

QUARTA PARTE
IL DISEGNO URBANO

10 IL QUADRO DELLE PERMANENZE E PERSISTENZE DELL'AREA E GLI ORIENTAMENTI PROGETTUALI

10.1 DISEGNO DI SUOLO, MORFOLOGIA URBANA E SCELTE DI PAESAGGIO



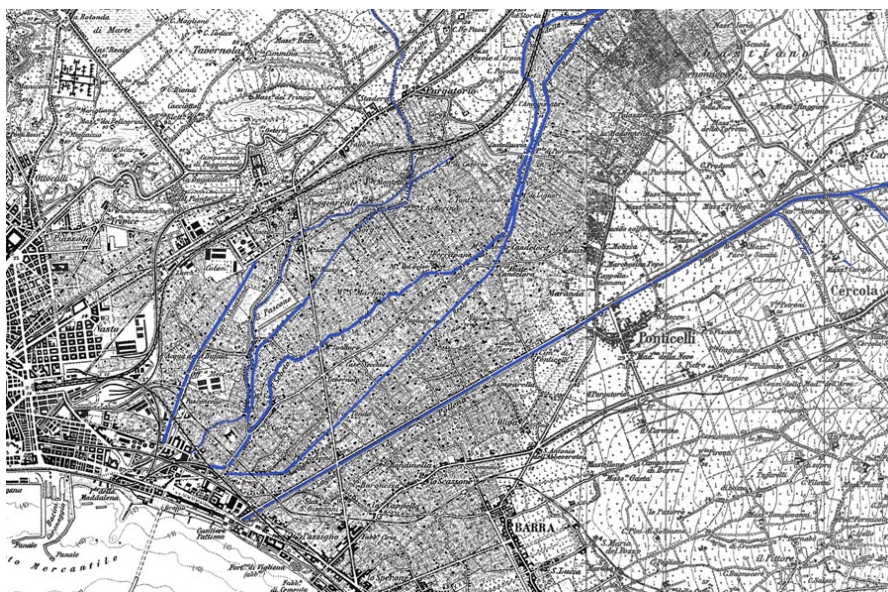
Anche lo spazio urbano dell'Ambito 13, come quello di tutte le aree industriali dismesse o comunque connotate da un processo di decadenza, non è assimilabile a quella tipologia di situazioni troppo sveltamente definite "vuoti urbani". Un approccio questo che d'altronde non è affatto oggettivo e neutrale ma ha già in sé un esplicito connotato progettuale, quello della *tabula rasa* e della cancellazione totale di tutte le preesistenze. Anche in quest'area, dunque, uno sguardo a grana più fina può restituire un palinsesto,

apparentemente debole, che è in grado tuttavia di modificare il modo di guardare le cose e di orientare le strategie progettuali senza atteggiamenti nostalgici, né sul versante dell'evocazione agraria preindustriale, né su quello dell'esaltazione macchinista e siderale del paesaggio industriale qui particolarmente forte nelle sue forme più astratte.

La costruzione del progetto urbano in un'area di questa dimensione e complessità deve dunque fare i conti con una valutazione del repertorio articolato di tracce e valori, permanenti e persistenti, rintracciabili come esito della sovrapposizione tra i residui del disegno della piana agricola preindustriale e le trame, i manufatti e gli spazi dell'urbanizzazione industriale novecentesca. Questo quadro è l'esito di un rimando continuo tra la lettura di quel palinsesto e del suo attuale valore - non sempre leggibile dalle carte ma anche da una esplorazione sul campo, supportata dagli strumenti della rappresentazione fotografica e dell'intervista, scevra di pregiudizi e aperta anche a punti di vista non ortodossi - e le potenzialità di integrarsi, rigenerarsi e produrre nuovi valori che quelle tracce hanno dentro una prospettiva progettuale. Un processo dunque non sequenziale e deduttivo ma, al contrario, induttivo e connotato da continui *feedback*, con un rimando circolare tra analisi e progetto.

Ne è conseguita una trama di micro-racconti che hanno bisogno di essere riguardati con una capacità di reciproca fertilizzazione perché possano partecipare alla costruzione di un processo progettuale in cui far interagire conservazione e trasformazione, conferma di alcuni valori e loro rigenerazione.

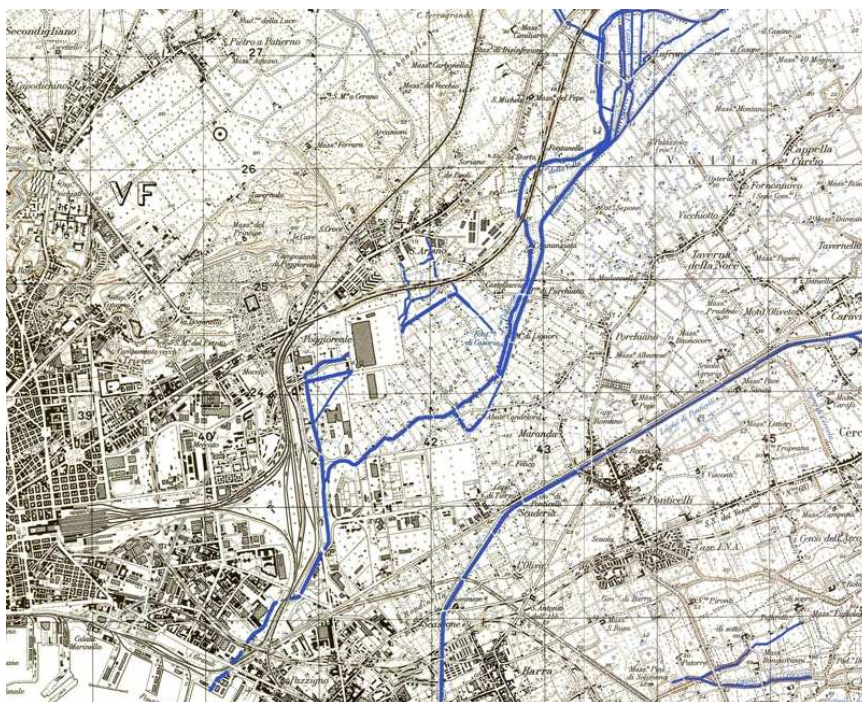
10.2 L'INFRASTRUTTURAZIONE DELL'ACQUA



Un primo racconto è quello dell'acqua, a cui abbiamo già fatto cenno in un precedente capitolo. La storia del suo addomesticamento negli ultimi secoli è la storia anche di un progressivo oscuramento del sistema dei canali costretti a fare i conti con decisioni infrastrutturali esogene, come quelle del fascio dei binari e della barriera portuale, a cui si sovrappongono scelte idrauliche dettate dalla sola logica settoriale dell'opera pubblica, con il risultato di frammentare spesso quella

rete, metterla in crisi, annetterla entro scelte di segno diverso (emblematico il caso della sovrapposizione con il sistema degli oleodotti o le rotture operate dal tracciato del collettore del Volturno).

Purtuttavia questa storia ha informato e conformato la stessa rete stradale, il posizionamento delle aree pubbliche, le servitù, la densità nel sottosuolo di tracciati idraulici con i quali il progetto di trasformazione urbana deve fare i conti se non vuole essere teorico e indifferente, come spesso accade, allo spessore tecnico e alla complessità del sottosuolo, ai costi della sua trasformazione e alle potenzialità del suo riutilizzo.

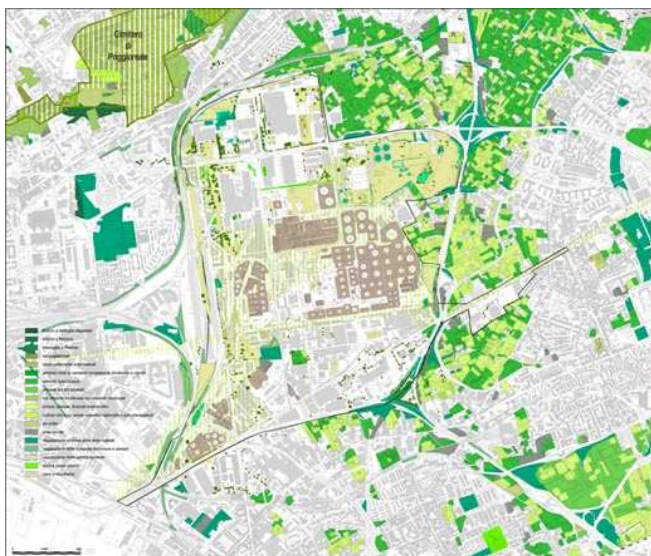


10.3 LA TRAMA DISCONTINUA MA STRUTTURANTE DELLA RETE STRADALE

Quello delle strade è un altro racconto importante di quest'Ambito sotto il profilo delle sue permanenze, come abbiamo messo in rilievo già in un precedente capitolo. La rete stradale, infatti, è uno dei materiali urbani più importanti nella valutazione delle ipotesi di trasformazione urbana perché esprime intenzionalità stratificate, perché ha generato regole insediative e funzionali riconducibili ad intenzioni pianificatorie o a processi spontanei, perché registra una volontà, magari interrotta e confusa, di disegno e appropriazione dello spazio. In questo senso, la ricognizione della rete stradale ha rappresentato una componente importante dell'interpretazione urbana, quella che ha prodotto forse le più significative ricadute sulla valutazione delle decisioni da assumere nel disegno di progetto. E' il racconto di una situazione di frammentarietà, discontinuità e inadeguatezza dell'attuale situazione, pur in presenza di una trama urbanizzativa delineata e persistente in esito al piano generale della zona industriale del 1920-22. E' anche il racconto però di due grandi tracciati territoriali: l'uno di antica origine, via Argine, che aspira a ridivenire un grande tracciato strutturante della zona orientale dopo le mortificazioni subite dalle dinamiche infrastrutturali degli ultimi decenni; l'altro, il grande e monumentale viadotto di via De Roberto, che esprime grandi potenzialità nel ridisegno urbano dell'area. Le immagini che seguono esprimono visivamente le qualità e le criticità della rete con riferimento alla viabilità autostradale, alle strade d'impianto e alla viabilità locale.



10.4 LA PERSISTENZA DI SPAZI VERDI E LE TRAME AGRARIE DI BORDO



Nella percezione collettiva, il verde è categoria estranea a quest'area. E' una considerazione che ha ovviamente le sue motivazioni nella facile considerazione che il processo di urbanizzazione è stato soprattutto una graduale impermeabilizzazione dei suoli. L'immagine consolidata è quella della raffineria in corso di smantellamento, dei depositi petroliferi e del gas, delle tante industrie e depositi anche a cielo aperto che non possono convivere con il verde e lo cancellano. Immagine sicuramente in gran parte vera ma non esaustiva di tutte le sue articolazioni. Nell'area nord-orientale la trama dell'agricoltura si insinua ai bordi del depuratore; lo stesso depuratore presenta ampie pause verdi anche se non piantumate; lungo i margini tra i recinti industriali si infila una trama lineare di alberature

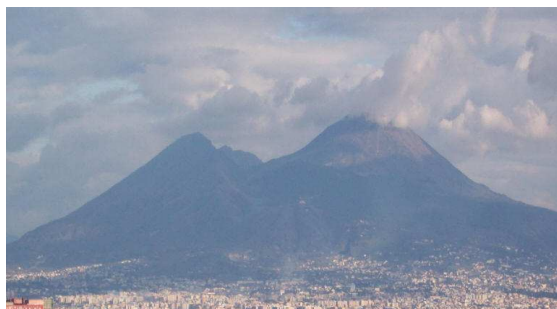
spesso robusta e consolidata; macchie arboree massive insistono da nord a sud lungo il tracciato superiore del collettore Sperone a ridosso di via Ferrante Imparato, singoli edifici, anche di archeologia industriale, conservano gelosamente frammenti vegetali configurati; le stesse aree dei depositi del gas offrono ampi spazi aperti permeabili; alcune infrastrutture viarie presentano ai loro margini testimonianze vegetali rilevanti. Questa insospettabile trama deve poter entrare in relazione con il futuro disegno degli spazi aperti sfuggendo ai pericolosi (e costosi) luoghi comuni della bonifica che cancella tutto.



10.5 I SEGNI FORTI, LE GEOMETRIE E LE GIACITURE DELL'INDUSTRIA E DEI SUOI SPAZI

La sovrapposizione di due giaciture radicalmente diverse nella storia di quest'area è ancora leggibile e costituisce un valore importante che consente anche di delineare due situazioni completamente diverse. Da un lato, la forza incontestabile della trama ortogonale nord-sud, riconducibile al piano generale della zona industriale del 1920-22, guidata dalla rete stradale nonostante le interruzioni e le deformazioni indotte da esigenze di adattamento, di penetrazione dei binari ferroviari e di circolazione stradale sui margini; un disegno peraltro ribadito perentoriamente dalla presenza soprattutto degli impianti petroliferi e da alcune grandi fabbriche che consolidano la regolarità geometrica della scacchiera. Dall'altro, la inclinazione nord-ovest/sud-est delle confinazioni industriali e agrarie superstiti, confermata dalla disposizione al suolo di alcuni edifici anche di pregio che ribattono la direzione degli antichi canali preindustriali e del parcellario agrario che li assecondava, da nord a sud fino alla via Argine; una giacitura dunque generata dalla stratificazione del sistema delle acque che può assumere un riferimento rilevante nel ripensamento del parco e del sistema di spazi aperti e che segnala anche una resistenza alla cancellazione laddove si coniuga con il parcellario catastale più minuto delle proprietà e delle attività.

I grandi riferimenti visivi interni e di contesto



Sullo sfondo di grandi aperture visive verso il Somma-Vesuvio, il mare, i rilievi collinari e le sue emergenze architettoniche, il paesaggio urbano è dominato dalla compresenza e alternanza di elementi puntuali e lineari, distesi al suolo o fortemente lanciati verso l'alto, e di estese campiture orizzontali, generalmente riferibili o alle

ampie
coperture
delle

industrie maggiori o alla densità e contiguità dei depositi petroliferi. Nel primo caso, è indubbio che la presenza delle grandi installazioni verticali della ex raffineria della Q8 è un'immagine fortemente condizionante perché caratterizzata dalla concentrazione di tali elementi in aree spesso ristrette, molto visibili a distanza. Tra essi spiccano gli 80 metri del manufatto più alto, il TCC (Therma Catalitic Cracking) che assume un ruolo di straordinario riferimento visivo e che sarebbe auspicabile possa resistere al raschiamento in atto nell'area della ex raffineria. Così come ha un forte impatto visivo il lungo viadotto della s.s. 162, oggi considerato quasi un incidente morfologico, indifferentemente sovrapposto alla via De Roberto secondo logiche decisionali di tipo settoriale, ma invece caratterizzato da una forte potenzialità a divenire un manufatto strutturante del nuovo disegno urbano dell'area. Fanno da corollario una trama, a volte densa, di manufatti industriali di pregio anche alto che costituiscono un ulteriore fattore di orientamento e riconoscibilità.



11 LE INFRASTRUTTURE COME STRUMENTO DI UNA RIGENERAZIONE URBANA INCREMENTALE

LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE DEL PARCO E DELLE STRADE A SEZIONE VARIABILE

11.1 UN'IDEA DI PARCO UNITARIA DA REALIZZARE NEL TEMPO

Il Parco previsto nell'Ambito 13 ha già una chiara identità nella Variante al PRG:

“Il parco è concepito come una porzione di territorio in grado di riassumere ed esplicitare la complessa stratificazione tra caratteri agricoli e industriali che connota la storia della piana, ma è anche simbolo e elemento portante di una nuova fase produttiva che punta sull'integrazione tra i nuovi insediamenti e la realizzazione di una nuova complessiva condizione urbana e ambientale: un parco per il tempo libero, per lo sport, ma anche un parco dotato di tutte quelle attrezzature peculiari per il sostegno di un'ampia rinnovata concezione dell'attività produttiva (...).

(...) I percorsi delle acque e il parco ristabiliscono il rapporto tra l'entroterra e la zona costiera, tra la campagna e il mare, a meno dell'interruzione costituita dall'area del depuratore di Napoli Est che intercetta i fossi Reale e Cozzone. La soluzione di continuità viene risolta utilizzando l'attività del depuratore, da integrare con il trattamento biologico delle acque, per la costituzione dei bacini e dei corsi d'acqua del parco a fini ludici, gestionali e funzionali, per esempio il recupero industriale delle acque depurate.”¹

Il Preliminare di PUA si inserisce in questa prospettiva visionaria e tenta di delineare i modi, le forme e le regole perché esso possa realizzarsi, nella consapevolezza che il processo non sarà sincronico ma si attuerà necessariamente per successive tappe in un'area in cui:

- la procedura realizzativa non è quella dell'esproprio generalizzato ma quella della perequazione e quindi dello scambio virtuoso tra diritti edificatori e suoli con opere pubbliche o di uso pubblico
- tale processo si realizza quindi nel tempo in ragione del maturare del processo di dismissione/riconversione, delle disponibilità all'intervento di trasformazione, dell'avanzare della bonifica dei suoli e delle acque.

La strategia di formazione del parco è dunque necessariamente incrementale come ci dimostrano molte operazioni di trasformazione urbana di aree simili all'interno di aree metropolitane, a ridosso oramai o addirittura dentro le città. E' proprio la processualità della sua realizzazione che induce ad approfondire quali siano gli elementi trainanti che potranno dar forma e senso a questo grande obiettivo del Piano.

In questa strategia un ruolo fondamentale è giocato dalle strade. Anzi è nostra convinzione che, nella rigenerazione di un'area di questa complessità, anche dal punto di vista proprietario, **debbono essere la rete stradale e gli spazi aperti ad esse connessi a svolgere il ruolo generatore del paesaggio del parco e, più complessivamente, delle stesse regole edificatorie.** Insomma che si debba passare da una concezione nella quale regole edificatorie e regole di costruzione degli spazi aperti si muovono in ambiti spazialmente e tecnicamente separati, spesso caratterizzati da una prevalenza delle prime rispetto alle seconde, ad una nella quale è proprio il sistema degli spazi aperti, innervato sulla rete stradale, a guidare e conformare gli stessi principi insediativi.

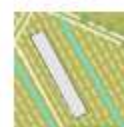
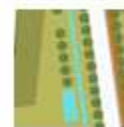
Questo approccio, sostanziato in un successivo paragrafo, ha un importante riverbero sull'immagine, la forma e la composizione dei materiali costitutivi del parco:

- Dal punto di vista dell'**immagine**, la stretta relazione che si viene a determinare tra rete stradale e parco tende a configurare il sistema del verde come **una sorta di grande “cretto verde”** che innerva l'intera area di trasformazione e si infila tra le aree edificabili, proponendo una stretta integrazione di paesaggio tra spazi aperti e nuova edificazione e superando così la logica dei recinti che ha governato sinora il processo insediativo della zona orientale. Questa infiltrazione multidirezionale incide sulla forma del suolo bonificato e rigenerato nella parte centrale dell'Ambito, oggi sostanzialmente pianeggiante: il nuovo disegno di suolo scava, erode e modella l'attuale piattaforma prevalentemente impermeabile facendo

¹ Cit. NTA PRG

emergere alcuni grandi *polder*² di forma irregolare - destinati ad ospitare le nuove edificazioni - nei quali il leggero sollevamento della loro quota d'imposta dovrebbe garantire una coesistenza durevole nel tempo con una falda oramai affiorante.

- Dal punto di vista della **forma**, il disegno di parco tende a perdere il carattere di un "corridoio" fluviale e acquisisce una maggiore ramificazione, riconducibile ad una più esplicita corrispondenza con la sottostante falda e ad una più articolata geografia del reticolo idrografico superficiale: il parco, insomma, come **colonizzazione vegetale dei suoli bonificati che emergono in modo ramificato e diffuso in tutto l'areale della falda**. Questa forma, d'altronde, meglio risponde anche ad una possibilità di realizzare il parco per parti senza creare *enclave* irraggiungibili, anzi valorizzando alcune connessioni ambientali nord-sud oltre che est-ovest lungo la principale direttrice di sviluppo lineare. In questo senso, il parco si proietta non solo verso il paesaggio agrario delle serre di Ponticelli, verso il mare e verso la città densa aldilà della barriera ferroviaria, ma anche verso i rilievi di Capodichino a nord e verso l'"asse verde" a sud fino alle trame agrarie urbanizzate di Barra.
- Dal punto di vista dei **materiali costitutivi**, è indubbio che la presenza di una rete stradale anche all'interno del parco, una sorta di impalcatura strutturante e attrezzata, delinea **un'articolazione degli spazi che arricchisce quelli tradizionali** con altri strettamente legati alla presenza di attrezzature e luoghi urbani di tipo collettivo, rendendo più denso e vitale il mix funzionale e paesaggistico. In questo senso, il sistema del verde, pur nella sua continuità, accetta al suo interno gradienti e fasce di utilizzo diversificati a supporto di un uso plurale. La nuova grammatica vegetale si affida all'integrazione di giardini per la contemplazione nelle grandi tracce circolari della memoria industriale, ai filari e alle masse arboree del bosco planiziale, ai parcheggi alberati, alle aree attrezzate e per usi ludici, agli orti urbani e agli spazi agricoli intensivi, prevedendo la compresenza di soggetti pubblici e privati che può garantire una più efficace gestione.



In particolare, nel Parco è possibile identificare i seguenti paesaggi vegetali³:

- PAESAGGIO BOSCHIVO
 - o Bosco rado plurispecifico
 - o Bosco rado monospecifico
 - o Filari e siepi
- PAESAGGIO UMIDO
 - o Bosco planiziale umido
 - o Vegetazione sommersa
 - o Filari
- PAESAGGIO AGRARIO
 - o Frutteti
 - o Coltivazioni vivaistiche
- GIARDINI TEMATICI
 - o I recinti vegetali negli spazi della memoria industriale

² Sugli isolati-polder e le relative regole, cfr. il successivo capitolo

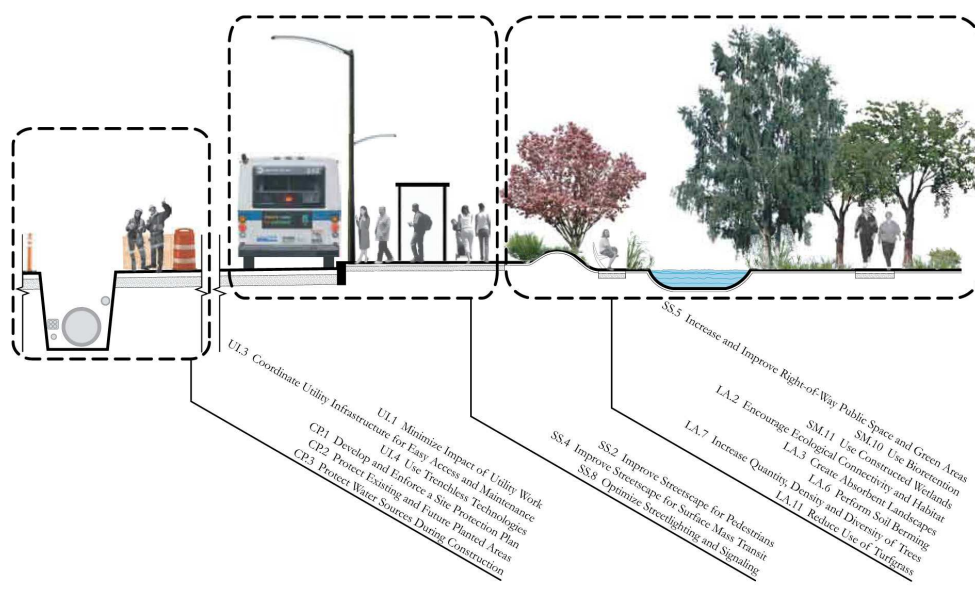
³ In dice al capitolo 11 si possono consultare schede dettagliate dei paesaggi vegetali

11.2 IL DISEGNO INFRASTRUTTURALE COME ARMATURA DEL PROGETTO URBANO E DEL PAESAGGIO DEL PARCO

La strategia di *street-scape* o forse più correttamente di *street_landscape* ha assunto nell'esperienza internazionale della trasformazione urbana un ruolo di grande importanza. Lo testimoniano sia i recenti indirizzi del cosiddetto *Landscape urbanism*⁴, sia alcune delle esperienze più recenti nel campo delle infrastrutture come potente strumento di rigenerazione urbana delle aree dismesse o compromesse.⁵

Questo approccio di fatto affida alle strade, nella loro articolazione, un ruolo propulsivo per avviare il processo di rigenerazione, immaginando che la loro realizzazione o la trasformazione di quelle esistenti possa progressivamente determinare rilevanti effetti indotti sul sistema degli spazi aperti ad esse connesse in termini di ripermabilizzazione, rinaturazione e rifunzionalizzazione.

D'altronde, una strategia incrementale basata sulla riconfigurazione soprattutto della rete stradale esistente è quella che meglio si adatta alle esigenze di trasformazione urbana delle singole parti e dei singoli proprietari perché, lavorando sulle aree di confine e di margine, sollecita nuove regole e nuove qualità spaziali, ma consente che la loro realizzazione possa avvenire nel tempo.



Nel caso del Preliminare dell'Ambito 13, gli obiettivi di questa strategia possono essere sintetizzati nei seguenti:

1. precisare i **caratteri funzionali e gerarchici essenziali** di ciascuna strada con riferimento alla rete individuata nella tav. 8;
2. delineare una strategia di rigenerazione progressiva delle parti in trasformazione attraverso **sezioni variabili nel tempo** appartenenti ad una rete densa e interconnessa di strade di progetto;
3. individuare quindi **le parti essenziali e irrinunciabili** di tali sezioni da realizzare in prima fase e **quelle che potranno aggiungersi anche nel tempo**, col progredire del processo di dismissione e conseguente trasformazione dei lotti contigui;
4. definire in tal modo un percorso di costruzione del parco attraverso un processo di **graduale irrobustimento degli spazi aperti** connessi alle strade che si adattano alla sequenza dismissione/trasformazione assecondando la formazione di **un sistema continuo, ramificato e fruibile** in ogni fase della sua costruzione

⁴ Fra tutti, cfr. C. Waldheim, *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, 2005; e L. Pollack, *The landscape for Urban Reclamation. Infrastructures for the everyday space that includes nature*, Lotus n. 128/2006

⁵ Fra le tante esperienze che è possibile citare, a cura di grandi municipalità, citiamo in particolare quella del Comune di New York e, in particolare, il documento "High performance infrastructure guidelines" a cura del Design Trust for Public Space, 2005.

12 GOVERNARE I PROCESSI DI EDIFICAZIONE NEL TEMPO

12.1 . LINEE-GUIDA PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA EDIFICAZIONE

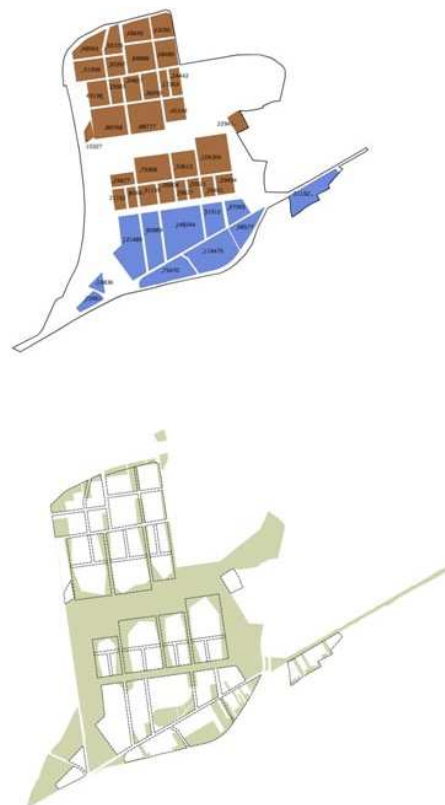
Nella tav. 12.b sono contenute le linee-guida per la riedificazione nelle aree di ristrutturazione urbanistica ed edilizia dell'Ambito 13.

Esse si articolano in due parti:

- quelle relative ai grandi **isolati-polder** connessi al sistema di tracciati paralleli costituito da via de Roberto/viadotto della s.s. 162 e dall'Asse verde/via Nuova delle Brecce
- quelle relative alla trama lineare dei **tessuti** di via Argine.

L'articolazione in queste due grandi famiglie prende atto della notevole differenza che caratterizza il rapporto con le preesistenze insediative dell'area:

- da un lato, nella parte centrale dell'Ambito e nel settore settentrionale, un'articolazione del parcellario catastale maggiormente caratterizzato dalle grandi proprietà e da grandi e medi impianti industriali, maggiormente disponibili ad una radicale trasformazione dell'assetto urbano
- dall'altro, il tessuto più parcellizzato del settore meridionale dell'Ambito che insiste su via Argine, in cui la dimensione più minuta della proprietà richiede un sistema di regole maggiormente adattabile ai vincoli delle preesistenza e ad un processo trasformativo di grana più fina.



12.2 REGOLE EDIFICATORIE DEGLI ISOLATI-POLDER



La planimetria generale della tav. 12.b individua la perimetrazione delle superfici fondiarie destinate alla riedificazione degli isolati gravitanti attorno ai due grandi tracciati d'impianto di via De Roberto/viadotto della s.s. 268 e dell'Asse Verde, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica conformi alle quantità indicate nella tabella di cui al comma 2 dell'art. 143 delle Norme d'Attuazione. Tale perimetrazione - definita dalle strade comprese tra gli isolati stessi, dalle grandi strade d'impianto est-ovest e dalla parte centrale del parco - è da intendersi come ingombro massimo nel quale ricavare quello di progetto. Ciascun PUA attuativo dovrà prevedere le necessarie riduzioni quantitative e modifiche geometriche degli isolati, entro tale ingombro massimo, al fine di riportare il peso della superficie fondiaria, ove eccedente, entro i limiti definiti nella suddetta tabella, nel

rispetto dei criteri qualitativi definiti nel successivo punto c.

Obiettivi generali:

1. definire un disegno di suolo ed una regola di disposizione planovolumetrica degli edifici capace di **garantire un sostanzioso irrobustimento del Parco** non solo lungo la direttrice est-ovest ma anche lungo quella nord-sud, attraverso il potenziamento del sistema di connessioni paesaggistiche tra gli isolati che si innerva in tutto l'Ambito, proponendo una stretta integrazione di paesaggio tra spazi aperti e nuova edificazione e superando così la logica dei recinti che ha governato sinora il processo insediativo della zona orientale;
2. **incentivare una modellazione del suolo** capace:
 - sia di **mitigare alcuni problemi costruttivi** connessi alla presenza della falda affiorante, consentendo la più facile realizzazione di attrezzature e servizi accessori e obbligatori;
 - sia di **ottenere al contempo un dinamismo del paesaggio urbano**, oggi fortemente condizionato dal sostanziale livellamento delle quote al suolo, accentuando morfologicamente la presenza del nuovo Parco e assecondandone il disegno urbano ramificato e pluridirezionale;
3. **prefigurare gli isolati di ristrutturazione urbanistica come complessi edilizi di dimensione discreta**, dotati di una facile accessibilità e di una propria riconoscibilità anche grazie alla presenza di un complesso di spazi interni di valore identitario;
4. **governare col disegno urbano l'andamento plano-altimetrico degli edifici**, attraverso l'uso e la disposizione di una varietà di tipi edilizi capaci di entrare in rapporto fertile con alcune componenti con cui interagire proficuamente:
 - *interne* all'Ambito: dal viadotto della s.s. 162 e dall'Asse Verde coi quale ricercare relazioni spaziali capaci di integrarli spazialmente nel progetto di trasformazione; al sistema del verde di progetto, con cui ricercare un rapporto stretto capace di valorizzarne la presenza diffusa;
 - *esterne* all'Ambito, a partire dalla cattura delle componenti caratterizzanti del paesaggio urbano (il Somma/Vesuvio, il mare, i rilievi collinari), anche attraverso l'uso discreto, prudente ed eccezionale di edifici alti.



Contenuti specifici delle linee-guida:

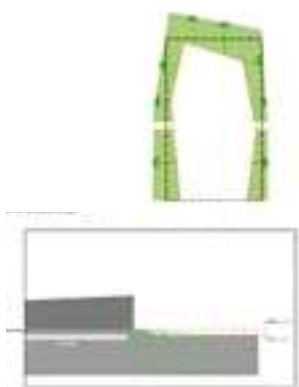
a. Telaio, disegno e gerarchia delle strade interne

- Il telaio di strade relativo a ciascun isolato deve di norma essere costituito da una struttura portante a croce così costituita:
 - un tracciato mediano est-ovest, coerente con quelli individuati nella planimetria generale e parallelo alle principali strade d'impianto dell'Ambito 13 (via De Roberto e Asse verde), preferenzialmente continuo lungo tale direttrice attraverso un efficace raccordo con quelle da realizzare negli altri isolati e con le strade nord-sud tra gli isolati, in grado di alleggerire i flussi gravitanti sulle strade d'impianto suddette;
 - una strada di accesso interno nord-sud, raccordata con il tracciato mediano suindicato attraverso un nodo-piazza; di tale strada deve essere prevista una prosecuzione a sezione ridotta fino al margine di raccordo con la parte centrale del Parco, destinata al traffico locale e ad una più diffusa connessione pedonale con il Parco stesso.
- Ciascun nodo-piazza deve essere configurato anche come uno spazio vitale e caratterizzante di ciascun isolato da un punto di vista morfologico e funzionale.
- Nei casi in cui la tipologia edilizia e la dimensione delle attività da insediare in ciascun isolato non consentano di realizzare l'articolazione suddetta, dovrà comunque essere garantita la realizzazione della strada mediana est-ovest ove indicata nella planimetria generale.
- L'accesso ai parcheggi pertinenziali e pubblici interrati di cui al successivo punto g. deve avvenire preferenzialmente dalle strade esterne agli isolati.

b. Varchi principali e secondari di accesso all'interno dei polder

- L'accesso alle parti interne a ciascun isolato, lungo le 4 direttrici definite dall'impianto a croce deve essere connotato architettonicamente attraverso adeguate soluzioni spaziali.
- Il posizionamento di tali varchi deve garantire un'efficace connessione visiva e profondità di campo lungo le direttrici est-ovest (tra gli isolati) e nord-sud (verso e dalla parte centrale del parco).

c. Edificazione di bordo e flessibilità di arretramento



- I margini esterni delle superfici fondiari debbono essere ridefiniti da ciascun PUA sulla base di un arretramento dei fili rispetto a quelli indicati nella planimetria compatibilmente con la dimensione massima della superficie fondiaria prevista dalla citata tabella di cui al comma 2 dell'art. 143 delle Norme d'Attuazione.
- Tale arretramento dovrà privilegiare andamenti planimetrici di tipo diagonale e non parallelo alle strade tra gli isolati prevedendo quindi sezioni variabili degli spazi aperti ad esse correlati, capaci di determinare un'efficace continuità, varietà e integrazione (visiva, paesaggistica e funzionale) con la parte centrale del Parco.
- I nuovi edifici dovranno posizionarsi lungo i margini arretrati suddetti così come ridefiniti da ciascun PUA, prevedendo una disposizione a fronti continue o discontinue sulla base delle regole definite nel successivo punto d.

d. Tipologie edilizie

- Le tipologie edilizie principali previste per la riedificazione degli isolati sono le seguenti:

- *edifici in linea* per l'edificazione bassa lungo i margini degli isolati, destinati prevalentemente alle categorie a), c) e d) di cui all'art. 21 delle Norme d'Attuazione e caratterizzati da una disposizione a fronti continue o discontinue: tale disposizione deve comunque determinare, attraverso la prevalenza dei pieni rispetto ai vuoti, una chiara definizione e identificazione spaziale dell'isolato e dei rapporti



tra spazi interni ad esso e spazi esterni, pertinenti cioè alle strade e al Parco, pur garantendo una forte permeabilità visiva tra di essi;

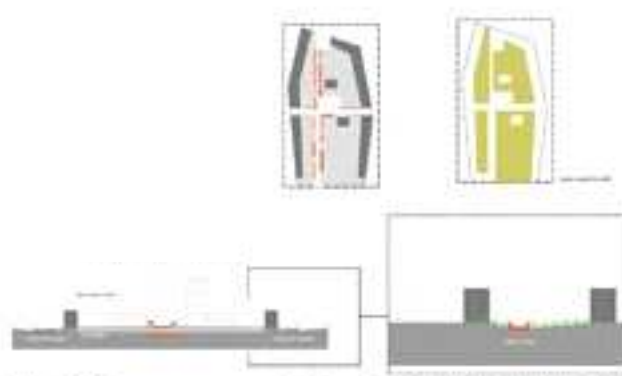
- *edifici a torre* per l'edificazione puntuale ed eccezionale all'interno o lungo i bordi degli isolati, all'interno delle fasce definite planimetricamente, destinati alle categorie a) e c) delle Norme surichiamate;
- *edifici a padiglione o a tipologia mista (linea/padiglione)*, strettamente integrati con gli edifici in linea o localizzati in posizione singolare all'interno dell'isolato, da destinare ad attività speciali di tipo collettivo, rientranti nella categoria c) o ad attività di cui alla categoria d) delle Norme surichiamate.
- *edifici per piccoli servizi (a tipologia varia)*, da destinare ad attività speciali di tipo collettivo, rientranti nella categoria c) delle Norme surichiamate, localizzabili lungo i margini discontinui dell'isolato o al suo interno per rafforzare le strade d'impianto.

e. Inviluppo degli edifici, massimo ingombro in altezza e obblighi di continuità diagonale tra altezze diverse

- Nello schema e nelle sezioni relative, i fili fissi indicati definiscono l'inviluppo complessivo della nuova edificazione lungo i margini degli isolati-polder, attraverso la previsione delle altezze massime degli edifici e il rispetto di una regola di continuità morfologica diagonale delle coperture nel congiungimento di tali altezze massime con la previsione obbligatoria di almeno un flesso intermedio di altezza non superiore alla media di quelle massime suddette.
- Costituiscono vincoli inderogabili le altezze massime sui fronti stradali di via De Roberto, sull'Asse verde e sul Parco mentre gli andamenti diagonali individuati hanno un valore indicativo.
- Possono fare eccezione alla regola di continuità morfologica diagonale delle coperture sia i nuovi edifici con tipologia a padiglione per attività industriale (cfr. precedente punto d) per i quali tale regola risulti tecnicamente irrealizzabile in ragione delle esigenze funzionali e spaziali delle attività da ospitare, sia quelli esistenti di interesse storico-architettonico da conservare. Il loro posizionamento dovrà comunque essere integrato con gli andamenti plano-altimetrici prescritti per gli altri edifici di nuova realizzazione.
- Negli isolati confinanti con la via De Roberto e col viadotto della s.s. 268, il margine di contatto con la strada, oltre a rispettare le altezze massime indicate, dovrà realizzare una fronte discontinua da destinare ad attrezzature puntuali pubbliche o di uso pubblico, fortemente permeabile rispetto allo spazio interno a ciascun isolato, progettata secondo criteri di integrazione spaziale con il viadotto e in grado di garantire una vitalità ed un uso collettivo dello spazio stradale antistante e sottostante ad esso.

f. Massimo ingombro in altezza e posizionamento degli edifici a torre

- Nello schema e nelle sezioni relative, i fili indicati in rosso definiscono anche l'inviluppo complessivo degli edifici con tipologia a torre da collocare all'interno degli isolati.
- Nello schema vengono inoltre indicate le fasce entro le quali collocare tali edifici anche attraverso soluzioni integrate con altri edifici.
- Il posizionamento degli edifici a torre dovrà confrontarsi con la conservazione di alcuni manufatti di archeologia industriale a sviluppo verticale, con particolare riferimento al "therma catalitic cracking" in area Q8.



g. Innalzamento della quota d'imposta degli edifici e trattamento degli spazi coperti e aperti

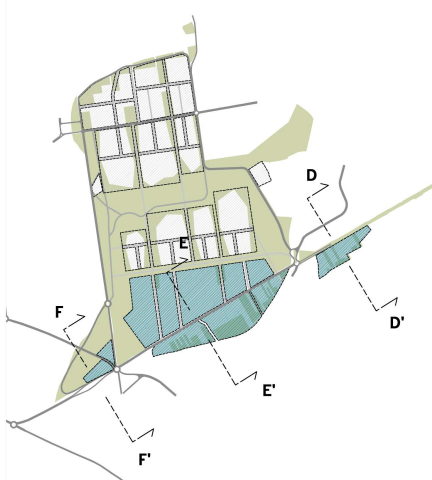
- La superficie d'imposta degli edifici e dell'intero isolato potrà essere innalzata di una quota non inferiore a 2,00 e non superiore a 4,00 metri per consentire la realizzazione di parcheggi interrati pertinenziali e pubblici e di altre superfici non residenziali e accessorie.
- Tale modifica di quota dovrà quindi essere estesa all'intera superficie fondiaria dell'isolato e dovrà prevedere un andamento decrescente fino alla quota stradale in corrispondenza delle grandi strade d'impianto a cui ciascun isolato è connesso (via De Roberto/s.s. 162 o via delle Brecce/Asse verde).
- La superficie permeabile di ciascun isolato dovrà essere comunque superiore al 50% della superficie fondiaria complessiva.
- Lungo i margini laterali degli isolati - in corrispondenza delle strade tra gli isolati - e verso la parte centrale del Parco dovranno essere previste adeguate sistemazioni e trattamenti del suolo a verde naturalistico e attrezzato, utilizzando gli arretramenti previsti nel precedente punto c., in grado di raccordare le differenze di quota tra l'interno e l'esterno dell'isolato e di integrare efficacemente - da un punto di vista paesaggistico, fruitivo e gestionale - tali sistemazioni e trattamenti con quelli relativi agli spazi di pertinenza delle strade e del Parco (cfr. tav. 12). Le aree su cui insistono partecipano al dimensionamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste.
- Sarà cura dei soggetti attuatori degli interventi garantire che la realizzazione dei raccordi paesaggistici delle quote interne ed esterne agli isolati venga ottenuta col massimo riutilizzo dei terreni di scavo comunque necessari per la realizzazione degli edifici, compatibilmente con i processi di bonifica necessari.

h. Trattamento dei margini di separazione tra spazi pubblici e privati e degli spazi aperti pertinenziali

- Lungo le strade interne agli isolati di cui al precedente punto a., dovranno essere previste soluzioni architettoniche e ambientali di separazione tra spazi pubblici e privati in grado di garantire sia una efficace continuità visiva con gli spazi privati pertinenziali sia la necessaria vitalità degli spazi pubblici.
- In tal senso le soluzioni da adottare potranno essere sia quelle delle recinzioni-filtro con cancelli o muri di altezza non superiore a 4 metri, sia quelle di edifici per attrezzature e servizi ad 1 piano e di analoga altezza, accessibili anche o solo dallo spazio pubblico.
- La sistemazione degli spazi aperti privati, compatibilmente con le eventuali esigenze di accessibilità da parte di mezzi pesanti non risolvibili attraverso l'uso degli spazi interrati di cui al precedente punto g., dovrà garantire una densità arborea e arbustiva pari rispettivamente a 40 alberi/ha e 60 arbusti/ha.
- Le sistemazioni ambientali di tali spazi pertinenziali dovranno essere concepite in un'ottica di integrazione e unitarietà sia con quelle previste per il complesso delle superfici fondiarie di ciascun isolato e sia con quelle previste per gli spazi pubblici connessi alle strade.



12.3 REGOLE EDIFICATORIE DI VIA ARGINE



La planimetria generale della tav. 12 individua inoltre la perimetrazione delle superfici fondiarie destinate alla riedificazione dei lotti gravitanti sulla direttrice di via Argine, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica ed edilizia conformi alle quantità indicate nella tabella di cui al comma 2 dell'art. 143 delle Norme d'Attuazione. Anche tale perimetrazione – come quella degli isolati-*polder* – è da intendersi come ingombro massimo. Ciascun PUA attuativo dovrà prevedere le necessarie riduzioni quantitative e modifiche geometriche degli isolati, entro tale ingombro massimo, al fine di riportare il peso della superficie fondiaria, ove eccedente, entro i limiti definiti nella suddetta tabella, nel rispetto dei criteri qualitativi definiti nel successivo punto c.

Obiettivi generali:

Le linee-guida di seguito definite fanno riferimento ai seguenti principi prioritari:

1. **potenziare il ruolo di via Argine come grande strada strutturante il disegno e il paesaggio urbano della zona orientale**, dalle falde del Vesuvio e dalla piana di Ponticelli fino al mare, e come porta d'ingresso alla città che si rafforza con il ripensamento del ruolo e della conformazione del raccordo autostradale e che si affianca ed integra alla valorizzazione delle altre due strade est-ovest dell'Ambito 13, la s.s. 268 e l'Asse Verde;
2. **delineare quindi un complesso di regole per la trasformazione urbana dei suoi margini** capace di misurarsi sia con il suo ruolo di tracciato persistente del territorio storico sia con il ruolo urbano a cui la strada aspira e, in tal senso, coniugare due obiettivi:
3. **conservare e irrobustire le giaciture e le direttrici del disegno storico del suolo e dell'edificazione** ortogonali alla strada, garantendo, nel processo di ristrutturazione edilizia e urbanistica, un processo di progressiva infiltrazione degli spazi aperti nella compattezza del tessuto coerenti con quelle giaciture e direttrici
 - sia attraverso la riqualificazione delle strade d'impianto minori capaci di rendere maggiormente permeabile il tessuto edificato;
 - sia attraverso il potenziamento degli spazi verdi permeabili da raccordare, a nord, con l'Asse Verde e, a sud, con il margine del raccordo autostradale; quest'ultimo, in particolare, deve tendere a divenire un parco lineare capace sia di creare un nuovo spazio aperto fruibile sia di riconfigurare il disegno dei bordi autostradali, specularmente al disegno di suolo del paesaggio agrario di Barra;
4. **governare col disegno urbano l'andamento plano-altimetrico degli edifici**, alternando la presenza di edilizia bassa lungo lo sviluppo lineare del tracciato con alcune emergenze architettoniche in corrispondenza dei nodi urbani di maggior rilievo capaci di misurare e dare ritmo alla strada, in una prospettiva di forte integrazione:
 - sia col tratto compreso nell'Ambito di Ponticelli e con le nuove grandi centralità urbane e architettoniche ivi previste;
 - sia con l'aggancio sulla via Marina per il quale prevedere una soluzione infrastrutturale di scavalco delle linee ferroviarie, a seguito della semplificazione del nodo, di grande valore architettonico e ambientale e capace di rappresentare anche simbolicamente la ritrovata relazione della via Argine (e del parco) con la fascia costiera

Contenuti specifici delle linee-guida:

a) Disegno e gerarchia delle strade d'impianto

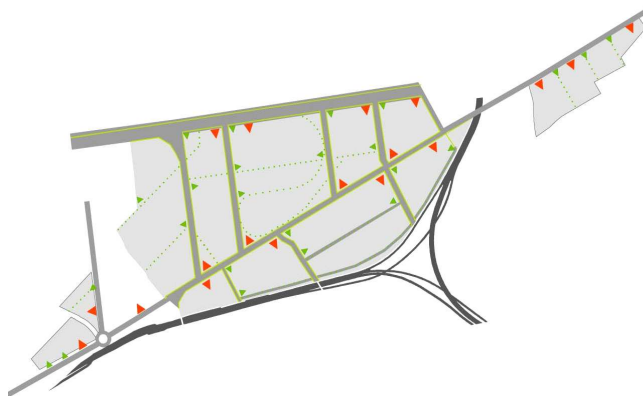
- Gli interventi di ristrutturazione urbanistica, nel rispettare il ruolo della via Argine come grande strada di importanza urbana e territoriale, debbono garantire il potenziamento delle trasversalità minori e

ortogonali per aumentare la densità delle connessioni stradali soprattutto con via delle Brecce/Asse verde (quali via delle Industrie e la strada vic. Della Rondinella) e l'accessibilità in profondità dei tessuti collocati sul lato meridionale della via Argine.

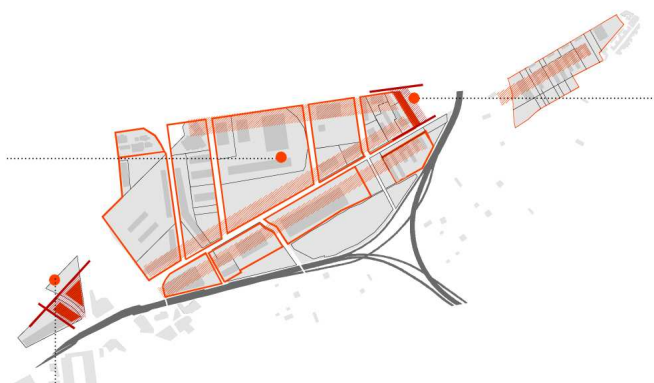
- Tali nuovi tracciati o potenziamenti di quelli esistenti dovranno conciliare l'interazione tra le giaciture storiche della lottizzazione agraria preindustriale connesse alla via Argine e quelle industriali novecentesche, proponendo soluzioni integrate e non frammentarie e disorganiche.
- Al fine di evitare strade a *cul de sac* nei tessuti collocati sul lato meridionale della via Argine, andrà prevista una strada d'impianto di bordo, fiancheggiante il raccordo autostradale, in grado di innervare anche la fascia lineare verde di cui al successivo punto c.
- I caratteri spaziali di tali strade dovranno garantire la presenza di sistemazioni arboree capaci di produrre un'elevata e diffusa connessione e integrazione con il più complessivo sistema del parco centrale e del verde di margine.

b) Varchi principali e secondari di accesso agli isolati

- L'accesso carrabile e pedonale alle parti interne a ciascun lotto avviene, in via preferenziale, lungo le direttrici di via Argine e di via Nuova delle Brecce e, secondariamente, dalla nuova strada di bordo lungo il raccordo autostradale di cui al precedente punto a.
- Gli accessi privati agli spazi pertinenziali potranno creare passaggi pedonali continui di connessione per sfruttare maggiormente la profondità dei lotti e per garantire l'accesso ad eventuali attività interne. Tali passaggi, di cui andranno regolamentate le modalità di uso pubblico, dovranno garantire soluzioni di qualità architettonica e ambientale anche attraverso la piantumazione di alberi e arbusti successivamente prescritti.
- La localizzazione di tali varchi deve garantire un'efficace connessione con le aree di parcheggio pubblico e di connessione con la parte centrale del parco.
- Il posizionamento dei nuovi edifici lungo la via Argine potrà prevedere anche arretramenti rispetto al filo stradale per creare più adeguate condizioni di sosta e accesso ai lotti. Tali spazi dovranno far parte organica della sistemazione pubblica della strada.



c) Edificazione di bordo e flessibilità di arretramento



- I margini esterni delle superfici fondiarie debbono essere ridefiniti da ciascun PUA sulla base di un arretramento dei fili rispetto a quelli indicati nella planimetria compatibilmente con la dimensione massima della superficie fondiaria prevista dalla citata tabella di cui al comma 2 dell'art. 143 delle Norme d'Attuazione.
- Tale arretramento potrà configurare andamenti planimetrici di tipo diagonale e non parallelo alle strade tra gli isolati prevedendo quindi sezioni variabili degli

spazi aperti ad esse correlati, capaci di configurare piccole piazze, giardini e aree attrezzate.

- Tale arretramento inoltre, nel caso dei tessuti collocati sul lato meridionale di via Argine, dovrà garantire la realizzazione della citata nuova strada d'impianto di bordo e della connessa fascia lineare piantumata e fruibile a ridosso del raccordo autostradale.
- I nuovi edifici dovranno posizionarsi lungo i margini arretrati suddetti così come ridefiniti da ciascun PUA, prevedendo una disposizione a fronti continue o discontinue sulla base delle regole definite nel successivo punto d.

d) Tipologie edilizie

- Le tipologie edilizie previste nei tessuti lungo via Argine sono:
 - *edifici in linea e a corte*, destinati prevalentemente alle categorie a), c) e d) di cui all'art. 21 delle Norme d'Attuazione e caratterizzati da una disposizione principale a fronti continue o discontinue lungo via Argine e via delle Brecce, in grado comunque di determinare, attraverso la prevalenza dei pieni rispetto ai vuoti, una chiara definizione spaziale dei rapporti tra spazi interni ed esterni, pur garantendo una forte permeabilità visiva tra di essi;
 - *edifici a torre*, destinati prevalentemente alle categorie a) e c) di cui all'art. 21 delle Norme d'Attuazione o ad infrastrutture tecnologiche, da localizzare nei punti nodali della via Argine indicati nella tav. 12;
 - *edifici a padiglione o a tipologia mista (linea/padiglione)*, strettamente integrati con gli edifici in linea o localizzati in posizione singolare all'interno dell'isolato, da destinare ad attività speciali di tipo collettivo, rientranti nella categoria c) o ad attività di cui alla categoria d) delle Norme surichiamate.
 - *edifici per piccoli servizi (a tipologia varia)*, da destinare ad attività speciali di tipo collettivo, rientranti nella categoria c) delle Norme surichiamate, localizzabili lungo le strade d'impianto per rafforzarne il ruolo.

e) Inviluppo degli edifici e massimo ingombro in altezza

- Nello schema e nelle sezioni relative, i fili fissi indicati definiscono l'inviluppo complessivo della nuova edificazione bassa, attraverso la previsione delle altezze massime lungo le strade.

f) Massimo ingombro in altezza e posizionamento degli edifici a torre

- Nello schema e nelle sezioni relative, i fili indicati in rosso definiscono anche l'inviluppo complessivo degli edifici con tipologia a torre da localizzare nei punti nodali della via Argine e costituenti capisaldi del disegno urbano della stessa.
- La loro disposizione e conformazione dovrà contribuire a misurare e dare ritmo alla via Argine nella sua dimensione lineare territoriale, ricercando relazioni spaziali con il viadotto del raccordo autostradale e con i tracciati di penetrazione verso l'interno, via delle Brecce e via Ferrante Imparato/via Galileo Ferrarsi.



1 - edifici in linea e a corte



2 edifici a torre



3 edifici a padiglione / tipologia mista



4 edifici per piccoli servizi