

Premessa

Con questa variante si completano le previsioni urbanistiche sull'intero territorio cittadino. Si chiude, infatti, la revisione del piano regolatore generale che ha avuto inizio con il documento di *indirizzi per la pianificazione urbanistica*, approvato dal Consiglio comunale il 19 ottobre 1994.

La variante generale traduce in strumentazione urbanistica le proposte di variante per il centro storico, la zona orientale e la zona nordoccidentale sulle quali la Giunta comunale si è già espressa. Essa riprende in considerazione, inoltre, come chiesto dal Consiglio comunale, il territorio assoggettato alla disciplina della variante di salvaguardia, approvata con decreto del Presidente della Regione Campania n. 9297 del 29 giugno 1998, allo scopo di ricondurre la tutela del grande patrimonio di aree verdi nel quadro urbanistico unitario messo a punto in questa occasione.

Questo piano interessa un territorio che si estende su 10.365 ettari circa, con una popolazione di 1.013 mila abitanti circa al censimento 1991. Vi sono inclusi tutti i quartieri della città, con la sola eccezione di Bagnoli. Sommato alla variante per la zona occidentale, approvata con decreto del Presidente della Regione Campania n. 4741 del 15 aprile 1998, questo documento costituisce di fatto la variante generale al vigente Prg che fu approvato con decreto ministeriale n. 1829 del 31 marzo 1972.

Le finalità che la variante si propone, fissate in normativa all'articolo 1, consistono: nella tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio con il restauro del centro storico e la valorizzazione del sistema delle aree verdi; nella riconversione delle aree dismesse in nuovi insediamenti integrati e caratterizzati dalla formazione di grandi parchi urbani; nella riqualificazione delle periferie, dai nuclei storici all'espansione più recente; nell'adeguamento quantitativo e qualitativo della dotazione dei servizi nei quartieri; nella riforma del sistema di mobilità, riorganizzato intorno a una moderna rete su ferro.

Questo è un *piano di riqualificazione*, perché esclude un'ulteriore espansione, salvaguarda le ultime, preziose aree verdi e i tessuti storici, e disciplina la trasformazione delle aree dismesse o di più recente urbanizzazione. L'obiettivo è la qualità urbana ritenuta una preconditione dello stesso sviluppo economico.

La chiarezza di questa scelta strategica ha orientato la strumentazione attuativa. Anticipiamone alcuni criteri di fondo, prima di soffermarci sulle principali opzioni urbanistiche. Il piano è impostato sulle due fondamentali modalità della conservazione e della trasformazione: la prima corrisponde di norma a interventi diretti, cioè già disciplinati dalla variante, la seconda prevede l'ulteriore approvazione di strumenti urbanistici esecutivi. Comporta quindi tempi più lunghi di realizzazione (ricordiamo che il Prg del 1972

seguiva questa impostazione per tutto il territorio comunale) ma riguarda solo il 13% del territorio interessato dalla variante (il 15% se si estende questa statistica anche alla variante per la zona occidentale).

Il patrimonio conoscitivo su cui è fondato il nostro piano ha consentito la formulazione di una rigorosa disciplina urbanistica che consente un'ampia operatività senza *laissez faire* né esasperato vincolismo. Appartiene, infatti, all'odierna e più diffusa cultura cittadina l'idea che è possibile conservare e trasformare insieme, essendo acquisito il valore dell'identità storica e ambientale della città e, al tempo stesso, la capacità di innovare.

Su queste nuove basi, l'intento è anche quello di mobilitare la più ampia platea di soggetti attuatori: dalle pubbliche amministrazioni, che, per esempio, potranno realizzare direttamente le attrezzature previste, agli operatori privati, che potranno intraprendere iniziative entro un quadro normativo dettagliato e certo. L'attuazione del piano offre l'occasione per promuovere un nuovo stile di rapporti tra amministrazione e cittadini, improntato alla cooperazione piuttosto che a forme di reciproca diffidenza.

Il piano propone un'idea di città che traduce in precise indicazioni progettuali le direttrici fissate negli *Indirizzi* e approfondite nelle proposte di variante, a partire da quella fondamentale: Napoli è parte integrante della più vasta regione napoletana, compresa fra la Terra di lavoro e il complesso del Somma-Vesuvio. Costituisce il cuore di un'area metropolitana articolatissima – novantadue comuni limitandosi alla sola provincia e, fra essi, diversi di grande rilievo – alla quale deve collegarsi fornendo il proprio contributo di *centro motore dello sviluppo*.

L'orizzonte metropolitano può dare respiro alla città, avvicinandola alle grandi realtà urbane europee. Alcune scelte della variante possono offrire un valido contributo per anticipare questa dimensione metropolitana. Vediamo alcuni esempi significativi: la proposta dei parchi regionali delle colline di Napoli e della valle del Sebeto, concepiti come raccordo fra il capoluogo e l'entroterra; la previsione di un sistema di trasporto su ferro che, innestato nella rete di scala metropolitana, ne sollecita il rafforzamento; la riqualificazione delle periferie cittadine, che ne valorizza le possibili interazioni con i comuni contermini.

Un altro elemento costitutivo del nuovo disegno urbano viene dall'acquisizione, cui s'è appena fatto cenno, dell'identità storica e ambientale di Napoli come valore di cui si è ormai impadronita la grande maggioranza dei cittadini. Si tratta di un valore fondante della pianificazione urbanistica che si è tradotto nelle previsioni di tutela del patrimonio naturale, dalle colline alla costa, e di quello storico, esteso fino a comprendere un quinto del territorio comunale e, in esso, oltre la parte centrale già vincolata, i tessuti ottonevicesimeschi e i nuclei degli ex-casali periferici.

Come si vedrà più avanti, la conservazione degli insediamenti storici non contraddice, anzi, promuove forme moderne di valorizzazione, nel rigoroso rispetto della loro integrità. Questa scelta dà ordine all'assetto urbano già consolidato e orienta quello delle zone che richiedono un'opera di profonda trasformazione.

A proposito di queste ultime, un elemento del nuovo disegno urbano è costituito dall'impulso innovativo che la loro progettazione potrà offrire. La variante definisce un impianto generale dettagliato di indicazioni, in particolare per gli

spazi pubblici, individua gli ambiti attribuendo le rispettive funzioni, predispone meccanismi attuativi molto flessibili. Un quadro urbanistico certo, unito a un percorso attuativo in *progress*, offre uno spazio amplissimo al lavoro e all'attività progettuale. Per esempio, la riconversione delle aree dismesse, nel prossimo futuro, potrà costituire un'occasione preziosa e un impegnativo banco di prova per i progettisti, facendo ricorso nella misura più ampia possibile, a concorsi di progettazione.

Non viene proposto, quindi, un disegno chiuso. La formazione di nuovi insediamenti, il recupero dei tessuti storici, la realizzazione di parchi e attrezzature: ogni iniziativa prevista dal piano affida alle forze culturali e professionali, le più giovani soprattutto, il ruolo di protagonisti nell'attuazione del piano.

Un elemento costitutivo del nuovo assetto della città proposto dalla variante viene dalle radicali innovazioni introdotte nel sistema della mobilità. È il frutto della speciale attenzione che, in questi anni, il Comune ha dedicato all'argomento, pervenendo all'approvazione di uno specifico strumento di pianificazione. *Il piano comunale dei trasporti* approvato dal Consiglio comunale progetta un sistema della mobilità finalizzato non solo allo spostamento di persone e cose nel territorio ma, in un'accezione urbanistica e civile del tema, all'accessibilità dei cittadini ai luoghi della città. Così inteso e assunto nella pianificazione urbanistica, il sistema della mobilità diventa infrastruttura fondamentale per la riqualificazione delle periferie, la realizzazione dei nuovi parchi territoriali, la valorizzazione del centro storico. I nodi d'interscambio e le stazioni aprono nuove porte per accedere a zone oggi imprigionate nella congestione, e si propongono come luoghi qualificanti della vita colletti-

va. Il processo di pianificazione contestuale tra urbanistica e mobilità, felicemente sperimentato a Napoli, esalta gli effetti di riqualificazione urbana prodotti dal nuovo sistema della mobilità e il loro respiro civile.

Esaminiamo più da vicino le principali scelte della variante, riassumendo anzitutto le previsioni demografiche su cui esse sono basate. La scelta della riqualificazione, enunciata con il documento di *indirizzi* e concretamente ribadita nelle varianti e proposte di variante successive, è motivata anzitutto, come si è già detto, dalla consapevolezza che la qualità urbana e la stessa sicurezza del suolo cittadino non consentono che venga ulteriormente intaccata la riserva di aree verdi che copre ancora tremila ettari, più di un quarto dell'intero territorio cittadino. A sostegno di questa scelta intervengono le stime sull'andamento demografico nella città, riferite all'anno 2006, e le tendenze registrate nei comuni della prima cintura, che supportano il cosiddetto *dimensionamento del piano*, le previsioni relative agli alloggi, e ai servizi pubblici.

Napoli perde popolazione: bene che vada, tra sette anni avremo circa 100 mila cittadini in meno. Vanno via le famiglie più giovani del ceto medio, quasi certamente in cerca di una casa che il mercato asfittico cittadino non gli offre. Diretti verso l'hinterland, saltano la periferia che in tal modo si impoverisce socialmente. Per invertire questa tendenza bisognerebbe realizzare più di 200 mila nuove stanze, come si spiega nel capitolo tre, una quantità che non ha proporzioni con l'offerta di soli 13 mila vani (da sommare ai circa 2 mila previsti dalla variante per la zona occidentale) che questo piano ritiene compatibile con le condizioni urbanistiche cittadine. Questo richiama l'urgenza della pianificazione metropolitana. Bisogna prendere atto infatti che

il problema delle abitazioni a Napoli è irrisolvibile entro i confini comunali. Occorre una energica pianificazione d'area vasta, che sfrutti al massimo il trasporto su ferro per evitare che si incrementi la selvaggia urbanizzazione del territorio provinciale che abbiamo imparato a conoscere negli ultimi anni e che cresca la pressione sul centro cittadino di quanti sono andati ad abitare fuori città ma vi ritornano ogni giorno in automobile per lavoro o per usare le sue attrezzature (negozi, musei, eccetera).

Quanto ai servizi, questo scenario demografico, che modifica anche le proporzioni tra le fasce d'età, conferma l'orientamento di valorizzare gli aspetti qualitativi, sia pure nel rigoroso rispetto delle quantità complessive previste dalla legge. Non avrebbe senso, in particolare, costruire ancora scuole quando la popolazione in età scolare tende a dimezzarsi. Bisogna invece migliorare quelle esistenti e realizzare piuttosto una quota maggiore di verde e più servizi per gli anziani. Sofferamoci ora sulle scelte principali che caratterizzano questa variante, riprendendo il tema della *grande attrezzatura verde a carattere metropolitano* che si prevede di formare con la valorizzazione delle aree di pregio ambientale e paesaggistico, che sono attualmente assoggettate a tutela, per effetto della variante di salvaguardia. L'ipotesi, che fu avanzata con la proposta di variante per la zona nordoccidentale, è confermata e perfezionata in quest'occasione. L'attrezzatura che prevediamo è l'insieme di due grandi parchi, il *parco delle colline di Napoli* e il *parco del Sebeto* che, come si vede nella figura 3 al capitolo 3, si estendono anche oltre i confini cittadini su aree morfologicamente simili: 3500 ettari circa nel complesso, considerando il solo territorio comunale.

Sarà *il cuore verde dell'area metropolitana*, l'elemento capace di innescare il processo di riordino e riqualificazione dell'immensa periferia napoletana. Una operazione che per molti versi somiglia a quella praticata a Barcellona, dove lo splendido parco di *Colcerola* costituisce il fulcro, l'elemento ordinatore di tutta l'area metropolitana.

Questa attrezzatura non può che avere una gestione a se stante, ed è per questo che proponiamo di istituire per legge dei parchi regionali rendendo possibile la costituzione di specifici organismi di gestione e la concentrazione delle risorse economiche necessarie per sostenere e rafforzare le iniziative private.

Sarà una grande attrezzatura, anche se composta di tante parti diverse e quindi con molti usi: per il divertimento, a esempio nel parco delle cave a Chiaiano; il godimento della natura e del paesaggio; l'accoglienza dei turisti nelle nuove aziende agrituristiche; il rilancio dell'agricoltura periurbana, che dispone di circa 1.700 ettari ancora coltivati nel territorio cittadino e che potrebbe trarre da questa iniziativa sostegno e rilancio.

L'agricoltura in città può essere una ricchezza per Napoli, non solo dal punto di vista ambientale e produttivo, ma anche della ricostituzione e valorizzazione del paesaggio. Come non ricordare a questo proposito la stupefacente immagine delle vigne che scendono dalla collina penetrando nel centro storico di Stoccarda e dove si produce uno dei migliori vini della Svevia. Sarebbe perciò sbagliato procedere indiscriminatamente all'espropriazione delle aree agricole comprese nel parco. Meglio allora, come propone la variante, limitare l'esproprio ai casi indispensabili e stipulare con i conduttori convenzioni di uso pubblico dei terreni coltivati,

procurando loro, in tal modo, anche un reddito integrativo.

Il verde non si ferma più sulle colline: la disponibilità di spazio che si offre, a oriente come a occidente, per la dismissione delle industrie è l'occasione per costituire due grandi nuovi parchi urbani - sono 4 su tutto il territorio comunale i parchi di nuovo impianto (senza considerare quello di Bagnoli), prevalentemente su aree dismesse - che si connettono con la fascia verde collinare che si spinge così, da un versante e dall'altro, sulle aree pianeggianti fino a raggiungere il mare. Il parco distingue e al tempo stesso mette in relazione tra di loro le diverse parti della città. Sofferamoci sulle scelte per ognuna di esse.

Per il *centro storico*, abbiamo visto che si prevede una normativa quasi esclusivamente per intervento diretto. Come si legge nel capitolo quattro, lo studio comparato di documenti storici e il puntuale esame dei rilievi hanno consentito di operare una classificazione per tipologie dei fabbricati e degli spazi liberi - le *unità di spazio* - associando a ognuna di esse un articolo della normativa che stabilisce gli interventi edilizi e le utilizzazioni consentite per quella tipologia.

L'obiettivo è di restaurare l'immobile, adeguandolo agli standard di vita moderni senza comprometterne però - con opere sbagliate o con un uso improprio - le caratteristiche distintive, *gli elementi tipologici strutturali*. La conoscenza dettagliata e approfondita di queste caratteristiche, su cui è basata la normativa, consentono di superare le definizioni inevitabilmente rigide, perchè generalizzanti, che tutti i cittadini conoscono: manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, eccetera.

Le tipologie individuate sono 53, raggruppate per epoca e per appartenenza a una delle due grandi famiglie dell'edilizia di base, ovvero essenzialmente residenziale o dell'edilizia speciale, ovvero essenzialmente collettiva: civile e religiosa. Una classificazione a parte è stata approntata per gli spazi aperti: i giardini, i chioschi, i cortili, le piazze, eccetera (nel complesso sono state classificate e normate 16.124 unità di spazio, tra fabbricati e spazi scoperti).

La metodologia utilizzata è quella già sperimentata con successo nelle più aggiornate esperienze italiane di pianificazione dei centri storici, da Bologna a Brescia, a Venezia, a Palermo. Nel nostro caso troviamo però almeno due significative novità. In primo luogo, l'inclusione degli impianti otto-novecenteschi e quindi un numero maggiore di tipologie. In secondo luogo, la redazione del piano per il centro storico che - per la prima volta in una grande città - si redige nell'ambito del piano regolatore generale e non come strumento a se stante .

Nel centro storico ci sono anche ambiti territoriali entro i quali non basta l'intervento diretto per il restauro dei singoli edifici: la massima valorizzazione di contesti pregiati o l'esigenza di operare alcune trasformazioni, richiede talvolta una progettazione urbanistica esecutiva. Valga per tutti l'esempio delle aree di particolare interesse archeologico, a cominciare dall'*Acropoli*, dove la demolizione dei residui padiglioni del I policlinico consente la realizzazione di un grande parco archeologico, che soddisfa peraltro un bisogno di verde dei cittadini del centro storico. Ma ci sono molti e diversi altri casi: l'industria Redaelli; l'ex fabbrica Visconti, con le fonderie Chiurazzi, ai Ponti Rossi; e soprattutto l'area di piazza del mercato, dove i commercianti hanno promosso, d'accordo con l'am-

ministrazione comunale, un progetto di recupero affidato a un prestigioso nome dell'architettura italiana. La fig 2 al capitolo 4 riassume tutte queste iniziative, e altre già in atto, a opera del Comune o di altre amministrazioni, mettendole in relazione al sistema della mobilità su ferro e quindi al miglioramento delle condizioni di accesso al centro storico. Si tratta di un programma vasto e ambizioso, prevalentemente pubblico, che si affianca e sostiene il mastodontico intervento capillare, a prevalentemente iniziativa privata, per il restauro dell'edilizia di base e speciale.

A oriente, tra il centro storico e la corona verde, si estende la principale area industriale della città, caratterizzata da estesi fenomeni di dismissione delle attività produttive, ma anche da apprezzabili fermenti per la localizzazione di nuove attività che per il momento si disperdono, in mancanza di un ambiente complessivamente accogliente e di regole urbanistiche adeguate a promuovere e indirizzare un moderno processo di riconversione produttiva. Sono fermenti sviluppatasi soprattutto dopo la proposta di variante per la zona orientale, che ha avanzato l'ipotesi di costituire in quest'area - in un paesaggio urbano riqualificato da una radicale opera di riurbanizzazione - un nuovo insediamento per la produzione di beni e servizi. Le molte iniziative che da allora si sono inoltre succedute in quest'area, testimoniano di un crescente interesse locale e nazionale per una sua riconversione: ricordiamo il protocollo d'intesa tra Industriali e Comune, la costituzione della società Napoli Est, le iniziative promozionali del Comune nei confronti degli industriali delle regioni del Nord-Est. In questo quadro, la variante offre le regole urbanistiche per trasformare gli insediamenti in una direzione attraente e conveniente per i nuovi in-

vestimenti: l'urbanistica non può produrre posti di lavoro, ma gli compete di promuovere le condizioni territoriali più favorevoli al positivo sviluppo dei fattori economici. Nel binomio conservazione/trasformazione, le previsioni per la zona orientale rappresentano il contrappunto di quelle per il centro storico e per le aree verdi.

Il processo di riqualificazione che proponiamo pretende, come condizione preliminare, la delocalizzazione di tutti gli impianti petroliferi: non solo i residui depositi, ma anche l'attracco delle petroliere nel porto, in mancanza del quale gli oleodotti continueranno a rappresentare un'ingombrante e pericolosa presenza, incompatibile con la nuova qualità degli insediamenti. Ma anche le attuali infrastrutture stradali contrastano vistosamente con questi obiettivi di qualità. In accordo con il piano comunale dei trasporti, si propone pertanto una drastica semplificazione dell'attuale intricato reticolo, anche con la demolizione delle infrastrutture incompatibili con gli standard di qualità urbana perseguiti.

Gli elementi intorno ai quali ruota il progetto di riqualificazione sono quelli già indicati con la proposta di variante, che trovano in questo lavoro una puntuale definizione, illustrata al capitolo 5. Il perno della riconfigurazione resta il sistema formato dal grande parco di circa 170 ettari, che collega la piana agricola al mare seguendo l'andamento del nuovo corso d'acqua che ricorda il *Sebeto*, e dal lungo viale che, partendo dalla nuova piazza che duplica piazza Garibaldi in corrispondenza del binario d'arrivo dell'alta velocità, raggiunge Ponticelli. Prendendo in prestito un'espressione usata da Vezio De Lucia possiamo definirlo una "passeggiata" ottocentesca, una "prospettiva" (fra il Vesuvio e Castel S.Elmo) formata da percorsi alberati pedonali e ciclabili e da una linea tranviaria che

prosegue poi per il comune di Cercola lungo via Argine. E' la scelta che, anche simbolicamente, esprime l'obiettivo, ricorrente nel piano, di ricongiungere centro e periferia.

Diviene così possibile restaurare le strade di impianto storico, come via Argine, via Traccia, via Ferrante Imperato, eccetera, e migliorare l'efficienza della rete stradale.

Intorno al parco e al viale si forma il nuovo insediamento per la produzione di beni e servizi che ospiterà tutta la gamma delle attività produttive, dall'artigianato all'industria (esclusa quella incompatibile), dal commercio ai servizi. Considerato che le nuove attività saranno a più alta intensità di lavoro, fa prevedere un incremento dell'occupazione attuale.

La novità che la variante presenta è la definizione di una soluzione urbanistica di dettaglio che consente l'esecuzione immediata di molti interventi. E' definita infatti la rete stradale del nuovo insediamento che ricalca il piano generale della zona industriale di Napoli posto in attuazione dall'Alto commissario Castelli, a partire dal 1927. Insieme al parco e al viale, essa costituisce il sistema degli spazi pubblici che disimpegnano i lotti edificatori per la realizzazione delle iniziative private. Un dispositivo economico *ad hoc*, illustrato al capitolo sette, consente di concentrare nella realizzazione di queste urbanizzazioni i contributi dei singoli interventi, alleviando notevolmente il carico economico del comune. L'intervento diretto è consentito anche per le industrie attive che dimostrano di voler difendere e potenziare le capacità produttive e per i manufatti di *Archeologia industriale*, nei quali potrebbero progressivamente insediarsi le funzioni più rappresentative del nuovo insediamento.

Lungo i margini dell'area orientale troviamo alcuni punti dove la variante prevede iniziative di riqualificazione, in gran parte di immediato possibile avvio. Interventi per la formazione di funzioni pregiate, che possono stimolare sensibilmente la rinascita della zona orientale: l'individuazione di un'area a Ponticelli per la costituzione del grande ospedale della zona orientale, destinato a ospitare alcune strutture sanitarie localizzate ora impropriamente in complessi monumentali del centro storico; il rilancio del centro direzionale, rivedendo radicalmente l'impostazione urbanistica del passato, anche per ospitare prestigiose istituzioni nazionali e internazionali; la formazione di insediamenti universitari, per la nautica e il tempo libero, riutilizzando i complessi ex industriali Cirio e Corradini e valorizzando Pietrarsa.

Nel tratto di costa, dal porto al confine comunale, che include questi manufatti, è possibile operare un ricongiungimento del quartiere con il mare. Si può, infatti, interrompere la barriera costituita dalla ferrovia costiera mediante opere, specie in coincidenza delle nuove stazioni, che valorizzino al tempo stesso la funzione di questa importante infrastruttura. Si può fare, anzi è già in atto in altri punti della costa, per esempio l'area portuale antistante piazza del Municipio (e non si deve dimenticare Bagnoli). Mentre queste iniziative procedono, occorre riconnetterle in un disegno unitario. Per questo la variante prevede che si predisponga un piano di dettaglio esteso a tutta la linea di costa cittadina che preveda tra l'altro la riqualificazione dei porti turistici di Mergellina, liberato dal traffico passeggeri, e di borgo Marinari, e la massima valorizzazione paesistica di Posillipo.

Oltre la cintura verde, il piano si misura con *la riqualificazione della vasta periferia cittadina*,

dove si concentrano i luoghi più problematici della città e forse dell'intera area metropolitana. L'obiettivo è di trasformare un territorio uniformemente degradato in un sistema di quartieri, ognuno dei quali deve trovare al suo interno - anche per effetto di una maggiore e meglio organizzata offerta di attrezzature e spazi pubblici - quanto occorre per una confortevole dimensione residenziale. Questa riforma punta essenzialmente sulla massima valorizzazione dei centri storici minori, gli ex casali agricoli, in gran parte riqualificati con il cosiddetto piano delle periferie e dei quartieri di edilizia residenziale pubblica, lasciando ampi margini di iniziativa per la riqualificazione dell'edificazione recente. L'edilizia pubblica è senza dubbio la parte migliore dell'espansione recente dove possiamo generalmente far conto su quando cospicue risorse di spazio per dar luogo a interventi di riqualificazione e su una qualità progettuale sconosciuta nell'edilizia circostante. Ma è soprattutto nella contiguità con il parco territoriale, di cui costituiscono le porte verso i densi territori extraurbani, che i nuovi quartieri, specialmente quelli nord-occidentali, trovano l'occasione di una radicale rivalutazione.

Resta da dire delle *modalità di gestione del piano*, di cui si occupa l'ultimo capitolo della relazione e in particolare del finanziamento delle attrezzature pubbliche. Com'è noto non è materia del piano regolatore la quantificazione dei costi per la sua attuazione. Tuttavia l'entità dell'investimento, necessario alla realizzazione di tutte le iniziative pubbliche previste, rende necessaria la definizione di una strategia complessiva che consenta di utilizzare al meglio le risorse finanzia-

rie pubbliche disponibili. Senza dimenticare, però, che il soddisfacimento del fabbisogno di servizi, specie in settori *chiave* come la scuola e la sanità, è uno dei principali compiti pubblici e merita conseguentemente investimenti anche rilevanti. Tanto premesso, la variante prevede tre soluzioni di compartecipazione dei privati.

La prima riguarda la riconversione delle aree dismesse, dove la realizzazione delle attrezzature sarà tendenzialmente a carico delle iniziative private. La seconda prevede il convenzionamento - per l'assoggettamento all'uso pubblico, con i privati che assumono l'iniziativa: è il caso già esaminato dei parchi territoriali, ma allo stesso modo si potrebbe operare per altre attrezzature, a cominciare dagli impianti sportivi. La variante prospetta infine l'ipotesi di una cessione gratuita delle aree destinate ad attrezzature da parte dei proprietari che chiedono di realizzare nel sottosuolo delle stesse parcheggi non gravati dal vincolo di pertinenzialità.

Per finire, questo piano rappresenta, come abbiamo visto, il coronamento, l'inquadramento in una logica unitaria e coerente, di un'intensa attività di pianificazione che il nostro Comune ha condotto nei cinque anni passati, ma anche di molti interventi già realizzati e in corso di realizzazione. Può diventare un credibile progetto di sviluppo se la pubblica amministrazione da un lato e gli operatori privati dall'altro sapranno riorganizzarsi per operare, su questa base, in una logica di cooperazione. C'è molto lavoro da fare, ma Napoli dispone ora di precisi orientamenti e soprattutto di nuove regole per consolidare i recenti fermenti di rinascita.