

Area Infrastrutture stradali e tecnologiche

Servizio PUMS, BRT e Parcheggi

PG/2024/631887 del 15 luglio 2024

All'Unità organizzativa autonoma Ufficio Innovazione e Partenariati
uoa.innovazionepartenariati@pec.comune.napoli.it

e p.c.

All'Assessore alle Infrastrutture, alla Mobilità e alla Protezione civile

All'Area Infrastrutture stradali e tecnologiche

Oggetto: studio di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. 38/2021, per la realizzazione e gestione di una nuova arena per sport ed eventi denominata *AreNapoli*, proposto dalla società *Italstage srl* e dalla società sportiva *Napolibasket srl* – conferenza di servizi preliminare, in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del d.lgs. 38/2021 e degli artt. 14, comma 3, e 14-bis della legge 241/1990 – parere di competenza

Con nota n. 599115 del 3 luglio 2024, il Sindaco di Napoli ha indetto una conferenza di servizi preliminare, in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del d.lgs. 38/2021 e degli artt. 14, comma 3, e 14-bis della legge 241/1990, avente per oggetto il documento di fattibilità delle alternative progettuali, quale progetto di fattibilità tecnica ed economica, per la realizzazione e gestione di una nuova arena per sport ed eventi, denominata *AreNapoli*, su proposta del costituendo raggruppamento temporaneo di imprese tra la società *Italstage srl* e la società sportiva *Napolibasket srl*. Con la medesima nota, recante il *link* per l'accesso alla documentazione progettuale, il Sindaco ha invitato i Servizi e gli Enti interessati a richiedere eventuali chiarimenti e integrazioni entro il termine del 18 luglio 2024 e a formulare i pareri di competenza entro il termine del 2 agosto 2024.

L'area interessata dalla proposta progettuale è delimitata:

- a ovest da via Domenico Aulisio, ai margini del centro direzionale;
- a sud da via Taddeo da Sessa;
- a est da via Emanuele Gianturco;
- a nord da via Costantino Grimaldi.

L'intervento prevede la realizzazione e la successiva gestione di un complesso costituito da un'arena multifunzionale per lo sport e l'intrattenimento, un parco pubblico e strutture commerciali, con annessi parcheggi, su un'area, di proprietà comunale, di 106.321 metri quadrati. Più in dettaglio, la proposta progettuale prevede:

- la realizzazione di una struttura destinata ad arena/palazzetto per eventi sportivi, ludici, musicali e culturali di rilevanza nazionale e internazionale, con una capienza minima per eventi sportivi di 10.600 spettatori e per eventi musicali di 14.100 spettatori;
- il recupero della struttura edilizia destinata in passato a uffici di gestione del mercato ortofrutticolo, con possibile nuova destinazione a laboratori creativi e di inclusione;
- il recupero delle tettoie metalliche poste lungo via Domenico Aulisio, destinate ad accogliere spazi aggregativi di prossimità;

- la realizzazione di una struttura commerciale/ristorativa di circa 3.000 metri quadrati;
- la realizzazione di un centro sportivo all'aperto dotato di spogliatoi;
- la realizzazione di una continuità pedonale tra l'area d'intervento e il cosiddetto *asse verde* del centro direzionale, cui si aggiunge un ulteriore collegamento pedonale aereo su via Domenico Aulisio;
- la realizzazione di una piazza pedonale di circa 8.000 metri quadrati su due livelli in continuità con la piastra pedonale del centro direzionale;
- la realizzazione di aree a verde attrezzato per una superficie complessiva di 40.300 metri quadrati, comprendenti un parco urbano, collocato tra il palazzetto e via Domenico Aulisio, di circa 18.000 metri quadrati, e un parco lineare perimetrale, di circa 22.300 metri quadrati, con percorsi pedonali e ciclabili;
- la realizzazione di due parcheggi a raso, uno posto sul lato nord dell'area d'intervento, caratterizzato da una superficie di circa 27.500 metri quadrati e dimensionato per 675 posti auto, e uno posto in diretta relazione con la parte commerciale, caratterizzato da una superficie di circa 3.000 metri quadrati;
- la realizzazione di un parcheggio coperto, ricavato al di sotto del piano pedonale, articolato su due livelli, accessibile direttamente da via Domenico Aulisio, caratterizzato da una superficie lorda complessiva di 6.000 metri quadrati e dimensionato per circa 100 posti auto;
- l'adeguamento degli accessi e della viabilità esterna, con il completamento dell'anello stradale che circonda il lotto d'intervento e la realizzazione di una rotatoria tra via Domenico Aulisio e via Costantino Grimaldi.

In particolare, come riportato nella documentazione progettuale, la dotazione complessiva di parcheggi, pari a 35.500 metri quadrati, risulta compresa tra il valore minimo determinato applicando la normativa urbanistica (legge 1150/1942, come modificata dalla legge 122/1989) e del commercio (legge regionale della Campania 7/2020) e il valore auspicabile determinato applicando le norme CONI per l'impiantistica sportiva, approvate con deliberazione del Consiglio nazionale del CONI n. 1379 del 25 giugno 2008. In riferimento al dimensionamento derivante dalla normativa CONI, è stata considerata una percentuale di utilizzo di vetture private, nei momenti di picco, pari al 45% dell'utenza delle strutture sportive, in ragione del fatto che l'area risulta adeguatamente servita dal trasporto pubblico su ferro e di superficie. Nelle aree di sosta è prevista l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici in numero idoneo a consentire la connessione in almeno il 20% dei posti auto di progetto.

Ai fini della formulazione del parere di competenza, lo scrivente Servizio, esaminata la documentazione di progetto, illustrata nel corso della seduta di apertura della conferenza di servizi del 10 luglio 2024, ha provveduto a verificare la coerenza dello stesso con le previsioni, le indicazioni e i principi contenuti nei seguenti strumenti di pianificazione dei trasporti e della mobilità approvati o *in itinere*:

- *Piano comunale dei trasporti*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazioni nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997;
- *Programma urbano dei parcheggi*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 283 del 3 agosto 1999 e dalla Giunta regionale della Campania con deliberazione n. 7495 del 16 novembre 1999;
- *Piano della rete stradale primaria*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 244 del 18 luglio 2002;

- *Piano delle 100 stazioni*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 60 del 18 dicembre 2006;
- *Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)*, adottato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 415 del 13 agosto 2021, poi rettificata con deliberazione n. 492 del 18 novembre 2021;

nonché con gli interventi di competenza programmati o *in itinere*.

Riguardo alla mobilità nell'area interessata dal progetto, e, quindi, alla potenziale accessibilità delle funzioni di nuovo impianto, occorre fare riferimento sia al *trasporto pubblico* che al trasporto privato, esaminando, con riferimento a quest'ultimo, il *sistema viario* e la disponibilità di aree per la *sosta*.

Con riferimento al *trasporto pubblico* e, in particolare, al trasporto pubblico su ferro, l'area, in uno scenario di breve periodo, risulterà servita dalla linea metropolitana 1, attraverso le stazioni *Centro direzionale*, *Tribunale* e *Poggioreale*, dalla linea metropolitana 2, attraverso la stazione *Gianturco*, dalle linee vesuviane *EAV*, attraverso le stazioni *Centro direzionale* e *Poggioreale*, entrambe di interscambio con la linea metropolitana 1, e dalle linee regionali *RFI*, attraverso la stazione *Traccia*. In particolare, la linea metropolitana 1, che costituisce l'ossatura portante dell'intero sistema del trasporto su ferro cittadino, con le 3 stazioni *Centro direzionale*, *Tribunale* e *Poggioreale*, a servizio dell'area oggetto d'intervento, garantisce un collegamento diretto con i quartieri centrali della città, con il Vomero, con la zona ospedaliera e con i quartieri settentrionali. La linea, inoltre, garantisce l'accessibilità all'area a scala sovra-comunale. Lungo la linea, infatti, sono già oggi presenti due nodi di valore strategico per l'accesso in città, vale a dire la stazione *Garibaldi*, per il collegamento con i treni regionali e con quelli nazionali a lunga percorrenza e la stazione *Municipio*, di collegamento con il *terminal* passeggeri del porto di Napoli. A tali nodi strategici, con la chiusura dell'anello, se ne aggiungerà un altro, vale a dire la stazione *Capodichino*, che assicurerà l'interscambio con l'aeroporto internazionale di Napoli.

Sempre con riferimento al trasporto pubblico, lo scrivente Servizio sta curando, in attuazione del *PUMS*, l'intervento denominato *Riqualificazione Napoli est 2.0-Interventi infrastrutturali con sistemazione aree verdi e realizzazione tram o BRT*, finanziato con risorse *FSC* per circa 27 milioni di euro. L'intervento punta a realizzare, nella zona orientale della città, opere atte a ridurre il traffico veicolare privato in favore di quello pubblico, congiuntamente a opere di riqualificazione urbana, proponendo:

- l'ampliamento e il potenziamento della rete del trasporto collettivo di superficie, attraverso la realizzazione di percorsi in sede propria riservati al trasporto pubblico a zero emissioni (percorsi *BRT: bus rapid transit*), di connessione tra il nodo *Garibaldi* e l'*Ospedale del mare*;
- la riqualificazione e valorizzazione degli spazi attraversati, con l'implementazione delle aree a verde e la realizzazione di piste ciclabili e di aree di fermata attrezzate, identificabili nella forma e nel *design*.

In riferimento al suddetto intervento, sono in corso le attività finalizzate all'approvazione del progetto esecutivo. I relativi lavori risultano già affidati mediante la conclusione di un accordo quadro.

In particolare, con espresso riferimento all'area della proposta progettuale in esame, i percorsi *BRT* interessano via Taddeo da Sessa e via Emanuele Gianturco. Su via Taddeo da Sessa la circolazione del *BRT* avviene a doppio senso in corsie riservate, poste sul lato sud della strada,

fatta eccezione per l'ultimo tratto, di circa 100 metri di lunghezza, prima dell'intersezione con via Emanuele Gianturco, in cui le corsie riservate sono collocate sul lato nord.

In corrispondenza della rotatoria esistente nell'intersezione tra via Taddeo da Sessa, via Emanuele Gianturco e via Beato Leonardo Murialdo, il progetto prevede una nuova organizzazione della circolazione finalizzata a ridurre la congestione dell'incrocio, in cui la realizzazione del *BRT* avrebbe ulteriormente aumentato i ritardi per i veicoli privati. Più in dettaglio, il progetto prevede:

- la rimozione della rotatoria esistente e l'eliminazione delle svolte a sinistra da via Emanuele Gianturco verso via Taddeo da Sessa;
- la realizzazione, sfruttando un tracciato esistente, di un nuovo tronco stradale di collegamento tra via Emanuele Gianturco e via Taddeo da Sessa, a senso unico di percorrenza e destinato al solo traffico privato, di circa 150 metri di lunghezza;
- la realizzazione di una rotatoria per consentire il collegamento tra via Emanuele Gianturco e il nuovo tronco stradale;
- la semaforizzazione dell'intersezione esistente finalizzata a dare priorità al *BRT*.

In via Emanuele Gianturco, nel tratto tra l'intersezione con via Taddeo da Sessa e via Beato Leonardo Murialdo e l'intersezione con via Galileo Ferraris saranno realizzati, nella parte nord, un primo tronco con *BRT* a senso unico alternato in una corsia riservata collocata in posizione centrale e, nella parte sud, un secondo tronco a doppio senso in corsie riservate, sempre collocate in posizione centrale.

Si rappresenta, in particolare, che la realizzazione del nuovo tronco stradale di collegamento tra via Emanuele Gianturco e via Taddeo da Sessa, prevista nel progetto del *BRT*, rientra anche nelle previsioni della proposta progettuale in esame.

Con riferimento al *sistema viario* a servizio dell'area, occorre distinguere tra viabilità di tipo autostradale e viabilità ordinaria. Riguardo alla viabilità di tipo autostradale, l'area risulta servita dalla strada statale 162, di collegamento tra la strada statale 268 a servizio dell'area vesuviana, il raccordo autostradale *A1-A3* e la *Tangenziale di Napoli (A56)*, in corrispondenza dello svincolo di corso Malta. Tale asse presenta uno svincolo su via Emanuele Gianturco, che consente l'uscita dei veicoli provenienti sia dalla tangenziale che dalle autostrade, nonché l'ingresso in direzione autostrade e in direzione tangenziale. L'asse, ad accessi controllati e senza pedaggio, è a carreggiate separate, con due corsie per verso di marcia. L'apertura dell'asse, risalente al 1999, ha di fatto incrementato l'accessibilità veicolare non solo all'area, ma all'intera città, consentendo un collegamento diretto tra la strada statale 268 a servizio dei Comuni a nord del Vesuvio, le autostrade, la tangenziale e la rete stradale ordinaria cittadina. Sullo svincolo in uscita su via Emanuele Gianturco, nell'ora di punta del mattino, sono stimati 1.053 veicoli equivalenti/ora (dati e simulazioni *PUMS*). Riguardo alla viabilità ordinaria, le principali direttrici di accesso all'area sono:

- via Nuova Poggioreale, via Giovanni Porzio, via Taddeo da Sessa e la viabilità di attraversamento del centro direzionale, per i veicoli provenienti da ovest;
- via Emanuele Gianturco, per i veicoli provenienti da sud;
- via Stadera, via Nicola Miraglia e via del Macello, per i veicoli provenienti da est;
- via Santa Maria del pianto, via Nicola Miraglia e via del Macello, per i veicoli provenienti da nord.

L'asse stradale portante è rappresentato da via Emanuele Gianturco, che consente il collegamento della viabilità costiera con la strada statale 162, rappresentando, di fatto, uno dei

pochi collegamenti sud-nord esistenti nell'area orientale della città. Riguardo alla restante viabilità a servizio dell'area, un ruolo fondamentale è ricoperto dalle due strade parallele, a senso unico di marcia, che corrono al di sotto della piastra del centro direzionale, assicurando il collegamento con via Domenico Aulisio e con la *Tangenziale di Napoli*.

Riguardo alla *sosta*, in prossimità dell'area oggetto d'intervento, sono presenti i parcheggi in struttura del centro direzionale, accessibili dai sottovia di attraversamento dello stesso, per un totale di circa 2.300 posti auto, cui si aggiungono i parcheggi a raso già oggi presenti internamente al lotto d'intervento, accessibili da via Domenico Aulisio e da via Costantino Grimaldi. La proposta progettuale incrementa l'offerta di sosta nell'area, prevedendo, a integrazione dei parcheggi a raso già oggi presenti all'interno del lotto, la realizzazione di due parcheggi a raso e di un parcheggio coperto, per un totale di circa 850 posti auto.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, l'area oggetto d'intervento presenta ottime caratteristiche di accessibilità sia con riferimento al trasporto pubblico che a quello privato, ben prestandosi, pertanto, almeno *prima facie*, alla localizzazione di attrezzature a elevata attrattività sovra-comunale come quelle oggetto della proposta progettuale in esame.

Inoltre, si valuta positivamente la previsione di percorsi pedonali aerei che garantiscano la connessione dell'area d'intervento con gli spazi del centro direzionale, in tal modo superando la cesura determinata dal salto di quota esistente e garantendo la possibilità di raggiungere le funzioni e attività di nuovo impianto anche dalla stazione *Centro direzionale*, di interscambio tra la linea metropolitana 1 e le linee vesuviane *EAV*.

Si valuta altrettanto positivamente la previsione di postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici, in quanto la costruzione di una rete, diffusa sul territorio, di tali infrastrutture, localizzate sia su strada che in altre aree pubbliche e private, costituisce un presupposto fondamentale per lo sviluppo della mobilità elettrica e per incentivare il rinnovo del parco circolante con veicoli a basso impatto ambientale, in linea con l'obiettivo strategico, fissato nel *PUMS*, di ridurre le emissioni inquinanti.

Si rappresenta altresì che la realizzazione di ulteriori parcheggi a servizio dell'area, nei giorni e negli orari di non utilizzo per eventi sportivi o di intrattenimento, in considerazione della loro ubicazione in prossimità delle stazioni della linea metropolitana 1, risulta funzionale all'interscambio tra il trasporto privato e il trasporto pubblico su ferro, contribuendo a drenare il traffico in ingresso in città, in linea con i principi contenuti negli strumenti di pianificazione dei trasporti e della mobilità approvati o *in itinere*.

In definitiva, in considerazione di quanto esposto, si esprime **parere favorevole** in ordine alla proposta progettuale di cui si tratta, con le indicazioni e condizioni di seguito riportate, da osservare nelle successive fasi progettuali per ottenere i necessari pareri o atti di assenso comunque denominati.

Occorre, in primo luogo, che nelle future fasi progettuali vengano effettuati idonei studi trasportistici, a scala adeguata, comprendenti le simulazioni di traffico e la verifica modellistica degli impatti derivanti dal complesso degli interventi di progetto sulla viabilità pubblica comunale, anche tenendo conto della prevista realizzazione di percorsi *BRT* su alcune delle strade in prossimità del lotto (via Taddeo da Sessa e via Emanuele Gianturco).

Nelle future fasi progettuali è inoltre indispensabile che venga garantito il necessario coordinamento con il citato intervento *Riqualificazione Napoli est 2.0-Interventi infrastrutturali con*



sistemazione aree verdi e realizzazione tram o BRT. A tal fine, si allegano alla presente la relazione illustrativa e una planimetria generale del progetto esecutivo in corso di approvazione.

Infine, la configurazione di dettaglio degli accessi e dei percorsi interni al lotto dovrà essere studiata in maniera tale da favorire e ottimizzare l'accessibilità pedonale alle funzioni e attrezzature di nuovo impianto (arena, parco pubblico, aree per lo sport e lo svago e attività commerciali) dalle stazioni del trasporto pubblico su ferro e dalle fermate *BRT* presenti nell'intorno. Inoltre, al fine di favorire l'interscambio gomma-ferro nei giorni e negli orari di non utilizzo dei parcheggi per eventi sportivi o di intrattenimento, è necessario che vengano adeguatamente studiati i percorsi pedonali di collegamento tra le aree di sosta e le stazioni del trasporto pubblico.

Sottoscritto digitalmente da:

Il dirigente

Ignazio Leone

La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 82/2005 (CAD). Il presente atto è conservato in originale negli archivi informatici del Comune di Napoli, ai sensi dell'art. 22 del d.lgs. 82/2005.