso S. Giovanni nei pressi del deposito ANM

Descrizione dell'intervento e dello stato dei luoghi L'intervento previsto riguarda la realizzazione di una nuova strada parallela allo stradone di Vigliena, a questo sussidiaria, che servirà a decongestionare quello che si configura come accesso privilegiato al Porto Turistico, andando soprattutto a servire i nuovi insediamenti in corso di realizzazione e in programma. Tale nuova strada avrà accesso dal Ponte dei Francesi, si collegherà a via detta Nominale, la quale è prolungata, in adiacenza al muro di confine della ferrovia, fino al margine dell'insediamento Corradini e, attraverso un sottopasso, si collegherà a Corso S. Giovanni nelle adiacenze dell'attuale deposito ANM.

Per tale intervento è opportuno predisporre un unico progetto definitivo da approvare, quale opera pubblica non prevista in consiglio comunale ai sensi dell'art. 19 del Dpr 327/01 per le motivazioni che saranno più oltre precisate.

Questa opera potrebbe essere realizzata per stralci funzionali.

Un primo stralcio potrebbe riguardare il tratto di collegamento tra il Ponte dei Francesi e la via detta Nominale che interessa aree solo parzialmente di proprietà comunale e pressoché completamente libere da manufatti esistenti. Il tronco stradale suddetto riveste la funzione principale di potenziare l'accessibilità, in particolar modo veicolare, all'area di Vigliena in alternativa e ad integrazione del viale di accesso a Porto fiorito la cui realizzazione è a cura della società Scarl. Esso risulta di fondamentale importanza in quanto rende praticabile la chiusura dell'attraversamento del fascio dei binari su via Vigliena prevista dall'accordo di programma relativo all'Alta Velocità del 1996 che consente di spostare il terminale della linea 2 della metropolitana da Gianturco a San Giovanni all'altezza dell'attuale deposito tranviario dell'Anm.

Un secondo tratto interessa un'area di proprietà comunale al momento utilizzata come spazio pubblico di quartiere attrezzato per il gioco dei bambini e spazi inedificati di proprietà privata di pertinenza dei fabbricati fronteggianti via Vigliena. L'intervento previsto consiste nella prosecuzione della strada detta Nominale con uguali

caratteristiche funzionali e dimensionali.

Il terzo tratto prevede il collegamento della strada con il corso San Giovanni che si ottiene attraverso la realizzazione di un sottopasso carrabile dell'area ferroviaria, comprensivo delle rampe di accesso e di uscita dal medesimo, e la riqualificazione di via Garibaldi, tratto di strada comunale esistente ed attualmente a fondo cieco.

Compatibilità urbanistica L'area, per quanto riguarda il tratto compreso tra il ponte dei Francesi e via detta Nominale, (primo stralcio) ricade completamente in zona Bb tranne una piccola parte in zona A ed è completamente al di fuori dell'ambito n. 14. La realizzazione della strada è subordinata all'acquisizione di una parte privata mediante espropriazione. Non essendo l'intervento espressamente previsto dalla disciplina urbanistica vigente (opera pubblica non prevista) ed essendo posto al di fuori dell'ambito di trasformazione vero e proprio, manca il presupposto giuridico per procedere alla dichiarazione di pubblica utilità ed alla conseguente espropriazione dell'area interessata. È pertanto necessario avviare la procedura per la realizzazione di opera pubblica non prevista prima dell'approvazione del Pua.

Relativamente alla parte restante essa rientra nella perimetrazione d'ambito ed è assimilabile ad intervento di ristrutturazione. Esso non è realizzabile in intervento diretto nelle more dell'approvazione del Pua se non attraverso idonea procedura di variante urbanistica che ne contempli espressamente la previsione.

In base a tali considerazioni si rende preferibile, come già precedentemente detto, procedere alla redazione della progettazione definitiva dell'intera opera, propedeutica all'approvazione in Consiglio comunale ai sensi dell'art. 19 del Dpr 327/01.

Costo dell'intervento Si prevede un costo, comprensivo di espropri ed interventi di riqualificazione dell'esistente, di circa € 5.850.000. Le spese tecniche complessive, relative ai tre livelli della progettazione e della direzione lavori, ammonta a €. 270.000.

Procedure preliminari da attivare Per la realizzazione dell'intervento, come già detto, occorre prevedere l'esproprio di alcune aree di proprietà privata e procedere ai sensi dell'art. 19 del Dpr 327/01 (T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità). Si ricorda che secondo la norma richiamata l'approvazione del progetto definitivo da parte del consiglio comunale costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico con conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Se la Regione, trascorsi 90 giorni dalla ricezione del progetto, non manifesta il proprio dissenso la variante si intende approvata.

Risulta pertanto prioritario procedere all'affidamento della progettazione preliminare e definitiva delle opere previste

2. Sovrappasso pedonale di Vigliena

Descrizione dell'intervento e dello stato dei luoghi L'intervento riguarda la realizzazione di un sovrappasso pedonale della linea ferroviaria in corrispondenza di via Vigliena e la sistemazione delle aree contermini. Si tratta dell'intervento che unitamente alla realizzazione del I stralcio dell'intervento 1 prima descritto consentirà di supplire dal punto di vista funzionale alla chiusura al traffico veicolare dell'attraversamento del fascio di binari su via Vigliena previsto nell'ambito dell'accordo di programma relativo all'Alta Velocità del 1996. Tale chiusura, come già ricordato, è prevista al fine di consentire alle Ferrovie (RFI) di spostare il terminale della linea 2 della metropolitana da Gianturco a San Giovanni all'altezza dell'attuale deposito tranviario dell'Anm. Il progetto dell'intervento ed il reperimento delle risorse economiche per la sua realizzazione sono previsti a carico dell'amministrazione comunale dall'ulteriore accordo di programma del 2004 "per la realizzazione delle opere connesse all'adeguamento e potenziamento delle stazioni di Napoli san Giovanni Barra". Tale progetto è finalizzato a fornire una soluzione definitiva dal punto di vista architettonico congruente con le altre scelte operate con il preliminare di piano. Anche per questo, anche se in questa relazione viene trattato separatamente, esso potrebbe essere oggetto di un'unica progettazione, almeno in fase preliminare, unitamente all'intervento 1.

Nel frattempo si ricorda comunque che la società RFI realizzerà a propria cura e spese, in conformità a quanto previsto dall'accordo di programma del 2004, una struttura provvisoria per lo scavalco pedonale della linea ferroviaria. A tal proposito la Giunta comunale ha espresso con delibera n. 1445 del 30 ottobre 2008 il parere favorevole sul progetto esecutivo elaborato dalla società RFI spa del "sovrappasso pedonale provvisorio finalizzato alla soppressione di passaggio a livello di via Vigliena".

E' urgente anche per questo predisporre la soluzione definitiva che consenta di eliminare tutti i disagi per la popolazione che tale soluzione provvisoria certamente arrecherà.

Conformità urbanistica L'intervento ricade all'interno dell'ambito 14 ed essendo già previsto dall'accordo di programma aggiuntivo siglato nel corso dell'anno 2004 è da ritenersi conforme.

Costo dell'intervento Per la realizzazione del sovrappasso e la sistemazione delle aree limitrofe è stato stimato un costo complessivo pari a € 646.350 circa di cui € 46.350 per spese di progettazione e direzione lavori.

Procedure preliminari da attivare Occorre procedere a formalizzare l'accordo con RFI per la definizione del progetto relativo al sovrappasso ed alle sistemazioni esterne limitrofe. Con l'accordo dovranno essere prese tutte le decisioni di carattere progettuale. Esse non

riguarderanno soltanto la realizzazione del nuovo sovrappasso compreso lo smontaggio della struttura provvisoria, ma, in generale, la sistemazione di tutte le aree di proprietà delle ferrovie dello Stato ed in particolare di quelle riguardanti la nuova collocazione della stazione metropolitana e la realizzazione del cosiddetto "bastione".

3. Realizzazione del parco archeologico urbano del forte di Vigliena

Descrizione dell'intervento e dello stato dei luoghi Si tratta di un intervento di grande rilevanza la cui realizzazione può contribuire a dimostrare la volontà dell'amministrazione a proseguire la riqualificazione dell'area e ad andare incontro alle aspettative dei cittadini di San Giovanni. Esso inoltre è strettamente legato agli interventi già in corso di attuazione (Porto Fiorito, Darsena di Levante, pua di iniziativa privata in zona Bb) ed a quelli precedentemente descritti il che rende opportuno procedere alla sua attuazione.

L'intervento consiste nel restauro e nella valorizzazione dello storico fortino, di competenza della Soprintendenza ai Monumenti di Napoli, oggi allo stato di rudere; a tal proposito, in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del VIA per la Darsena di Levante, l'Autorità di Porto si è impegnata a cofinanziare il restauro del fortino stesso.

A completamento di tale progetto si ritiene opportuno prevedere la sistemazione a parco delle aree contermini e il restauro del fossato, oggi solo in parte alla luce. L'intervento richiede l'abbattimento di manufatti esistenti, parzialmente o totalmente abusivi. Esso inoltre consentirà, come ricordato, il completamento del I stralcio dell'intervento 1 collocato a nord di tale area (allargamento della sede stradale e in particolare della sua fascia pedonale).

L'area interessata coincide con il sedime del forte di Vigliena e con alcuni spazi di proprietà del demanio marittimo in parte abbandonati ed in parte occupati da capannoni con attività produttive marginali. Nell'ambito della conferenza di servizi di cui sopra l'autorità di porto ha espresso la propria volontà a mettere a disposizione le aree per la realizzazione del parco di Vigliena previsto dal presente preliminare di piano, anche per provvedere, come indicato dalla Soprintendenza ai monumenti, alle dovute opere di mitigazione ambientale derivanti dal tombamento della Darsena di Levante.

Compatibilità urbanistica L'area ricade interamente in zona Bb (tranne il vero e proprio sedime del forte che ricade in zona Aa il cui restauro è stato già avviato dalla Soprintendenza) e al di fuori della perimetrazione dell'ambito n. 14. L'intervento finalizzato alla realizzazione di uno spazio pubblico, secondo la normativa di zona, è compatibile con la disciplina urbanistica vigente (comma 2 art. 3 Nta).

Costo dell'intervento Il costo dell'intervento, comprensivo della demolizione dei

capannoni esistenti (con esclusione del restauro del forte che avverrà con altri fondi), è stato stimato in € 1.200.000 di cui circa € 95.000 per spese tecniche di progettazione e direzione lavori.

Procedure preliminari da attivare Occorre procedere alla formalizzazione di un accordo con l'Autorità di porto per la trasformazione dell'area ai fini pubblici. A norma del Codice della navigazione, l'Autorità del porto di Napoli, attraverso il nuovo istituto della "Consegna", potrebbe affidare le aree al Comune per la realizzazione del Parco.

4. Sistemazione della piazza antistante "Centocamerelle" con attrezzature di servizio

Descrizione dell'intervento e dello stato dei luoghi L'intervento prevede la trasformazione dell'area come attrezzatura per il tempo libero e per il gioco dei bambini del quartiere. L'area verrà configurata come una piazza delimitata dal porticato aperto previsto lungo via Vigliena che qui si ispessisce per ospitare i servizi. La piazza alberata si prolunga nella passeggiata con doppio filare di alberi che ha come sfondo la prevista piazza antistante la Corradini. Si tratta dell'intervento che consente di realizzare l'opera già ricordata e riportata nella fig. 13 del preliminare come intervento 7 - *Nuova strada lungo il confine della linea ferroviaria e sua connessione con la rotatoria di Porto Fiorito*. L'intervento relativo alla nuova strada prevede, infatti, la trasformazione dello spazio pubblico attrezzato esistente e di proprietà comunale in un tratto di viabilità aperta al traffico veicolare. Ciò rende necessario realizzare un'attrezzatura analoga in aree limitrofe che è appunto prevista dall'intervento in esame.

L'area interessata dall'intervento consiste in un ampio piazzale inedificato, oggi pertinenza della Tirreno Power che deve essere ceduto al comune di Napoli, nell'ambito dell'accordo di programma del 23 dicembre 2000.

Compatibilità urbanistica L'area ricade in sottozona Bb e non rientra nella perimetrazione dell'ambito n. 14. L'intervento finalizzato alla realizzazione di uno spazio pubblico, secondo la normativa di zona, è compatibile con la disciplina urbanistica vigente (comma 2 art. 3 Nta).

Costo dell'intervento È stato stimato in € 350.000 circa a cui vanno aggiunti € 41.000 per spese tecniche di progettazione e direzione lavori.

Procedure preliminari da attivare Occorre procedere alla formale acquisizione delle aree di proprietà della Tirreno Power spa in attuazione dell'accordo di programma del 23 dicembre 2000.

5. Restauro dell'ex Corradini

Descrizione dell'intervento e dello stato dei luoghi L'area, estesa circa 19mila mq, comprende immobili del complesso industriale dismesso "Corradini" di proprietà comunale (una limitata porzione posta sul fronte più esterno ricade nel demanio marittimo), e nella disponibilità dell'amministrazione. Infatti, altri immobili adiacenti, anch'essi facenti parte della ex "Corradini" e di proprietà comunale, sono stati invece affidati in concessione alla società "Porto fiorito" per la realizzazione del porto turistico. L'area confina a nord con il fascio di binari della ferrovia, a est con il realizzando porto turistico, a sud con l'arenile destinato a essere parte dello stesso porto e con la centrale elettrica in riconversione, a est con un immobile di proprietà privata.

Gli immobili possono essere così sommariamente descritti: sul lato est insistono in gran parte capannoni in muratura con coperture in capriate metalliche, e un solo un edificio a due piani; a ovest, un complesso più articolato, in parte su due piani, con coperture a terrazzo. Lo stato di conservazione degli edifici appare disastroso: diversi sono andati distrutti, da altri sono stati sottratti elementi anche strutturali. I manufatti, riconosciuti di interesse storico-architettonico in quanto testimonianza di "archeologia industriale" sono vincolati ai sensi della legge 1089/39.

Il complesso, destinato dal Prg a costituire un'attrezzatura culturale di scala territoriale, va soggetto a un intervento di *restauro e risanamento conservativo*.

Con il preliminare di Pua si ipotizza la destinazione quale "*distretto di produzione artistico e culturale con annessi spazi per attività ricettive, il tempo libero e servizi*". Considerato che la formazione di distretti di questo tipo prevede un processo per pervenire alla selezione delle unità costituenti con l'assegnazione dei relativi spazi, è necessario, affinché tale processo si avvii, distinguere due fasi dell'intervento sul complesso immobiliare: la prima consistente nel restauro e risanamento conservativo del complesso, tale da assicurare la sua efficienza strutturale, e le esigenze fondamentali di agibilità e accessibilità; la seconda limitata alla sistemazione degli spazi in funzione degli usi che, nel frattempo, saranno stati specificati.

Riguardo l'articolazione degli usi nei singoli immobili, si rinvia alle indicazioni che in prima approssimazione sono esposte nel paragrafo 6 del documento preliminare, dove, appunto, si sottolinea l'esigenza di configurare gli immobili destinati al distretto con una sistemazione interna flessibile, tale da adattarsi al progressivo insediamento delle attività con le variazioni che potrà comportare. Nell'elaborazione del progetto di restauro e risanamento conservativo del complesso terrà conto della destinazione assegnata nel documento preliminare a questo complesso.

A conferma di questa impostazione progettuale, inoltre, si fa presente che queste architetture hanno ospitato nel corso della loro storia vite produttive diverse, come contenitori entro i quali si sono resi possibili diversi usi degli spazi. Questa originaria flessibilità costituisce una qualità preziosa da preservare. In questo senso, la destinazione a distretto artistico-culturale, per il carattere delle attività e il conseguente uso degli spazi, è coerente con questa storia.

Conformità urbanistica L'area ricade in zona Da ed è interamente inclusa nella perimetrazione dell'ambito n. 14. Data la natura delle opere previste (restauro e risanamento conservativo) l'intervento risulta consentito dalla normativa introdotta dalla variante al Prg anche nelle more dell'approvazione del Pua.

Costo dell'intervento Il costo dell'intervento completo è stimato parametricamente in € 33.000.000. Di tale importo si è stimato che € 1.500.000 circa dovranno essere impegnate per spese tecniche relative a tutte le fasi di progettazione (preliminare, definitiva ed esecutiva) e alla direzione lavori dell'opera completa.

Procedure preliminari da attivare Come già argomentato, preliminarmente all'affidamento del progetto di restauro e risanamento conservativo della ex Corradini, occorre formalizzare in atto da definire con l'Università il venir meno della previsione indicata nell'art. 144 del Prg.

Conclusioni

Per quanto fin qui esposto si ritiene opportuno dare corso all'attuazione delle urbanizzazioni di cui agli interventi 1, 2, 3, 4, 5, nei termini indicati nelle relative schede. A tal fine si evidenzia che è possibile sostenere dal punto di vista finanziario, almeno parzialmente, la progettazione delle urbanizzazioni suddette e dell'ex insediamento industriale Corradini e più in dettaglio si osserva che:

- a) con i fondi appositamente attestati sul Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) si può fare fronte agli oneri relativi alla progettazione preliminare e definitiva relativa alle sole urbanizzazioni summenzionate, relativamente all'intervento 1, che in base al decreto ministeriale citato ammonterebbero ad € 90.000 circa. Per tale intervento necessita la progettazione preliminare e definitiva in quanto ai sensi dell'art. 19 del Dpr 327/01 perché sia possibile presentare tale progetto in consiglio comunale occorre arrivare a tale livello di progettazione.
- b) analogamente con gli stessi fondi richiamati al precedente punto a) si può fare fronte anche agli oneri relativi alla progettazione preliminare per la realizzazione

delle urbanizzazioni di cui agli interventi 2, 3 e 4. In base al Dm 4 aprile 2001 *Aggiornamento degli onorari spettanti agli ingegneri e agli architetti* tali oneri ammontano ad € 50.000 circa.

- c) con gli stessi fondi richiamati al precedente punto a) si può anche fare fronte infine anche agli oneri relativi alla progettazione preliminare relativa al restauro strutturale dell'ex insediamento industriale Corradini che in base al decreto ministeriale citato ammonterebbero ad € 170.000 circa.