



**Analisi di prefattibilità di sistemi di trasporto in sede propria nella
zona di Napoli Est**

Dicembre 2018

Indice

1. Obiettivi, approccio metodologico ed output dell’analisi.....	8
2. Inquadramento generale urbanistico e socioeconomico dell’area di studio	11
2.1 Visione di insieme.....	11
2.2 L’analisi delle condizioni e dei fabbisogni territoriali.....	14
2.2.1 Popolazione e andamenti demografici	16
2.2.2. L’economia del territorio	24
2.2.3. Indirizzi e piani per lo sviluppo urbano dell’area di interesse	32
3. Analisi preliminare dell’offerta e della domanda attuale nell’area di progetto	41
3.1 L’assetto delle infrastrutture viarie.....	41
3.2 L’offerta attuale di trasporto collettivo nell’area di progetto	45
3.3. Stima della domanda di mobilità pendolare e complessiva	52
3.4 La domanda di trasporto collettivo nell’area di progetto.....	57
4. Descrizione tecnico-funzionale dei sistemi di trasporto ipotizzati	58
4.1. Il (BRT) (Bus Rapid Transit) /(BHLS) (Bus with a High Level of Service)	58
4.2. Le tipologie di sistema su gomma per il BRT/ BHLS	72
4.3 Il sistema Tranviario	78
5. Confronto tra differenti servizi e tecnologie di trasporto collettivo per l’area di Napoli Est	86
5.1 La metodologia di analisi implementata	86
5.2 La definizione degli obiettivi e dei vincoli	87
5.3. Le alternative progettuali analizzate.....	88
5.3.1 La rete di Bus Rapid Transit (BRT)	89
5.3.1.1 Descrizione e planimetria con dettagli delle soluzioni progettuali.....	89
5.3.1.2 Verifica di massima di fattibilità tecnica percorsi e tratte in sede riservata BRT	96
5.3.2 Una nuova linea tramviaria per Napoli Est	101
5.3.2.1 Descrizione e planimetria con dettagli delle soluzioni progettuali.....	101
5.3.2.2 Verifica di massima di fattibilità tecnica percorsi e tratte in sede riservata .	104
5.3.3 Gli interventi infrastrutturali programmati e in corso sui percorsi individuati	106
5.3.4 Le Greenways per l’area di Napoli est.....	108
5.4 Definizione dei criteri ed indicatori di valutazione e confronto	111
5.5 Definizione dei pesi	114
5.6 Stima di massima dei costi e degli impatti prodotti dalle soluzioni progettuali analizzate.....	116
5.6.1 A. Efficienza - Stima di massima dei costi di realizzazione, di gestione e manutenzione delle infrastrutture di trasporto	117
5.6.1.1 I costi della rete BRT, per il materiale rotabile e stima di massima dei costi di gestione e manutenzione.....	117
5.6.1.2 I costi della linea tramviaria e stima di massima dei costi di gestione e manutenzione	118
5.6.2 B. Benefici Utenti –Stima di massima dei benefici degli utenti	120

5.6.2.1 Variazioni dei tempi di viaggio e regolarità del servizio	120
5.6.2.2 Domanda di mobilità catturabile e ripartizione modale: bacino potenziale, domanda di trasporto collettivo attuale e domanda generata dai nuovi attrattori previsti nell'area.....	121
5.6.3 C. Valorizzazione del territorio: promozione e rilancio area est, accessibilità ai nuovi insediamenti.....	127
5.6.4 D. Riqualificazione ambientale ed esternalità	129
5.6.4.1 Caratteristiche e vincoli attuali	129
5.6.4.2 Gli impatti ambientali ed esternalità: inquinamento, greenways, sicurezza ed incidentalità.....	134
5.7 Confronto quali-quantitativo degli scenari analizzati	136
5.8 Analisi preliminare qualitativa di convenienza economico e sociale per gli scenari progettuali.....	143

Indice delle tabelle

Tabella 1: Popolazione residente per sesso, superficie territoriale e densità abitativa - Censimento 2011	16
Tabella 2: Popolazione nei quartieri dell'area est e nella città di Napoli (1951-2011).....	17
Tabella 3: Movimento Naturale e Sociale della Popolazione (al 31 dicembre 2012)	18
Tabella 4: Popolazione residente per macroclasse d'età (2011)	19
Tabella 5: Popolazione residente in condizione professionale (2011)	20
Tabella 6: Popolazione residente di 6 anni e più per grado di istruzione (2011)	21
Tabella 7: Edifici ad uso residenziale per epoca di costruzione	22
Tabella 8: Popolazione residente che si sposta giornalmente per studio o lavoro (2011).....	23
Tabella 9: Popolazione residente nei quartieri dell'area est (anni 2010 e 2016)	23
Tabella 10: Unità locali e addetti per sezione di attività economica - Censimento 2011	26
Tabella 11: Unità locali e addetti per sezione di attività economica - Censimento 2011	27
Tabella 12: Unità locali e addetti per sezione di attività economica - Censimento 2011	28
Tabella 13: Indici di specializzazione (in termini di addetti) per Divisioni di attività economica nei quartieri dell'Area est di Napoli	30
Tabella 14: Interventi di riqualificazione sviluppo urbano nell'area di interesse (segue)	37
Tabella 15: Interventi di riqualificazione sviluppo urbano nell'area di interesse	38
Tabella 16: Offerta attuale di trasporto urbano su gomma nell'area di interesse	47
Tabella 17: Spostamenti sistematici complessivi emessi dall'area con destinazione le circoscrizioni di Napoli (compresi quelli interzonalni nell'area)	54
Tabella 18: Spostamenti sistematici complessivi emessi interni all'area	55
Tabella 19: Spostamenti sistematici complessivi tra le 5 zone dell'area	55
Tabella 20: Spostamenti sistematici attratti dalle altre zone di Napoli	56
Tabella 21: Domanda di mobilità attuale sulle principali linee ANM dell'area Est di Napoli ..	57
Tabella 22: Caratteristiche di alcuni sistemi BHLS presenti in Europa.....	62
Tabella 23: Incremento della domanda e fattori correlati per alcuni sistemi BHLS presenti in Europa	63
Tabella 24: Capacità per diversi standard di comfort	73
Tabella 25: Matrice sulla correlazione vincoli (ambientali, di infrastruttura e di domanda di trasporto) al sistema da adottare	75
Tabella 26: Confronto tra diverse soluzioni di autobus	76
Tabella 27: Costo parametrico Euro/posto per diversi sistemi	85
Tabella 28: Individuazione degli scenari progettuali ed analisi preliminare di dominanza.....	89
Tabella 29: Individuazione degli obiettivi e dei criteri/sotto-criteri definiti per il confronto delle alternative progettuali.....	113
Tabella 30: Individuazione dei "pesi aggregati" per i differenti obiettivi definiti per il confronto delle alternative progettuali (fonte: Comune di Napoli)	114
Tabella 31: Individuazione dei "pesi disaggregati" per i differenti criteri/sotto-criteri definiti per il confronto delle alternative progettuali	115
Tabella 32: Valutazione qualitativa degli impatti previsti per le singole ipotesi progettuali analizzate (scala qualitativa da molto basso (- - -) a molto alta (+ + +))	116
Tabella 33: Parametri di valutazione costi BRT	118
Tabella 34: Parametri di valutazione costi TRAM	120

Tabella 35: Bacino potenziale di domanda per le differenti ipotesi progettuali analizzate ..	122
Tabella 36: Domanda deviata da altre modalità di trasporto per le differenti ipotesi progettuali analizzate.....	125
Tabella 37: Domanda generata (qualitativa) dai nuovi attrattori previsti nelle aree PUA, PRU e ZES per le differenti ipotesi progettuali analizzate	126
Tabella 38: Domanda deviata dal trasporto individuale	134
Tabella 39: Tassi Inflazione media annuale in Italia nel periodo 2005-2017	135
Tabella 40: Costi esterni specifici imputabili alla mobilità (euro/passKm)	135
Tabella 41: Benefici conseguenti alla riduzione delle esternalità (Euro/anno)	136
Tabella 42: Indicatori di performance delle differenti ipotesi progettuali analizzate	138
Tabella 43: Qualità erogata per le differenti ipotesi progettuali analizzate.....	139
Tabella 44: La matrice di valutazione.....	140
Tabella 45: La matrice di valutazione normalizzata	141
Tabella 46: Stima indicatori e confronto alternative progettuali	142

Indice delle figure

Figura 1: Stralcio Napoli Est Zonizzazione PRG (Variante Generale 2004)	34
Figura 2: PUA e Grandi Progetti urbani per tipologia di intervento	39
Figura 3: Valutazione dei residenti insediabili nelle aree di intervento	40
Figura 4: Principali infrastrutture stradali nell'area di interesse	41
Figura 5: Stralcio PGTU	43
Figura 6: Le linee della rete metropolitana e tratte ferroviarie.....	44
Figura 7: Principali linee su gomma erogate dall'ANM e ricadenti nell'area Est di Napoli (area di studio).....	46
Figura 8: Linea 195 Argine-Garibaldi interessante l'area Est di Napoli.....	47
Figura 9: Linea 116 Cercola-Ponte della Maddalena interessante l'area Est di Napoli	48
Figura 10: Linea 173 S. Giovanni-Volla interessante l'area Est di Napoli.....	49
Figura 11: Linea 193 Argine-Gianturco interessante l'area Est di Napoli	50
Figura 12: Linea C91 Garibaldi-Ponticelli interessante l'area Est di Napoli	51
Figura 13: La rete ferroviaria del Comune di Napoli	52
Figura 14: Caratteristiche principali dei diversi sistemi BRT	60
Figura 15: Confronto tra le capacità dei principali sistemi di trasporto	61
Figura 16: Sistemi di trasporto di tipo BRT – stato dell'arte e applicazioni (passeggeri/ora)..	61
Figura 17: Le componenti chiave dei sistemi Brt/BHLS	65
Figura 18: TOER di Rouen (Francia).....	66
Figura 19: Design delle stazioni del BHLS di Strasburgo	66
Figura 20: Nantes, segnale di via impedita ai veicoli al passaggio del Bus	67
Figura 21: Esempi di soluzioni di priorità semaforica	67
Figura 22: Esempi di canalizzazione in rotonda	68
Figura 23: Bus in funzione sulle line LAM di Prato	68
Figura 24: Esempio di bus con dispositivo per la guida ottica	69
Figura 25: Esempi di sezioni stradali	69
Figura 26: Prima e dopo l'implementazione del TEOR in una strada di Rouen	70
Figura 27: BHLS di Strasburgo, riqualificazione urbana de La rue Lavoisier	70
Figura 28: Grafo della Linea G del BHLS di Strasburgo.....	71
Figura 29: Linea G del BHLS di Strasburgo	72
Figura 30: Fermata della linea G di Strasburgo	72
Figura 31: Peso dell'infrastruttura in relazione al sistema	74
Figura 32: Veicolo tramviario circolante sulle linee di Strasburgo	80
Figura 33: Tratto di sezione della tranvia Scandicci-Firenze	81
Figura 34: Tratto tranvia di Genova (Corso Europa)	81
Figura 35: Il Tram di Bordeaux "Citadis" con alimentazione dal suolo. Lunghezza 43,9 m. Capacità 345 pax (a 6 pax/m ²). Costruttore Alstom	82
Figura 36: Caratteristiche tecniche di un tram moderno (Alstom Citadis X05)	83
Figura 37: Caratteristiche tecniche di un tram moderno –possibili configurazioni (Alstom Citadis X05).....	84
Figura 38: Costi di realizzazione per diversi sistemi di trasporto.....	85
Figura 39: La metodologia di analisi multi-criteriale implementata	86
Figura 40: La rete di Bus Rapid Transit (BRT) e l'invariante prolungamento rete Tram	91

Figura 41: Ipotesi 1 di percorso di Bus Rapid Transit (BRT) – breve periodo.....	92
Figura 42: Ipotesi 2 di percorso di Bus Rapid Transit (BRT) – medio/lungo periodo.....	93
Figura 43: Dettaglio percorso Bus Rapid Transit (BRT)	94
Figura 44: Dettaglio percorso Bus Rapid Transit (BRT)	95
Figura 45: Terminali del percorso BRT	96
Figura 46: I diversi percorsi del BRT 1 e BRT 2 tra i nodi A e B	98
Figura 47: Nodi critici del tracciato BRT	100
Figura 48: Ipotesi percorso Tram	102
Figura 49: Invariante Tram: prolungamento sino alla rimessa Nazionale delle Puglie.....	103
Figura 50: Ipotesi Tram.....	104
Figura 51: Nodi critici sistema TRAM	106
Figura 52: Sezione di progetto via Emanuele Gianturco.....	107
Figura 53: Sezione di progetto via Galileo Ferraris	108
Figura 54: Bacino potenziale di domanda per la soluzione progettuale Linea BRT 1 “breve periodo” Corso Meridionale – Ospedale del Mare	123
Figura 55: Bacino potenziale di domanda per la soluzione progettuale Linea BRT 2 “medio/lungo periodo” Corso Meridionale – Ospedale del Mare	123
Figura 56: Bacino potenziale di domanda per la soluzione progettuale Linea Tram da rimessa S. Giovanni - Ospedale del Mare	124
Figura 57: Assetto dei vincoli ricadenti sull’area di Napoli Est	130
Figura 58: Vincoli derivanti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio.....	131
Figura 59: Perimetro del SIN " Napoli Orientale".....	132
Figura 60: Censimento per tipologia delle aree interne al perimetro del SIN.....	132

1. Obiettivi, approccio metodologico ed output dell'analisi

Oggetto del presente documento è l'analisi delle condizioni di contesto (territoriali e settoriali) per l'implementazione di un sistema BRT (Bus Rapid Transit) e/o per la realizzazione di linee tranviarie a servizio della nuova area residenziale di iniziativa pubblica e privata nell'area orientale di Napoli. Lo scenario di riferimento per la caratterizzazione dell'investimento è rappresentato, sul versante trasportistico, dal PUMS vigente della Città di Napoli.

L'analisi in oggetto – relativa allo stato attuale e, soprattutto, all'ipotesi di una compiuta realizzazione degli interventi di riqualificazione e trasformazione in programma e/o in attuazione nell'area di interesse - costituisce l'imprescindibile base per la verifica dei fabbisogni che la situazione presente dei servizi per la mobilità non è in grado di soddisfare e che richiedono, ora e ancor più in prospettiva, la progettazione di soluzioni capaci, insieme, di riqualificare (rinnovandola strutturalmente) l'offerta (tracciati, nodi critici, tecnologie, sistemi) e di adeguare (con un netto incremento di qualità e di valori) le dotazioni infrastrutturali, l'ambiente e le funzioni urbane, i servizi.

Le nuove funzioni assegnate a Napoli est prevedono una sua qualificazione come area destinata a servizio, non solo del centro della città, ma come centro di un'area più vasta che comprende i comuni ai piedi del Vesuvio, ormai senza ulteriore possibilità di espansione. In tale scenario urbanistico si inserisce anche la riqualificazione dell'area delle ex raffinerie.

L'attuale assetto urbanistico e gli scenari di sviluppo delineati nella programmazione comunale sono alla base delle indicazioni contenute nel quadro progettuale del PUMS, che tiene conto, per l'area d'interesse, di servizi adeguati anche al futuro assetto insediativo. In sintesi, l'area è interessata dalle seguenti azioni:

- potenziamento delle linee 3 e 4 ex Circumvesuviana che hanno quale nodo d'interscambio la stazione Vesuvio de Meis;
- pianificazione di una serie di parcheggi d'interscambio nelle stazioni delle due suddette linee;
- prolungamento della linea tranviaria di via Stadera per circa 900 m., fino al deposito di Via Nazionale delle Puglie. In una seconda fase sono previste ulteriori linee tranviarie, in particolare un collegamento nord-sud tra la linea di via Stadera e quella lungo l'asse costiero su c.so S. Giovanni. Tale ipotesi favorirebbe anche la connessione dei due depositi di tram di San Giovanni e Via Nazionale delle Puglie;
- previsione di un percorso in BRT (Bus Rapid Transit) lungo gli assi la cui sezione lo consente. In particolare, e, nel caso specifico, lungo l'asse stradale interquartiere di Ponticelli.

In particolare, il BRT dovrebbe incrociare l'ipotesi di uno sviluppo di percorsi verdi nell'area orientale di Napoli, intesi come un sistema in grado di connettere le diverse realtà del territorio, valorizzando la rete esistente e riqualificandola.

In tal senso, i fabbisogni e le potenzialità che il nuovo assetto delle reti di trasporto intende soddisfare o sostenere - "entro" l'area, "da e verso" i Comuni limitrofi, "verso" i nodi più e meglio innervati del trasporto pubblico a servizio della città di Napoli (es: Piazza Garibaldi; Centro Direzionale) –attengono a:

- lo sviluppo residenziale e produttivo dell'area;
- il potenziamento dei collegamenti dei Comuni della cintura diretti verso l'area del centro di Napoli;
- l'espansione dei servizi "metropolitani" a beneficio di aree e quartieri oggi periferici e/o in stato di degrado.

In questo quadro, la Città Metropolitana di Napoli ha richiesto al Ministro per la Coesione Territoriale e per il Mezzogiorno, così come previsto dal Patto per lo sviluppo per la Città Metropolitana di Napoli, di essere supportato dall'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (di seguito Invitalia) nell'ambito del programma Azioni di Sistema di cui alle delibere Cipe 62 e 78 del 2011 nella realizzazione di alcuni interventi inseriti nel Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Napoli. In particolare, tra i vari interventi selezionati dal Comune di Napoli in quanto delegato per l'attuazione del Patto, è stato richiesto ad Invitalia un'analisi di prefattibilità relativa a "Interventi infrastrutturali con sistemazione aree verdi e realizzazione Tram o BRT", in coerenza con la scheda intervento condivisa con la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento Politiche di Coesione e secondo le indicazioni contenute nel Piano delle attività per il "Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Napoli" condiviso tra l'Amministrazione Comunale e Invitalia il 5 giugno 2017 e approvato in occasione dell'incontro del Comitato dipartimentale Azioni di sistema del 15 giugno 2017.

Il presente documento che illustra gli esiti della predetta analisi, svolta in stretta sinergia con gli uffici del Comune di Napoli, si articola come segue.

Nella prima parte si descrive il contesto urbanistico, economico e sociale dell'area di studio Napoli Est, su cui l'intervento produce i suoi effetti. In tale contesto, vengono riportati i dati caratterizzanti la popolazione, utili in quanto esplicitativi del funzionale legame con gli spostamenti attratti e generati. La suddetta analisi ha la finalità di supportare la definizione del quadro esigenziale, oltreché le successive stime inerenti la domanda, la caratterizzazione degli interventi ed un primo apprezzamento dei possibili benefici conseguibili con l'intervento.

Nella parte successiva, è rappresentata una fotografia dell'attuale offerta e domanda di trasporto. Per quanto attiene l'offerta, si presenta l'assetto infrastrutturale e dei servizi presenti nell'area, mentre ai fini della stima della domanda attuale, vengono utilizzati sia i dati Istat sul pendolarismo (matrici censuarie O/D) sia specifiche analisi disponibili condotte dalle aziende di trasporti o desumibili dal PUMS e da altri studi trasportistici esistenti. Per ciò che riguarda l'offerta futura, l'analisi fornisce una descrizione tecnico-funzionale e dei parametri gestionali delle due tipologie di sistemi ipotizzati (BRT, Tram), partendo da quanto presente in letteratura su interventi, in particolare inerenti il BRT, già implementati.

A seguire, sulla base delle indicazioni contenute nel PUMS e fornite dall'Amministrazione, l'analisi descrive i corridoi e, quindi, le infrastrutture con sedi adeguate necessarie per l'implementazione del BRT o del Tram. In particolare, viene sviluppata una verifica di massima sulla possibile disponibilità della nuova viabilità in un tempo utile ai fini dell'implementazione del sistema previsto.

La domanda futura complessiva d'interesse dell'area calcolata sugli scenari/corridoi definiti viene stimata a partire dalle previsioni di incremento della domanda che si ipotizzano a seguire dell'attuazione dei programmi urbanistici e sulla base di scenari evolutivi della domanda desumibili in letteratura. In particolare, per l'area d'interesse, la stima tiene conto dello scenario di sviluppo urbanistico ed insediativo previsto nella pianificazione e nella programmazione di riferimento. A tal proposito, si evidenzia che lo scenario di sviluppo previsto per quest'area corrisponde ad un'ipotesi

di trasformazione profonda e straordinaria in cui la riorganizzazione del territorio metropolitano e, in particolare, dell'area orientale della città si configura come un'azione rivolta a "promuovere" condizioni nuove ed integrate per lo sviluppo, accompagnando la chiusura e la trasformazione di una parte - sicuramente molto significativa - dell'esperienza passata (la petrolchimica) con il sostegno e la valorizzazione di altre (più diffuse e strutturali) potenzialità e risorse.

Non va dimenticato, infatti, che l'area est di Napoli, che copre un territorio pari al 22,5% dell'intera superficie comunale, ha avuto storicamente una vocazione produttiva e industriale, con la presenza ancor oggi di numerose esperienze che necessitano di azioni mirate al rafforzamento del tessuto economico e alla diffusione di servizi avanzati: dal miglioramento della qualità complessiva dell'organizzazione e del funzionamento dell'ambiente urbano, a un nuovo modello insediativo e di attività.

Sulla base di elementi localizzativi, si fornisce una prima disamina delle caratteristiche e dei vincoli di tipo procedurale, normativo e ambientale di riferimento dell'ambito di intervento, proponendo inoltre una prima valutazione del bilancio delle esternalità relativi ai sistemi di trasporto in analisi.

Stimata la domanda, definiti i possibili tracciati su cui implementare il tram o il BRT e le relative caratteristiche ed impatti, si procede ad un loro raffronto quali-quantitativo.

Infine, l'analisi si conclude con un'analisi preliminare qualitativa di convenienza economico e sociale, evidenziando i possibili effetti dell'investimento sul contesto socio-economico.

2. Inquadramento generale urbanistico e socioeconomico dell'area di studio

2.1 Visione di insieme

Le città ed in particolare le grandi aree metropolitane, sono sempre più il luogo di integrazione e di interconnessione di funzioni basilari e di attività diverse ed essenziali e, per ciò stesso, anche il campo di esperienza di un processo continuo e, spesso radicale, di cambiamento e di trasformazione.

In questo sistema, residenze, servizi e strutture per la socializzazione, la cultura e il tempo libero e, naturalmente, attività economiche, si saldano ed evolvono in un ambiente fortemente interdipendente, la cui qualità complessiva è il risultato del bilanciamento e della giusta combinazione dei bisogni, delle condizioni e dell'organizzazione associati a ciascuno di questi elementi nel rapporto con tutti gli altri e sotto il vincolo – sempre più stringente - di assicurare sostenibilità e valore all'uso del territorio urbano, delle sue risorse e dei suoi spazi.

In particolare, la relazione che lega l'evoluzione della città e dell'ambiente metropolitano alle corrispondenti trasformazioni delle necessarie dotazioni di attività sociali, culturali, produttive e di servizio, rappresenta il terreno sul quale, in diverse situazioni, è stato possibile verificare le alterazioni e le innovazioni più significative, sotto la spinta de:

- l'ampliamento dell'area e delle necessità legate alle *residenze*, per effetto della *crescita demografica* e dei fattori di attrazione che interessano, soprattutto, i centri maggiori;
- l'abbandono di *settori* fino a quel momento giudicati "basilari" per lo sviluppo e che, invece, risultano superati sul piano delle necessità strategiche dell'economia e/o in contrasto con i valori – socialmente accettabili – di inquinamento e condizionamento del sistema;
- il decentramento verso l'esterno delle attività di trasformazione, per restituire alla città le funzioni di socialità e di servizio che le sono più connaturate, riducendo le sovrapposizioni e le interferenze 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, naturalmente, richiedono una dotazione maggiore e più ordinata di risorse e spazi;
- l'affermarsi di un'attenzione specifica per la valorizzazione delle *risorse* naturalistiche, storiche ed ambientali del territorio, in un'ottica di sostenibilità;
- l'interesse crescente ai temi della riqualificazione degli spazi urbani e in essi al potenziamento di dotazione e di efficienza delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità e la sicurezza, così da garantire spostamenti, interconnessioni e attività.

E' andato emergendo, quindi, un ruolo determinante e particolarmente "critico" delle politiche urbane che, sempre più spesso, devono governare, contemporaneamente, da un lato la crescita dello spazio "metropolitano" e della correlata domanda di attrezzature (per la mobilità, il tempo libero, la sicurezza), e, dall'altro lo sviluppo delle attività economiche e delle opportunità di lavoro e di reddito connesse ad un corretto ed efficiente impiego di tutte le potenzialità e tutte le risorse (mobili ed immobili) presenti nel sistema.

Talvolta, i cambiamenti e i nuovi scenari che l'evoluzione della città riversa sui "tavoli" e, quindi, nelle priorità e negli obiettivi dei soggetti – istituzionali, economici e sociali – chiamati alla pianificazione, precedono la messa a punto di strategie ed interventi. In altri casi, invece, sono proprio le trasformazioni programmate che richiedono la riconfigurazione degli spazi e dei servizi e la messa a punto di soluzioni in grado di valutare (e soddisfare) qualità e volumi della nuova domanda, con operazioni capaci di accompagnare lo sviluppo urbano e di contribuire al riequilibrio di dotazioni e servizi fra le diverse aree della città.

Seguendo quest'ultimo approccio, la riorganizzazione del territorio metropolitano di Napoli ed, in particolare, dell'area orientale della città si configura come un'azione rivolta, tempestivamente, a promuovere condizioni nuove ed integrate per lo sviluppo, accompagnando la chiusura e la trasformazione di una parte - sicuramente molto significativa - dell'esperienza passata (in primo luogo, la produzione petrolchimica) con il sostegno e la valorizzazione di altre (più diffuse e strutturali) potenzialità e risorse di crescita terziaria e urbana.

Non va dimenticato, infatti, che l'area est di Napoli ha avuto storicamente una vocazione produttiva e industriale, con la presenza ancor oggi di numerose esperienze che necessitano di azioni mirate, complessivamente, al rafforzamento del tessuto economico, all'incremento delle aree residenziali, alla riqualificazione degli spazi e delle attrezzature, al potenziamento di tutti i servizi ed, in particolare, di quelli legati alla mobilità ed ai collegamenti di quest'area (e dei comuni che gravitano a sud e ad est della città di Napoli) nei confronti del capoluogo. In ciò dando vita ad un miglioramento significativo della qualità dell'organizzazione e del funzionamento dell'ambiente urbano, e promuovendo un nuovo modello insediativo e di attività.

Riportare in evidenza ed accrescere i fattori di competitività del territorio equivale, così, a sviluppare un insieme di iniziative e di programmi, in larga parte riconducibili agli indirizzi già contenuti nel PRG e nel PUMS, finalizzati a potenziare:

- la dotazione di servizi avanzati in grado di aumentare la capacità di innovazione del sistema territoriale locale e favorire l'attrazione di nuovi investimenti e residenti;
- la qualità complessiva dell'organizzazione e del funzionamento dell'ambiente urbano;
- la diffusione di attrezzature, a servizio di residenti e utenti, per migliorare i fattori di attrazione e di scambio fra quest'area e il resto della città e del territorio metropolitano, incrementando le opportunità di crescita, innalzando i fattori di sicurezza e vivibilità e costruendo occasioni effettive di lavoro e di nuova offerta.

D'altro canto, lo spazio urbano ed il tessuto sociale ed economico della città di Napoli ha conosciuto negli ultimi anni un processo significativo di rinnovamento e, tuttavia, la situazione ancora prevalente in alcune aree, soprattutto della periferia, rivela - nonostante i progressi realizzati in termini di visibilità e apprezzamento sui mercati turistico e commerciale - una condizione di perdurante crisi, con riflessi evidenti sulla qualità della vita e sulle condizioni di sicurezza e di servizio che interessano gran parte della popolazione. A ciò si ricollegano, quindi, tutti gli interventi "di area" in programma, finalizzati al recupero delle dotazioni territoriali specifiche e che costituiscono la base e, dunque, l'innescò, di una politica non generica di assistenza e di supporto, in continuo, ai residenti e all'intera città.

In altri termini, le caratteristiche del sistema locale (urbano e sociale) di riferimento – approfonditamente studiate, tra l'altro, in occasione della messa a punto della variante al Piano Regolatore Generale della città – identificano condizioni, potenzialità e bisogni dell'area orientale di

Napoli, che ben si combinano con l'ampiezza e la complessità dell'azione di sviluppo intrapresa dal Comune sul piano del potenziamento dei fattori di sicurezza, qualità territoriale e servizi a disposizione della popolazione.

Storicamente destinata ad accogliere, spesso promiscuamente, insediamenti industriali, infrastrutture e grandi impianti a servizio della città, quest'area 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, con aree industriali e 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 in grado di dare continuità e nuova fisionomia allo sviluppo locale.

Il riassetto del sistema insediativo del territorio di riferimento del progetto – corrispondente ai quartieri di Poggioreale e Zona industriale nella quarta Municipalità ed a quelli di Barra, Ponticelli e San Giovanni a Teduccio nella sesta - si iscrive, dunque, nella necessità di affrontare con decisione e realismo la situazione di perdurante crisi che interessa ampie quote dell'economia cittadina, nonché la frammentazione e un certo disordine delle attrezzature e delle attività che ancora contraddistingue e segna l'area orientale della città. In particolare, le nuove funzioni assegnate a Napoli est la qualificano come area destinata a servizio (residenziale, terziario, commerciale), non solo del centro della città ma di un'area ben più vasta che comprende i comuni ai piedi del Vesuvio, ormai senza ulteriore possibilità di espansione.

L'implementazione di un nuovo e integrato sistema di trasporto nell'area orientale di Napoli, rappresenta così un elemento cruciale della strategia di sviluppo che interessa l'intera città metropolitana.

La realizzazione un sistema di trasporto in sede propria (BRT/TRAM) si presta, quindi, allo sviluppo di percorsi verdi nell'area orientale di Napoli, intesi come un sistema in grado di connettere le diverse realtà del territorio, valorizzando la rete esistente e riqualificandola, anche in funzione del rilancio del "trasporto di superficie" come modalità meno costosa, più efficiente e più sostenibile rispetto ad altre possibili soluzioni.

Come esplicitamente previsto, infatti, gli interventi per la mobilità all'interno della zona orientale della città potranno consistere nella realizzazione di ulteriori linee tranviarie (tram e sistemi di trasporto pubblico in sede dedicata), *"in maniera tale da garantire un servizio adeguato ai nuovi insediamenti previsti dagli strumenti urbanistici nell'area delle ex raffinerie e, al tempo stesso, realizzare un collegamento nord-sud tra la linea di via Stadera e quella lungo l'asse costiero. Per la realizzazione di tali infrastrutture si potrà valutare la possibilità di utilizzare - oltre ad alcune strade esistenti, come via Imparato e via Nuova delle brecce, e alle nuove strade previste nell'area delle ex raffinerie - alcune aree interstiziali, attualmente intercluse, occupate da raccordi ferroviari dismessi o corrispondenti all'estradosso di collettori fognari."*¹

Motivazioni e obiettivi che si fondono nella ricerca di migliori condizioni "di base" per servire adeguatamente le aree di più intensa trasformazione urbanistica della città, per accompagnare l'insediamento e lo sviluppo di residenze, attività e servizi nei quartieri a est di Napoli - garantendo accessibilità ai nuovi insediamenti e alle nuove funzioni urbane - nonché per la formazione di opportune "esternalità" in grado di riqualificare il patrimonio di risorse territoriali e riaccendere il motore dello sviluppo endogeno.

¹ Comune di Napoli, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), *Obiettivi strategici e interventi*, maggio 2016

La programmazione dell'area, infatti, assegna al sistema della viabilità la funzione decisiva di *struttura organizzativa unificante dell'intero tessuto produttivo (...) luogo pubblico che ordina e regola lo spazio (...) elemento che media e sancisce le relazioni esterne di questa parte della città con la struttura urbana storica e il territorio circostante*².

L'incremento degli standard di vivibilità e l'innalzamento dei livelli di qualità degli spazi urbani rappresentano, in effetti, obiettivi complementari, ma non per questo secondari, che soprattutto nei quartieri in esame possono realizzarsi congiuntamente agli investimenti previsti sulle infrastrutture e sull'efficienza delle reti di trasporto, trasformando i luoghi della mobilità in spazi condivisi, arredati e attrezzati per varie funzioni, anche attraverso un'opera di sensibilizzazione e, quindi, con il concorso e la partecipazione dei cittadini.

Al riguardo, come si legge nel Piano, *"l'area (orientale) riveste un ruolo di cerniera tra i comuni vesuviani e la città e rappresenta l'unica zona suscettibile di trasformazione urbana. In luogo delle industrie dismesse, il PRG ha previsto nuovi insediamenti residenziali, di produzione di beni e servizi, aree verdi destinate a parco. (...) Occorre dunque una attenta riflessione per eliminare l'isolamento in cui le stesse infrastrutture (il grande fascio di binari ferroviari e i raccordi della grande rete autostradale), la hanno destinata e ipotizzare nuove connessioni."* E ancora: *"L'area orientale, marginalizzata da scelte urbanistiche del passato, oggi destinata a nuove funzioni urbane, necessita pertanto di essere messa in rete con il centro della città e con gli hub del trasporto. Le nuove funzioni che si assegnano a Napoli est la qualificano come area a servizio non solo del centro della città ma come centro di una vasta area che comprende i comuni ai piedi del Vesuvio che non hanno altra possibilità di sviluppo sia perché ormai è stato consumato tutto il territorio a loro disposizione sia per la presenza della zona rossa del rischio vulcanico."*

Una programmazione articolata di interventi, dunque, rivolti sia a potenziare l'offerta di infrastrutture e sistemi per la mobilità – anche con approfondimenti specifici in grado di individuare le soluzioni tecnologiche più opportune e sostenibili in termini di costi e di modalità gestionali – sia a incrementare la qualità dello spazio urbano, che richiede la conoscenza delle caratteristiche socioeconomiche e demografiche del territorio e della popolazione (residente e presente) e dei volumi prevedibili della domanda potenziale, da realizzarsi attraverso un'imprescindibile attività di analisi e quantificazione dei bacini di utenza e dei bisogni che tutti i progetti, sinergicamente, possono contribuire a soddisfare.

2.2 L'analisi delle condizioni e dei fabbisogni territoriali

L'analisi approfondita delle caratteristiche del sistema locale, in termini di criticità, vocazioni e risorse, in uno con l'esame degli indirizzi e dello stato di avanzamento delle politiche di rigenerazione urbana e di sviluppo che l'Amministrazione ha delineato per quest'area, costituisce un passaggio obbligato dell'analisi del contesto socioeconomico di riferimento.

In questa fase, dunque, il lavoro proverà a coprire, in primo luogo, tutti i più rilevanti campi di indagine – sul piano dell'economia, della società, delle reti e dei servizi – in grado di identificare e qualificare la condizione attuale del sistema, sviluppando, naturalmente, un'analisi particolarmente articolata, sia in senso "dinamico" – prefigurando, cioè, le più realistiche linee di trasformazione, innanzitutto sul piano dello sviluppo residenziale e urbano, in corso di attuazione per l'area – sia

² Variante al PRG della Città di Napoli, 5. *Le scelte per l'area industriale orientale*, pag. 365

riferita ai più radicati e strutturali caratteri delle specializzazioni e delle vocazioni settoriali, proprie del tessuto produttivo di riferimento.

Con queste premesse, l'analisi del contesto punta a mettere allo scoperto l'insieme dei valori e dei bisogni più significativi, anche e soprattutto in termini di infrastrutture e di servizi, che contraddistinguono il territorio, affinando ed orientando la nuova offerta nel quadro delle azioni che meglio e con più coerenza possono garantire il soddisfacimento dei bisogni (attuali e futuri) della popolazione e delle attività in esso insediate e verificando l'aderenza del progetto di un "nuovo sistema di trasporto in sede propria" nei confronti della domanda e delle dotazioni in essere nella zona di Napoli est.

Una puntuale ed efficace azione a supporto dell'incremento dell'offerta di servizi e strutture per lo sviluppo equilibrato del sistema urbano e per la crescita del tessuto sociale ed economico di quest'area, costituisce un intervento significativo che, tuttavia, deve inquadrarsi in almeno due priorità, ed altrettanti vincoli, della programmazione urbanistica e socioeconomica di ambito.

In primo luogo, non è possibile non vedere come il territorio di riferimento del progetto presenti, a tutt'oggi, una situazione fortemente squilibrata, in ragione tanto della distribuzione quanto della qualità del sistema insediativo (residenze, infrastrutture culturali e sociali, attività produttive) che, a sua volta, è strettamente connessa ad una rilevante insufficienza di servizi e di reti. Pertanto, il potenziamento dell'offerta di attrezzature e "funzioni" dirette ad innalzare la qualità della vita delle comunità residenti ed a migliorare le condizioni di attrattività e di servizio del territorio, può rappresentare uno strumento davvero efficace per la crescita "endogena", con un valore imprescindibile di rivitalizzazione e di interconnessione (all'interno e nei confronti della più vasta area metropolitana) della città e dello specifico tessuto sociale ed economico di riferimento.

In secondo luogo, l'analisi e la progettazione di soluzioni ed interventi per la riqualificazione e la crescita "locale" (di area), rivela potenzialità e significati che vanno ben al di là delle specifiche necessità dei bacini territoriali direttamente interessati e che, invece, devono coniugarsi con le esigenze e le trasformazioni (in corso o auspiccate) all'interno del più ampio sistema della città metropolitana e dei correlati programmi di sviluppo. Ciò anche al fine di supportare adeguatamente le valutazioni inerenti la domanda, il corretto dimensionamento dell'infrastruttura e la stima dei benefici conseguibili con l'intervento.

2.2.1 Popolazione e andamenti demografici

Alla data dell'ultimo Censimento generale della Popolazione (2011), le principali informazioni registrate in merito alla situazione demografica dell'area riportate in sintesi nella tabella seguente, riflettono abbastanza chiaramente le caratteristiche territoriali, sociali e insediative di un territorio che è il risultato di andamenti e processi - urbani ed economici - per molti aspetti diversi e integrati.

Tabella 1: Popolazione residente per sesso, superficie territoriale e densità abitativa - Censimento 2011

Municipalità	Denominazione dell'area subcomunale	Popolazione residente			Superficie (km ²)	Densità abitativa (ab/km ²)
		Totale	Maschi	Femmine		
4	Poggioreale	23.654	11.183	12.471	4,45	5.316
4	Zona industriale	6.241	2.996	3.245	2,68	2.329
6	Barra	36.642	17.925	18.717	7,82	4.686
6	Ponticelli	52.284	25.371	26.913	9,11	5.739
6	S. Giovanni a Teduccio	23.839	11.305	12.534	2,35	10.144
	Area Napoli Est	142.660	68.780	73.880	26,4	5.402
	TOTALE NAPOLI	962.003	456.097	505.906	117,27	8.203
	Napoli Est / Totale	14,83	15,08	14,60	22,52	65,85

Fonte: dati ISTAT, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni (9 ottobre 2011)

Diverse sono, infatti, non solo le dimensioni degli spazi ed i valori della popolazione residente nei differenti quartieri, ma anche le funzioni ed i ruoli che l'evoluzione e la storia della città ha nel tempo distribuito e consolidato fra gli ambiti.

Da questo punto di vista, colpisce soprattutto la circostanza secondo cui il territorio più ridotto per estensione (l'ambito di **San Giovanni a Teduccio**) conservi ancora una taglia demografica che, sebbene non sia la più alta all'interno della Municipalità, è certamente il riflesso di una vocazione principalmente "residenziale" che si è mantenuta nel tempo e che si traduce in un indice di "densità" notevolmente elevato, anche in relazione alla media cittadina. La stessa (straordinaria) concentrazione abitativa contraddistingue, peraltro, i comuni limitrofi lungo la costa (San Giorgio a Cremano e Portici) che costituiscono un *continuum territoriale* e che, di fatto, "gravitano" su quest'area e sulle sue infrastrutture anche in termini di flussi veicolari e di spostamenti (casa-lavoro) quotidiani.

Al confronto, decisamente più articolate appaiono le destinazioni e gli usi dello spazio urbano all'interno degli altri quartieri (**Barra** e **Ponticelli**) della (sesta) Municipalità, in cui dotazioni e superfici nettamente più ampie hanno storicamente consentito, insieme alla crescita della popolazione, l'insediamento di attività economiche, attrezzature - produttive e commerciali - e infrastrutture. Un sistema, quest'ultimo, anch'esso interessato da fenomeni di elevata pressione demografica e di attraversamento quotidiano da parte di flussi consistenti di pendolarismo provenienti dai comuni vicini e, più recentemente, anche dalla realizzazione e dall'entrata in funzione del polo di cura rappresentato dall'Ospedale del Mare.

Una configurazione per molti aspetti simile è quella che contraddistingue il quartiere di **Poggioreale**, ben all'interno dell'area orientale e territorio di confine tra questa e il centro della città, nonché sede di alcune fondamentali infrastrutture di attrazione e di snodo dei flussi (Centro Direzionale a ridosso

della Stazione ferroviaria di Napoli). Un ambito territoriale, inoltre, che se da un lato si apre verso le zone più “centrali” (dal punto di vista residenziale e terziario) della città, dall’altro è limitrofo alla sua storica “Zona industriale” e quindi, come si può leggere nella tabella seguente, all’area ancor oggi meno densamente popolata e più rarefatta, anche dal punto di vista delle attività e delle strutture produttive effettivamente “in esercizio”, della città.

Alla fine, nella zona di **Napoli Est** risiede meno del 15% della popolazione (su una superficie superiore al 22% del totale), a sottolineare l’importanza e l’incidenza di alcuni patrimoni specifici che attraversano e servono i quartieri e le Municipalità interessate (reti, assi viari, attrezzature logistiche), nonché il peso di utilizzazioni, in buona parte “non residenziali”, delle aree disponibili. Corrispondentemente, questo complesso e articolato sistema territoriale rivela altrettanto chiaramente fattori di integrazione e di stretta interdipendenza che derivano, non tanto e non solo dalla contiguità degli ambiti, quanto proprio dalla posizione e dal ruolo che questi quartieri hanno svolto e svolgono alla “porta sud” dell’area metropolitana, in rapporto alle esigenze vitali di collegamento, di servizio e di approvvigionamento che la città manifesta nei confronti dei territori limitrofi e, più in generale, nei riguardi dell’intero sistema di relazioni e scambi “da” e “verso” l’esterno.

Indiscutibilmente, queste funzioni (residenziali, logistiche e produttive) hanno subito trasformazioni anche profonde nel tempo che si possono leggere, da un lato nell’evoluzione della popolazione - che mostra, nel complesso un andamento calante ma sostanzialmente in linea con quello della città e, in alcune parti del sistema (Ponticelli) una tenuta (per non dire una “ripresa”) delle capacità urbane e insediative - e, dall’altro, nella condizione di abbandono, e nei “vuoti”, che la crisi e la delocalizzazione di attività economiche storicamente radicate nell’area, hanno finito per mettere sempre più in evidenza nel territorio.

Tabella 2: Popolazione nei quartieri dell’area est e nella città di Napoli (1951-2011)

Anni	Poggioreale	Zona industriale	Barra	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Area Est	Napoli
1951	36.289		30.450	21.200	35.406	123.345	1.010.550
1961	48.771		40.449	35.156	41.963	166.339	1.182.815
1971	30.580	9.562	42.817	37.697	36.169	156.825	1.226.594
1981	27.242	9.075	44.602	45.174	33.485	159.578	1.212.387
1991	25.237	6.968	41.491	51.770	27.314	152.780	1.067.365
2001	25.257	6.082	38.183	54.097	25.361	148.980	1.004.500
2011	23.654	6.241	36.642	52.284	23.839	142.660	962.003

Fonte: Bollettino di Statistica 2014, Servizio Statistica, Comune di Napoli

Così, mentre - in sintonia con l’andamento demografico più generale - l’intera area mostra un trend crescente della popolazione fino al 1981, seguito da una continua contrazione dei residenti, all’interno di questo composito spazio urbano si evidenziano molto chiaramente, aree (San Giovanni) dove i fenomeni di concentrazione e di elevata densità degli insediamenti hanno portato a un calo della popolazione più intenso e più accelerato della media, ed aree (soprattutto Ponticelli) che, invece, hanno prolungato, almeno fino al 2001 e, poi, sostanzialmente ancora conservano, una significativa (e decisiva) capacità di crescita demografica.

In definitiva, l’area si ritrova, alla fine del periodo, con oltre 19.000 residenti in più rispetto al dato di partenza (del 1951), laddove la città di Napoli ha perso nello stesso intervallo di tempo oltre 48.000

unità di popolazione. Anche più recentemente, considerando l'evoluzione degli ultimi trent'anni (dal "picco" registrato nel 1981), l'area Est ha ceduto all'incirca 17.000 residenti contro gli oltre 250.000 dell'intera città e ciò, soprattutto per effetto dello sviluppo considerevole – e largamente "amministrato" – dei quartieri di Barra e, soprattutto, di Ponticelli.

In questa parte del territorio, infatti, la popolazione risulta, alla fine, quasi raddoppiata (con incrementi pari al 72%, in totale e al 147% a Ponticelli), a rappresentare uno degli esiti più visibili degli interventi di riassetto urbano e di sviluppo degli insediamenti residenziali e, quindi, delle politiche abitative, seguiti al terremoto del 1980. Inoltre, per quanto questa dinamica si sia chiaramente affievolita dopo il 2001, la (sesta) Municipalità continua a presentare nel suo complesso una "tendenza" demografica positiva e, certamente, un andamento sensibilmente divergente rispetto a quello che si può misurare per la popolazione dell'intero comune.

Infine, "natalità" positiva e "trasferimenti" di residenza verso l'esterno dell'area sono i fenomeni che - per quanto con intensità (assolute e relative) molto diverse – stanno sempre più condizionando, nell'ultimo periodo, "direzioni" e "valori" del movimento anagrafico registrato, sia nella città di Napoli che nei territori in esame.

Tabella 3: Movimento Naturale e Sociale della Popolazione (al 31 dicembre 2012)

	Poggioreale Zona industriale	Barra	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Area Est	Napoli
Saldo Naturale	-96	57	124	19	104	-1.124
Saldo Migratorio	-126	-106	-311	-126	-669	-930

Fonte: Bollettino di Statistica 2013, Servizio Statistica, Comune di Napoli

In tutti questi ambiti, in effetti, l'analisi dei fattori alla base degli andamenti demografici dimostra la difficoltà di sostenere, nelle condizioni attuali, un'ulteriore crescita della popolazione e, ancor più, l'inadeguatezza delle dotazioni basilari, di servizio e di attività economica, in grado di attrarre e trattenere, *in loco*, quote significative di risorse, residenti e operatori.

L'evoluzione demografica restituisce, poi, un'immagine assolutamente particolare della struttura e della composizione per età dei residenti: l'incidenza della prima macroclasse (da 0 a 14 anni) è, infatti, in questi quartieri nettamente superiore a quella verificabile nel resto della città, mentre uno scarto anche maggiore (con segno opposto) è quello che separa questi territori nella macroclasse superiore (65 anni e più), a dimostrazione di un carattere relativamente "giovane" della popolazione e del "capitale umano" disponibile nel territorio.

Da ciò derivano indici di "vecchiaia" sistematicamente migliori, vale a dire inferiori - e di molto - rispetto al valore medio comunale (88 individui di 65 anni e più per ogni 100 soggetti da 0 a 14 anni nell'area orientale, contro 114 nell'intera città), cui si associano - in negativo - tassi di "dipendenza" (corrispondenti a popolazione "non in età di lavoro" su popolazione "in età lavorativa") in linea o comunque di poco inferiori (49,4 contro 50,7) rispetto a quelli verificabili nel resto del territorio comunale.

Tabella 4: Popolazione residente per macroclasse d'età (2011)

	Classi di età		
	0 - 14	15 - 64	65 e più
Poggioreale	3.603	15.867	4.184
Zona industriale	1.125	4.036	1.080
Barra	6.555	24.613	5.474
Ponticelli	9.499	35.391	7.394
S. Giovanni a Teduccio	4.305	15.605	3.929
Area Est	25.087	95.512	22.061
Napoli	150.942	638.651	172.710
	%		
Poggioreale	15,23	67,08	17,69
Zona industriale	18,03	64,67	17,30
Barra	17,89	67,17	14,94
Ponticelli	18,17	67,69	14,14
S. Giovanni a Teduccio	18,06	65,46	16,48
Area Est	17,59	66,95	15,46
Napoli	15,69	66,37	17,95

Fonte: Bollettino di Statistica 2014, Servizio Statistica, Comune di Napoli

La criticità della situazione occupazionale e, quindi, lo stato di disagio che interessa, insieme, territori e residenti dell'area, vengono sottolineati, anche più direttamente, dall'analisi della struttura e dei dati caratteristici della popolazione attiva e delle forze di lavoro. Come si può leggere nella tabella seguente, tutti i quartieri in esame presentano, infatti, valori e tassi chiaramente "indicativi" di uno stato di notevole compromissione dell'economia locale e, quindi, delle opportunità che si offrono alle risorse territoriali e ai residenti.

Tabella 5: Popolazione residente in condizione professionale (2011)

	Poggioreale	Zona industriale	Barra	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Area Est	Napoli
Occupati	5.801	1.620	7.752	10.880	4.705	30.758	257.982
In cerca di occupazione	993	256	1.619	1.892	1.008	5.768	36.194
In cerca di prima occupazione	1.566	334	2.895	4.075	1.930	10.800	62.945
Totale Forze di Lavoro	8.360	2.210	12.266	16.847	7.643	47.326	357.121
Casalinghe	4.354	1.155	7.258	10.332	4.815	27.914	157.516
Studenti	1.588	326	2.206	3.384	1.283	8.787	67.116
Ritirati dal lavoro	3.405	858	4.793	6.598	3.337	18.991	143.077
In altra condizione	2.344	567	3.564	5.624	2.456	14.555	86.231
Non Forze di lavoro	11.691	2.906	17.821	25.938	11.891	70.247	453.940
Popolazione >15 anni	20.051	5.116	30.087	42.785	19.534	117.573	811.061
Tasso di disoccupazione	30,61	26,70	36,80	35,42	38,44	35,01	27,76

Fonte: Bollettino di Statistica 2014, Servizio Statistica, Comune di Napoli

Occupazione, disoccupazione e livelli di attività della popolazione denunciano, così, risultati tutti molto negativi e sempre più gravi rispetto alle “soglie”, comunque critiche, registrate nel comune. Una condizione, poi, tanto più sconcertante se confrontata con l’esperienza passata e la storia industriale e produttiva di queste aree, nonché con le dotazioni e le potenzialità che ancora, in gran parte, le caratterizzano.

L’effetto combinato dei nuovi insediamenti di popolazione e delle trasformazioni economiche e sociali prodottesi nell’ultimo periodo, si può cogliere, in fondo, anche esaminando la distribuzione per titolo di studio dei residenti. Da questo punto di vista, il sistema in esame rivela, da un lato un’incidenza elevata e più rilevante della “media” cittadina, della popolazione “analfabeta”, “senza titolo” o in possesso di titoli di studio “elementari e medi” e, dall’altro un significativo sottodimensionamento per quanto attiene ai profili professionali e formativi di livello “superiore” e “laureati”. In totale, infatti, i residenti in possesso di Laurea sono poco più di un terzo del valore medio cittadino (4,9% contro 12,8%) ed anche i diplomati rappresentano, come si vede, una percentuale decisamente inferiore rispetto a quella misurabile nel resto della città (21,9% contro 26,6%).

In altri termini, questo scenario – che certamente riflette le caratteristiche produttive ed economiche dell’area e, quindi, l’aspettativa di una coerente “concentrazione” di lavoro tipicamente subordinato e “operaio” – è però anche il risultato dell’immigrazione e dell’inserimento nel tessuto sociale e nella comunità di riferimento, di nuovi residenti e nuclei familiari provenienti prevalentemente dalle aree e dagli strati meno favoriti e culturalmente più deboli della società.

Tabella 6: Popolazione residente di 6 anni e più per grado di istruzione (2011)

	Poggioreale	Zona industriale	Barra	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Area Est	Napoli
Residenti > 6 anni	22.331	5.813	34.193	48.750	22.187	133.274	905.431
Laureati	1.595	312	1.489	2.340	812	6.548	116.328
Diplomati	5.880	1.334	7.213	10.428	4.392	29.247	240.396
Media inferiore	7.634	2.155	12.856	18.471	8.120	49.236	279.965
Licenza elementare	5.005	1.344	8.616	11.761	5.959	32.685	183.266
Alfabeti	1.813	552	3.218	4.702	2.367	12.652	72.101
Analfabeti	404	116	329	1.048	537	2.434	13.375
	%						
Laureati	7,1	5,4	4,4	4,8	3,7	4,9	12,8
Diplomati	26,3	22,9	21,1	21,4	19,8	21,9	26,6
Media inferiore	34,2	37,1	37,6	37,9	36,6	36,9	30,9
Licenza elementare	22,4	23,1	25,2	24,1	26,9	24,5	20,2
Alfabeti	8,1	9,5	9,4	9,6	10,7	9,5	8,0
Analfabeti	1,8	2,0	1,0	2,1	2,4	1,8	1,5

Fonte: Bollettino di Statistica 2014, Servizio Statistica, Comune di Napoli

L'evoluzione demografica e la conseguente trasformazione del quadro sociale ed economico dei quartieri ad est di Napoli corrispondono, così, almeno in parte, a diversi processi legati sia alla crisi di alcune attività produttive, sia a specifiche scelte in merito alle destinazioni d'uso delle periferie urbane, sia, infine, alla necessità di individuare nuove aree di espansione residenziale.

La decisione di sviluppare nuovi insediamenti nell'area orientale della città (in particolare nel quartiere di Ponticelli) è molto evidente se si osserva che, oltre il 34% di tutte le abitazioni realizzate a Napoli dopo il 1970 ricade, appunto, all'interno dei quartieri in esame e, innanzitutto, in quelli della sesta Municipalità. Un orientamento che è ripreso anche negli ultimi anni (dopo il 2000), sebbene interessando soprattutto Barra e l'altra Municipalità. Corrispondentemente, l'esame della tipologia di edifici in essere nel territorio rivela, altrettanto chiaramente, il peso delle utilizzazioni "non residenziali", decisamente superiore in tutti i quartieri (28,1%) rispetto alla media del comune (17,3%) e, in alcuni casi (escludendo dal computo la Zona industriale, dove si raggiunge il 72,4%) con scarti molto significativi (Barra: 25,2%; San Giovanni a Teduccio: 26,2%).

Le caratteristiche fisiche del territorio, la natura degli insediamenti e il profilo socioeconomico della popolazione, sono all'origine di flussi di spostamenti giornalieri, per studio e lavoro, che contraddistinguono quest'area della città come un sistema relativamente meno "mobile" per quanto attiene ai movimenti "all'interno della città" ma con una maggiore incidenza delle destinazioni "al di fuori del comune".

Tabella 7: Edifici ad uso residenziale per epoca di costruzione

	Poggioreale	Zona industriale	Barra	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Area Est	Napoli
Totale edifici	1.035	192	2.039	2.726	879	6.871	40.755
prima del 1919	310	47	220	202	301	1.080	8.772
dal 1919 al 1945	75	56	370	180	198	879	5.278
dal 1946 al 1960	210	41	435	449	193	1.328	6.850
dal 1961 al 1970	122	17	314	710	64	1.227	7.011
dal 1971 al 1980	82	3	242	701	23	1.051	5.684
dal 1981 al 1990	33	-	236	305	48	622	3.655
dal 1991 al 2000	10	0	49	59	4	122	1.147
dal 2001 al 2005	19	8	63	25	7	122	524
dopo il 2005	174	20	110	95	41	440	1.834
prima del 1919	30,0	24,5	10,8	7,4	34,2	15,7	21,5
dal 1919 al 1945	7,2	29,2	18,1	6,6	22,5	12,8	13,0
dal 1946 al 1960	20,3	21,4	21,3	16,5	22,0	19,3	16,8
dal 1961 al 1970	11,8	8,9	15,4	26,0	7,3	17,9	17,2
dal 1971 al 1980	7,9	1,6	11,9	25,7	2,6	15,3	13,9
dal 1981 al 1990	3,2	-	11,6	11,2	5,5	9,1	9,0
dal 1991 al 2000	1,0	-	2,4	2,2	0,5	1,8	2,8
dal 2001 al 2005	1,8	4,2	3,1	0,9	0,8	1,8	1,3
dopo il 2005	16,8	10,4	5,4	3,5	4,7	6,4	4,5

Fonte: Bollettino di Statistica 2014, Servizio Statistica, Comune di Napoli

Una condizione, questa, che naturalmente risente della configurazione urbanistica del territorio, degli ordinari fabbisogni di servizi di cui necessitano i residenti e della disponibilità in loco, o nei comuni in prossimità, di tutti quei fattori in grado di esercitare un'attrazione positiva "da" e "verso" l'area.

In sintesi, nella situazione attuale l'area movimentata, nel suo insieme, una domanda quotidiana di spostamenti superiore alle 52.000 unità (pari al 14% circa di tutti gli spostamenti registrati nella città di Napoli), del tutto in linea con il peso demografico di questi territori sul complesso della popolazione del comune. Uno "stato" che potrà essere significativamente modificato dall'attuazione di tutti gli interventi di sviluppo "urbano" che interesseranno i quartieri a est della città.

Tra questi, una particolare efficacia potrà essere conseguita dalle azioni finalizzate al potenziamento delle infrastrutture e, in esse, all'adeguamento dei sistemi di trasporto e di mobilità a vantaggio di residenti e utenti - anche provenienti dai comuni limitrofi - capaci di assicurare elevati standard di mobilità all'interno dell'area e di riconnettere questi territori (e i "terminali" in essi operativi) con le più importanti "destinazioni" (e i più rilevanti poli di servizio) riconoscibili ed operativi entro i confini della città metropolitana.

Tabella 8: Popolazione residente che si sposta giornalmente per studio o lavoro (2011)

	Luogo di destinazione		Popolazione
	nel Comune	fuori dal Comune	
Poggioreale	7.874	1.060	23.654
Zona industriale	2.295	230	6.241
Barra	10.799	2.635	36.642
Ponticelli	15.166	3.803	52.284
S. Giovanni a Teduccio	6.916	1.269	23.839
Area Est	43.050	8.997	142.660
Napoli	342.262	38.880	962.303
	%		
Poggioreale	33,3	4,5	100,0
Zona industriale	36,8	3,7	100,0
Barra	29,5	7,2	100,0
Ponticelli	29,0	7,3	100,0
S. Giovanni a Teduccio	29,0	5,3	100,0
Area Est	30,2	6,3	100,0
Napoli	35,6	4,0	100,0

Fonte: Bollettino di Statistica 2014, Servizio Statistica, Comune di Napoli

Infine, anche i dati più recenti di natura non “censuaria” (2016) confermano, in linea con l’andamento registrato nell’intero comune, l’evoluzione negativa della popolazione residente rispetto ai valori del 2010 pressoché in tutti i quartieri dell’area e danno modo di misurare all’ultimo anno disponibile la dimensione del bacino demografico di riferimento del progetto.

Tabella 9: Popolazione residente nei quartieri dell’area est (anni 2010 e 2016)

	2010	2016
Poggioreale	24.969	24.189
Zona industriale	6.284	6.405
Barra	37.961	37.134
Ponticelli	53.656	52.285
S. Giovanni a Teduccio	25.083	23.969
Area Est	147.953	143.982
Napoli	1.007.395	981.374

Fonte: La struttura demografica della popolazione residente nella città di Napoli al 31 dicembre 2016, Servizio Statistica, Comune di Napoli

Sebbene il peso complessivo di questi territori sulla popolazione totale non sia sostanzialmente cambiato (14,7%) e ad eccezione della Zona industriale in cui si può verificare un incremento

“singolare” dei residenti (tra 2010 e 2016: +1,9%), tutti i quartieri in esame sono stati interessati da cali della popolazione che, in alcuni casi - S. Giovanni a Teduccio (-4,4%), Poggioreale (-3,1%) - hanno registrato tassi negativi di “crescita” anche molto superiori rispetto ai valori medi dell’area e della città (-2,7%).

2.2.2. L’economia del territorio

L’analisi della condizione attuale e dei bisogni dell’economia locale – condotta attraverso la lettura delle statistiche disponibili - deve cercare di restituire, accanto a una visione d’insieme del sistema, una valutazione dei settori economici più dinamici e meglio attrezzati, individuando, di conseguenza, le caratteristiche e le dimensioni più significative della domanda di servizi ad essi connessa.

In sintesi, l’apparato manifatturiero dell’area est di Napoli e, in particolare, del territorio appartenente alla sesta Municipalità si presenta come uno “spazio economico” denso, rilevante e fortemente caratterizzato all’interno della città: un’area in cui persistono, pur nel quadro di profonde trasformazioni, vocazioni, attività e dotazioni importanti sul piano produttivo e industriale.

In quest’ambito, infatti, si concentra tuttora - non fosse altro per la presenza di un polo di attività e di servizio fondamentale, qual è il Porto di Napoli - una quota significativa e stabile del tessuto imprenditoriale (pari, rispettivamente al 13,2% delle Unità locali e al 20,2% degli Addetti totali della città), con un’incidenza, soprattutto, dell’economia di “trasformazione” e dei servizi “logistici”³ che rappresentano i settori di attività principali su cui si fonda, sostanzialmente e “materialmente”, il potenziale produttivo, occupazionale e di valore aggiunto dell’area metropolitana.

Una capacità di “resistere” in alcune filiere specifiche di attività e di lavorazione, tradizionalmente legate al ruolo e alle caratteristiche geografiche ed infrastrutturali di quest’area, che non si è “corrotta” nel tempo – aprendosi, com’è accaduto pressoché ovunque nel resto della città, al terziario commerciale ed ai servizi - ma che ha pur sempre conosciuto una serie di *shock* e di alterazioni, anche di un certo rilievo, nella struttura e nelle condizioni esterne del proprio sviluppo.

In primo luogo, 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 all’interno degli stessi territori, 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” notevoli (in parte spontanei e in parte programmati) 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 della riqualificazione urbana, e del rilancio di una nuova e più sostenibile configurazione delle attività economiche (e industriali) della città.

³ Nelle sole “Attività manifatturiere”, infatti, il peso dell’area est sull’intero sistema produttivo della città sale, rispettivamente, al 19,8% per quanto riguarda le Unità Locali e al 33,2% per gli Addetti. Corrispondentemente, il comparto delle attività di “Trasporto e magazzinaggio”, insediato ed operativo (al 2011) negli stessi quartieri dell’area orientale di Napoli, incide per il 24,4% delle Unità locali e per il 28,9% degli Addetti totali.

A tutt'oggi, il territorio dei quartieri a est di Napoli continua a caratterizzarsi come una delle principali "aree industriali" della città, potendo contare su di un sistema che, per quanto in difficoltà e in una fase di contrazione e di crisi, pur tuttavia rivela una sua precisa "identità".

Tabella 10: Unità locali e addetti per sezione di attività economica - Censimento 2011

Denominazione dell'area subcomunale	AGRICOLTURA SILVICOLTURA E PESCA	ESTRAZIONE DI MINERALI DA CAVE E MINIERE	ATTIVITÀ MANIFATTURIERE	FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA, GAS, VAPORE E ARIA CONDIZIONATA	FORNITURA DI ACQUA; RETI FOGNARIE, ATTIVITÀ DI GESTIONE DEI RIFIUTI E RISANAMENTI	COSTRUZIONI	COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO; RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI	TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO	ATTIVITÀ DEI SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE	SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	ATTIVITÀ IMMOBILIARI	ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE	NOLEGGIO, AGENZIE DI VIAGGIO, SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE	AMMINISTRAZIONE PUBBLICA E DIFESA; ASSICURAZIONE SOCIALE OBBLIGATORIA	ISTRUZIONE	SANITÀ E ASSISTENZA SOCIALE	ATTIVITÀ ARTISTICHE, SPORTIVE, DI INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	ALTRE ATTIVITÀ DI SERVIZI	TOTALE
Unità Locali																				
Poggioreale			283	9	21	284	1.152	195	173	138	117	172	550	236	22	53	162	52	126	3745
Zona industriale	1	2	127	9	5	80	541	93	67	41	42	38	189	45	8	20	39	10	67	1424
Barra	1		148		8	98	655	74	75	25	30	35	127	40	13	37	114	56	82	1618
Ponticelli		2	198	1	12	126	813	121	75	32	24	42	162	45	15	31	87	40	94	1.920
S. Giovanni a Teduccio	1	1	127	4	3	61	488	76	51	23	20	27	108	38	6	18	46	20	48	1.166
Totale Area Est	3	5	883	23	49	649	3.649	559	441	259	233	314	1.136	404	64	159	448	178	417	9.873
Addetti																				
Poggioreale			1.528	244	562	1.619	2.691	3.183	580	3.914	444	321	1.128	8.254	1.862	719	1.187	253	281	28.770
Zona industriale	-	49	1.259	1.075	23	1.447	1.598	2.368	654	658	149	33	415	1.936	826	128	51	5	115	12.789
Barra	1		2.382		233	291	1.661	994	175	45	76	42	171	167	449	755	744	95	155	8.436
Ponticelli		83	1.093	19	750	587	2.150	1.049	151	140	35	52	207	551	305	672	481	68	152	8.545
S. Giovanni a Teduccio	4	-	572	228	18	196	1.129	2.011	100	220	95	27	148	347	75	241	261	46	94	5.812
Totale Area Est	5	132	6.834	1.566	1.586	4.140	9.229	9.605	1.660	4.977	799	475	2.069	11.255	3.517	2.515	2.724	467	797	64.352

Fonte: Comune di Napoli, elaborazione su dati del Censimento 2011 dell'Industria e dei Servizi

Ne è prova l'indice di "densità" degli insediamenti produttivi che, come si può leggere nella tabella seguente, presenta soprattutto nella quarta municipalità e nelle attività industriali (particolarmente in termini di addetti), valori decisamente superiori rispetto a quelli registrabili nel resto del territorio metropolitano.

Tabella 11: Unità locali e addetti per sezione di attività economica - Censimento 2011

MUN.	QUARTIERE	TOTALE		INDUSTRIA		COSTRUZIONI		COMMERCIO TRASPORTI ALBERGHI		ALTRI SERVIZI	
		Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti
	Poggioreale	15,32	108,72	1,32	9,87	1,20	6,83	6,42	26,86	6,38	65,16
	Zona industriale	21,50	189,47	2,31	38,55	1,28	23,19	11,23	74,03	6,68	53,71
	Barra	5,01	19,91	0,58	5,31	0,34	1,60	2,75	9,14	1,33	3,86
	Ponticelli	2,86	12,55	0,30	5,00	0,19	0,56	1,54	5,39	0,83	1,60
	S. Giovanni a Teduccio	4,69	22,08	0,57	3,42	0,26	0,82	2,58	13,59	1,29	4,25
	Napoli	7,37	24,46	0,49	2,77	0,38	1,49	3,13	9,97	3,37	10,21

Fonte: Comune di Napoli, elaborazione su dati del Censimento 2011 dell'Industria e dei Servizi

Il rapporto fra coloro che quotidianamente "lavorano" nell'area e i "residenti" è, infatti, assolutamente caratteristico e raggiunge, in media, il valore di 0,45 (quasi uno su due), contro lo 0,24 della città. In alcuni quartieri, poi, il tessuto economico – con tutti i suoi "carichi" e i suoi fabbisogni, infrastrutturali e di servizio – ancora predomina all'interno del sistema urbano di riferimento, con un indice di densità superiore a 1 (Poggioreale) e addirittura pari quasi a 2 nella Zona industriale di Napoli. Qui, per essere ancora più espliciti, il flusso di operatori e addetti che ogni giorno "entrano" nelle aziende localizzate sul territorio è maggiore del valore dell'intera popolazione residente (in condizione professionale e non), con tutte le conseguenze che questa situazione comporta dal punto di vista della domanda di attrezzature civili e, innanzitutto, della dotazione e dell'efficienza delle infrastrutture e dei sistemi a servizio dei collegamenti e della mobilità.

Sul piano della configurazione, per settori, dell'economia "locale", produzioni e attività "intermedie" (vale a dire non destinate al mercato di consumo "finale") e beni strumentali trovano, in questo contesto, i punti di maggiore concentrazione e di più significativa presenza, mettendo a fuoco un quadro di "specializzazioni" ancora rilevanti e in grado di disegnare - soprattutto sul piano della distribuzione territoriale delle aziende - "filiera" riconoscibili e ravvicinate di soggetti, opportunità e bisogni.

Così, pressoché ovunque all'interno delle due municipalità emerge, con particolare forza, il comparto della Lavorazione del Metallo – dal Recupero dei cascami all'attività Metallurgica, alla Meccanica fino alla produzione di Mezzi di trasporto – e quello anch'esso molto articolato del "terziario produttivo", con attività industriali che si accompagnano:

- ✓ a Barra, con la tradizionale presenza dei depositi petroliferi - e, ora, anche di altrettanti grandi "vuoti" produttivi - nonché con *cluster* di piccole e medie imprese operative nelle produzioni Alimentari e nelle Pelli e cuoio;
- ✓ a Poggioreale, con la produzione di Apparecchiature elettriche e la lavorazione delle Pelli e del cuoio;

- ✓ a Ponticelli, con insediamenti importanti nella produzione di Apparecchiature elettriche e negli Altri mezzi di trasporto;
- ✓ a San Giovanni, con le produzioni di Gomma e plastica ed i prodotti dell'industria Alimentare;
- ✓ nella Zona Industriale, con la produzione di Altri mezzi di trasporto e le lavorazioni delle Pelli e del cuoio.

Tabella 12: Unità locali e addetti per sezione di attività economica - Censimento 2011

	Barra	Poggioreale	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Zona industriale	Area Est	Napoli
Abbigliamento	23	133	6	30	102	298	1.040
Alimentari e bevande	143	248	69	71	37	569	2.074
Altri mezzi di trasporto	-	254	967	-	530	1.752	2.414
Apparecchiature elettriche e non	30	402	1.277	30	34	1.774	1.620
Autoveicoli	6	26	1	-	120	153	699
Carta e cartotecnica	54	20	10	1	19	104	273
Chimica e farmaceutica	-	2	-	23	42	68	526
Coke e prodotti della raffinazione del petrolio	224	207	-	-	79	510	494
Computer e elettronica	5	76	35	-	76	192	425
Gomma e plastica	20	28	21	98	19	187	367
Industrie e tessili	-	20	1	8	13	42	231
Lavorazione dei materiali non metalliferi	20	87	24	45	70	247	524
Legno	51	109	28	29	42	259	485
Macchianari	97	228	24	12	112	473	600
Metallurgia	31	11	23	9	62	136	258
Mobili	11	58	48	11	25	153	267
Pelle e cuoio	228	352	37	19	177	813	1.853
Prodotti in metallo	257	550	75	169	76	1.127	2.128
Stampa	8	91	10	5	109	223	574
Riparazione e installazione di macchine	164	392	126	103	329	1.112	3.138
Altre industrie manifatturiere	25	39	7	7	53	132	872
Acqua, reti fognarie, Energia elettrica	883	896	272	262	1.187	3.499	5.767
Alloggio e ristorazione	151	580	175	100	654	1.660	14.440
Assistenza sanitaria e sociale	481	1.187	744	261	51	2.724	11.030
Attività	68	253	95	46	5	467	3.323

	Barra	Poggioreale	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Zona industriale	Area Est	Napoli
artistiche e di intrattenimento							
Attività finanziarie e assicurative	35	444	76	95	149	799	9.079
Attività immobiliari	52	321	42	27	33	475	2.881
Attività professionali, scientifiche e tecniche	207	1.128	171	148	415	2.069	20.667
Commercio e riparazione	2.150	2.691	1.661	1.129	1.598	9.229	49.156
Costruzioni e Lavori specializzati	587	1.619	291	196	1.447	4.140	12.960
Informazione e comunicazione	140	3.914	45	220	658	4.977	11.711
Istruzione	672	719	755	241	128	2.515	1.479
Servizi di supporto alle imprese	551	8.3254	167	347	1.936	11.255	32.767
Servizi per la persona	122	247	160	59	28	616	4.682
Trasporto e magazzinaggio	1.049	3.183	994	2.011	2.368	9.605	32.998
TOTALE	8.545	28.770	8.436	5.812	12.789	64.352	233.802

Fonte: elaborazione su dati del Censimento 2011 dell'Industria e dei Servizi

Partendo da queste dotazioni, l'area rivela, quindi, concentrazioni di addetti, caratterizzate da "intensità" e indici di specializzazione⁴ superiori e assolutamente indicativi rispetto a quelli misurabili nel resto della città.

Come ci si aspettava, soprattutto quattro comparti nell'ambito delle attività manifatturiere (Apparecchiature elettriche, Prodotti petroliferi, Altri mezzi di trasporto e produzione di Macchinari) mostrano risultati indiscutibilmente "notevoli", con incidenze sul totale delle attività economiche di area nettamente più elevate rispetto a quelle osservabili nella "media" e, quindi, con una capacità di "segnare" ancora profondamente l'identità e la condizione produttiva di questo territorio. Seguono, quindi, pressoché tutti i settori della trasformazione e della produzione di beni per l'industria (Carta e cartotecnica, Gomma e Plastica, Legno, Mobili, Metallurgia, prodotti in Metallo, Computer e elettronica, lavorazione dei Minerali non metalliferi e prodotti in Pelle e cuoio), per i quali una concentrazione relativamente alta di addetti "premia" e contraddistingue le vocazioni e le specialità dell'area.

⁴ Per indice di specializzazione si intende il rapporto fra il peso (in addetti) di ciascun singolo comparto (i) sul totale dell'area (M), e le corrispondenti "incidenze" calcolate, in questo caso, con riferimento alla struttura produttiva (i) dell'intera città di Napoli (N), vale a dire:

$$\frac{Occ_{i,M} / Occ_M}{Occ_{i,N} / Occ_N}$$

dove, indici "superiori" o "inferiori" a 1 segnalano, rispettivamente, "specializzazione" o "despecializzazione" dell'area rispetto al "sistema" preso come riferimento.

Tabella 13: Indici di specializzazione (in termini di addetti) per Divisioni di attività economica nei quartieri dell'Area est di Napoli

	Barra	Poggioreale	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Zona industriale	Area Est
Abbigliamento	0,6	1,0	0,2	1,2	1,9	1,0
Alimentari e bevande	1,9	1,0	0,9	1,4	0,3	1,0
Altri mezzi di trasporto	-	0,9	11,1	-	4,0	2,6
Apparecchiature elettriche e non	0,5	2,0	21,8	0,8	0,4	4,0
Autoveicoli	0,2	0,3	0,0	-	3,1	0,8
Carta e cartotecnica	5,4	0,6	1,1	0,2	1,3	1,4
Chimica e farmaceutica	-	0,0	-	1,8	1,5	0,5
Coke e prodotti della raffinazione del petrolio	12,4	3,4	-	-	2,9	3,8
Computer e elettronica	0,3	1,5	2,3	-	3,3	1,6
Gomma e plastica	1,5	0,6	1,6	10,7	1,0	1,8
Industrie e tessili	-	0,7	0,1	1,4	1,0	0,7
Lavorazione dei materiali non metalliferi	1,1	1,3	1,3	3,5	2,4	1,7
Legno	2,9	1,8	1,6	2,4	1,6	1,9
Macchianari	4,4	3,1	1,1	0,8	3,4	2,9
Metallurgia	3,3	0,3	2,5	1,5	4,4	1,9
Mobili	1,1	1,8	5,0	1,7	1,7	2,1
Pelle e cuoio	3,4	1,5	0,6	0,4	1,7	1,6
Prodotti in metallo	3,3	2,1	1,0	3,2	0,7	1,9
Stampa	0,4	1,3	0,5	0,3	3,5	1,4
Riparazione e installazione di macchine	1,4	1,0	1,1	1,3	1,9	1,3
Altre industrie manifatturiere	0,8	0,4	0,2	0,3	1,1	0,5
Acqua, reti fognarie, Energia elettrica	4,2	1,3	1,3	1,8	3,8	2,2
Alloggio e ristorazione	0,3	0,3	0,3	0,3	0,8	0,4
Assistenza sanitaria e sociale	1,2	0,9	1,9	1,0	0,1	0,9
Attività artistiche e di intrattenimento	0,6	0,6	0,8	0,6	0,0	0,5
Attività finanziarie e assicurative	0,1	0,4	0,2	0,4	0,3	0,3
Attività immobiliari	0,5	0,9	0,4	0,4	0,2	0,6
Attività professionali, scientifiche e tecniche	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4	0,4
Commercio e	1,2	0,4	0,9	0,9	0,6	0,7

	Barra	Poggioreale	Ponticelli	S. Giovanni a Teduccio	Zona industriale	Area Est
riparazione Costruzioni e Lavori specializzati	1,2	1,0	0,6	0,6	2,0	1,2
Informazione e comunicazione	0,3	2,7	0,1	0,8	1,0	1,5
Istruzione	12,4	4,0	14,1	6,6	1,6	6,2
Servizi di supporto alle imprese	0,5	2,0	0,1	0,4	1,1	1,2
Servizi per la persona	0,7	0,4	0,9	0,5	0,1	0,5
Trasporto e magazzinaggio	0,9	0,8	0,8	2,5	1,3	1,1

Fonte: elaborazione su dati del Censimento 2011 dell'Industria e dei Servizi

Ciò nondimeno, l'analisi dell'evoluzione recente di quest'apparato produttivo rivela, accanto alla persistenza di diversi e significativi punti di eccellenza, anche un profilo che, in linea con la dinamica generale, manifesta diversi arretramenti ed aree di crisi. L'evidenza è quella di un sistema che accusa uno stato di difficoltà alquanto diffuso; una condizione che ha portato molti settori a ridurre la propria caratterizzazione e la propria dimensione operativa e che, in assenza di interventi correttivi appropriati, potrebbe riportare rapidamente lo spazio sino ad ora assegnato all'industria sui valori "medi" cittadini.

Ad oggi nell'area in esame, sebbene con un ciclo di "attività" fortemente ridimensionato e con l'intreccio di interventi e progetti di riqualificazione di seguito identificati, ancora si possono individuare:

- l'ampia zona a nord (345 ettari), caratterizzata dagli insediamenti del settore energetico e petrolifero, meccanico e trasportistico, in gran parte dismessi (Kuwait, ICMI);
- l'area di Gianturco (175 ettari), con piccole e medie imprese ancora attive in diversi settori, superfici (pari al 50% circa del totale) e attività (tra cui Mecfond e Feltrinelli) non più operative e depositi;
- la zona a sud (200 ettari) con insediamenti del polo commerciale e meccanico, confinante con la fascia litoranea di San Giovanni a Teduccio-Vigliena (circa 100 ettari dalla darsena petroli a Pietrarsa), dove si ritrovano stabilimenti dismessi dell'industria alimentare e metalmeccanica (Cirio e Corradini), la centrale elettrica (ENEL), il depuratore.

In definitiva, l'intero territorio di Napoli est si configura come un'area fondamentale (e storicamente) destinata alle attività di trasformazione, con insediamenti residenziali, infrastrutture e reti di trasporto pubblico, collocati ed operativi soprattutto lungo il "perimetro" e, quindi, nonostante il valore assolutamente elevato dei flussi (di popolazione e di addetti) che lo caratterizzano, con una particolare (e ancora debole) offerta di servizi per la mobilità di persone all'interno di questo sistema e dai differenti "poli" che lo contraddistinguono verso le aree centrali della città o verso i comuni della cintura.

Eppure, la dimensione produttiva di questi quartieri e il valore delle attività economiche insediate, innanzitutto dal punto di vista degli occupati (oltre 64.300 nel 2011), oltre che sul piano degli effetti di relazione che un apparato manifatturiero formato da quasi 10.000 unità locali genera nei riguardi di visitatori, corrispondenti, agenti e fornitori, rappresenta un elemento che continua a permeare fortemente lo spazio urbano e costituisce un fattore in grado di influenzare sensibilmente, nonostante le dismissioni e le trasformazioni (realizzate, programmate e in corso) sul piano urbanistico, la capacità di attrazione, il volume degli spostamenti - “da” e “verso” questi territori - per motivi di lavoro e, quindi, la domanda di servizi che si registra nell’area.

2.2.3. Indirizzi e piani per lo sviluppo urbano dell’area di interesse

Un ulteriore e fondamentale termine di riferimento per l’analisi del contesto è rappresentato dallo stato di attuazione di concrete iniziative di valorizzazione, riqualificazione e sviluppo, attuate, in corso di realizzazione e programmate all’interno dell’area di intervento. Queste azioni, infatti, delineano i contorni di (e danno contenuto a) una situazione in forte evoluzione e possono costituire altrettanti elementi in grado di incidere in misura sostanziale sulla qualità e sui volumi della domanda di servizi che anche il progetto in esame intende soddisfare.

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 territoriale urbana.

Peraltro, il progressivo riassorbimento di queste aree ben dentro la città e le sue funzioni, ha imposto un’azione politica di governo dei processi di trasformazione in atto, accanto ad interventi “attuativi” e particolareggiati finalizzati alla prefigurazione di un nuovo assetto territoriale, in grado di preservare e sostenere (fin dove possibile) la fisionomia e la destinazione “storica” dei quartieri orientali, garantendo al tempo stesso la sostenibilità ed una qualità nuova dello sviluppo.

In particolare, la realizzazione di questa straordinaria riconfigurazione del territorio - che dia maggiore impulso alla realizzazione di nuove infrastrutture, alla creazione di un’efficiente rete di sottosistemi produttivi, residenziali, terziari e di ricerca, nonché alla messa in campo di un articolato sistema di incentivi “indiretti” di natura fiscale ed amministrativa - deve tener conto delle vocazioni e delle “specialità” evidenti del sistema locale, insieme alla necessità di fronteggiare il disordine e la frammentazione di questo tessuto urbano che deve ancora assorbire lo *shock* della dismissione e del trasferimento all’esterno degli insediamenti “petroliferi” che ne contraddistinguono pesantemente il paesaggio.

Inoltre, non meno rilevante appare la necessità di misurarsi - nell’ottica di una riqualificazione e di un nuovo impulso da indirizzare verso il potenziamento delle funzioni urbane - con il deficit significativo di risorse e di offerta sul piano delle strutture e dei servizi indispensabili per dare al sistema dell’area una fisionomia sempre più riconoscibile, efficiente e distrettuale e per realizzare un’effettiva combinazione di “espansione economica” e “valorizzazione urbana e ambientale”.

In definitiva, l’intero processo in atto mira, sostanzialmente, a ridisegnare il territorio e le sue dotazioni immobili e, ancor più, a sviluppare la rete - essenziale e basilare - delle funzioni orizzontali e dei collegamenti da mettere a disposizione di tutti i soggetti coinvolti.

In questa direzione, peraltro, già oggi si colgono primi segnali di una rinnovata e più attrattiva identità territoriale, in cui stanno effettivamente emergendo condizioni in grado di sollecitare nuovi protagonisti e nuovi insediamenti, con tecnologie e servizi innovativi, 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.

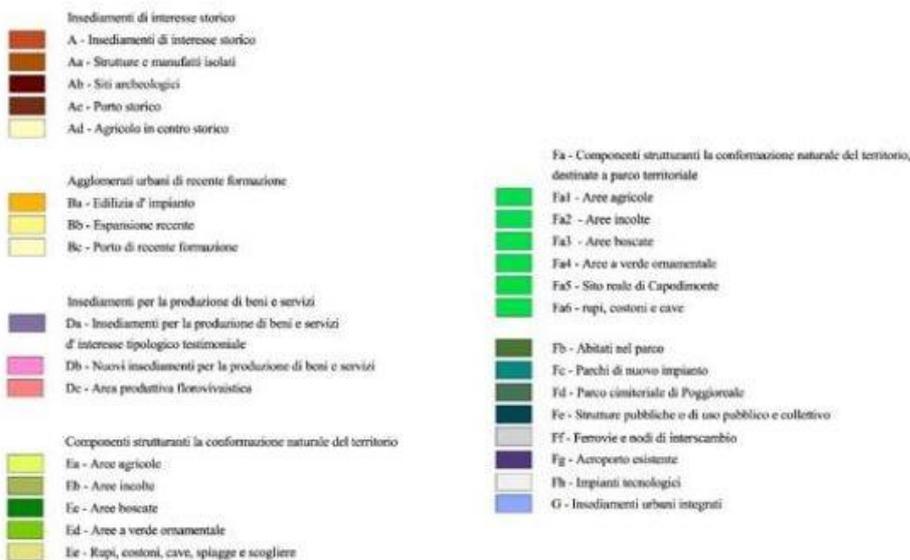
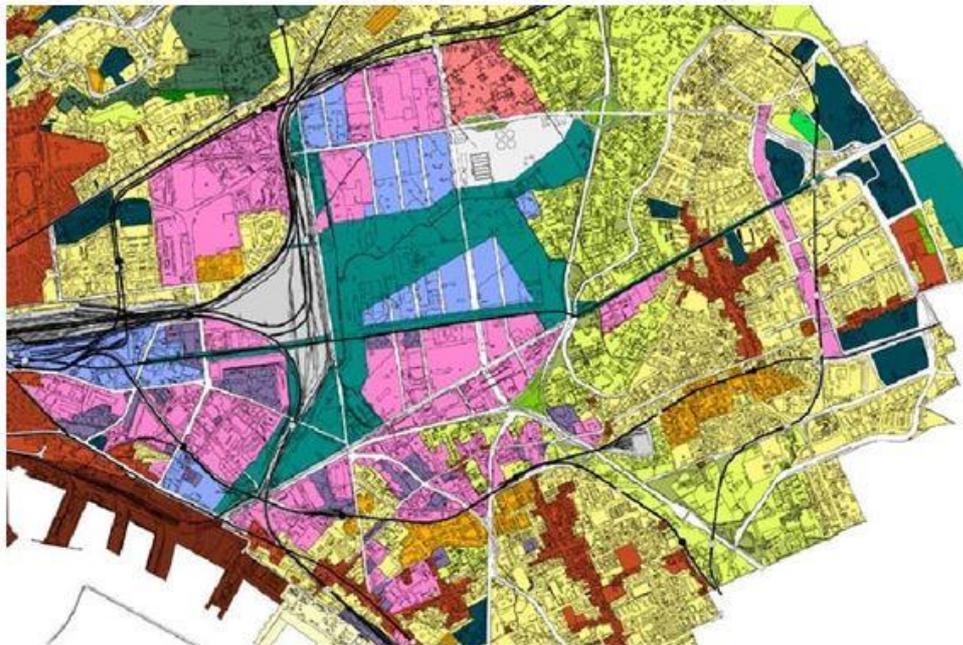
Dunque, politiche territoriali e di valorizzazione delle risorse e dell'attrezzatura civile che dialogano, però, strettamente con la necessità del recupero di una dimensione produttiva – ottenibile anche consolidando e migliorando l'offerta di servizi a supporto degli abitanti e delle imprese - secondo un orientamento che si dimostra assolutamente coerente con l'impostazione e lo scopo dell'intervento in esame che, infatti, vuole rappresentare un momento di effettiva e tangibile saldatura tra le potenzialità e i bisogni del sistema territoriale, e l'esigenza di una concreta rivitalizzazione delle strutture esistenti e di una maggiore e rinnovata offerta di servizi.

Il quadro attuale di questi processi e di queste politiche può essere riferito a:

- le iniziative di risanamento e sviluppo e, quindi, le potenzialità - di investimento, intervento, partecipazione - create dal progetto di delocalizzazione degli impianti petrolchimici (nell'ambito della sesta Municipalità);
- gli spazi di attività connessi alla valorizzazione ed alla promozione dell'attuale specializzazione – produttiva e commerciale - del territorio, conservando e sostenendo, in particolare, l'impresa di trasformazione compatibile nell'area metropolitana e nelle sue "zone franche";
- i progetti di riqualificazione e di espansione residenziale e urbana dell'area, realizzati anche con la partecipazione di capitali privati;
- la corrispondente necessità di far crescere intorno a (ed in coerenza con) questi obiettivi un tessuto terziario - finalizzato e incisivo - legato alla diffusione delle nuove tecnologie e degli altri fattori "mancanti" nel sistema locale.

Nello specifico, la progettualità più articolata, in corso di attuazione nel territorio della Municipalità, è certamente quella che si riferisce al Piano Regolatore della città di Napoli e, al suo interno, all'insieme di interventi finalizzati alla riqualificazione ambientale, allo sviluppo delle infrastrutture e dell'attrezzatura urbana ed alla valorizzazione delle risorse e delle dotazioni disponibili nell'area.

Figura 1: Stralcio Napoli Est Zonizzazione PRG (Variante Generale 2004)



Fonte: PRG

Partendo dalle azioni previste nel settore dell'ambiente e della difesa del territorio, il mosaico degli interventi in via di realizzazione riflette, innanzitutto, l'esigenza di risanamento e recupero di alcuni dei più importanti patrimoni "naturali" del territorio, partendo dall'azione 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) al confine con il comune di Cercola, 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 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 generale, poi, l'azione sugli insediamenti di edilizia residenziale pubblica riveste un'importanza e una diffusione alquanto "estese" all'interno del territorio urbano di Napoli est e costituisce uno dei fattori di trasformazione che con più forza richiedono il potenziamento e l'aumento di efficienza delle reti di servizi e delle infrastrutture per la mobilità. A questo riguardo, si segnalano, innanzitutto, gli interventi di riqualificazione in corso di attuazione nel complesso residenziale di Taverna del Ferro a San Giovanni a Teduccio (circa 700 alloggi suddivisi in due lotti e relativi spazi esterni di pertinenza), accompagnati dal Programma di Recupero Urbano di Ponticelli – comprensivo di investimenti di ristrutturazione su complessi di edilizia pubblica e di interventi privati – e, quindi, dal Contratto di Quartiere II di Barra, con cui si è prevista, tipicamente, la realizzazione di iniziative di adeguamento e potenziamento dell'attrezzatura residenziale urbana (riqualificazione delle parti comuni e sistemazioni esterne dei 304 alloggi di E.R.P.) e dei servizi, anche con l'inserimento di soluzioni innovative e sperimentali (tecnologia fotovoltaica per il risparmio energetico e ventilazione forzata per il comfort termico).

Anche per le caratteristiche e per l'evoluzione fatte registrare dall'economia di questi quartieri, ugualmente consistente ed incisivo appare il pacchetto di iniziative e di interventi finalizzati a riqualificare le aree ex industriali ed a potenziare, quindi, il patrimonio di infrastrutture per lo sviluppo. A quest'obiettivo, infatti, sono destinate, in primo luogo, le azioni di recupero e valorizzazione dell'area ex Kuwait (distribuite in due stralci funzionali – "area di immediata dismissione" e "area operativa" – per i quali sono stati ipotizzati, nella fase di progetto, tempi di realizzazione pari rispettivamente a sei e venti anni), attraverso la riattivazione della vocazione produttiva del sito e l'insediamento di iniziative di servizi, per il commercio e l'artigianato di qualità, da svilupparsi accanto a nuove residenze, viabilità e attrezzature pubbliche. Sempre nella stessa area (via Argine) si prevede, inoltre, la realizzazione di un Centro commerciale, con opere di urbanizzazione primaria, adeguamento della viabilità pubblica e nuovi tratti stradali. Più limitato si rivela, poi, in questo stesso settore di intervento, il progetto di riconversione che interessa un vecchio opificio industriale privato (area ex Mecfond) di oltre 50.000 mc, destinato ad ospitare nuove attività produttive e abitazioni, con parcheggio multipiano ed ampi spazi comuni.

All'estremità nord-orientale della città, insiste, quindi, il relativo Piano Urbanistico Attuativo che prevede la realizzazione di un parco produttivo integrato, servizi, residenze e attrezzature di quartiere. Ancora nell'ambito dell'ex raffineria e, precisamente, nell'area dell'insediamento industriale dismesso della Icmi, si inserisce 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. Sempre nella periferia orientale, nel quartiere di Ponticelli, si colloca, inoltre, un investimento finalizzato a mettere in esercizio un'importante attrezzatura a scala urbana per la musica (PalaPonticelli), comprensiva di infrastrutture, parcheggi e attrezzature commerciali.

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

Infine, 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.

Non meno rilevante sul piano della mobilità ed, anzi, strettamente connesso, per finalità e contenuti, all'intervento in esame, si rivela il progetto di riqualificazione della via Marina, nonché il recupero di porzioni definite del tessuto urbano che il tram incontra lungo il percorso. Un'azione composita che interviene su un asse che va da piazza Municipio a corso San Giovanni e che comporta la riconfigurazione dell'intero invaso, non solo della sede tranviaria ma anche delle carreggiate stradali, delle aree pedonali e di quelle riservate alla sosta.

Obiettivi che integrano mobilità, trasporti e urbanistica e che si possono sintetizzare:

- nella riqualificazione di aree urbane degradate come preconditione per lo sviluppo socioeconomico;
- nel miglioramento dell'accessibilità a tutte le parti e le funzioni della città;
- nella riduzione del trasporto privato a vantaggio del trasporto pubblico;
- nella riduzione dell'inquinamento atmosferico e ambientale determinati dal traffico automobilistico.

In definitiva, 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 in una logica che pone in primo piano il mantenimento e, anzi, la migliore valorizzazione dell'attrezzatura e delle destinazioni, residenziali e produttive, di gran parte dell'area.

Il quadro degli interventi, insediativi ed infrastrutturali, previsti in tutto questo vasto sistema territoriale e derivanti dai PUA e dai Grandi progetti urbani, oltre che il dato dei nuovi residenti attratti nell'area dall'entrata a regime delle azioni di riqualificazione e di sviluppo, è desumibile dalle figure e dalla tabella seguenti.

Dalle tabelle che seguono, in particolare, si evince una previsione di "nuova" popolazione residente pari a circa **14.000** abitanti (corrispondente, però, soltanto alle indicazioni contenute nei Piani Urbanistici Attuativi), oltre il dettaglio dello stato procedurale e il "regime" (pubblico e/o privato) relativo a tutte le azioni avviate o in programma nelle varie zone comprese nell'area di studio.

Tabella 14: Interventi di riqualificazione sviluppo urbano nell'area di interesse (segue)

regime	anno di inserimento	superficie territoriale mq	stato	sigla	legenda	tipologia	produzione slp	urbanizzazioni primarie mq	urbanizzazioni secondarie mq	stima n.residenti (parametro 100 mc/ab)
privato	2006	294712	approvato pubblico	R11	R11 Completamento del centro direzionale di Napoli (stima slp da volumi mc)	Pua	14000	0	0	2891
pubblico	2012	23021	presentato pubblico	S127	S127 Connessione per Completamento centro direzionale	attrezzature	0	0	0	0
privato	2006	7690	approvato privato/non attuato	R12	R12 Isole edificatorie 17 e 18 del centro direzionale	Pua	0	0	0	0
privato	2013	1588	presentato privato	S132	S132 Pua con permesso di costruire - sostituzione edificio dismesso via del Pascone	Pua	0	0	0	0
privato	2006	198344	presentato privato	R35	R35 PUA aeroporto Gesac	Pua	0	0	0	0
privato	2006	153943	in attuazione	R10	R10 Area ex Manifattura Tabacchi	Pua	43096	46485	50341	2797
pubblico	2006	134821	approvato pubblico	E07	E07 Programma di recupero urbano di Poggioreale - rione S. Alfonso	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
privato	2006	17170	in corso di attuazione privato	R05	R05 Riconversione di un opificio industriale - zona est - ex Mecfond	Edilizia privata interventi diretti	0	0	0	0
pubblico	2006	3229	realizzato	R13	R13 Residenze e attrezzature pubbliche - Poggioreale	Pua	0	1280	3474	268
privato	2006	6377	realizzato - da prendere in carico	R14	R14 Residenza universitaria e attrezzature pubbliche - Poggioreale	Pua	0	1693	1910	136
pubblico	2006	733437	approvato pubblico	S34	S34 Parco cimiteriale di Poggioreale	cimiteri	0	0	0	0
pubblico	2006	2392	approvato pubblico	S35	S35 Chiesa Monumentale del cimitero di S. Maria del Pianto	cimiteri	0	0	0	0
pubblico	2012	12679	approvato pubblico	S129	S129 Centro polifunzionale carabinieri caserma Pattison	attrezzature	0	0	0	0
privato	2017	2931	istruttoria	S144	S144 Pua via Gianturco	Pua	0	0	0	0
privato	2006	169111	approvato privato/non attuato	R09	R09 Centro commerciale, albergo e attrezzature pubbliche - area ex Feltrinelli	Suap	134160	28403	83740	443

regime	anno di inserimento	superficie territoriale mq	stato	sigla	legenda	tipologia	produzione slp	urbanizzazioni primarie mq	urbanizzazioni secondarie mq	stima n.residenti (parametro 100 mc/ab)
privato	2008	12062	cantierato	R42	R42 Piano particolareggiato a Ponticelli - v. Nazionale delle Puglie (zona Bb)	Pua	2118	1514	1331	0
privato	2006	236711	approvato privato/non attuato	R06	R06-1 Pua polo produttivo ex Magazzini approvvigionamento	Pua	53000	43515	53128	1740
privato	2011	53140	istruttoria	R45	R45 Pua aree di proprieta' Kuwait	Pua	250610	223023	354246	1678
privato	2011	927927	istruttoria	R45	R45 Pua aree di proprieta' Kuwait	Pua	0	0	0	1678
pubblico privato	2006	220932	approvato pubblico privato	R04	R04 Insediamento per la produzione di beni - ex Icmi	Pua	0	0	0	0
pubblico	2014	9282	approvato pubblico	G10	G10 Riqualificazione urbanistica ed ambientale via Nuova delle Brecece	attrezzature	0	0	0	0
privato	2006	62844	completato	R08	R08 Centro commerciale per la grande distribuzione - via Argine	Suap	0	0	0	0
privato	2006	8611	istruttoria/attese modifiche	R31	R31 Pua Ponticelli via Argine, via Principe di Napoli	Pua	0	1300	3205	166
pubblico	2012	37982	presentato pubblico	S128	S128 Corradini	attrezzature	0	0	0	0
privato	2013	3765	presentato privato	S135	S135 Housing sociale Vigliena	Edilizia privata interventi diretti	0	0	0	0
pubblico	2008	440061	approvato pubblico	R44-1	R44-1 Pua S:Giovanni a Teduccio - preliminare	Pua	41000	0	0	1230
pubblico	2006	48185	in corso di attuazione pubblico	E03	E03 Riqualificazione urbana del complesso di edilizia pubblica, via Taverna del Ferro a S. Giovanni a Teduccio	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
privato	2006	1310	completato	S37	S37 Realizzazione di immobile a destinazione residenziale e terziaria - S.Giovanni a Teduccio	Edilizia privata interventi diretti	0	0	0	0
privato	2006	11531	adottato	S18	S18 Piano particolareggiato a S.Giovanni - via Marina dei Gigli	Pua	0	0	4781	227
privato	2014	56919	istruttoria	R46	R46 Pua area ENI	Pua	14143	12524	20043	90
pubblico	2006	45147	approvato pubblico	G04	G04 Riconversione della Centrale elettrica di Vigliena - Napoli Est	attrezzature	0	0	0	0
privato	2006	5694	FASE 2	S72	S72 Pua via Aviglione	Pua	0	0	0	0
privato	2008	4806	adottato	S77	S77 Pua via Bernardo Quaranta	Pua	3300	0	0	0
privato	2006	29677	istruttoria fase2	S54	S54 Pua via delle Repubbliche Marinare	Pua	0	0	0	0
pubblico	2006	59822	approvato pubblico	C01	C01 Insediamento universitario nell'area ex Cirio	attrezzature	0	0	0	0

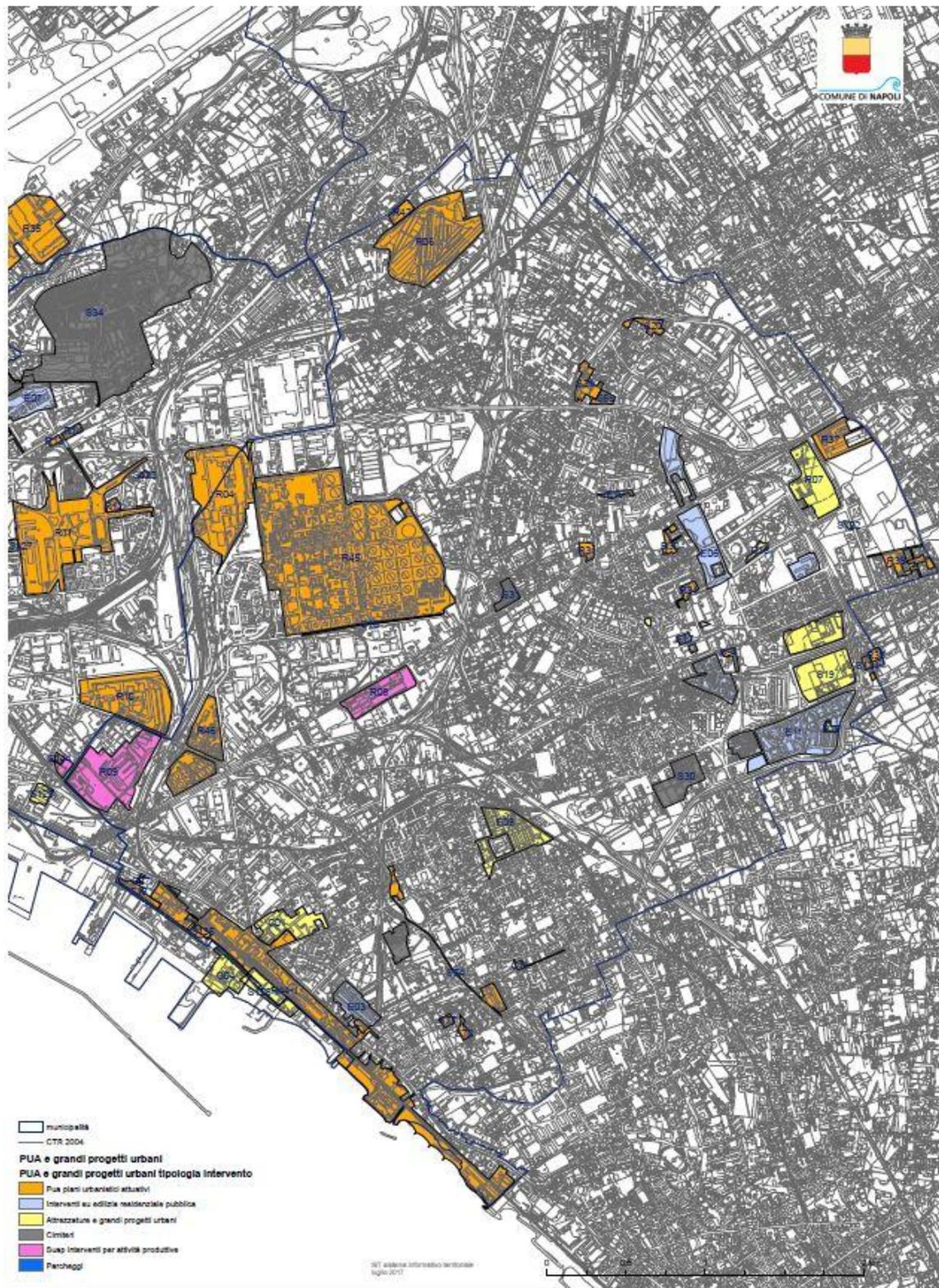
Fonte: Comune di Napoli

Tabella 15: Interventi di riqualificazione sviluppo urbano nell'area di interesse

regime	anno di inserimento	superficie territoriale mq	stato	sigla	legenda	tipologia	produzione slp	urbanizzazioni primarie mq	urbanizzazioni secondarie mq	stima n.residenti (parametro 100 mc/ab)
pubblico	2006	144047	in corso di attuazione pubblico	S19	S19 Ospedale del mare	attrezzature	0	0	0	0
privato	2006	83986	approvato privato	R07	R07 PalaPonticelli: attrezzatura a scala territoriale per musica e grandi eventi e annesse strutture complementari di	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2006	83265	approvato pubblico	E09	E09 Contratti di quartiere II - ambito di Barra	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2006	4115	in corso di attuazione pubblico	C11	C11 Villa Bisignano a Barra e sistemazione della viabilità	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2008	762	approvato pubblico	G06	G06 Passerella tra Palazzo di Giustizia e Pretura	attrezzature	0	0	0	0
privato	2006	13593	adottato (variante in discussione)	S20	S20 Pua via Madonnelle	Pua	878	5290	4220	250
privato	2010	1766	approvato privato	S102	S102 Centro polifunzionale Virginia Woolf	attrezzature	0	0	0	0
privato	2006	23339	istruttoria	S21	S21 Pua via Palermo	Pua	0	7501	3354	240
privato	2007	8343	approvato privato/in attuazione	R34	R34 Pua Ponticelli via Sallustro	Pua	308	2638	1810	111
privato	2007	44363	approvato privato/in attuazione	R37	R37 Piano particolareggiato a Ponticelli - ex Breglia	Pua	12420	10841	2305	185
pubblico	2013	6002	approvato pubblico	E16	E16 Ponticelli area a verde attrezzato	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2013	1752	approvato pubblico	E17	E17 Ponticelli restauro Basilica S.Maria della Neve	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2013	6258	approvato pubblico	E18	E18 Area sgambamento cani	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2006	4132	in corso di attuazione pubblico	E19	E19 Museo laboratorio – Città dei bambini	attrezzature	0	0	0	0
pubblico	2006	15761	approvato pubblico	S31	S31 Ampliamento del cimitero di Ponticelli	cimiteri	0	0	0	0
pubblico	2006	169269	in corso di attuazione pubblico	S30	S30 Ampliamenti dei cimiteri di Barra, Pianura, Soccavo e di Chiaiano, Miano, San Giovanni a Teduccio	cimiteri	0	0	0	0
pubblico	2006	145853	in corso di attuazione pubblico	E11	E11 Riqualificazione urbanistica ed ambientale complesso di edilizia pubblica Parco della Villa romana	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2013	1447	approvato pubblico	E17	E17 Ponticelli comparto N - AdP94 RC - IACP - Comune	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2013	4218	approvato pubblico	E17	E17 Ponticelli comparto N - AdP94 RC - IACP - Comune	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2013	2063	approvato pubblico	E17	E17 Ponticelli comparto N - AdP94 RC - IACP - Comune	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2006	25233	approvato pubblico	E06	E06 Programma di recupero urbano di Ponticelli - subambito 7 - 156 alloggi	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2006	9357	approvato pubblico	E06	E06 Programma di recupero urbano di Ponticelli - subambito 7 - 48 alloggi	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2006	45529	approvato pubblico	E06	E06 Programma di recupero urbano di Ponticelli	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2006	67760	approvato pubblico	E06	E06 Programma di recupero urbano di Ponticelli	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2013	20909	approvato pubblico	E06	E06 Programma di recupero urbano di Ponticelli - subambito 9 - 144 alloggi	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
pubblico	2006	52559	approvato pubblico	E06	E06 Programma di recupero urbano di Ponticelli	edilizia residenziale pubblica	0	0	0	0
privato	2006	9102	FASE 2	R30	R30 Pua via Argine campo sportivo	Pua	0	0	0	0
privato	2007	5362	improcedibile	R38	R38 Piano particolareggiato a Ponticelli - v. Censi (zona Bb)	Pua	0	0	0	0
privato	2007	27977	FASE 3	R39	R39 Piano particolareggiato a Ponticelli-via Matteotti (zona Bb in sub-ambito 18)	Pua	0	0	0	0
privato	2008	8826	FASE 2	S65	S65 Pua via Botteghelle Ponticelli	Pua	0	0	0	0
privato	2006	5990	FASE 1	S94	S94 Pua via De Meis	Pua	0	0	0	0
privato	2011	5510	presentato privato	S121	S121 Pua cupa Censi - via D.Rea	Pua	0	0	0	0

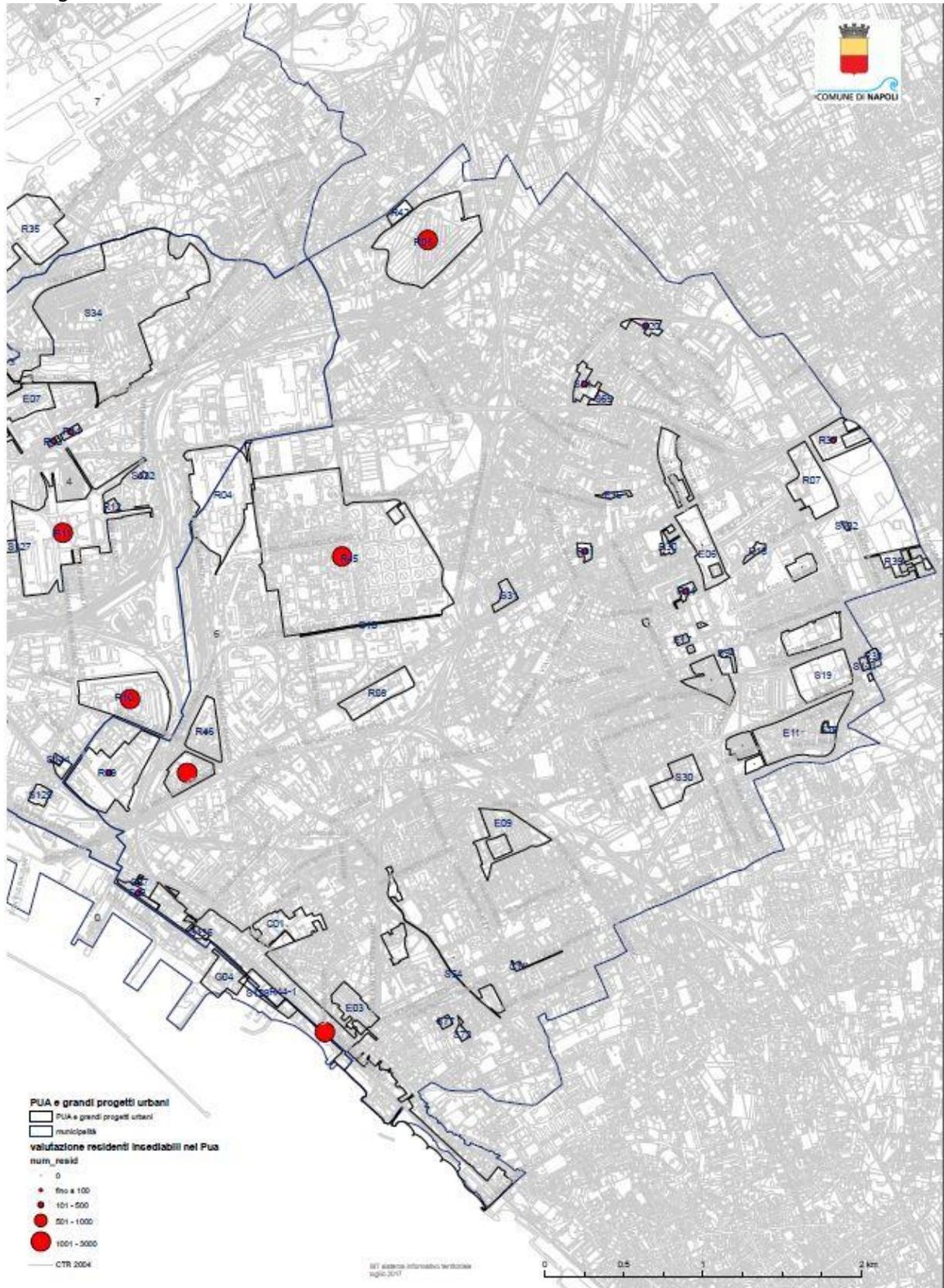
Fonte: Comune di Napoli

Figura 2: PUA e Grandi Progetti urbani per tipologia di intervento



Fonte: Comune di Napoli

Figura 3: Valutazione dei residenti insediabili nelle aree di intervento



Fonte:

Comune

di

Napoli.

3. Analisi preliminare dell'offerta e della domanda attuale nell'area di progetto

3.1 L'assetto delle infrastrutture viarie

Al fine di definire un primo quadro dell'assetto infrastrutturale dell'area, si riporta di seguito un sintetico focus sulla rete stradale d'interesse nonché un cenno sulle infrastrutture ferroviarie che attraversano l'area.

La collocazione geografica dell'area e la struttura delle rete infrastrutturale locale di collegamento urbano e d'attraversamento, sia stradale che ferroviario, configurano la zona di Napoli Est come uno dei principali snodi infrastrutturali della città di Napoli.

L'area, infatti, è marcata da importanti direttrici stradali: a Nord la sopraelevata di via de Roberto (SS162), a Sud il raccordo tra le autostrade A1 e A3 con il porto e centralmente il raccordo tra le autostrade A1 e A3 (Figura 4)

Figura 4: Principali infrastrutture stradali nell'area di interesse



Fonte: PUMS, Analisi del sistema della Mobilità, aprile 2016

La rete stradale primaria, in direzione est- ovest, è strutturata sui seguenti itinerari:

- Via Argine – Viale Galileo Ferraris;
- Via de Mais-Via Volpicelli, con innesto su Via delle Repubbliche Marinare;
- Via delle Metamorfosi-Via Mastellone – Via Chiaromonte con Innesto su Via delle Repubbliche Marinare

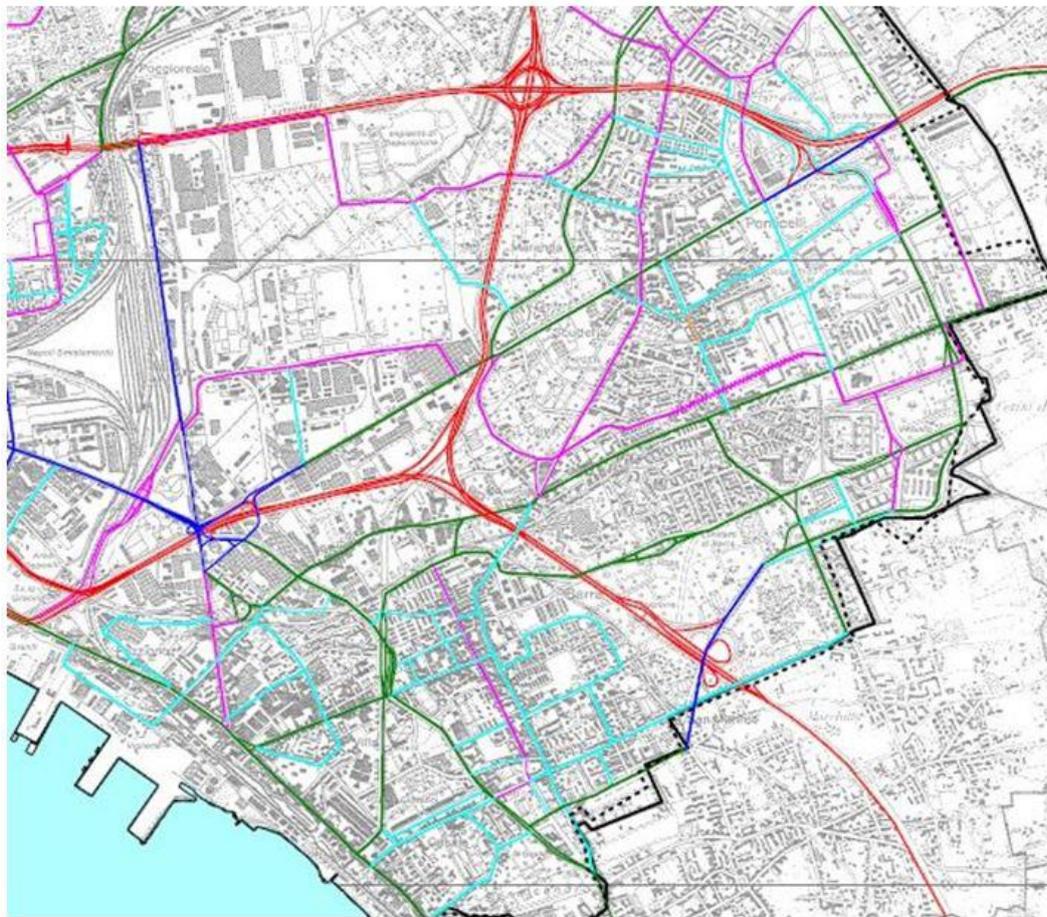
Due collegamenti nord-sud, non particolarmente estesi, sono individuati dal tratto di Via Longo compreso tra Via Volpicella e Via Villa Romana, e nell’itinerario discontinuo Via Due Giugno (tra Via San Giovanni a Teduccio e Via Chiaromonte) e Tratto di Via Alvio Artificiale, fino a Via Volpicella.

Un lungo itinerario primario, che per molti tratti lambisce l’area, si sviluppa lungo Via Palermo (nodo Via Argine –E45)- Via Woolf –Via Pacioli- Via della Villa Romana- Via delle Repubbliche Marinare-Via Imperato (fino a SS 162).

In termini di connessione, gli itinerari si presentano spesso fisicamente e funzionalmente discontinui. Un maggior dettaglio sulla classificazione funzionale delle infrastrutture stradali è desumibile dallo stralcio cartografico del PGTU riportato in Figura 5.

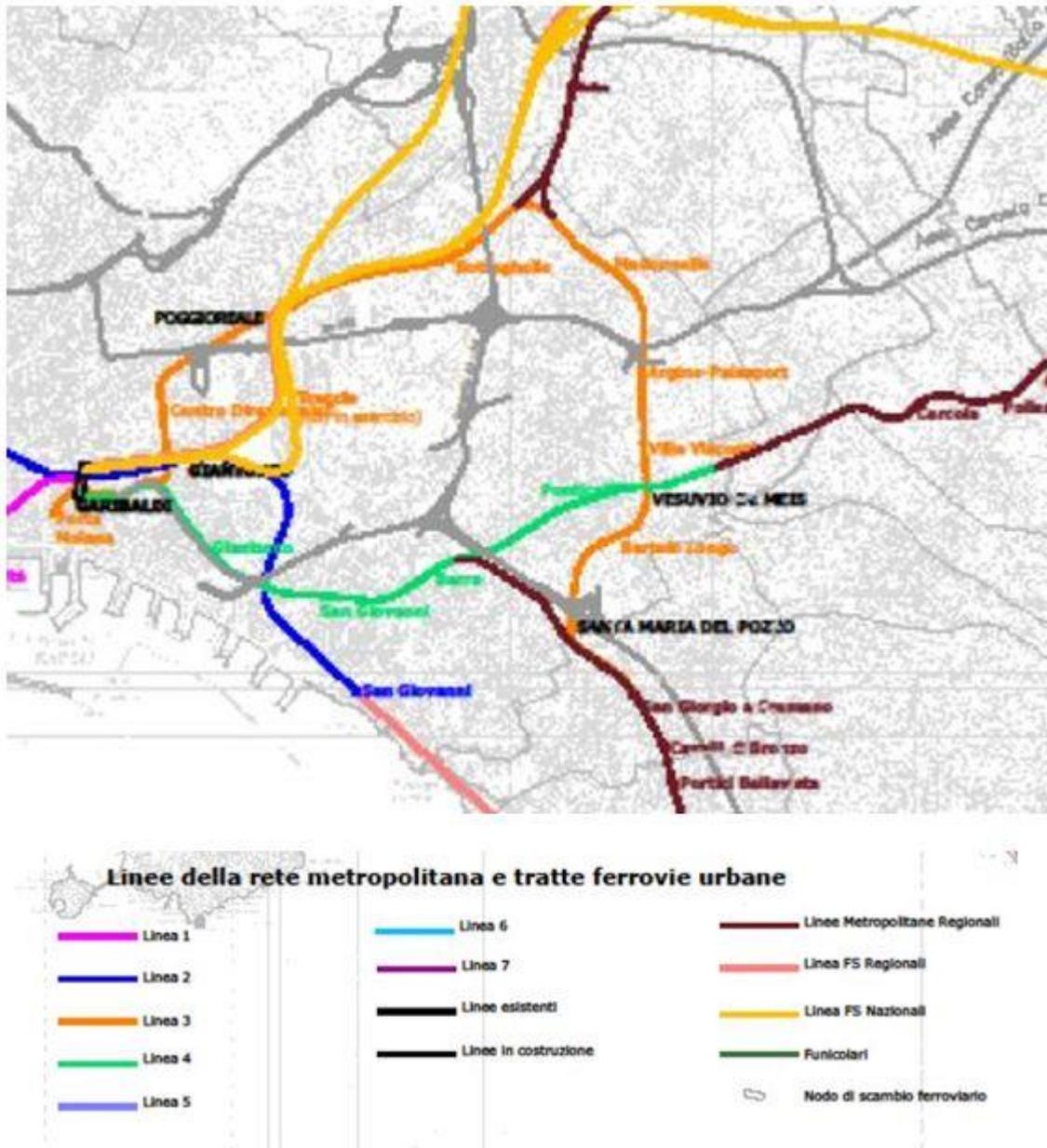
Per quanto riguarda invece l'accessibilità su ferro, l'area è interessata da diverse da linee ferroviarie e dalle loro stazioni, localizzate sui bordi, che servono i quartieri residenziali presenti (Figura 6).

Figura 5: Stralcio PGTU



Fonte: PGTU

Figura 6: Le linee della rete metropolitana e tratte ferroviarie



Fonte: PUMS, Analisi del sistema della Mobilità, aprile 2016

In sintesi, il sistema stradale e ferroviario che interessa l'area è sostanzialmente strutturato su grandi infrastrutture che attraversano il territorio, ma con basso grado di connessione con esso. Sono infrastrutture, soprattutto quelle stradali, che si sviluppano prevalentemente in viadotto.

Per quanto attiene le infrastrutture ferroviarie, il fascio dei binari proveniente da Botteghelle e da via Stadera e quello proveniente da San Giovanni a Teduccio e dal porto, si presentano come veri e propri elementi di interruzione delle trame urbanistiche, configurandosi di fatto come barriere fisiche tra il centro e l'area Est.

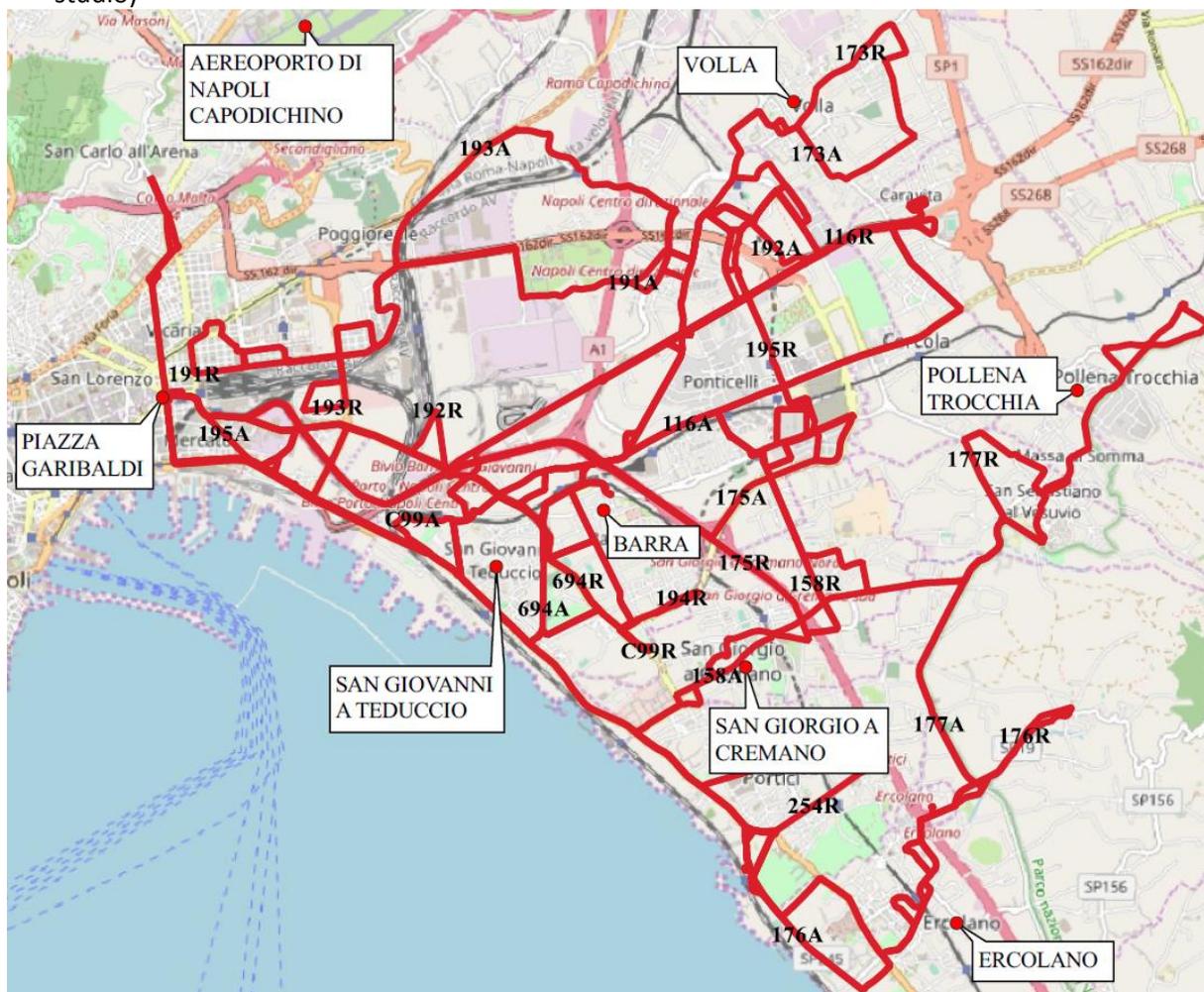
3.2 L'offerta attuale di trasporto collettivo nell'area di progetto

L'offerta attuale di trasporto collettivo nell'area di progetto è caratterizzata prevalentemente da linee su gomma erogate dall'Azienda Napoletana Mobilità (nel seguito ANM). L'ANM si avvale di veicoli di diverse morfologici e diverse esigenze di mobilità. La flotta conta oltre 400 veicoli, di cui tipologie e grandezze (tra cui bus, minibus e bus a metano) che assicurano il servizio nelle zone cittadine caratterizzate da distinti tratti circa 20 alimentati a diesel secondo i più recenti standard emissivi e circa 65 alimentati a metano. Il servizio di trasporto in ambito urbano ed extraurbano è realizzato con diverse tipologie di linee:

- Linee urbane- con percorso interno al Comune di Napoli;
- Linee suburbane- con percorso da Napoli verso i Comuni limitrofi ed anche linee con percorso tra più Comune limitrofi senza attraversare la città di Napoli;
- Linee notturne - con percorso nel Comune di Napoli, con percorso da Napoli verso Comuni limitrofi e con percorso tra due Comuni limitrofi senza attraversare la città di Napoli;
- Linea aeroporto - Alibus;
- Linee speciali- con esercizio limitato ad alcuni giorni (linee scolastiche, servizio cimiteriale).

Nel corso dello studio, l'attenzione si è focalizzata sulle sole linee urbane ricadenti nell'area di progetto (figura seguente) con particolare attenzione a quelle in competizione con le alternative progettuali analizzate.

Figura 7: Principali linee su gomma erogate dall'ANM e ricadenti nell'area Est di Napoli (area di studio)



Fonte: elaborazioni Invitalia

Le linee di seguito analizzate, che vertono nell'area di riferimento, sono state analizzate in riferimento a:

- Il n° medio effettivo di corse/giorno;
- La lunghezza della linea espressa in chilometri [Km];
- I Km medi eserciti giorno.

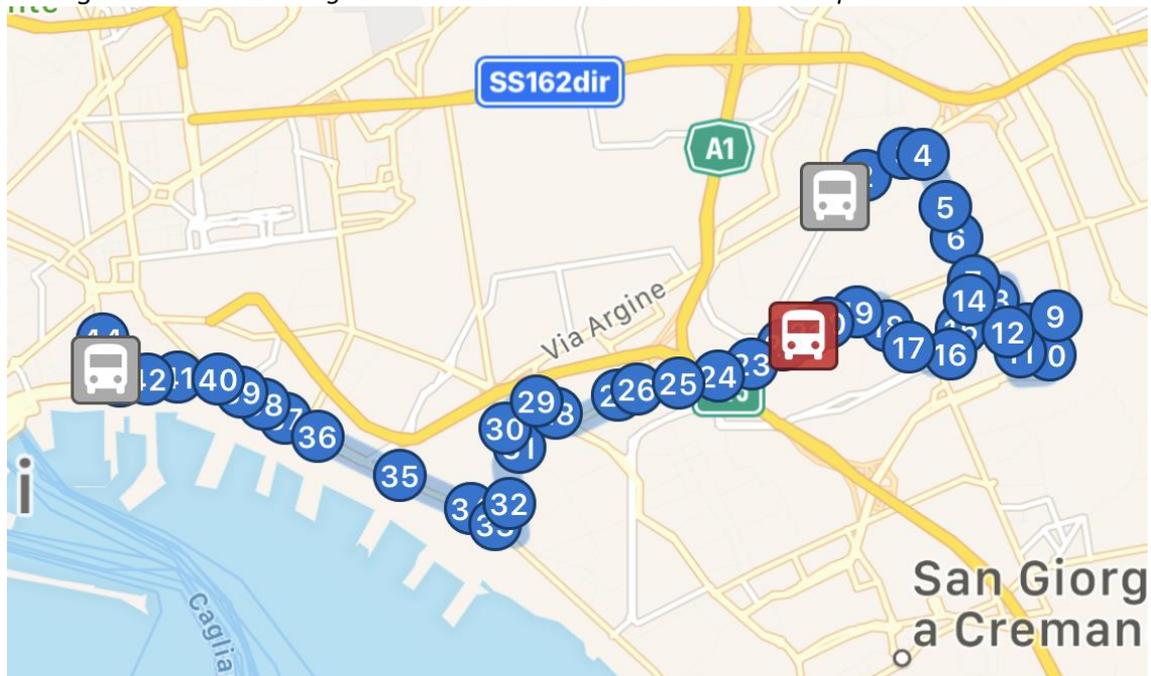
Tabella 16: Offerta attuale di trasporto urbano su gomma nell'area di interesse

Linea	Tipologia	N. medio effettivo corse (andata/ritorno)	km linea (andata+ ritorno)	Km eserciti giorno medio
116	SUBURBANA	49	26,2	642
173	SUBURBANA	40	15,7	318
191	URBANA	55	26,7	727
192	URBANA	57	20,9	600
193	URBANA	20	20,4	204
195	URBANA	49	28,1	691
C99	URBANA	39	21,0	410
C91	URBANA	26	4,4	57

Fonte: elaborazioni Invitalia su dati ANM

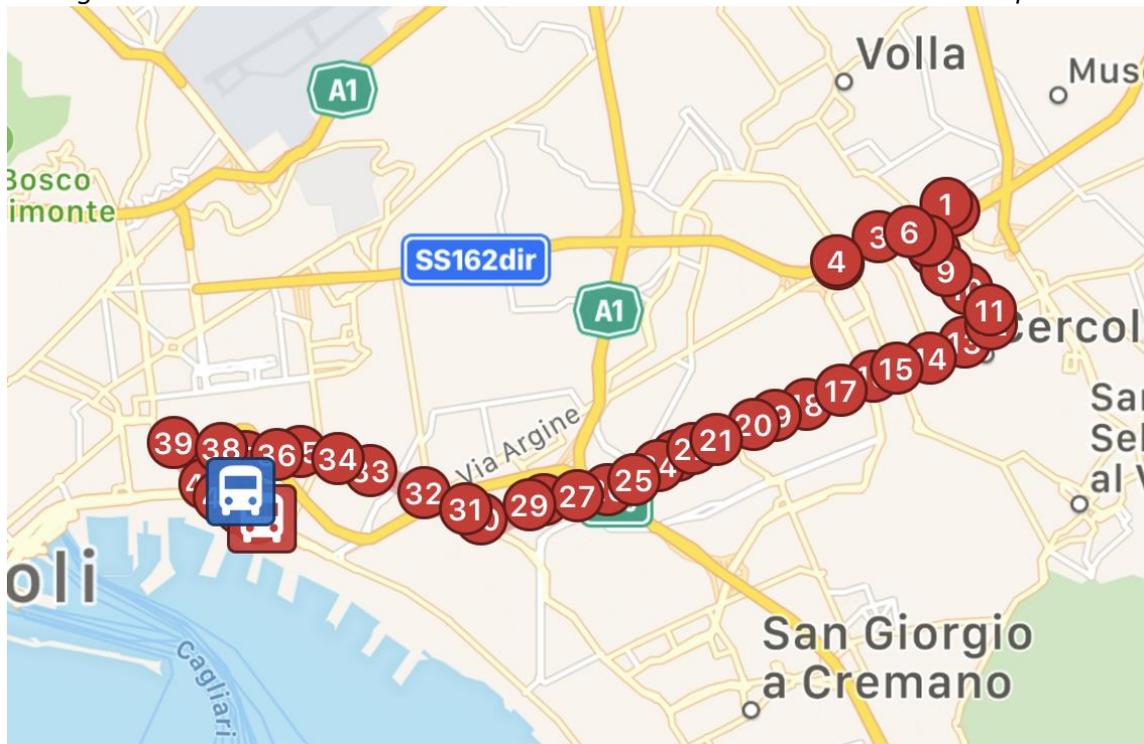
Nelle pagine che seguono, si fornisce un dettaglio delle principali linee di trasporto su gomma nell'area di interesse:

Figura 8: Linea 195 Argine-Garibaldi interessante l'area Est di Napoli



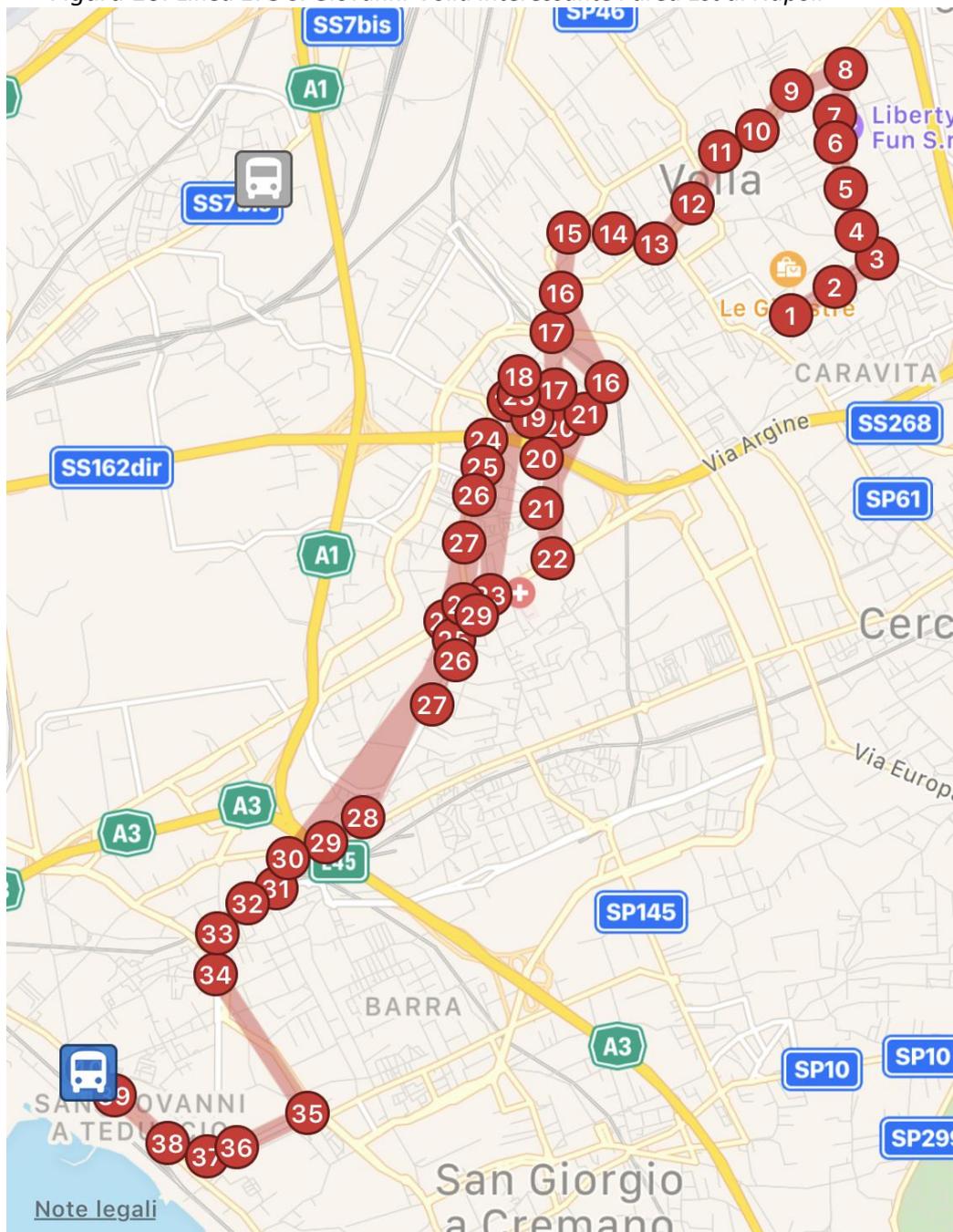
Fonte: elaborazioni Invitalia su immagine App Gira Napoli

Figura 9: Linea 116 Cercola-Ponte della Maddalena interessante l'area Est di Napoli



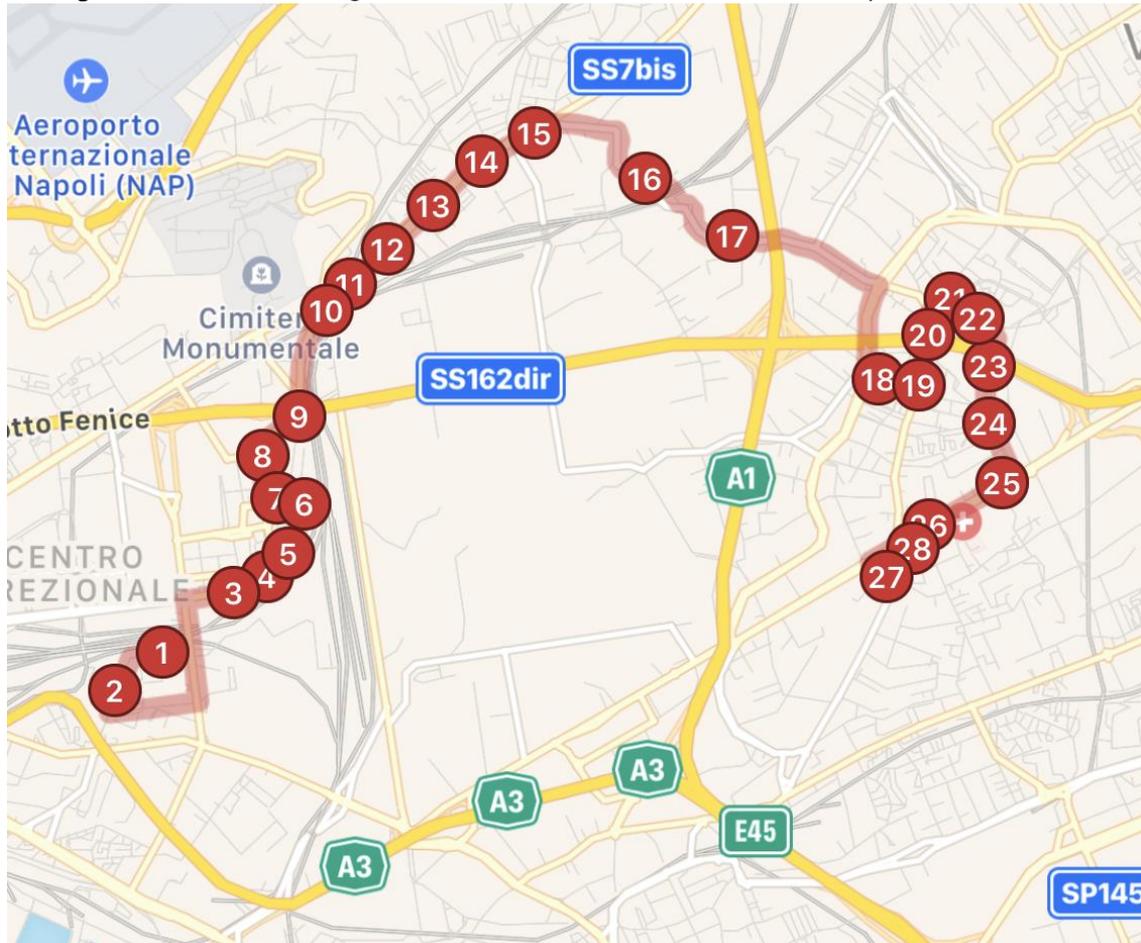
Fonte: elaborazioni Invitalia su immagine App Gira Napoli

Figura 10: Linea 173 S. Giovanni-Volla interessante l'area Est di Napoli



Fonte: elaborazioni Invitalia su immagine App Gira Napoli

Figura 11: Linea 193 Argine-Gianturco interessante l'area Est di Napoli



Fonte: elaborazioni Invitalia su immagine App Gira Napoli