



**PROPOSTA PROGETTUALE PER L'ISTITUZIONE
DI UNA ZONA FRANCA URBANA
NELLA ZONA ORIENTALE DI NAPOLI**

Napoli, 21 luglio 2008

1. Elementi di ammissibilità del territorio comunale

La delibera n. 5 del 30 gennaio 2008 "Criteri e indicatori per l'individuazione e la delimitazione delle zone franche urbane" e la collegata circolare del Ministero dello Sviluppo Economico, n. 14180 del 26 giugno 2008, stabiliscono due requisiti di ammissibilità affinché i Comuni possano accedere alle procedure finalizzate alla costituzione di ZFU:

- una dimensione demografica minima di 25 mila abitanti (Fonte: ISTAT - anno 2006)
- un tasso di disoccupazione comunale superiore alla media nazionale nell'anno 2005 (Fonte: ISTAT, Indagine sulle forze di lavoro 2005). Per quest'ultimo indicatore si considera il valore corrispondente al Sistema Locale del Lavoro che comprende il comune nel cui territorio ricade la ZFU (Fonte: ISTAT, Indagine sulle forze di lavoro).

Nel caso del comune di Napoli, si evidenzia che il dato di **popolazione residente**, fornito dall'ISTAT per l'anno 2006, è di **984.242 abitanti**, ampiamente superiore alla dimensione demografica richiesta.

Il **tasso di disoccupazione** relativo al Sistema Locale del Lavoro che comprende il comune nel cui territorio ricade la ZFU è pari al **17,78 %**, e dunque è al di sopra di quello relativo alla media nazionale nell'anno 2005 (**7,9%**).

Dunque, il **Comune di Napoli possiede i requisiti richiesti** dalla normativa di riferimento, necessari per presentare una proposta di istituzione di una zona franca urbana.

2. Elementi di ammissibilità dell'area urbana beneficiaria

Per quanto concerne gli elementi di ammissibilità richiesti per l'area urbana su cui proporre l'istituzione di una zona franca urbana, la delibera Cipe su indicata e la circolare del Ministero dello Sviluppo richiedono la sussistenza di tre distinti requisiti:

- una dimensione demografica minima di 7.500 abitanti e massima di 30 mila abitanti (Fonte ISTAT, Censimento 2001);
- una popolazione residente non superiore al 30% del totale della popolazione residente del comune (Fonte: ISTAT, Censimento 2001);
- un tasso di disoccupazione dell'area proposta superiore alla media comunale (Fonte: Censimento 2001);

L'area individuata dall'Amministrazione Comunale nella zona orientale della città **possiede tutti i requisiti richiesti**.

Innanzitutto presenta una **popolazione residente** (al Censimento 2001) pari a **23.716 abitanti**, e dunque rientrante nei limiti previsti.

Inoltre la popolazione residente nell'area costituisce il **2,36% della popolazione residente** nell'intera città, e dunque è inferiore al 30% del totale della popolazione residente del comune.

Infine, il **tasso di disoccupazione** dell'area è pari al **40,38 %**, e dunque è superiore rispetto a quello relativo a tutto il territorio comunale (pari a 31,39 %).

3. Perimetrazione dell'area beneficiaria

L'area proposta dal Comune di Napoli per l'istituzione di una zona franca urbana è situata **nella parte orientale di Napoli**, ed è identificata nella planimetria prelevabile da questa pagina. Essa si sviluppa lungo il tratto costiero urbano da Corso A. Lucci a Pietrarsa, includendo, fra l'altro, la zona a valle del fascio di binari, gli insediamenti posti sull'asse est-ovest di Via delle Repubbliche Marinare, e, in senso Sud – Nord, lungo Via Ferrante Imparato fino al limite con Via Argine e, lungo l'alveo Pollena, fra Via delle Repubbliche Marinare ed il raccordo autostradale.

La zona proposta include **131 sezioni di censimento**, presenta una superficie di **3,9 Km²** e comprende parte del territorio di **4 diversi quartieri: Mercato, Zona Industriale, Barra e San Giovanni a Teduccio**.

Più in particolare, i tratti di aree di circolazione che delimitano la Zona Franca Urbana sono i seguenti:

- Via Galileo Ferraris, intersezione Corso Arnaldo Lucci, fino all'innesto dell'Autostrada Napoli-Salerno;
- Tratta ferroviaria SSFM fino a Via Benedetto Brin altezza Civ 12;
- Via Benedetto Brin fino all'incrocio con Via E. Gianturco;
- Tratto della Linea ferrata Napoli-Salerno, tratto aereo est-ovest fino al civ. 98 di via E. Gianturco;
- Via E. Gianturco alt. Civ 98 fino all'incrocio con Via Ferraris;
- Via G. Ferraris fino all'incrocio con Via Brece a S. Erasmo;

- Via Brece a S. Erasmo incrocio con Via Ferraris fino a SSFM incrocio via Taverna delle Brece;
- via Taverna delle Brece dal civ. 12 al civ. 2;
- Via Sponzillo dal civ. 74 al civ. 80;
- Incrocio Via Sponzillo con SSFM a Via Argine altezza civ. 161;
- Via Argine dal civ. 161 all'incrocio con via Ferrante Imparato;
- Via Ferrante Imparato altezza civ. 218 e 237/a;
- Via delle Repubbliche Marinare fino all'intersezione con Via Stefano Barbato;
- Via Stefano Barbato fino all'incrocio con il raccordo autostradale;
- Tratto del raccordo autostradale fino all'altezza Strada Comunale dell'Olivo;
- Raccordo autostradale fino all'intersezione con Traversa Abbeveratoio;
- Traversa Abbeveratoio fino all'intersezione con via Abbeveratoio;
- Da Via Abbeveratoio a Piazza Abbeveratoio;
- Da Piazza Abbeveratoio a Via Pasquale Ciccarelli 133;
- Tratto Autostradale Napoli-Salerno fino a Via Pasquale Ciccarelli 53;
- Da Via Pasquale Ciccarelli 53 fino all'incrocio con SSFM;
- Tratto SSFM fino a "Ponte cavalcavia detto di Ponticelli";
- Da "Ponte cavalcavia detto di Ponticelli" all'incrocio con Via Gerardo Chiaromonte;
- Da Via Gerardo Chiaromonte fino a Via Sorrento 33;
- Da Via Sorrento 33 fino all'incrocio con Via delle Repubbliche Marinare;
- Da Via delle Repubbliche Marinare (altezza Rione Villa) fino a Via Prospero Guidoni 45;
- Via Prospero Guidoni da 45 a 89;
- Via Luigi Lanza da 41 a 1;
- Corso IV Novembre da 61 a 77;
- Corso IV Novembre incrocio con Via Cimitero;
- Via Cimitero da 28 a 8/A;
- Confine Area Cimiteriale (altezza civ. 222/M di Via delle Repubbliche Marinare) fino all'intersezione con Viale Due Giugno;
- Viale Due Giugno fino all'incrocio con Corso Protopisani;
- Corso Protopisani da 119 a 1;
- Corso San Giovanni a Teduccio da 338 a 592;
- Via Parrocchia da 3 a 33;
- Via Taverna del Ferro da 1 a 101;
- Via Taverna del Ferro da 101 a 146;
- Viale Due Giugno da 19 a 1;
- Via E. Pepe da 1 a 7;
- Strada Boccaperta da 4/A a 21;
- Vico I° Marina due Palazzi da 14 a 2;
- Corso San Giovanni a Teduccio da 703/A a 847;
- Corso San Giovanni a Teduccio da 881 a 923;
- Via Pietrarsa da 1 a 15/A;
- Linea di costa dal Confine con il Comune di Portici fino a Strada Vigliena;
- Strada Vigliena da 39 a 1;
- Corso San Giovanni a Teduccio da 78 a 26;
- Via Pazzino altezza civ. 53 fino all'incrocio linea ferrata F.S. Napoli – Salerno;
- Via Ponte dei Granili da 22/A fino a Via Reggia di Portici;
- Via Reggia di Portici da 135 a 1;
- Via S. Erasmo da 1 a 9;
- Via Ponte della Maddalena da 153 a Piazza Duca degli Abruzzi 31;
- Corso Arnaldo Lucci da 2 a 140;

4. Indice di disagio socioeconomico dell'area beneficiaria

Una valutazione delle caratteristiche socio economiche di questa parte della Città può essere realizzata solo mediante l'utilizzo dei dati censuari. Infatti i dati forniti dal Censimento consentono una lettura su **base territoriale**, per aree sub comunali, dei fenomeni demografici, economici ed abitativi ed inoltre permettono di delineare i caratteri e gli aspetti generali del nuovo assetto demografico, urbanistico e sociale che Napoli è venuta assumendo, come conseguenza degli sviluppi e delle trasformazioni da cui essa è stata investita nel recente passato.

Dall'analisi dei dati del censimento 2001, emerge che le caratteristiche socioeconomiche della zona individuata per la costituzione della ZFU rappresentano una conferma della validità della scelta effettuata. Il confronto tra gli indicatori riferiti all'area beneficiaria e quelli relativi all'intera Città e all'intero Paese evidenzia ulteriormente il disagio economico e sociale di questa parte della città di Napoli.

- Tasso di disoccupazione :	Area beneficiaria 40,38% (Italia 11,58%)
- Tasso di occupazione :	Area beneficiaria 22,37% (Italia 42,94%)
- Tasso di concentrazione giovanile :	Area beneficiaria 34,66% (Italia 25,42%)
- Tasso di scolarizzazione :	Area beneficiaria 19,65% (Italia 33,36%)

L'**indice di Disagio Socioeconomico** che risulta dalla media ponderata degli scostamenti dei valori dei quattro indicatori dai rispettivi valori medi nazionali è pari a **0,2042**.

5. Motivazione della proposta progettuale

La proposta di istituire una zona franca urbana nell'area indicata al punto 3 del presente documento nasce dalla consapevolezza che l'area stessa e il contesto in cui questa è inserita rappresentano **luoghi particolarmente significativi nella strategia di sviluppo della città di Napoli**.

L'area della ZFU, e più in generale la parte orientale della città, hanno conosciuto negli ultimi anni un processo di profonda trasformazione, sotto la spinta di importanti fattori quali:

- il declino della vocazione industriale conseguente all'interruzione di attività ed il ritirarsi di produzioni che avevano caratterizzato porzioni, spesso consistenti, del tessuto urbano locale, con il progressivo abbandono di **settori economici** superati sul piano delle necessità strategiche dell'economia e in contrasto con i valori – socialmente accettabili – di inquinamento e condizionamento del sistema locale;
- il progressivo **decentramento** verso l'esterno delle attività di trasformazione, per restituire a questa parte della città le funzioni di socialità e di servizio che le sono più connaturate, riducendo le sovrapposizioni e le interferenze più "pesanti" tra le esigenze della vita civile, da una parte, ed i bisogni, o i circuiti, della produzione, dall'altra;
- l'introduzione di **funzioni terziarie e direzionali** più avanzate e più diffuse che hanno richiesto una dotazione maggiore e più ordinata di risorse e spazi;
- l'affermarsi di un'attenzione specifica per la valorizzazione delle **risorse** culturali, naturalistiche, ambientali a disposizione del territorio - in particolare il mare -, con l'obiettivo di costruire intorno ad esse progetti innovativi di fruizione e di attività e con il vincolo imprescindibile di conservare, tutelare e mantenere questi "beni" in un'ottica di sostenibilità.

La trasformazione che l'area ha subito negli ultimi anni ha determinato, da un lato, l'esigenza di governare la **crescita dello spazio "metropolitano"** e della correlata **domanda di attrezzature e servizi**, e, dall'altro, la necessità di promuovere uno sviluppo delle attività economiche e delle opportunità di lavoro e di reddito connesse ad un **nuovo, corretto ed efficiente impiego di tutte le potenzialità e tutte le risorse** (mobili ed immobili) presenti nel sistema locale.

In questo quadro, l'Amministrazione locale si è posta l'obiettivo di agire in maniera incisiva per promuovere e orientare la trasformazione dell'area orientale in generale, e di quella proposta per la zona franca in particolare, nella direzione di uno **sviluppo armonico e bilanciato**, costruendo una molteplicità di percorsi e di iniziative finalizzate a modificare "positivamente" i tratti essenziali dello spazio urbano e delle attività insediate. Tutto ciò accompagnando la chiusura e la trasformazione di una parte - sicuramente molto significativa - dell'esperienza industriale passata (che interessava soprattutto l'area a ridosso della ZFU) con il sostegno e la valorizzazione di altre, più diffuse e strutturali, potenzialità e risorse, e **facendo leva sulla mobilitazione e sul rinnovamento delle migliori energie locali**, sul patrimonio di capacità e di intelligenze già presenti nelle diverse fasce della popolazione, sulla preesistenza di vocazioni e abilità – produttive e di servizio – che per anni hanno contraddistinto quest'area.

Naturalmente va tenuto conto che lo *spazio economico* e l'*attrezzatura produttiva* dell'area proposta per la zona franca rivelano, indiscutibilmente, a tutt'oggi - e nonostante i progressi realizzati in termini di visibilità e apprezzamento sui mercati turistico e commerciale, nonché sul piano della qualità delle funzioni sociali e direzionali - una condizione di

perdurante crisi, con riflessi evidenti e, spesso, drammatici, sulla qualità della vita e sulle prospettive di lavoro di gran parte della popolazione attiva.

In questo quadro, si ricollegano – più che “utilmente” – la proposta di istituzione di una zona franca nel perimetro identificato e, più in generale, l’intero insieme degli interventi “di area” che il Comune di Napoli sta mettendo in cantiere, finalizzati al recupero delle dotazioni territoriali specifiche e al supporto, in continuo, all’imprenditorialità ed al lavoro locale, come base e strumento di innesco di una politica mirata di sviluppo.

Storicamente destinata ad accogliere, spesso promiscuamente, insediamenti industriali, infrastrutture e grandi impianti a servizio della città, l’area della zfu conserva ancor oggi i tratti di un **agglomerato urbano – ormai non più “fuori porta” – nel quale le residenze e le attrezzature civili si intrecciano e convivono con una speciale densità di attività produttive e di servizio, e con risorse diffuse e, sovente, sottoutilizzate o in abbandono**, con discrete potenzialità di crescita del tessuto sociale ed economico esistente e, quindi, con la necessità e la prospettiva di consolidare tutti i fattori – tecnici e non tecnici, umani e materiali – in grado di dare continuità e nuova fisionomia allo sviluppo locale.

L’area est di Napoli, difatti, ha avuto **storicamente una vocazione produttiva e industriale**, con la presenza ancor oggi di numerosi fermenti che necessitano, per liberare le proprie potenzialità, di azioni mirate complessivamente al rafforzamento del tessuto economico, riportando in evidenza ed accrescendo i fattori di competitività del territorio e sviluppando un insieme di iniziative e di programmi strategici mirati.

Attualmente l’area scelta per la realizzazione della zona franca, e più in generale il contesto in cui essa è inserita, presenta una forte connotazione di **periferia urbana fortemente degradata**, contraddistinta da un’elevata frammentarietà ed eterogeneità del tessuto urbano –che vede alternarsi spazi dedicati all’industria, aree per il terziario, zone agricole, nuclei storici e quartieri di recente formazione ad elevata densità edilizia e residenziale– ma, anche, dalla **presenza di rilevanti dotazioni di livello sovracomunale**, dal centro direzionale ai grandi nodi per la mobilità (stazione centrale e porto), dalla permanenza di manufatti storici che connotavano l’originario paesaggio agrario, dall’elevata disponibilità di spazi liberi o in corso di dismissione, dalla presenza di una fitta rete infrastrutturale che, pur costituendo una criticità sul piano dell’impatto ambientale e di invasività sul territorio, ne garantisce un’elevata accessibilità.

Deindustrializzazione, marginalità e irregolarità sono gli elementi più visibili del sistema produttivo locale, oltre ad un deficit di servizi e infrastrutture a disposizione delle aggregazioni di piccola e media impresa, oltre che artigianali, che in esse ancora resistono.

L’area porta con sé profonde contraddizioni e vede convivere i segni del recente sviluppo della città insieme alla memoria di una storia passata che resta ben radicata nella vita degli abitanti.

D’altra parte, la zona è caratterizzata anche da potenzialità di sviluppo che potrebbero attrarre la presenza di capacità imprenditoriali su piccola scala, di un associazionismo, sociale e culturale, soprattutto giovanile e grazie anche alla **disponibilità di immobili dismessi** riutilizzabili per funzioni qualificate.

Esiste, inoltre, nell’area est un **tessuto di soggetti che operano nel campo della creatività e delle attività connesse** che, se sostenute da una calibrata regia pubblica delle trasformazioni in atto, possono costituire il germe per favorire da un lato il radicamento di nuove imprese nel contesto locale e, dall’altro l’ancoraggio dei tantissimi progetti fisici previsti o già in corso nell’area. Soggetti, cioè, capaci di assumere la regia di un programma di sviluppo complesso, immergendosi entro un processo di crescita culturale collettiva supportato dall’impiego di energie e risorse endogene.

Sul terreno sociale esistono importanti **presidi pubblici e del terzo settore**, che offrono servizi e sostegno alle popolazioni ed inoltre numerosi ulteriori interventi e progetti sono previsti dal Piano sociale di zona 2007-2010.

La presenza di elementi di forte disagio socioeconomico, ma anche le potenzialità di riqualificazione economica e sociale che si accompagnano alla valorizzazione delle importanti risorse del territorio, sono gli elementi chiave su cui si basa la presente proposta di istituzione di una zona franca urbana nell’area orientale di Napoli, attraverso un progetto che **punti a rimettere in moto la comunità locale come protagonista della propria “rinascita” e ad attivare iniziative economiche che diano benefici concreti alla cittadinanza in termini di miglioramento della qualità della vita dell’area e di attivazione di nuove opportunità di lavoro per i residenti dell’area stessa.**

5.1 Condizione socioeconomica di contesto

L'area individuata dall'Amministrazione Comunale per la costituzione della Zona Franca Urbana presenta una superficie di 3,9 Km², e comprende parte del territorio di 4 diversi quartieri (Mercato, Zona industriale, Barra e San Giovanni a Teduccio).

A differenza della situazione nazionale, dai dati definitivi del Censimento 2001 relativi alla **struttura demografica della popolazione**, emerge un'area e un Comune demograficamente **giovane**. Il rapporto percentuale tra la popolazione con 65 anni e più e quella con meno di 15 anni, detto **indice di vecchiaia**, scelto quale indicatore sintetico del grado di invecchiamento della popolazione, risulta inferiore a 100. Infatti, nel territorio candidato a Z.F.U. è di 71,20%, mentre nel comune di Napoli è pari a 91,13%, dato comunque inferiore al dato nazionale (131,4%).

Il 4,4% della **popolazione straniera** presente a Napoli risiede nella 6^a Municipalità, di cui il 18,46% è presente nella zona interessata costituita prevalentemente da cittadini ucraini.

Un ulteriore indicatore, con rilevanza economica e sociale, è l' **indice demografico di dipendenza**, con il quale le persone che in via presuntiva non sono autonome per ragioni demografiche - gli anziani e i giovanissimi - sono poste in rapporto alle persone che si presume debbano sostenerli con la loro attività. Nell'area individuata per la Z.F.U. l'indice, pari al **50,49%**, è superiore sia a quello relativo all'intero comune di Napoli (48,58%), sia a quello nazionale (49,02%).

Il riferimento, poi, alla superficie territoriale (3,90 km²) sulla quale insiste la popolazione consente di disporre di un indicatore, la **densità abitativa**, il cui valore, **6.073 abitanti per km²**, anche se inferiore di quello cittadino 8.566 risulta eccessivamente elevato se riferito al dato nazionale (189 abitanti per km²).

I dati definitivi sull'istruzione rilevati in occasione del 14^o Censimento generale della Popolazione, forniscono un quadro completo sulla **formazione scolastica** delle persone residenti ed evidenziano purtroppo il disagio sociale esistente nell'area per la costituzione della Zona Franca Urbana.

L'incidenza di coloro che non sanno leggere e scrivere, sul totale della popolazione residente da 6 anni in poi, è del **2,94%**, il doppio di quella relativa all'intero Paese, pari a 1,45%, e nettamente superiore di quella riferita a Napoli nel suo complesso, pari a 1,70%.

Altrettanto significativi sono gli indicatori riguardanti livelli d'istruzione più elevati. Nella zona **l'incidenza dei laureati** è del **3,36%**, meno della metà del dato cittadino (9,77%), e comunque inferiore al valore nazionale (6,46%).

Dal punto di vista, poi, delle potenzialità produttive e della effettiva partecipazione all'attività produttiva, l'area mostra una situazione ancora più drammatica di quella relativa all'intero Comune.

Difatti, il **tasso di occupazione** è del **22,37%**, mentre nell'intero Comune è pari al 29,28% e nell'intera Penisola 42,94%.

Il livello del **tasso di disoccupazione**, **40,38%**, conferma ancora di più la gravità delle condizioni sociali ed economiche della zona individuata. A Napoli il valore di questo indicatore è meno elevato, 31,39%; in Italia è invece ancora più basso, (11,58%). Questi dati evidenziano una forte problematicità per i livelli occupazionali e di inserimento lavorativo per la popolazione anche rispetto al resto della città. In particolare nel territorio della VI Municipalità, il numero degli **occupati** è di circa **244.000** e di circa **112.000** quello dei **disoccupati**, ovvero una persona su tre è disoccupata. In essa risiede circa il 51% del totale dei disoccupati maschi (35.112) in cerca di prima occupazione, più numerosi delle donne (26.542). Si evidenzia un'ulteriore **discriminazione per le donne**, poiché il numero inferiore rispetto a quello dei maschi denuncia, sia che la bassa scolarità non consente un facile accesso al mondo del lavoro, sia che l'estrazione sociale e culturale destinano le donne a ruoli ristretti alla famiglia, soprattutto se all'interno del nucleo familiare è presente un anziano o un disabile.

Per quanto riguarda le **famiglie**, queste presentano un'ampiezza media di **3,15** componenti, maggiore sia di quella riferita all'intero comune (2,96) che di quella relativa a tutto il paese (2,59). La zona proposta per la ZFU mostra anche una più **forte incidenza delle famiglie numerose**, composte da 6 e più persone, che costituiscono il 6,58% del totale delle famiglie. Anche questo dato si discosta significativamente sia dal dato cittadino, 4,25%, che dal dato nazionale, 1,69%.

Altri indicatori che denotano nella area beneficiaria una condizione di vita decisamente al di sotto degli standard del Paese e del resto della Città, sono quelli relativi alle **abitazioni**. Nella ZFU le **abitazioni in proprietà occupate da residenti** sono solo il **38,88%** del totale delle abitazioni occupate, a Napoli sono il 50,06%, in Italia il 71,37%.

Al contrario, la percentuale delle abitazioni in affitto, occupate da persone residenti, nella area beneficiaria arriva al **57,79%**, mentre a Napoli è pari al 44,09%, e in Italia si ferma al 19,99%.

L'incidenza degli edifici ad uso abitativo sul totale degli edifici dell'area, è pari al **65,77%**, un dato inferiore a quelli riferiti all'intero comune (88,23%), e all'intero paese (87,62%).

E' invece decisamente maggiore, rispetto agli altri ambiti territoriali considerati, la percentuale degli **edifici utilizzati per un uso diverso da quello abitativo** (alberghi, uffici, commercio e industria, comunicazione e trasporti), che sono il **18,60%** a fronte di un dato cittadino del 4,24% e di un dato nazionale del 3,44%.

Venendo alle valutazioni più attinenti **all'economia dell'area della ZFU**, l'apparato manifatturiero ancora si presenta come uno "spazio economico" denso, rilevante e fortemente caratterizzato all'interno della città, in cui, da un lato, persistono attività produttive e industriali di piccola scala; dall'altro, la crescita della città, la maggiore attenzione alla salvaguardia e alla valorizzazione dei patrimoni ambientali e territoriali disponibili, insieme all'incremento consistente della componente

residenziale realizzatosi nell'area, ha portato da un lato alla **delocalizzazione di alcune importanti realtà produttive**, non più compatibili con lo stato e, soprattutto, con lo "scenario" futuro dei luoghi, e dall'altro, alla **crisi di parte delle attività produttive tradizionalmente insediate**. Si sono prodotti, così, "vuoti" anche notevoli all'interno del tessuto economico e manifatturiero dell'area che sono, al tempo stesso, un fattore di degrado del "tono" economico del sistema locale e, però, anche un potenziale che la stessa area oggi può mettere a disposizione di una politica di espansione e di sostegno dell'economia cittadina.

5.2 L'accessibilità dell'area

Riguardo all'accessibilità all'area di cui si tratta, occorre fare riferimento al *trasporto pubblico su ferro* e al *trasporto privato*, esaminando, con riferimento a quest'ultimo, la viabilità di tipo autostradale e la viabilità ordinaria.

Trasporto pubblico su ferro. Allo stato attuale l'area risulta servita dalla stazione *Garibaldi*, di interscambio tra le linee Fs nazionali, la linea metropolitana 2 e le linee della Circumvesuviana, dalla stazione *Gianturco* della linea metropolitana 2, dalle stazioni *San Giovanni* e *Pietrarsa* della linea Fs per Salerno e dalle stazioni *Gianturco*, *San Giovanni* e *Barra* della linea metropolitana 4-Circumvesuviana.

Trasporto privato. Con riferimento alla *viabilità autostradale*, l'area risulta servita dal raccordo autostradale A1-A3, attraverso gli svincoli su via Galileo Ferraris e su via Reggia di Portici. Tale raccordo garantisce i collegamenti con la rete autostrade nazionale e, attraverso la strada statale 162, con la Tangenziale e con la strada statale 268 a servizio dell'area vesuviana. Con riferimento alla *viabilità ordinaria*, le principali direttrici di accesso all'area sono rappresentate dall'asse di via Marina-via Reggia di Portici, per i veicoli provenienti da ovest, e da corso San Giovanni a Teduccio, via Argine, via delle Repubbliche marinare e il cosiddetto asse *interquartiere*, per i veicoli provenienti da est e da nord-est.

L'accessibilità all'area dal sistema del trasporto pubblico risulta fortemente influenzata dalla presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali in rilevato e a raso, che rappresentano la più forte **criticità** dell'area presa in esame in quanto costituiscono delle vere e proprie barriere rispetto agli insediamenti attraversati. L'accessibilità all'area è inoltre inficiata da una tipologia insediativa caratterizzata dalla presenza di lotti recintati di grande dimensione, da una maglia stradale incompleta e irregolare e, infine, dalla configurazione di alcune strade, che risultano di difficile attraversamento, poco sicure e non gradevoli in quanto a percorribilità, non essendo state concepite con caratteristiche di pedonalità.

Rispetto alle criticità rappresentate, l'Amministrazione comunale sta intervenendo con una serie di progetti che hanno l'obiettivo di ampliare e modernizzare il sistema infrastrutturale esistente, anche con interventi che consentano di rimuovere le preesistenze più invasive sul territorio e di decongestionare il traffico privato sull'area.

5.3 Il progetto di zona franca

Nelle condizioni socioeconomiche sopra delineate, l'istituzione della zona franca urbana riveste un ruolo molto importante, poiché va ad incidere su una zona oggetto di importanti interventi di riqualificazione tesi a restituire questa parte della città alla collettività dei residenti, a migliorare le condizioni di vivibilità, a costruire una nuova vocazione economica e nuove opportunità di lavoro nell'area.

Se permangono in quest'ambito problemi sociali gravi, corrispondenti a forme di degrado urbano, alta disoccupazione, e dunque la necessità di recupero, di risanamento e di rivitalizzazione della zona, d'altra parte questa presenta dotazioni significative in termini di aree, fabbricati, infrastrutture, accessibilità, collocazione logistica e vocazioni.

In questo senso, l'introduzione della zona franca proposta potrebbe svolgere il ruolo di **rivitalizzazione del tessuto produttivo e sociale all'interno di un più ampio progetto di riqualificazione**, dando continuità e legami alle iniziative in atto – altrimenti a rischio di frammentazione – e garantendo il rispetto di una tempistica effettivamente "sostenibile" per l'ultimazione delle opere e per l'entrata in esercizio dell'intero programma.

Peraltro, l'attuazione della zona franca proposta richiede anche la messa in opera di un'ampia gamma di supporti istituzionali (agenzie di promozione, incubatori, investimenti in formazione e progetti urbani), molti dei quali sono già in esercizio o sono programmati e in via di realizzazione nel territorio della Municipalità.

E' altresì evidente che l'istituzione di una zona franca urbana nell'area proposta rivela potenzialità e significati che vanno **anche al di là delle specifiche necessità del "bacino" direttamente interessato** e si coniuga con le esigenze e le trasformazioni in corso all'interno di un sistema più vasto e strettamente e positivamente integrato.

A questo riguardo, l'intervento proposto non può che inquadrarsi, innanzitutto, nell'ambito delle scelte e degli orientamenti più generali che l'Amministrazione comunale ha da tempo definito per questo territorio, nel pieno di un processo di

cambiamento e di nuova programmazione che si è accompagnato alla crisi – con la corrispondente “chiusura” o con la “delocalizzazione” – di alcuni dei più significativi punti di riferimento industriali.

In questo quadro, la proposta di istituzione di una zfu si inquadra più in generale tra gli interventi d’area finalizzati a preservare e sostenere (fin dove possibile) la fisionomia e la destinazione “storica” dei quartieri orientali, garantendo però la sostenibilità ed una qualità nuova dello sviluppo.

In questi indirizzi – recentemente arricchiti anche dal processo di costruzione del Piano Strategico della città – si avanza soprattutto l’idea di una politica che punta a recuperare – senza stravolgimenti - i tratti tipicamente “**industriali**” dei luoghi, ma anche a **dare nuovo impulso allo sviluppo dell’economia cittadina sollecitando nuovi protagonisti e nuovi insediamenti**, in un ambiente equilibrato e virtuoso capace di contemperare l’esigenza dello sviluppo con interventi volti sia alla **riqualificazione** sia alla **coesione economica e sociale**. Tutto ciò anche attraverso il potenziamento delle risorse e dell’offerta sul piano delle strutture per la **formazione** e la **qualificazione del personale**, dei fattori organizzativi, delle **capacità manageriali** e dei **servizi “alla produzione”**, indispensabili per dare al sistema di imprese della zfu una fisionomia sempre più riconoscibile, efficiente e “**distrettuale**” e per realizzare un’effettiva **combinazione di espansione economica e di miglioramento della qualità della vita nell’area**.

Dunque, l’intervento di istituzione della zfu **fa leva sulle politiche territoriali e di valorizzazione delle risorse e dell’attrezzatura “civile” locale** (il nuovo porto turistico di Vigliena, la nuova sede dell’università in costruzione nell’ex area Cirio, la produzione di energie pulite nell’ex centrale elettrica di Vigliena, il nuovo centro polifunzionale nell’ex area Feltrinelli, solo per parlare degli interventi previsti nel perimetro di delimitazione della zfu), proponendosi come **strumento in grado di stimolare lo sviluppo di nuova imprenditorialità nel campo culturale, diportistico, della ricerca, delle tecnologie ambientali, della ricettività turistica, delle strutture per la socialità e il tempo libero**, in linea con le direttrici di sviluppo che la realizzazione dei progetti elencati ha impresso nell’area.

Attraverso l’istituzione della zfu nell’area individuata si riuscirà ad ottenere un effetto diretto sul **consolidamento e sul miglioramento dell’offerta di servizi a supporto degli abitanti e delle imprese**, costituendo un’occasione e uno strumento per conseguire un’effettiva e tangibile “saldatura” tra le potenzialità e i bisogni dell’apparato produttivo, da un lato, e l’esigenza di una concreta rivitalizzazione delle strutture esistenti e di una maggiore e rinnovata offerta di servizi, dall’altro.

D’altro canto, le scelte definite dall’Amministrazione Comunale nell’area orientale più in generale costituiscono un insieme di opportunità, di stimoli e di convenienze in grado di portare allo scoperto una platea davvero vasta e articolata di soggetti, e di sollecitare proposte, naturalmente di diversa ampiezza e finalità, tutte – direttamente o indirettamente - candidate a un ruolo e ad un’attività di **sostegno dell’apparato economico e sociale territoriale**.

Più nello specifico, la progettualità più evidente e più articolata, in corso di attuazione nel territorio della Municipalità, è certamente quella che si riferisce al nuovo Piano Regolatore della città di Napoli ed, al suo interno, all’insieme di **interventi finalizzati alla riqualificazione ambientale**, allo sviluppo delle **infrastrutture e dell’attrezzatura urbana** ed alla valorizzazione, anche a fini economici e produttivi, delle risorse e delle dotazioni disponibili nell’area.

Partendo dalle azioni previste nel settore dell’ambiente e della difesa del territorio, il mosaico degli interventi in via di realizzazione, nella zfu e nell’area limitrofa, riflette, innanzitutto, l’esigenza di risanamento e recupero di alcuni dei più importanti **patrimoni “naturali”** del territorio ed, in particolare, l’azione – in corso di appalto – finalizzata alla **bonifica degli arenili** di San Giovanni. Ad essa si accompagna il progetto di **Parco del Sebeto** a Ponticelli, che prevede la riqualificazione – ad opera di soggetto privato – di una vasta area del quartiere (superiore a 192.000 mq), con la realizzazione di un **parco pubblico, parcheggi** e di un centro commerciale per la grande distribuzione.

Nell’ambito del potenziamento delle attrezzature e degli investimenti per **la cultura e la conoscenza**, invece, l’attuazione degli strumenti della pianificazione urbanistica ha previsto, nel comprensorio, la realizzazione di un **insediamento universitario** nell’area dimessa ex Cirio a San Giovanni a Teduccio, con l’attivazione di due nuove facoltà (Ingegneria e Giurisprudenza) dell’Università Federico II, comprensivo di **laboratori, centro congressi, parco pubblico e parcheggi**. Accanto a quest’intervento, in corso di esecuzione ancorché solo parzialmente finanziato, si ritrova il progetto di restauro di **Villa Bisignano** a Barra, con l’obiettivo di arrestare il degrado della struttura e di insediarvi attività di **formazione, ricerca e specializzazione post laurea**, anche riqualificando e valorizzando l’area circostante.

Più in particolare, l’azione sugli insediamenti di edilizia residenziale pubblica riveste un’importanza ed una diffusione alquanto “estese” all’interno del territorio urbano della Municipalità. A questo riguardo, si segnalano, innanzitutto, gli interventi di riqualificazione in atto nel complesso residenziale di **Taverna del Ferro** a San Giovanni a Teduccio, accompagnati dal **Programma di recupero urbano** di Ponticelli – comprensivo di investimenti di ristrutturazione su complessi di edilizia pubblica e di interventi privati – e, quindi, dalla proposta di **Contratto di Quartiere** di Barra, con cui si prevede, tipicamente, la realizzazione di iniziative di riqualificazione e potenziamento dell’attrezzatura residenziale urbana e dei servizi.

Inoltre, per quanto attiene al miglioramento e alla rifunionalizzazione delle dotazioni infrastrutturali generali dell’area, il Piano si concentra sulla trasformazione (già in atto) dell’esistente **centrale elettrica di Vigliena** in funzione dell’attivazione di una sezione a ciclo combinato, alimentata a **gas naturale**.

Nell'ambito 43, all'estremità nord-orientale della città, insiste, quindi, il relativo **Piano Urbanistico Attuativo** – per il quale è stato già elaborato uno specifico Studio di Fattibilità - che prevede la realizzazione di un parco produttivo integrato, servizi, residenze e attrezzature di quartiere.

Ancora nell'ambito 13 (ex raffineria) e, precisamente, nell'area dell'insediamento industriale dismesso della Icmi, è in corso di definizione il progetto relativo alla messa in opera di una **nuova struttura per la produzione di beni** e delle relative attrezzature di servizio, nonché per la realizzazione di una parte del grande parco urbano previsto dalla variante.

Infine, nella periferia orientale, nel quartiere di Ponticelli, si prevede un investimento finalizzato a costruire e mettere in esercizio un'importante **attrezzatura a scala urbana per la musica** (Palaponticelli), comprensiva di infrastrutture di quartiere, parcheggi e attrezzature commerciali.

Anche riguardo al miglioramento dell'offerta di servizi e spazi pubblici, e della qualità residenziale, il territorio della Municipalità è interessato da diverse proposte di piano e iniziative già in corso di attuazione, che vanno da **nuove residenze, verde pubblico e parcheggi** nei quartieri di San Giovanni a Teduccio e Ponticelli, fino all'**Ospedale del Mare** sempre a Ponticelli.

In ultimo, sul versante specifico del potenziamento delle infrastrutture di trasporto, si segnalano il progetto di **adeguamento della Darsena di Levante** a terminal containers e la **realizzazione del nuovo porto turistico** di Vigliena, con aree per la cantieristica e attrezzature commerciali, espositive e per il tempo libero.

Inoltre, si evidenzia che nell'area di *S. Giovanni a Teduccio*, è in atto il Progetto di creazione di un "**Centro Servizi Incubatore di Impresa**", realizzato nell'ambito della legge 266/97 (legge Bersani) e che dovrebbe essere inaugurato a settembre 2008. Si tratta di una struttura e un sistema di servizi mirati a favorire, assistere ed incoraggiare la nascita di progetti imprenditoriali autonomi e che promuoverà interventi formativi "di settore", anche attraverso veri e propri laboratori attrezzati. L'intervento di incubazione e di servizi alle piccole imprese proposto si concentrerà sul **terziario avanzato** e sui servizi per l'innovazione applicabili all'industria tradizionale.

Come è chiaro, l'insieme degli interventi appena descritti, configura un insieme assai articolato e significativo di proposte, fortemente sostenute da un'elevata presenza dell'investimento privato e con effetti occupazionali rilevanti già nella fase di cantiere ma, soprattutto, in grado di dare impulso concreto allo sviluppo della competitività, alla creazione di impresa, al miglioramento della qualità della vita; un mosaico di iniziative senz'altro capaci, una volta a regime, di rappresentare uno straordinario fattore di trasformazione e di riqualificazione del territorio e del suo *spazio economico*, in una logica che, come si è visto, pone in primo piano il mantenimento ed, anzi, la migliore valorizzazione dell'attrezzatura e delle "destinazioni" produttive di gran parte dell'area.

Al di là della necessità di dare completamento e pieno esercizio a tutte queste iniziative e nonostante la stretta interdipendenza funzionale che lega, in molti casi, l'una all'altra le azioni previste o in corso di realizzazione, il programma delineato rappresenta sicuramente un potente fattore di contrasto delle esternalità negative attualmente presenti nel territorio e, dunque, un "processo" che può favorire una migliore qualità urbana, accanto al consolidamento di condizioni più sostenibili (e più profittevoli) per l'insediamento e lo sviluppo delle attività economiche, **rispetto a cui la realizzazione di una zona franca urbana costituisce fondamentale fattore di attrazione e di accelerazione.**

6. Integrazione con altri programmi ed iniziative di riqualificazione e rigenerazione

L'istituzione di una Zona Franca Urbana nell'area individuata è funzionale a una più ampia strategia di **riqualificazione** e di **rilancio** dell'area orientale della città che il Comune di Napoli sta portando avanti nell'ambito della complessiva strategia di sviluppo e pianificazione urbana che si sta realizzando in attuazione del PRG.

Oltre agli interventi pubblici, sono in via di realizzazione anche diverse **iniziative private** – Piani Urbanistici Attuativi (pua)–, destinate prevalentemente alla realizzazione di **nuove residenze** e **attrezzature pubbliche** mediante la riqualificazione di aree degradate, che sono a differenti gradi di maturazione.