



COMUNE DI NAPOLI

www.comune.napoli.it

Piano Urbanistico Esecutivo Polo Produttivo Integrato

Strada Provinciale Botteghelle

committente:

Fingestim s.r.l.

sede legale: via Manzoni, 12 - 20144 Milano

Progetto:

Arch. Ferruccio Orioli

via V. Colonna, 30 - 80121 NAPOLI - tel 08119360040 - forioli@tiscali.it

progetto urbanistico e coordinamento generale

Studio Zero5 S.r.l.

progetto architettonico e coordinamento tecnico

Arch. Giancarlo Scognamiglio

Arch. Pietro Pirozzi

zero5progetti snc

collaboratori:

Arch. Francesco Greco

Arch. Giovanni Sivari

Arch. Anna Russo

Designer Michele Nascia

via Michelangelo Schipa, 100 - 80122 NAPOLI

www.studiozero5.it

tel: 081.19578558 tel/fax: 081.666468

info@studiozero5.it

STUDIOzero5 □ □ □
architettura | urbanistica | design

Consulenze:

Ing. Aniello Castaldo Ingegneria di Impianti s.a.s.

impianti

Dott. Francesca Castaldo, Ing. Maria Castaldo, Ing. Antonio Napolitano

Largo Ferrantina n°7 - 80122 Napoli tel: 081.426241 - fax: 081.417436 castaldo@tin.it

In.Co.Se.T. srl

viabilità e trasporti

Ingegneria Costruzioni e Servizi per il Territorio

Ing. Claudio Troisi

Via Ernesto Di Marino, 11 - 84013 - Cava de' Tirreni (SA) tel. 0898420196 - fax 0898420197

ufficiotecnico@incoset.it www.incoset.it

Progetto Verde scarl

paesaggio

Dott. Fabrizio Cembalo Sambiasi

Via Solitaria, 39 - 80132 - Napoli Tel. 081 7642169 info@progettoverde.eu

Dott. Fabrizio Ruffo

archeologia

Via D. di Gravina, 16 - 80136 Napoli tel. 081 5490820 fabrizio.ruffo@fastwebnet.it

Dott. Camillo Cantelli

geologia

Studio: Via F.Turati, 55 - 81100 Caserta - tel/fax 0823 355696 / camillo.cantelli@tin.it

titolo elaborato:

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

scala:

cod.comm/file:

n° elaborato:

130-BOT-PUE

all.

data:

aggiorn.:

dicembre 2006

giugno 2008

A

**PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DEL POLO
PRODUTTIVO INTEGRATO DELLA STRADA
PROVINCIALE BOTTEGHELLE**

ALLEGATO A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

sommario

0. PREMESSA.....	3
1. STATO DI FATTO.....	5
1.1 Il territorio del nella cartografia storica	5
1.2 le caratteristiche del settore urbano.....	8
1.2.1 Le grandi infrastrutture	8
1.2.2 Le utilizzazioni del suolo	10
1.2.3 Le trasformazioni più recenti	11
1.2.4 Le condizioni all'esterno dell'ambito n. 43.....	11
1.3 Il regime dei vincoli	13
1.3.1 Vincolo archeologico.....	13
1.3.2 Vincolo di distacco dal ciglio delle sedi stradali.....	13
1.3.3 Vincolo di distacco dai binari ferroviari	13
1.3.4 Vincolo geomorfologico	13
1.4 La pianificazione del territorio	14
1.4.1 Il Piano comunale dei trasporti e il Piano delle 100 stazioni...14	14
1.4.2 Il Piano della rete stradale primaria	15
1.4.3 Lo Strumento di intervento per l'apparato distributivo	16
1.4.4 Il piano di zonizzazione acustica	17
1.5 Consistenza degli immobili esistenti	18
2. SINTESI DELLE RICERCHE EFFETTUATE	23
2.1 L'archeologia.....	23
2.2 La geologia	24
2.3 consistenza e caratteristiche della vegetazione.....	25
2.4 Lo stato della rete stradale	27
2.5 Lo stato delle reti dei sottoservizi.....	28
3. PROGETTO.....	31
3.1 Motivi dell'identificazione del sub ambito 43.1.....	31
3.2 Dall'ipotesi di conservazione alla ristrutturazione urbanistica	33
3.3 Il dimensionamento del P.U.A. e fabbisogno di aree per servizi.....	35
3.4 Il sistema dell'accessibilità	44
3.5 Il raccordo con il territorio urbano esistente	46
3.6 Una prefigurazione della trasformazione dell'area.....	49
3.7 Verifica di conformità del P.U.A. rispetto alla Variante al P.R.G.	53

0. PREMESSA

La relazione, articolata in tre capitoli, contiene la descrizione dello stato di fatto, la sintesi delle indagini conoscitive effettuate e la descrizione del progetto di intervento all'interno dell'ambito n. 43 “Magazzini di approvvigionamento” limitatamente all'area di proprietà Fingestim s.r.l. così come perimettrata nella TAVOLA 5 e identificata come sub ambito 43.1.

La descrizione dello stato di fatto prende in esame, sia pure sinteticamente, le vicende storiche del territorio e le profonde trasformazioni subite nel passaggio da area agricola, importante e infrastrutturata in modo significativo per sfruttare la presenza dell'acqua, a area collegata allo sviluppo industriale dell'area est di Napoli. Nello specifico dell'area di intervento, il progressivo ampliamento dell'area di sedime di depositi che vengono costruiti a partire dai primi decenni del '900 provoca lo sbancamento pressoché totale di una collina. Analogi interventi viene fatto sul versante di via strada provinciale delle Puglie per quasi tutte le costruzioni che utilizzano, come quota di impianto, quella della strada alla quale afferiscono.

In sostanza si interviene su un relitto geo – morfologico derivante da una profonda alterazione dello stato dei luoghi attualmente intercluso tra la via strada provinciale delle Puglie, il collegamento autostradale tra la Salerno – Napoli e la Napoli – Roma, il tracciato ferroviario del TAV Napoli - Roma e il tracciato storico della strada provinciale Botteghelle.

In realtà il rapporto con via strada provinciale delle Puglie non è diretto in quanto, sia pure con delle discontinuità, tra la strada e l'area dell'intervento c'è una fascia di edilizia che si interpone e una strada, attualmente chiusa, denominata via Vialone; la soluzione del rapporto tra

l'area di intervento e la parte della città più strutturata costituisce il problema centrale affrontato in sede di progettazione del P.U.A.

Le indagini specifiche condotte sul territorio in esame hanno riguardato:

- l'archeologia dalla quale sono state ricavate indicazioni tradotte in norme e specifiche di indagini da realizzare prima della apertura dei cantieri per la realizzazione delle opere previste dal P.U.A., siano essi edifici o opere di urbanizzazione; la relazione è stata redatta a cura del dott. Fabrizio Ruffo, Facoltà di Lettere dell'Università degli Studi Suor Orsola Benincasa (cfr. ALLEGATO C);

- la geologia dei luoghi che dà conto della stratigrafia, della presenza della falda e di tutti quei parametri utili a chiarire le caratteristiche del terreno in relazione all'intervento previsto; la relazione e la direzione dei lavori relativi ai prelievi sono state a cura del dott. Camillo Cantelli (cfr. ALLEGATO D);

- la definizione del sistema viario interno all'intervento, il suo inserimento nel sistema viario locale e a scala più ampia è stato sviluppato da In.Co.Se.T. – Ingegneria Costruzioni e Servizi per il Territorio dell'ing. Claudio Troisi (cfr. ALLEGATO G);

- l'indagine sulla flora esistente è stata curata da Progetto Verde coop srl del dott. Fabrizio Cembalo Sembiasi (cfr. ALLEGATO E) così come le norme relative alla piantumazione delle essenze;

- la definizione dello stato di fatto del sistema infrastrutturale locale, compreso l'esame di progetti in essere, la progettazione e le verifiche di fattibilità degli schemi del futuro assetto delle infrastrutture locali in relazione ai loro collegamenti con l'esterno dell'area di intervento sono stati svolti da Ingegneria di Impianti sas degli ingegneri Aniello Castaldo e Paolo Cicala (cfr. ALLEGATO F);

- infine la stesura della bozza di convenzione è stata sviluppata a cura dell'avv. Marcello Fortunato (cfr. ALLEGATO H).

1. STATO DI FATTO

1.1 IL TERRITORIO DEL NELLA CARTOGRAFIA STORICA

L'esame della cartografia storica e della relativa toponomastica consente di fissare delle idee in merito allo *status quo ante* all'intervento di trasformazione avvenuto per mano di F.S.S. a partire circa dal 1920.

Se si assumono come delle costanti le quote che caratterizzano lo sviluppo longitudinale di via strada provinciale delle Puglie e si apprezza questo stesso tracciato come un segno storico, costante con modeste variazioni peraltro irrilevanti rispetto alle considerazioni da svolgere in questa sede, si arriva alla conclusione che la maggior parte del terreno appartenente all'ambito n. 43 doveva esser costituito da un dosso la cui quota massima si conserva tuttora attorno ai 35,00 m degradante in tutte le direzioni. In particolare verso gli attuali tracciati ferroviari – oltre al TAV c'è la linea Napoli - Cencello – che vanno ad interessare un impluvio, posto all'incirca a quota 10,00 m, identificabile con il Fiume Reale.

Le indicazioni della toponomastica parlano della presenza di mulini; la cartografia documenta la presenza di prese d'acqua e di un sistema di fossi che vanno a fondare il sistema agricolo che si estendeva e, in parte si estende anche oggi, in direzione sud – est in territorio di Napoli e nord - est nel territorio di Casoria. Tale situazione, sia pure sfrangiata e ristretta ad aree circoscritte è ancora rintracciabile come si evince dalla TAVOLA 2.

Questa lettura è avvalorata dalla elaborazione sotto riportata della cartografia IGM 1/50.000 del 1871: con le linee verdi sono indicate le curve di livello, in azzurro il tracciato del fiume Reale, in rosso i confini amministrativi e in rosa l'area oggetto dell'intervento.

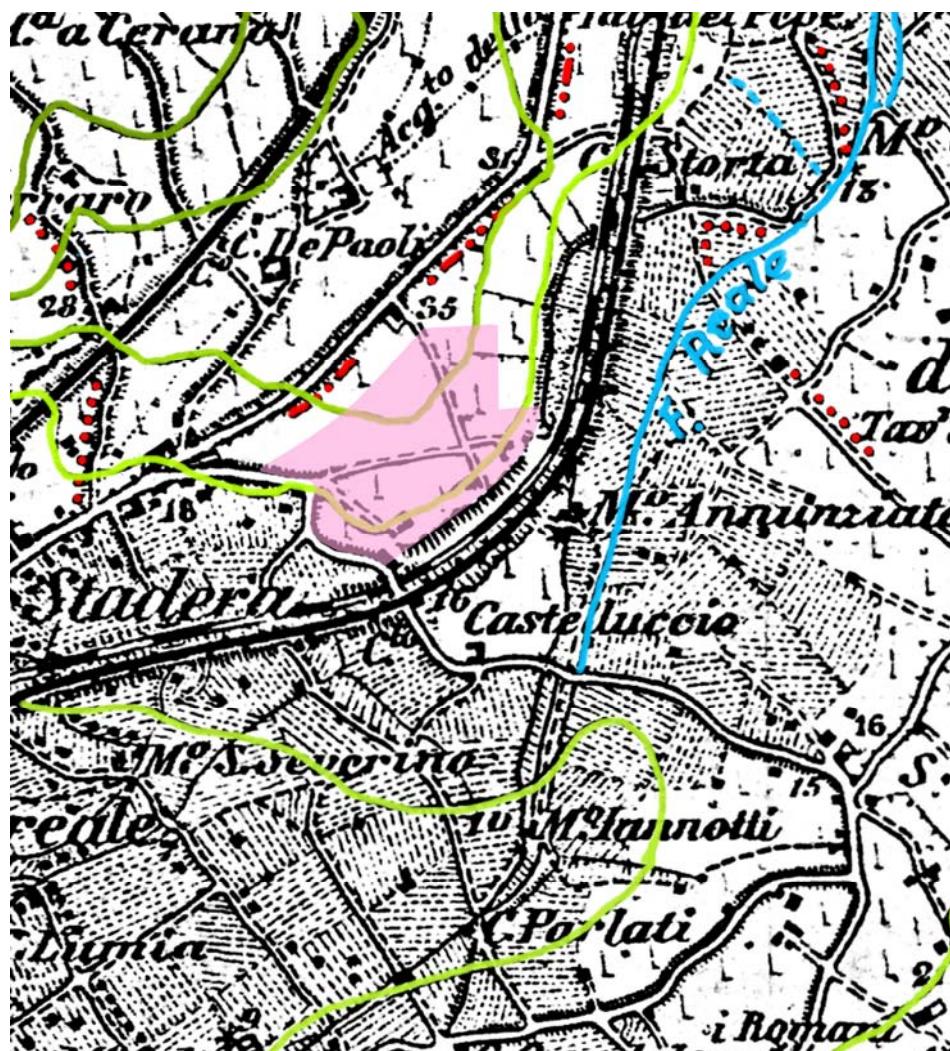
La quota di 35,00 m s.l.m. segnalata poco sopra l'area rosa in direzione nord, è sostanzialmente quella attuale; i tracciati di strada provinciale Botteghelle e di via strada provinciale delle Puglie coincidono

con i tracciati attuali. Le due curve di livello comprese nell'area in esame dovrebbero essere quelle dei 30,00 e dei 20,00 metri.

In questa zona, come risulta dall'ALLEGATO C, è stata scavata a partire dal 1922 una necropoli sannita alla quale doveva far capo anche un insediamento, data la condizione dominante del sito nei confronti del territorio circostante e data la presenza di acqua.

Tale intervento si è reso necessario in concomitanza con la demolizione del dosso originario molto avanzata, a ridosso degli interventi di realizzazione dei primi capannoni adibiti a deposito di ricambi ferroviari.

FIG. 1

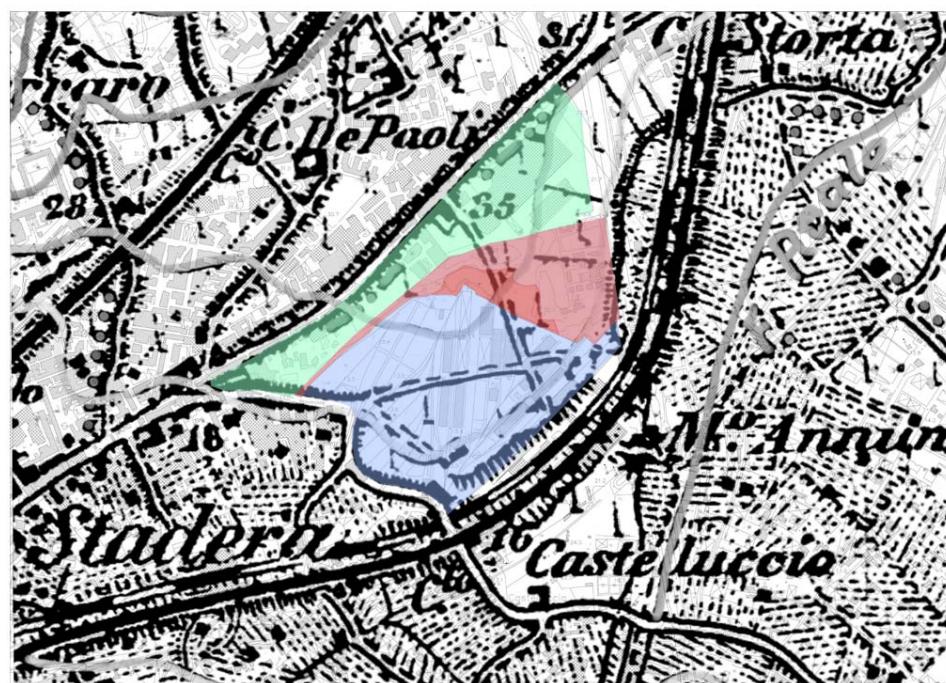


La zona della necropoli sopra descritta è stata completamente scavata negli anni a partire dal 1922 e più recentemente è stata interessata dalla realizzazione di un collettore fognario, collettore Capodichino (cfr. TAVOLA 2), che collega la zona di Capodichino con il collettore Volla che passa al di là del tracciato del collegamento autostradale.

A FF.SS. che si apprestavano a realizzare il progetto del deposito dei materiali di ricambio si presentava un dosso dolcemente digradante da nord a sud. Poiché il trasporto di tali materiali doveva avvenire via treno la quota che ha condizionato l'assetto del piano di calpestio della rete viaria interna e la costruzione della rete di binari, a servizio dei depositi, dall'inizio dell'intervento fino agli interventi realizzati negli anni 60 – 70, è grosso modo quella del punto in cui si incrociano il tracciato di strada provinciale Botteghelle e il binario proveniente dallo scalo ferroviario di Napoli centrale che corrisponde alla quota di 12,50 – 13,00 m.

Questa quota viene progressivamente estesa a tutta l'area colorata di azzurro chiaro nella planimetria sotto riportata.

FIG. 2



Progressivamente, prima gli edifici che si vanno ad attestare lungo via strada provinciale delle Puglie, poi quelli retrostanti, comprese le aree che rimangono libere, si attestano in corrispondenza delle quote della strada variabili dai 17,30 m dell'incrocio con strada provinciale Botteghelle ai 29,60 m prima del sovrappasso del collegamento autostradale. Questi interventi sono riportati in verde chiaro nella FIG. 2.

L'unica area che conserva le caratteristiche originali del terreno è quella colorata in marrone chiaro. Quella in marrone scuro, che si trova mediamente a quota variabile tra i 15,00 m e i 22,00 m, è l'esito di un ulteriore sbancamento al piede della formazione collinare al fine di ridurne la scarpa. Come si può vedere della zona marrone chiaro fa parte anche la strada attualmente interclusa tra la parte azzurra e quella verde costituita dal tracciato di via Vialone attualmente impercorribile in quanto chiusa alle due estremità, abusivamente occupata e, in parte, utilizzata come sversatoio di rifiuti.

In conclusione il territorio oggetto della pianificazione esecutiva prevista dalla Variante al P.R.G. è un territorio radicalmente diverso da quello riportato nella cartografia esaminata, fortemente antropizzato su due dei versanti del dosso allora esistente. Di questo rimane una traccia abbarbicata al tracciato della strada denominata via Vialone. Una sorta di relitto di un assetto non più leggibile.

1.2 LE CARATTERISTICHE DEL SETTORE URBANO

1.2.1 Le grandi infrastrutture

Questo settore della città è fortemente caratterizzato dalla presenza di grandi infrastrutture, delle vere e proprie barriere, che delimitano l'area di strada provinciale Botteghelle rendendo estremamente complessa l'accessibilità da e per i settori est e sud del territorio comunale.

Il tracciato delle ferrovie delimita infatti da sud l'area in esame sia con la linea Napoli – Cencello, sia con la linea del TAV, sia, più spostata verso sud, con la linea della Circumvesuviana destinata ad essere integrata nella linea tre della rete metropolitana urbana sia con la linea Napoli – Cencello – Caserta della rete metropolitana Regionale. Nei pressi dell'area in esame è ubicata la fermata “Botteghelle” attualmente di non facile utilizzazione per chi è diretto o proviene dall'area del

Il tracciato del collegamento autostradale costituisce la barriera verso oriente, verso, cioè il territorio del comune di Casoria. Il collegamento si è rivelato direttamente inaccessibile dall'area in esame sia per lo spazio che uno svincolo avrebbe interessato sia perché, sotto il profilo normativo, non poteva essere ubicato un ulteriore svincolo all'interno di quelli già esistenti.

A prima vista questa vicinanza sembra privilegiare l'area nel rapporto con le grandi infrastrutture. In realtà, decaduto l'uso del collegamento ferroviario gestito in proprio da FF.S. un nuovo livello di funzionalità di accesso da e per l'area in questione va ricercato, elaborato e definito assieme ai soggetti istituzionali preposti a queste funzioni. Va cioè eliminato il paradosso di un'area destinata ad un nuovo centro integrato per la produzione di beni e servizi le cui attività vadano a gravare sulla rete stradale esistente – sostanzialmente via Stadera e, per quanto possibile, strada provinciale Botteghelle – già insufficienti a smaltire i carichi di traffico attuali (via Stadera) o di sezione ridotta (strada provinciale Botteghelle) per sostenere il traffico di mezzi pesanti.

Tra le grandi urbanizzazioni va annoverata la presenza dei grandi collettori uno dei quali, quello di Capodichino, attraversa l'area in esame. La loro collocazione è in parallelo all'andamento della sede autostradale al di là del tracciato. Peraltra le quote dei collettori sono risultate inutilizzabili da parte del in quanto si sarebbero dovuti prevedere impianti di sollevamento. Impianti non necessari nella prospettiva di collegarsi alla rete in corso di progettazione da parte dell'Amministrazione comunale nell' area sud

occidentale derivata dal nuovo collettore sulla strada provinciale Botteghelle.

1.2.2 Le utilizzazioni del suolo

L'uso del suolo all'interno del perimetro dell'ambito n. 43 è vincolato in sostanza dalla utilizzazione a deposito fatta dalle FF.S. che interessa la maggior parte del territorio compreso nell'abito. Come abbiamo visto FF.S. spiana il dosso esistente, sagoma due scarpate, quella inferiore di circa 2,00 m e quella superiore di 8,00 – 12,00 m, per proteggere la parte spianata e lascia allo stato incolto tutti i terreni che non vengono investiti da costruzioni, piazzali e viabilità interna sia stradale che ferrata. In alcune parti, come risulta dall'ALLEGATO E si procede nel tempo alla piantumazione di essenze arboree anche che nel tempo hanno assunto un certo pregio . L'allestimento del deposito ferroviario viene completato con la realizzazione di un muro perimetrale di tufo di altezza media attorno ai 4,50 m.

All'esterno del muro perimetrale, in direzione del collegamento autostradale, prende forma, sul pendio che dalla quota più alta scende verso est in direzione della piana di Casoria, un insediamento residenziale esito di una lottizzazione abusiva in parte ricadente all'interno del vincolo di inedificabilità rispetto al ciglio del collegamento autostradale. Tale insediamento allo stato attuale non occupa per intero tutto il terreno disponibile e la sua accessibilità, oggi limitata al sottopasso della sede autostradale utilizzato da una strada in territorio di Casoria, sarà migliorata con la realizzazione dell'allargamento di via Vialone.

In direzione sud-est, si forma nel tempo, alle spalle di una masseria a corte probabilmente di origine sette-ottocentesca, e lungo una strada privata che confina con il muro di cinta del deposito FF.S., una zona di attività produttive almeno due delle quali oggi attive: una produzione di deterdivi ecologici e un deposito – commercio di materiali in ferro per l'edilizia. Altri due lotti sono interessati da depositi di materiali e di macchine per l'edilizia.

La masseria ubicata lungo strada provinciale Botteghelle, proprio prima del passaggio a livello, è destinata da alcuni anni ad un'attività di volontariato legata all'assistenza di bambini affetti da virus HIV positivo. Parte delle costruzioni comprese in quest'area sono comprese nell'attuale vincolo di distacco dai binari ferroviari.

In conclusione la maggior parte dell'area è stata impegnata, dall'avvento di FF.S. in poi, da attività produttive e, solo marginalmente e da non più di trenta – quaranta anni, da un uso residenziale.

1.2.3 Le trasformazioni più recenti

Gli ultimi interventi all'interno dell'area FF.S. sono riconducibili agli anni 60 – 70 così come gli interventi di edilizia residenziale. Ancora più recente è l'utilizzazione della masseria a scopi sociali.

Tuttavia, tra le trasformazioni più rilevanti dell'area, sono sicuramente da annoverare le grandi infrastrutture di trasporto e di fognatura alle quali sopra si fa cenno.

Dopo di che la presenza del deposito FF.S. è da considerarsi un fattore di stabilizzazione e, nello stesso tempo, in rapporto alla sua chiusura verso l'esterno, un fattore di degrado del quale la massima testimonianza è costituita dalla privatizzazione di via Vialone e dalla sua riduzione a discarica proprio a ridosso della recinzione dell'ex deposito FF.S.

Il magazzino di approvvigionamento dopo la sua chiusura è stato trasformato in un deposito di materiali al cui recupero si dedicano squadre abusive di demolitori. Come si usava nel '500 con le pietre del Colosseo.

1.2.4 Le condizioni all'esterno dell'ambito n.

43

Nel panorama del settore nord orientale del territorio del comune di Napoli l'area in esame è stata da sempre isolata rispetto alla modificazioni del settore più meridionale del quadrante dalla presenza delle infrastrutture

ferroviarie documentate nella stessa cartografia allegata al paragrafo 1.1 risalente al 1871.

La città perciò si è andata strutturando principalmente attorno a via strada provinciale delle Puglie dove nel tempo prendono forma interventi sia pubblici che privati alle spalle dei quali si insediano, mescolandosi all'attività agricola che verrà progressivamente erosa e marginalizzata, piccoli insediamenti produttivi parte dei quali ancora attivi e rintracciabile anche all'interno dell'ambito n. 43.

Questi ultimi potrebbero essere legati alla trasformazione industriale annunciata e in parte pianificata per le aree poste a valle delle linee ferroviarie. Parte di queste attività sono oggi chiuse o in via di trasformazione in senso commerciale – artigianale: da attività produttive in senso stretto a depositi, da depositi a negozi, officine variamente utilizzate. Quella che sembra prendere il sopravvento sulle altre attività è quella commerciale legata in particolare al settore del mobile, e più in generale, al settore delle finiture per l'edilizia che sembra specifica dell'area.

Essendo tutto ciò attestato sulla sola via strada provinciale delle Puglie e su una comunicazione verso sud difficoltosa per la presenza dei fasci dei binari ferroviari – solo da poco tempo sono stati ultimati un sovrappasso delle linee ferroviarie da parte della strada provinciale Botteghelle e un sottopassaggio, che congiunge efficacemente la via vicinale cupa San Severino, traversa della strada provinciale delle Puglie, con via Domenico Roberto – si può comprendere come le trasformazioni di questo settore della città siano state faticose e fortemente limitate dall'isolamento rispetto alla rete dei trasporti su gomma.

In sostanza l'intervento si viene a collocare in una fase di transizione di questo settore della città fortemente penalizzato da una rete viaria insufficiente a rispondere a fabbisogni crescenti della diffusione territoriale sempre più vasta e articolata delle attività commerciali razionalizzate, e quindi di media e grande dimensione, che si vanno via ammodernando e sostituendo alle attività produttive preesistenti.

1.3 IL REGIME DEI VINCOLI

1.3.1 Vincolo archeologico

Come risulta dalla FIG. 3 il vincolo archeologico interessa una parte cospicua del territorio anche circostante l'area del ed è riportato nella TAVOLA 2.

1.3.2 Vincolo di distacco dal ciglio delle sedi stradali

In conformità al Piano della rete stradale primaria (approvazione D. n. 627 della G.C. 19/2/2000) è stato identificato e riportato nelle TAVOLE 2 e 6 il vincolo di inedificabilità di cui al DM 1 aprile 1968, n. 1404, per 30,00 m a partire dal ciglio stradale.

1.3.3 Vincolo di distacco dai binari ferroviari

Il vincolo di distacco dai binari ferroviari pari a ml 15,00 dal binario esterno non è stato riportato in quanto interessa il solo sub comparto 43.3.

1.3.4 Vincolo geomorfologico

Per quanto concerne il vincolo geomorfologico di cui alla TAV. 12 della Variante al P.R.G. si fa riferimento alla Relazione aggiuntiva relativa alla compatibilità con il progetto di piano corredata della tavola della sovrapposizione tra vincolo e intervento.

1.4 LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Oltre alla strumentazione urbanistica alla quale gli atti costitutivi del presente Piano fanno esplicito riferimento svolgendo, nell'ambito della normativa data, il tema della trasformazione dell'area finalizzata alla riqualificazione del settore urbano di appartenenza, il Comune di Napoli si è dotato di una serie di altri strumenti sempre attinenti la gestione del territorio comunale e la prefigurazione delle sue possibilità e modalità di trasformazione. Le note che seguono sono una rapida sintesi , suddivisa per temi, delle indicazioni che emergono da tale apparato di piani tralasciando le previsioni della Variante al P.R.G. le cui disposizioni sono specifico oggetto di elaborazione da parte del presente

Va tuttavia segnalato che alcune delle opere, essenzialmente stradali, ritenute in sede di redazione del indispensabili, sia per la funzionalità dell'intervento che per la sua effettiva integrazione con il territorio circostante (cfr. TAVOLA 10 e art. 13 delle Norme di attuazione), costituiscono variante alla Variante al P.R.G. Dovranno essere, pertanto, seguite le procedure di approvazione che ne consentono la legittimazione urbanistica prima e la realizzazione poi.

1.4.1 Il Piano comunale dei trasporti e il Piano delle 100 stazioni

Il Piano comunale dei trasporti consegna alla zona dell'ex deposito FF.S. una buona occasione di accesso con la conferma e il miglioramento della fermata di “Botteghelle” inserita sia nella linea 3 della rete metropolitana urbana che in quella regionale.

In teoria tutti i punti aventi queste caratteristiche costituiscono i nodi di una “rete equipotenziale” che si viene a stendere sul territorio se non altro sotto il profilo della accessibilità.

Ma il miglioramento dell'accessibilità comporta anche maggiori occasioni di trasformazione e di riqualificazione dei territori serviti anche a condizione che questo miglioramento venga integrato localmente con il trasporto di superficie.

Grosso modo, nel futuro dell'area che grava sulla stazione "Botteghelle", per effetto delle trasformazioni indotte dalla realizzazione del , verrà a consolidarsi la presenza di 1.200 – 1.500 persone senza considerare quelle che potranno essere richiamate localmente dalle attività che si andranno a insediare: compratori, rappresentanti, manutentori, ecc.

Senza addentrarsi in considerazioni che, pur tenendo nel debito conto gli atti di pianificazione come risorse da utilizzare, esulano dai limiti della pianificazione esecutiva di un'area, dall'esame della situazione quale si presenta oggi sembra che possa essere indicata come una soluzione da approfondire, nell'ambito della attuazione del Piano delle 100 stazioni, quella di un accesso diretto all'area dalla fermata "Botteghelle" realizzando un sovrappasso pedonale in corrispondenza del vecchio tracciato di via Botteghelle.

1.4.2 Il Piano della rete stradale primaria

Limitatamente all'area oggetto del presente il quadro di riferimento è costituito da due opzioni contenute nel Piano della rete stradale primaria:

- il riconoscimento dell'asse via Poggioreale - via Stadera – strada provinciale delle Puglie quale viabilità appartenente alla rete stradale primaria;
- l'integrazione della rete della viabilità primaria con la proposta di collegamento via Stadera con via delle Repubbliche Marinare.

La realizzazione della connessione dell'area del con i due assi è vitale per il funzionamento dello stesso piano esecutivo.

- il collegamento con il primo salda localmente l'intervento al tessuto urbano locale;

- il collegamento con il secondo salda l'intervento con un territorio più vasto che comprende anche il miglioramento della accessibilità al sistema autostradale.

Si tratta in ogni caso di approntare segmenti di viabilità locale che comprendono anche collegamenti con il comune di Casoria e un ulteriore collegamento con via strada provinciale delle Puglie in corrispondenza del deposito ANM e del deposito ASIA.

1.4.3 Lo Strumento di intervento per l'apparato distributivo

Le Norme di attuazione della Variante al P.R.G. utilizzano, per il settore commerciale, definizioni scomparse dalla normativa in materia a partire dalla legge “Bersani” in poi; per contro, lo “Strumento di intervento per l'apparato distributivo”, prodotto dall'Amministrazione successivamente alla V.G. crea, proprio perché usa un linguaggio aggiornato, difficoltà interpretative nella direzione delle scelte da fare da parte degli operatori e di altri settori dell'Amministrazione.

Trasferendo il significato di “commercio all'ingrosso” alle strutture commerciali di media e grande dimensione, tale strumento, aggiorna la nomenclatura della Variante e pone le basi per la realizzazione di grandi strutture di vendita sul territorio urbano con alcune limitazioni relative alla perimetrazione della “zona di salvaguardia dei valori artistici, culturali storici e ambientali locali”.

In particolare per la grande distribuzione vengono indicati “siti di opportunità grande distribuzione” sia estesi in quanto territorio interessato sia puntuali. Come è ormai noto la presenza di tali strutture commerciali, soprattutto se caratterizzate da grandi superfici commerciali destinate alla vendita di alimenti integrate con altre attività commerciali, ha un richiamo molto forte di acquirenti in due periodi della giornata, in specifici giorni

della settimana e dell'anno. Poiché le infrastrutture viarie disponibili sono adeguabili e modificabili, in vista di queste nuove esigenze, con maggiore difficoltà più ci si avvicina alle aree più densamente abitate, è chiaro che le conseguenze, in particolare sul traffico, sono quasi sempre molto problematiche, per molte delle aree indicate come opportunità dallo strumento citato.

Questa sommaria valutazione viene confermata anche per l'ambito n. 43 che rientra tra i "siti di opportunità grande distribuzione" per la sua intera estensione.

Poiché il Piano assume questa possibilità come prospettiva di intervento nel settore della produzione di servizi, come verrà più avanti illustrato, sono state condotte particolari verifiche in materia di accessibilità partendo da un'ipotesi di contenimento della dimensione dell'area destinata al settore di vendita alimentare in modo tale da non creare condizioni di impedimento al normale svolgimento del traffico locale.

1.4.4 Il piano di zonizzazione acustica

Il Piano di zonizzazione acustica del Comune di Napoli classifica l'area in esame come "zona ferroviaria e aeroporto" mentre, tenuto conto anche della pianificazione, sia pure allora in itinere, l'area avrebbe dovuto essere classificata nell'ambito delle zone di cui all'articolo 17 della Normativa di attuazione.

Infatti tale normativa interviene nel merito delle "aree soggette a variazione di destinazione d'uso ...".

Ne consegue che l'area deve essere assoggettata alla classificazione nell'ambito del piano di zonizzazione acustica. Tale procedura è stata esperita in collaborazione con il Servizio Ambiente del Comune di Napoli avendo attribuito congrui valori alle aree oggetto dell'intervento nell'ambito della classificazione del Piano di Zonizzazione Acustica.

1.5 CONSISTENZA DEGLI IMMOBILI ESISTENTI

La valutazione della consistenza degli edifici presenti nell'ambito 43 è stata suddivisa per i tre sub ambiti nei quali si propone di suddividere l'intero ambito sulla base delle specificità che caratterizzano ciascuno dei tre sub ambiti proposti. Mentre il sub ambito che è stato identificato con la notazione 43.1 comprende l'intera proprietà che è diventata oggetto del presente P.U.A. ed è racchiuso da una muratura di perimetro che lo circonda completamente, il sub ambito 43.2 si caratterizza prevalentemente per la presenza di edilizia residenziale parte della quale interferisce con il vincolo di distanza dal ciglio della sede autostradale sopra descritto. Il sub ambito denominato 43.2 è caratterizzato prevalentemente dalla presenza di strutture produttive parte delle quali attive altre ridotte a deposito di materiali.

La consistenza degli immobili esistenti all'interno del sub ambito 43.1, la cui superficie territoriale ammonta a 237.077 mq, è contenuta nella tabella seguente. Nella prima colonna della tabella sono riportati i numeri identificativi degli edifici e delle tettoie riscontrabili nella tavola allegata al presente paragrafo.

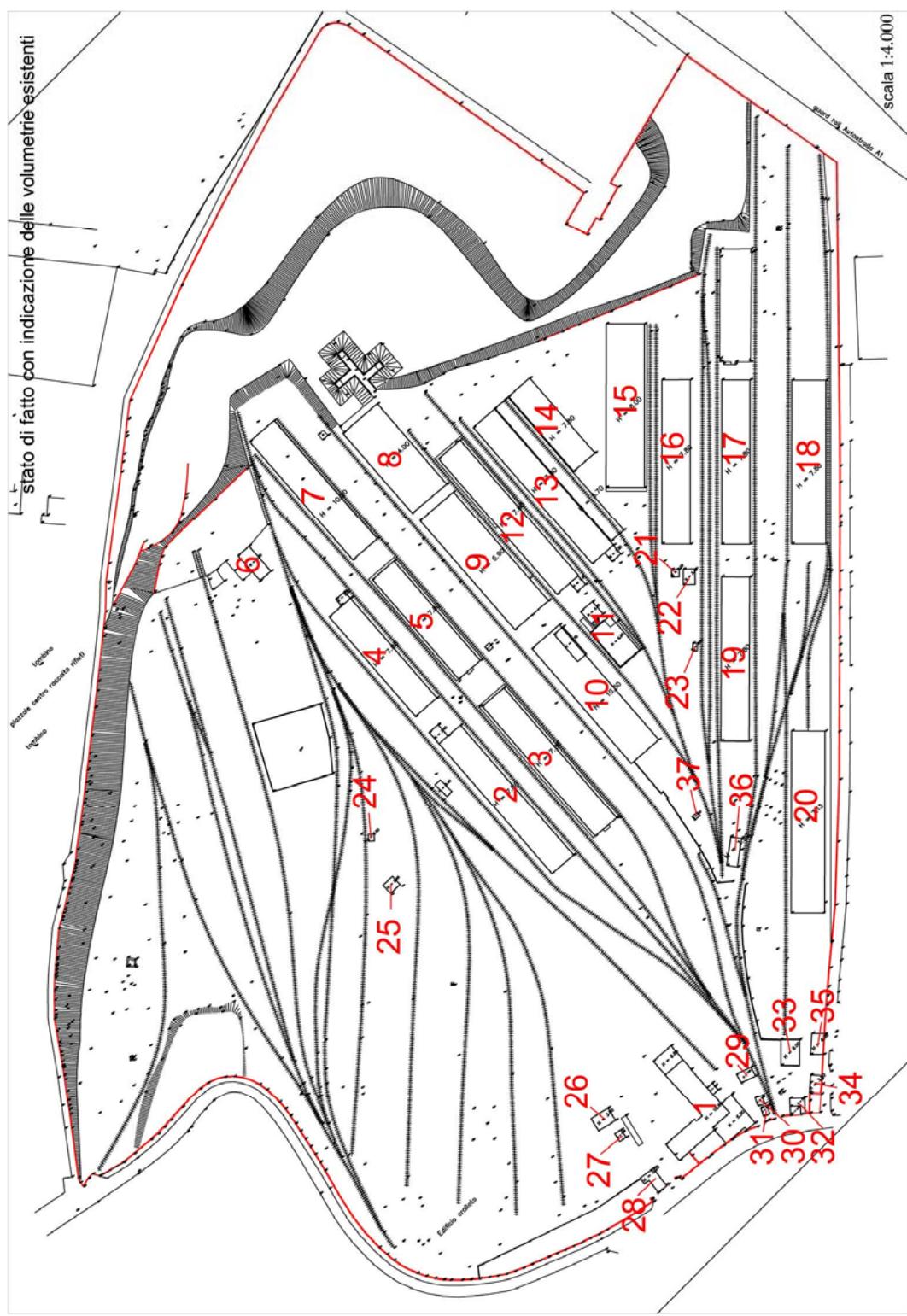
Nella seconda e nella terza colonna sono riportati i valori dei due lati degli edifici, nella terza il prodotto dei due lati, cioè la superficie coperta, nella quarta l'altezza e nella quinta il prodotto della superficie coperta per l'altezza, cioè il volume.

CONSISTENZA DEGLI IMMOBILI ESISTENTI

	L1	L2	L1 x L2	H	V
capannoni ed edifici					
1a			786,30	10,60	8.334,78
1b	13,00	10,00	130,00	9,80	1.274,00
1c	5,00	4,00	20,00	2,60	52,00
1d			286,16	5,30	1.516,65
2a	15,75	95,60	1.505,70	9,30	14.003,01
2b	9,33	6,57	61,30	3,40	208,41
3	15,77	95,55	1.506,82	9,30	14.013,46
4a	15,68	72,98	1.144,33	9,30	10.642,24
4b	4,95	6,20	30,69	3,20	98,21
5	15,80	73,00	1.153,40	9,30	10.726,62
6	8,11	18,47	149,79	5,20	778,92
10b	6,55	19,95	130,67	3,70	483,49
11b	8,55	8,93	76,35	4,50	343,58
11c	2,00	4,28	8,56	2,00	17,12
12a	15,73	99,88	1.571,11	9,30	14.611,35
12b	6,30	6,35	40,01	3,30	132,02
13a	15,67	100,29	1.571,54	9,30	14.615,36
13b	6,38	6,34	40,45	3,30	133,48
14	15,50	54,95	851,73	9,30	7.921,04
15	21,15	90,55	1.915,13	8,00	15.321,06
16	15,68	91,17	1.429,55	9,30	13.294,77
17	15,70	91,17	1.431,37	9,30	13.311,73
19	15,67	91,00	1.425,97	9,30	13.261,52
21	4,23	4,19	17,72	3,10	54,94
22	6,56	8,57	56,18	3,40	191,03
23	2,57	4,32	11,10	3,10	34,42
24	3,25	3,65	11,86	3,20	37,96
25	7,14	6,16	43,98	3,40	149,54
26	7,87	11,00	86,57	3,60	311,65
27	4,20	5,10	21,42	3,20	68,54
28			83,34	3,20	266,69
29	5,49	8,86	48,62	3,30	160,46
30	3,85	5,10	19,64	4,30	84,43
31	3,74	4,83	18,06	3,40	61,42
32a			48,20	6,20	298,84
32b	4,88	5,79	28,26	9,15	258,54
33	10,29	14,38	147,93	6,00	887,56
34	9,75	6,00	58,50	3,80	222,30
35	6,63	11,76	77,97	4,30	335,27
36	6,00	15,94	95,64	3,90	373,00
37	2,40	3,80	9,12	3,30	30,10
TOT(a)			18.151,05		158.921,49
tettoie					
7	17,90	87,10	1.559,09		
8	25,00	58,80	1.470,00		
9	24,56	80,19	1.969,47		
10a	20,07	84,22	1.690,30		
11a	14,12	25,10	354,41		
18	18,96	90,80	1.721,57		
20	18,54	101,08	1.874,02		
TOT(b)			10.638,86		
TOT(a+b)			28.789,90		158.921,49

Come si può facilmente verificare si tratta di circa 30.000 mq coperti il 40% dei quali interessati da sole tettoie, e di 159.000 mc di edificato.

Di questi si propone la conservazione dell'edificio identificato con il n. 1.



Il sub ambito 43.2, la cui superficie territoriale è di 17.000 mq, è caratterizzato dalla presenza di edilizia residenziale a 1, 2 e 3 piani. Al suo interno è stata stimata una slp destinata alla residenza di circa 5.500 mq mentre una quota minore, circa 1.500 mq, è destinata alla produzione di beni.

Al contrario il sub ambito 43.3, la cui superficie territoriale è di 34.000 mq, si caratterizza sopra tutto per la presenza di attività destinate alla produzione di beni e al deposito e commercializzazione (prodotti ferrosi) e per la presenza di una struttura che eroga servizi di assistenza medica. La slp della struttura che eroga servizi è stata stimata in circa 1.650 mq mentre la slp destinata alla produzione di beni è stata stimata in circa 5.000 mq.

Tali valutazioni verranno riprese in sede di dimensionamento del piano.

2. SINTESI DELLE RICERCHE EFFETTUATE

2.1 L'ARCHEOLOGIA

Il territorio del sub ambito 43.1 è inserito in un vincolo archeologico più vasto come risulta dal perimetro riportato nella TAVOLA 2.

Nella relazione di merito (cfr. ALLEGATO C) viene tratteggiata la storia archeologica del territorio oggetto del e a tale allegato si rimanda per una informazione più puntuale.

Viene sostanzialmente confermata l'inesistenza nell'area del relitto morfologico di altri reperti, che non siano quello visibile, relativi alla importante necropoli sannita scavata attorno agli anni 20 del '900.

Viene ipotizzata peraltro la possibile esistenza di strati archeologicamente sensibili afferenti alla preistoria rispetto ai quali vanno acquisite delle certezze. Se da una parte è chiaro che la rilevante modifica del terreno può aver totalmente cancellato la possibile esistenza di questi strati la certezza della loro non esistenza può essere costruita solo dopo accurati sondaggi di tipo geo – archeologico.

Nelle conclusioni della relazione, pertanto, vengono identificate, sulla base di ipotesi verificate anche assieme al responsabile della ricerca geologica, le linee di indagine finalizzate ad accertare l'eventuale esistenza nell'area, nonostante il poderoso rimaneggiamento del territorio effettuato per l'insediamento del deposito FF.S. a partire dagli inizi del novecento, di strati sensibili sotto il profilo archeologico.

Criteri di svolgimento delle indagini, modalità di esecuzione delle stesse e loro ubicazione sul territorio almeno nella fase iniziale delle indagini, sono state riprese in sede di Norme di attuazione e condensate

nell'articolo 6 che definisce questi aspetti identificando anche il momento della loro realizzazione prima dell'inizio delle opere edilizie siano esse riferite alle urbanizzazioni che ai fabbricati.

Qualora dette indagini dovessero dare esito positivo si procederà alla programmazione di ulteriori indagini in collaborazione con la Soprintendenza alle Antichità.

2.2 LA GEOLOGIA

Per un apprezzamento del contributo tecnico dell'indagine geologica si rinvia direttamente all'ALLEGATO D.

In questa sede è importante rilevare come le osservazioni contenute nella relazione geologica coincidano sostanzialmente con le osservazioni fatte in riferimento allo sviluppo e alle modificazioni subite dal territorio in esame a partire dal primo novecento.

A questo fine è stato utile il confronto integrato dalla presenza dell'archeologo finalizzato a fissare valutazioni comuni che hanno portato a identificare quello che nel punto 1.1 della presente relazione è stato definito un residuo morfologico del terreno.

Oltre che in questa direzione interpretativa delle vicende che hanno caratterizzato la trasformazione fisica del territorio in esame la relazione geologica descrive la posizione della falda molto vicina alla quota del terreno in piano esistente.

Poiché come si evince dagli elaborati di progetto il terreno verrà complessivamente rimodellato con una pendenza che rispettando le quote di recapito di via Botteghelle cresce sulla diagonale sud ovest – nord est, sarà possibile prevedere, sotto il piano terra dei fabbricati, la realizzazione di un piano interrato (due nel caso del centro commerciale) destinato a depositi e parcheggi pertinenziali.

Infine dalla documentazione specifica allegata alla Variante al PRG è stata rilevata la presenza di un vincolo geomorfologico che interessa il versante meridionale di via Vialone e prosegue in direzione nord – sud nel

relitto collinare rimasto. Nell'area interessata da tale vincolo sarà possibile intervenire per la realizzazione di urbanizzazioni primarie e secondarie escludendo l'intervento edilizio.

2.3 CONSISTENZA E CARATTERISTICHE DELLA VEGETAZIONE

Il dettaglio della consistenza, della ubicazione e delle caratteristiche delle essenze reperibili nell'area è contenuto nell'ALLEGATO E.

Non c'è dubbio che in alcuni casi si tratta di piante di pregio collocate in un ambiente completamente libero oppure condizionato dalla presenza di edifici e binari.

L'esame dell'area conduce a identificare due situazioni:

- la prima riguarda la scarpata lungo via Vialone e, in sostanza l'insieme del relitto del dosso preesistente;
- la seconda riguarda la parte piana nella quale sono identificabili tre zone di concentrazione delle essenze: lungo la strada provinciale Botteghelle, in corrispondenza dell'attuale piazzale retrostante all'ingresso all'area dalla strada provinciale Botteghelle e una terza che si sviluppa lungo i bordi della viabilità di servizio interna agli ex magazzini approvvigionamento.

Per quanto riguarda il relitto del dosso e la scarpata di via Vialone si tratta essenzialmente di arbusti cresciuti liberamente, che hanno assunto nel tempo notevoli dimensioni, di grande impatto visivo dalla primavera all'autunno.

Lungo la strada provinciale Botteghelle il nucleo di alberi più significativo è all'incrocio tra questa strada e via Vialone. Proprio per questo motivo è stato disegnato l'innesto tra le due strade in modo tale da consentire la conservazione degli alberi presenti anche se in sede di esecuzione dei lavori bisognerà attentamente esaminare posizione e

dimensioni delle radici. Inoltre si prevede la conservazione delle alberature di pregio presenti in corrispondenza dell'ingresso attuale.

Molte delle piante presenti nel piazzale retrostante l'attuale ingresso e lungo la viabilità interna configgono con l'assetto delle strade e dei fabbricati per due motivi:

- il cambio di orientamento della rete stradale interna tra stato di fatto e progetto e, di conseguenza, della posizione degli edifici;

- l'indice di utilizzazione fondiaria definito in sede di Variante al P.R.G. per la realizzazione di edifici da utilizzare per la produzione dei beni lascia poco spazio libero per il recupero o la realizzazione di nuovi alberi.

Tutto ciò significa che l'aspetto dell'area cambierà e che il posizionamento di alberi avverrà coerentemente con il disegno del lungo la nuova viabilità, lungo via Vialone, nelle aree libere delle u.m.i. A1, A2 e A3, nelle aree pubbliche.

Nel complesso sono state censite 207 piante alcune delle quali, come è riscontrabile nell'ALELGATO E, sono piante di pregio sia sotto il profilo dell'essenza che sotto quello della vetustà. L'indice di piantumazione territoriale che se ne ricava su una superficie totale di 277.077,00 mq è pari a 7,5 piante per ha. Senza tener conto dei possibili recuperi il (cfr. comma 9 dell'articolo 12 delle Norme di attuazione) prevede la sistemazione in situ di piante a pronto effetto di 30 piante / ha di superficie territoriale. Si tratta della sistemazione di 4 volte il numero delle piante esistenti in spazi tuttavia diversi da quelli attuali , in particolare nelle aree sia pubbliche che private destinate al rimodellamento del terreno a ridosso di via Vialone.

Modalità di impianto in funzione della diversa tipologia di area, eventuale recupero di alcune delle essenze presenti (palme) e quantità di piante da installare sono definite nell'articolo 12 delle Norme di attuazione.

2.4 LO STATO DELLA RETE STRADALE

Sia lo stato di fatto che la possibile - necessaria evoluzione della rete della mobilità esistente, in relazione alle diverse utilizzazioni previste dal piano esecutivo, sono analizzati nell'allegato G. Per un approfondito esame sia della situazione esistente che delle proposte progettuali su rinvia pertanto a detto allegato. Nelle tavole di piano sono identificate le opere stradali e le conseguenti opere di urbanizzazione primaria da realizzare all'interno del perimetro del piano attuativo che le opere da realizzare all'esterno.

Il fatto che dal punto di vista operativo si tratta di un'area storicamente servita dal trasporto su ferro ha fatto sì che dal punto di vista della rete trasportistica usuale tale area venisse progressivamente a ridursi a un *cul de sac* condizione questa ulteriormente aggravata dalla condizione orografica cui si fa riferimento nella parte iniziale della relazione.

In sostanza l'unica strada effettivamente disponibile è allo stato attuale via Botteghelle il miglioramento di efficienza della quale non serve da solo a risolvere i problemi di accessibilità dell'area.

La presenza di via Vialone, strada comunale che corre lungo il crinale est ovest a nord dell'area, non contribuisce a migliorare la situazione sia perché allo stato inaccessibile sia perché anche se fosse percorribile avrebbe una sezione totalmente inadeguata.

Come dimostrano i contenuti dell'ALLEGATO G lo sforzo per risolvere questo problema, in relazione ai fabbisogni derivanti dalle scelte di intervento, è stato intenso e laborioso e non poteva non portare a una profonda trasformazione dell'assetto dell'area a partire dalla progettazione della circolazione perimetrale all'area stessa e alla sua connessione con diverse scale del territorio circostante: quella locale in particolare con i collegamenti con via Provinciale delle Puglie e quella con la rete della viabilità principale e autostradale sia verso nord che verso ovest.

Per una specifica valutazione dello studio e dei risultati ai quali si è pervenuti in materia di miglioramento della accessibilità all'area e della sua

connessione con la viabilità locale si rinvia in particolare al capitolo 5 dell'allegato G.

2.5 LO STATO DELLE RETI DEI SOTTOSERVIZI

Per una descrizione esauriente dello stato dei sottoservizi nel territorio in esame si rinvia ai contenuti dell'ALLEGATO F.

In questa sede viene brevemente illustrato il metodo seguito e in sintesi i risultati delle indagini preliminari condotte dai responsabili di questo settore della progettazione.

Mentre per quanto riguarda i punti di prelievo dell'acqua, del gas e del collegamento con le reti di telecomunicazione non si sono presentati particolari problemi né qualitativi né quantitativi, l'identificazione della soluzione per il recapito della rete fognante ha presentato dei problemi rispetto ai quali è stata svolta una sorta di pre istruttoria che, stralciata dall'ALLEGATO F, viene riportata in questa sede a testimonianza del metodo seguito avendo per obiettivo la realizzazione delle opere.

Il sistema di drenaggio delle acque meteoriche dell'area circostante quella di progetto, comprende il collettore di Volla, il collettore Capodichino e una serie di canali di scolo tra i quali il canale del Cozzone e il Canale San Severino; tali collettori e canali di scolo, facenti parte del sistema di drenaggio della zona orientale di Napoli, sono gestiti in parte dall'Ufficio Fognature del Comune di Napoli, in parte dal Consorzio di Bonifica di Napoli e Volla e in parte dal Commissariato al Sottosuolo del Comune di Napoli.

Sulla base delle curve di possibilità pluviometrica del CUGRI (Consorzio Universitario Grandi Rischi Idraulici), sono stati ricavati dati preliminari circa le portate di acque meteoriche provenienti dal futuro Parco

Industriale, mentre le portate di acque nere sono state ricavate in base ad una stima di prima approssimazione del numero di utenti del futuro insediamento e del fabbisogno idrico medio *pro capite*. I calcoli preliminari sono riportati nel seguito della presente relazione.

Sulla base di tali dati si è proceduto alla valutazione, congiuntamente con gli Enti preposti, dei possibili recapiti delle acque nere e meteoriche provenienti dal futuro insediamento.

In un primo colloquio con il Direttore del Consorzio di Bonifica Napoli e Volla, ing. Bonifacio, si è analizzata la planimetria, nella quale sono evidenziati i canali di scolo della zona in esame, di competenza del Consorzio. Dallo studio di tale planimetria è emerso che il canale del Cozzone, che si trova ad Est dell'area a valle dell'Autostrada del Sole, è troppo distante per poterne ipotizzare l'utilizzo come recapito delle acque pluviali.

Dai colloqui intercorsi con il Direttore dell'Ufficio Fognature del Comune di Napoli, ing. Panelli e con il Prof. G. Rasulo del CUGRI (Consorzio interUniversitario Grandi Rischi Idraulici), è stato stabilito che:

- il collettore Capodichino, che corre perimetralmente all'area di progetto sul versante Nord, si trova ad una quota notevolmente più elevata di quella attuale della zona di intervento e pertanto esso non rappresenta un possibile recapito delle acque provenienti dal futuro insediamento;
- le attuali quote del collettore di Volla, che si trova sul versante Orientale dell'area di progetto, a valle dell'Autostrada del Sole, non consentono lo scarico a gravità delle acque meteoriche.

Tuttavia, il prof. Rasulo ha evidenziato che il Commissariato al Sottosuolo del Comune di Napoli ha commissionato la progettazione di “Interventi di razionalizzazione della rete di drenaggio intorno alla zona orientale di Napoli”, ivi compreso il rifacimento del sistema fognario di strada provinciale Botteghelle. Tale progetto è stato redatto dal Prof. Ing. Giovanni de Marinis con il quale è stata analizzata la planimetria di

progetto, che comprende la realizzazione ex-novo della dorsale su strada provinciale Botteghelle, sul versante di via Galeone, prevedendo un sistema separato di collettamento delle acque meteoriche e di quelle reflue.

A valle delle indagini sopra descritte, a seguito degli incontri avvenuti, nel corso dell’istruttoria della proposta di P.U.A., presso il Dipartimento Pianificazione Urbanistica sia con il Servizio Fognature che con il Consorzio di Bonifica e dell’incontro dei progettisti con lo stesso Consorzio di Bonifica, previo trattamento delle acque di prima pioggia e previa la realizzazione del collegamento tra la rete dell’area e il canale S. Severino le acque reflue del futuro insediamento troveranno recapito nel citato canale. Per quanto riguarda invece le acque nere verranno immesse nella nuova condotta principale di via Botteghelle.

3. PROGETTO

3.1 MOTIVI DELL'IDENTIFICAZIONE DEL SUB AMBITO

43.1

L'area da sottoporre a Piano Urbanistico Attuativo è una parte di quella definita per l'ambito n. 43 "Magazzini approvvigionamento". I contenuti dell'intervento di pianificazione esecutiva sono quelli descritti nell'art. 169 delle Norme di attuazione della Variante al P.R.G.

Come risulta evidente dalla TAVOLA 5 dal presente P.U.A. sono state sottratte due entità territoriali costituite da:

- la zona in direzione nord-est, confinante con il tracciato del collegamento autostradale, destinata prevalentemente a residenza identificata nella suddetta tavola come sub ambito 43.2. che interessa il 5,90% del territorio dell'intero ambito;

- la fascia parallela all'andamento dei binari in direzione sud dell'ambito destinata prevalentemente ad attività per la produzione di beni identificata nella suddetta tavola come sub ambito 43.3 che interessa l'11,80% del territorio dell'intero ambito.

L'area di intervento ricalca di fatto il confine a suo tempo adottato dallo "Studio di fattibilità" svolto dal Dipartimento Urbanistica del Comune di Napoli e approvato con D.G.C. 3206 del 12 ottobre 2004.

La superficie territoriale del sub ambito 43.1 ammonta a 237.077,00 mq quali risultano dall'atto di compravendita del terreno che costituisce l'83% della superficie territoriale dell'ambito 43.

E sono sia la sproporzione tra le diverse entità territoriali che costituiscono l'ambito 43 che le loro singole specificità i motivi

fondamentali che hanno indotto a pianificare separatamente l'area di maggiori dimensioni.

In primo luogo la dimensione dell'intervento economico per migliorare l'accessibilità dell'area, nella prospettiva della realizzazione di attrattori importanti sia nel settore della produzione di beni che nel settore della produzione dei servizi, non poteva essere rapportata alla dimensione degli insediamenti esistenti che hanno comunque funzionato con l'attuale assetto stradale.

Analoga osservazione può essere formulata in relazione alla profonda trasformazione che deve subire l'area più grande sia sotto il profilo della mobilità interna che sotto quello della funzionalità impiantistica: anche in questo caso difficilmente entità che hanno funzionato con quanto è oggi localmente disponibile sotto il profilo della viabilità locale e delle reti infrastrutturali si sarebbero fatte carico di ingenti spese di radicale trasformazione necessarie per gli obiettivi espressi dalla proprietà dell'area ex F.F.S.

Relativamente alle specificità va rilevata la situazione di quasi completa utilizzazione delle due aree minori mentre per l'area di maggiori dimensioni si trattava di affrontare una ristrutturazione urbanistica finalizzata a integrare un luogo isolato nel contesto urbano circostante. Va rilevata inoltre anche una sorta di specializzazione che spontaneamente si è venuta a produrre nelle due aree minori: la più piccola lungo l'autostrada caratterizzata essenzialmente dalla presenza di edilizia abitativa, la più grande lungo i binari ferroviari caratterizzata prevalentemente dalla presenza di attività produttive di deposito e di commercializzazione. Entrambe queste "specializzazioni" sono coerenti con le indicazioni della Variante al P.R.G. ma difficilmente integrabili in un programma di investimenti complesso e articolato come quello al quale si pensa di dare luogo nell'area ex F.F.S.

Da queste premesse è stata derivata la decisione di procedere alla redazione del P.U.A. del sub ambito 43.1 all'interno del perimetro a suo tempo utilizzato anche per l'elaborazione del Piano di Fattibilità più sopra

menzionato, coincidente con l'ex proprietà FF.S. Nella convinzione che il coinvolgimento delle due entità territoriali minori avrebbe prodotto più problemi che non benefici mentre la trasformazione dell'area ex FF.S. produrrà sicuramente un aumento di valore delle aree contermini e, molto probabilmente, anche una loro riqualificazione.

3.2 DALL'IPOTESI DI CONSERVAZIONE ALLA RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA

Tenendo conto che su quest'area il Dipartimento Urbanistica del Comune di Napoli aveva sviluppato uno studio di fattibilità nell'ambito di una convenzione con FF.S., la progettazione ha esaminato e valutato alcuni elementi conclusivi di questo studio che sostanzialmente trovano riscontro nel presente progetto di P.U.A.

Il terreno sul quale non è stato possibile seguire la linea di sviluppo messa a punto dal Dipartimento Urbanistica è stato quello della conservazione degli edifici per una serie di motivi di seguito illustrati.

Quello fondamentale riguarda l'indice di utilizzazione fonciaria pari a 0,7 mq di superficie lorda di pavimento/mq di superficie fonciaria.

La superficie territoriale del sub ambito di circa 237.000,00 mq va ridotta dell'area impegnata dai fabbricati esistenti la cui conservazione, non ammettendo la costruzione a ridosso di ulteriori manufatti, impegnerebbe circa 65.000 mq per una superfici lorda di solaio esistente valutata in 28.000,00 mq.

Rimarrebbero così da utilizzare circa 172.000 dei quali - anche lo studio di fattibilità redatto dal Dipartimento grosso modo perviene a questa entità così come il P.U.A. al quale fa riferimento la presente relazione - circa 80.000,00 mq sono da destinare a spazi pubblici (strade e parcheggi, e urbanizzazioni secondarie); sui rimanenti 92.000 mq, applicando l'indice di

utilizzazione fondiaria di 0,7 mq/mq si ottiene una superficie linda massima realizzabile pari a 64.000,00 mq. Sommando a questa quantità quella dell'esistente, stimata in circa 28.000,00 mq, si avrebbe un intervento massimo di circa 92.000,00 mq lordi di solaio, contro una possibilità edificatoria, esito del presente , così come dello studio di fattibilità redatto da Dipartimento, di circa 105.000,00 mq.

A questa sostanziale differenza operativa si sarebbe aggiunta la necessità di intervenire per rendere antismismatici gli edifici esistenti che pur non presentando segni palesi di sofferenza statica in ogni caso sono caratterizzati da fondazioni isolate e non collegate tra loro, assenza di irrigidimenti trasversali nei corpi di fabbrica, mancanza, almeno per una parte degli edifici, di cordoli di collegamento delle strutture in sommità. E' evidente che a queste condizioni la conservazione anche di una parte dei corpi di fabbrica esistenti rappresenterebbe, sotto i profili dei costi della mancata realizzazione e dell'adeguamento antismismatico degli edifici da conservare, un onere insostenibile.

Del resto la classificazione della zona nell'ambito della Z.T.O. Db sta a dimostrare che anche nella valutazione del pianificatore era implicitamente riconosciuta una maggiore valenza alla possibilità di trasformazione radicale dell'ambito, per i processi di riqualificazione che questa può innestare nelle aree contermini, piuttosto che la conservazione che avrebbe ridotto di più del 15% l'interesse materiale alla trasformazione.

Va inoltre chiarito che l'indice di utilizzazione fondiario pari a 0,7 mq di superficie linda di pavimento/mq di superficie edificabile è stato assunto quale indice medio delle aree edificabili.

3.3 IL DIMENSIONAMENTO DEL P.U.A. E FABBISOGNO DI AREE PER SERVIZI

Il dimensionamento del P.U.A. assume, ovviamente, come riferimento i contenuti dell'articolo 169 delle Norme di attuazione della Variante al P.R.G. che vengono di seguito richiamate:

- indice di utilizzazione fondiaria non superiore a 0,7 mq di superficie lorda di pavimento/mq di superficie fondiaria;
- attività industriali per almeno i 2/3 dell'area disponibile (...);
- attrezzature per la produzione di servizi;
- insediamento residenziale per una superficie lorda di pavimento non superiore a 4.000 mq (...).

In fase di esame della proposta di P.U.A. il Dipartimento Pianificazione Urbanistica ha trasmesso la tabella della “Ripartizione teorica delle superfici dell'ambito 43” i cui valori sono riportati in corrispondenza delle colonne sotto la dizione “V.G. al P.R.G.” in corrispondenza delle colonne riportate sotto la dizione “P.U.A.” sono riportati i valori ricavati dalla progettazione del P.U.A. e i fabbisogni teorici calcolati per i sub ambiti 43.2.e 43.3.

CONFRONTO TRA LA TABELLA DERIVATA DALLA NORMA DELLA V.G. AL P.R.G. E IL P.U.A.

funzioni ambito 43	V.G. AL P.R.G.				P.U.A.			
	superficie fondiaria.	% sul totale generale	indice ut. fondiaria	slp	superficie fondiaria.	% sul totale generale	indice ut. fondiaria	slp
1 NUOVA EDILIZIA								
1.a produzione di beni	153.641	73,38	0,70	107.549	130.394	68,41	0,70	91.276
1.b produzione di servizi	50.027	23,89	0,70	35.019	50.886	26,70	0,70	35.620
1.c edilizia	5.714	2,73	0,70	4.000	9.333	4,90	0,70	6.533
totale nuova edilizia	209.382	100,00	0,70	146.567	190.613	100,00	0,70	133.429
2 AREE PUBBLICHE								
ex ART. 5 dm 1444								
2a produzione di beni >10% st)	19.205	6,67			28.234	9,80		
2b produzione di servizi (0,8 mq/mq slp)	28.015	9,72			29.679	10,30		
ex ART. 3 dm 1444								
2c residenza (20 mq/ab insediato)	2.667	0,93			3.920	1,36		
totale standards	49.887	17,32			61.833	21,46		
3 VIABILITA'								
viabilità pubblica >10% st								
3a produzione di beni	19.205	6,67			27.821	9,66		
3b produzione di servizi	9.603	3,33			7.810	2,71		
totale viabilità	28.808	10,00			35.631	12,37		
totale aree pubbliche	78.695	27,32			97.464	33,83		
Sup. terr. produzione beni	192.051	66,67			186.449	64,72		
Sup. terr. prod servizi	96.026	33,33			101.628	35,28		
ST di riferimento	288.077	100,00			288.077	100,00		

Come si può facilmente rilevare tra il calcolo teorico e i valori ricavati dal progetto del P.U.A. esiste una differenza che dipende essenzialmente da due fattori:

- la dimensione della viabilità di circa 5.000 mq maggiore di quella teorica riconducibile in massima parte a quella necessaria per il funzionamento del sub ambito 43.1 e solo in parte, per circa 2.000 mq, associabile al sub ambito 43.2 a servizio della residenza esistente in quanto il sub ambito 43.3 non ha bisogno di interventi in materia di viabilità; questo scarto è dovuto alla necessità di “fondare” ex novo la rete stradale interna

avendo presenti diverse possibilità di insediamento delle attività per la produzione di beni;

- la dimensione della superficie destinata a standard che già nei valori che verranno esposti di seguito relativamente al solo sub ambito 43.1 andrebbe a coprire l'intero fabbisogno dell'intero ambito 43.

Ne consegue che il valore totale della superfici fondiaria subisce una riduzione significativa in presenza di un sostanziale esaurimento per effetto delle costruzioni presenti della disponibilità all'interno del sub ambito 43.2 contro una relativa disponibilità all'interno del sub ambito 43.3.

In ogni caso complessivamente le previsioni di realizzazione di slp nell'intero ambito 43 si riducono di circa 13.000 mq sia per effetto dell'aumento delle aree pubbliche che per la presenza di costruzioni esistenti la cui entità in termini di slp è stata stimata complessivamente attorno ai 13.500 mq.

Di seguito viene riportata la tabella generale relativa al sub ambito 43.1 che riporta i valori delle superfici così come sono rilevabili dalla cartografia di progetto.

TABELLA RELATIVA AL SUB AMBITO 43.1

funzioni	superficie fondiaria.	% sulla sup. fondiaria	indice ut. fondiaria	slp
1 NUOVA EDILIZIA				
1.a produzione di beni	100.817	67,19		
1.b produzione di servizi	49.236	32,81		
1.c edilizia	0,00	0,00		
totale nuova edilizia	150.053	100,00	0,70	105.037
% sulla sup. territoriale				
totale nuova edilizia		63,29		
2 AREE PUBBLICHE				
ex ART. 5 dm 1444				
2a produzione di beni >10% st	20.269	8,55		
2b produzione di servizi (0,8 mq/mq slp)	33.086	13,96		
ex ART. 3 dm 1444				
2c residenza (20 mq/ab insediato)	0	0,00		
totale standards	53.355	22,51		
3 VIABILITA'				
viabilità pubblica >10% st				
3a produzione di beni	27.821	11,74		
3b produzione di servizi	5.847	2,47		
totale viabilità	33.668	14,20		
totale aree pubbliche	87.023	36,71		
sup. terr. prod. beni	148.907	62,81		
sup. terr. prod. servizi	88.169	37,19		
ST di riferimento	237.076	100,00		

Come si evince dai valori contenuti nella tabella, il rapporto tra aree destinate alla produzione di beni e quelle destinate alla produzione di servizi si mantiene nel rapporto 67% - 33% relativamente alle superfici fondiarie mentre si riduce al 63% - 37% per quanto riguarda le superfici territoriali. Questo scostamento è dovuto essenzialmente all'entità degli standard dovuti alla slp prodotta dalle aree per la produzione di servizi che per 33.086 mq va a incidere per il 62,01% sulla dimensione complessiva delle superfici destinate agli standard.

La presenza di edilizia residenziale a totale copertura della indicazione data in sede di Variante al P.R.G. nel sub ambito 43.2 ha indotto a rinunciare a questo tipo di intervento.

Va chiarito che i valori dell'indice di utilizzazione fondiaria espressi nella tabella precedente sono indici medi la cui articolazione viene di seguito analizzata.

**ARTICOLAZIONE DEI VALORI DELL'INDICE DI UTILIZZAZIONE
FONDIARIA NELLE DIVERSE U.M.I**

	funzioni	superficie fondiaria.	% sul totale generale	indice ut. fondiaria	slp
1 NUOVA EDILIZIA					
	produzione di servizi al servizio della produzione di beni				
1.a.1	beni B1	9.971	4,21	0,96	9.572
1.a.2	produzione di beni B2	21.599	9,11	0,68	14.687
1.a.3	produzione di beni B3	30.248	12,76	0,57	17.241
1.a.4	produzione di beni B4	30.160	12,72	0,57	17.191
1.a.5	produzione di beni B5	8.839	3,73	0,57	5.038
	<u>totale produzione di beni</u>	<u>100.817</u>	<u>42,53</u>		<u>63.730</u>
1.b	produzione di servizi C	49.236	20,77	0,84	41.358
	<u>totale produzione di servizi</u>	<u>49.236</u>	<u>20,77</u>	<u>0,84</u>	<u>41.358</u>
	totale nuova edilizia	150.053	63,29	0,70	105.037

Come è stato osservato in altra parte della presente relazione generale l'indice di utilizzazione fondiaria fissato per l'ambito 43 risulta essere, in particolare per gli interventi industriali, sovradimensionato in quanto obbliga a creare nello stesso tempo sia spazi a doppia altezza all'interno del capannone sia piani interrati se non altro per il reperimento della superficie di parcheggio pertinenziale.

Dalla distribuzione dei valori dell'indice di utilizzazione fondiaria si può comprendere come nella U.M.I. B1 si tratti di un intervento multipiano (piano terra più 8 piani divisi in due corpi collegati a terra) destinato alla realizzazione di servizi a servizio della produzione di beni: al piano terra banche, assicurazioni, servizi postali, ecc. ai piani superiori uffici, laboratori, ecc. fino all'albergo.

Lungo via Botteghelle, con l'obiettivo di creare una situazione di laboratori con esposizione – magazzino sul fronte strada l'indice è stato

portato a 0,68 mq/mq da articolare in edifici di due – tre piani. In quest'area, inoltre è stata concordata con l'Amministrazione la conservazione del fabbricato esistente ubicato in corrispondenza del vecchio ingresso al deposito FF.S. Assieme all'edificio, operata l'adeguata selezione verranno recuperati anche gli alberi di maggior pregio esistenti nell'intorno. L'edificio potrà essere utilizzato sia la produzione di beni sia per servizi quali la guardiania, residenza del custode, ristorazione, ecc.

Infine, per le U.M.I. più specificatamente destinate alla produzione l'indice è stato portato a 0,57 mq/mq che consente una utilizzazione del lotto disponibile più semplice e con l'interramento di una piccola parte del parcheggio pertinenziale.

Il saldo sulla applicazione di un indice medio di utilizzazione fondiaria di 0,70 mq/mq è stato trovato applicando un indice di 0,84 all'area destinata alla produzione di servizi identificata con la lettera A nelle tavole del P.U.A. e destinata alla realizzazione di un centro commerciale con annessi spazi sia all'aperto che allo scoperto per il tempo libero. La caratteristica funzionale principale del centro commerciale ipotizzato nell'area è quella di avere una contenuta superficie destinata alla commercializzazione di alimentari tant'è che proprio questa caratteristica, come evidenziato nell'allegato G, consente di prefigurare una situazione ottimale sia dell'accessibilità che dell'interferenza con il traffico locale, una volta realizzati gli interventi viabilistici previsti.

Come si può apprezzare dalle tabelle precedenti il complesso delle aree pubbliche all'interno del sub ambito 43.1 ammonta a 87.023,00 mq pari al 36,71% del totale della superficie territoriale. Di questi 33.668,00 sono destinati alla viabilità (14,20% del totale) e 53.355,00 sono destinati agli standard (22,51% del totale). Di questi ultimi, per un valore attorno ai 25.000 mq, saranno da destinare a parcheggi pubblici.

Il fabbisogno di parcheggi pubblici è il risultato della sommatoria di 16.543,00 mq derivanti dalla slp relativa alla produzione di servizi (il 50% di 41.358,00 mq di slp x 0,8) e di 8.000,00 mq derivanti dalla st relativa alla

produzione di beni (il 10 % di 100.817,00 dei quali circa 8.000,00 destinati a parcheggi).

A fronte di un fabbisogno ipotizzato di 24.543,00 mq sono disponibili in complesso 25.758,00 mq suddivisi in 9 entità distribuite sull'intero territorio del sub ambito così identificati:

Parcheggi pubblici	
A1	2.156,00
A2	8.528,00
A4	1.034,00
A5	1.910,00
A6	2.610,00
A7	2.171,00
A8	2.646,00
A9	2.464,00
A10	2.239,00
Tot parcheggi	25.758,00

Un'ulteriore area di parcheggio è stata identificata nell'ambito del parco con le attrezzature sportive e essendo specifico di quella attrezzatura non viene conteggiato tra i parcheggi funzionali alle attività distribuite sul territorio del sub ambito.

Essendo le aree destinate agli standard pari a 53.355,00 mq ne deriva che la superficie del parco è pari a 27.597,00 mq. L'organizzazione di questa superficie prevede:

- un parcheggio su via Vialone ;
- il gradone più alto attrezzato a parco; nella sua parte più alta la quota di questo gradone verrà abbassata in modo da creare una relativa continuità nel gradone alto;
- il gradone più basso organizzato sempre a parco ma con l'inserimento degli impianti sportivi;
- percorsi pedonali da sopra e da sotto collegati con rampe di scale inserite tra i due gradoni.

Per un maggiore dettaglio si rinvia agli elaborati specifici relativi al parco.

A completamento dell'esame delle quantità in gioco viene affrontato il dimensionamento dei parcheggi pertinenziali. A questo fine bisogna fare una premessa relativa all'assetto che secondo le indicazioni del P.U.A. assumerà il territorio del sub ambito 43.1. Come è possibile rilevare dalle quote di progetto assegnate al terreno si andrà a creare un piano inclinato che, partendo dalla parte più alta di via Vialone, grosso modo seguirà la diagonale est-ovest fino a raccordarsi con le quote di via Botteghelle. Questa nuova configurazione che assumerà il terreno consentirà, per una parte considerevole dello stesso, di realizzare parcheggi interrati a partire dalla quota attuale evitando, se non nelle parti di raccordo con via Botteghelle, il contatto con la falda. I parcheggi pertinenziali riguardano sia il centro commerciale che le attività produttive.

Per quanto riguarda il centro commerciale i parcheggi pertinenziali sono stati dimensionati in ragione di 3,00 mq di parcheggio/mq di superficie commerciale secondo quanto disposto dal Piano di adeguamento commerciale vigente nel comune di Napoli. Trattandosi di una superficie commerciale di 21.000 mq il fabbisogno ammonta a 63.000 mq dei quali 60.000 sono stati ricavati in due piani sotto la sagoma della parte centrale del centro commerciale e 3.900 mq, sempre interrati, in corrispondenza della media superficie di vendita posta lungo la strada di collegamento nord sud tra via Vialone e la strada centrale del nuovo insediamento.

Per quanto riguarda la produzione di beni vanno distinte due situazioni:

- l'edificio alto posto all'incrocio tra via Botteghelle e via Vialone;
- i capannoni e, in generale, i fabbricati destinati alla produzione di beni in senso stretto.

Il primo è caratterizzato da un'area di sedime di 3.200 mq in corrispondenza dei quali è possibile realizzare un piano parcheggi interrato. Assumendo una slp di 9.600 mq per un'altezza del piano di 3,2 m si ottiene un volume di 30.720 mc dai quali si ricava un fabbisogno di 3.072 mq

soddisfatto dal parcheggio interrato da realizzarsi sotto l'area di sedime dell'edificio.

Per quanto concerne il fabbisogno nelle U.M.I. più specificatamente destinate alla produzione di beni il fabbisogno sarà assolto in parte in superficie e in parte nel piano interrato che viene previsto di dimensioni analoghe a quelle del capannone. L'entità della distribuzione del parcheggio pertinenziale tra superficie e piano interrato sarà diversa in relazione all'indice di utilizzazione fondiaria da applicare nelle diverse zone.

I valori di sintesi del fabbisogno di parcheggi pertinenziali sono riportati nella seguente tabella mentre il calcolo del soddisfacimento di tale fabbisogno è riportato nella tabella contenuta nel comma 9 dell'articolo 7 relativamente alla produzione di beni e nel comma 4 dell'articolo 8 delle norme di attuazione.

	tipologia parcheggi	produzione di beni produzione uffici	produzione di servizi commercio	produzione totale
parcheggi da standard				
ex DM 1444 art 5	a raso	8.000,00	16.543,00	24.543,00
tot. parcheggi standard disp.				
				25.758,00
volumetrie		441.570,00	30.720,00	
superficie di vendita			21.000,00	
parcheggi pertinenziali				
ex L 122/89 *	a raso e interrati	56.086,00	2.685,00	58.771,00
ex Lr 1/2000	interrati		63.000,00	63.000,00
totale		56.086,00	2.685,00	63.000,00
totale parcheggi pertinenziali				
				121.771,00

* poiché nelle aree destinate alla produzione di beni l'indice di utilizzazione fondiaria è variabile e, in ogni caso, poiché si prevede la realizzazione di un piano interrato in corrispondenza della superficie dell'intero capannone si ipotizza che il 20 - 30% del parcheggio sia a raso e che il 70 - 80% sia interrato.

La dimensione del P.U.A. fin qui considerata non è esaustiva se ai valori fin qui esplicitati non si aggiungono, in questa sede sotto il solo profilo quantitativo, quelli relativi alle opere esterne che vengono di seguito sintetizzati:

- collegamento tra via Vialone e la strada provinciale delle Puglie da realizzare su proprietà di terzi in via di acquisizione;
 - collegamento tra via Botteghelle e via Ferrante Imperato da realizzarsi su terreni delle F.F.S.;
 - collegamento tra l'area del sub ambito 7.1 e la strada provinciale delle Puglie all'altezza dello svincolo;
 - prolungamento di via Vialone fino al sottopasso dell'autostrada su suoli comunali.
-

3.4 IL SISTEMA DELL'ACCESSIBILITÀ

Lo “Studio di fattibilità” più sopra citato poneva una serie di opzioni in materia di accessibilità esito dell’apporto allo studio del Servizio Infrastrutture Studi e Progettazione. La componente della progettazione relativa all’accessibilità è stata svolta sulla base della verifica delle indicazioni contenute in detto studio.

E’ possibile identificare due scale del sistema dell’accessibilità: quella locale e quella di accesso al sistema autostradale.

La prima è stata risolta in direzione nord, quella meno accessibile considerando lo stato attuale, con l'allargamento di via Vialone e con la messa in quota della stessa via con gli spazi liberi antistanti e prospicienti via strada provinciale delle Puglie. La soluzione è ben rappresentata dalle sezioni di progetto contenute nella TAVOLA 8. In queste aree di proprietà una privata, in via di acquisizione da parte del proponente il P.U.A., e una di proprietà dell’Amministrazione utilizzata da ANM, si propone di applicare la normativa della Variante al P.R.G. per le zone Bb e di garantire, nell’ambito del loro sviluppo edilizio, il collegamento stradale tra via strada provinciale delle Puglie e via Violone. I due collegamenti sono rappresentati

nella TAVOLA 10 uno da un tracciato stradale corrispondente all'area in via di acquisizione, quello sulla proprietà dell'Amministrazione da un segmento tratteggiato in verde la cui posizione nelle aree in questione è indicata come variabile. Questa scelta comporta il completo rimaneggiamento del relitto morfologico sul quale si interviene (cfr. TAVOLA 9) e costituisce l'unica possibilità per integrare l'*enclave* dell'ex Magazzino approvvigionamento con il tessuto urbano esistente. Il rimaneggiamento consente di portare in quota con l'attuale quota del parcheggio ANM parte del parco pubblico e di garantire un accesso ai residenti del sub ambito 43.2.

Va inoltre segnalata un'altra piccola variazione da realizzare sull'area dell'Amministrazione in uso a ANM relativa alla parte terminale di via Violone quando entra sul confine settentrionale del sub ambito 43.2.

Alla scala più ampia tra i due collegamenti della strada provinciale Botteghelle in direzione sud-ovest, è stato scelto quello utilizzerà la sede dimessa dei binari che storicamente rendevano operativa l'area rispetto ai fabbisogni di FF.S.

La seconda ipotesi formulata a questa scala è relativa alla prosecuzione della viabilità di perimetro del sub ambito 43.1, posta al confine con il sub ambito 43.3, lungo la scarpata del collegamento autostradale con due esiti possibili da sottoporre entrambi a attente verifiche di fattibilità:

- uno sbocco in territorio di Casoria raddoppiando il sottopasso del citato collegamento autostradale che porterebbe a intersecare via strada provinciale delle Puglie e da questa al sistema autostradale;
- uno sbocco su via strada provinciale delle Puglie all'altezza del deposito ANM in corrispondenza di via G.Pascoli (Catoria).

Pertanto gli interventi in materia di viabilità possono essere classificati secondo le seguenti modalità funzionali e realizzative:

- nuova viabilità interna al perimetro del sub ambito 43.1 da realizzare su suoli privati del proponente da cedere all'Amministrazione;
- adeguamento della viabilità esistente – allargamento di via Botteghelle e di via Vialone - da realizzare sia su suoli dell'Amministrazione che su suoli privati del proponente da cedere all'Amministrazione;
- realizzazione di nuove strade all'esterno del perimetro del P.U.A. il cui sedime appartiene rispettivamente a RFI per quanto riguarda il collegamento di via Botteghelle con via De Roberto e via F. Imparato – sedime in via di acquisizione da parte del proponente –; a privati per quanto riguarda il collegamento tra via provinciale delle Puglie e via Vialone – sedime in via di acquisizione da parte del proponente – al comune di Napoli per quanto riguarda un ulteriore possibile collegamento tra via Violone e la suddetta strada Provinciale delle Puglie nel terreno in uso a ANM.

Per analisi più dettagliate e specificamente correlate con le utilizzazioni ipotizzate per il sub ambito 43.1 si rinvia ai contenuti dell'allegato G.

3.5 IL RACCORDO CON IL TERRITORIO URBANO ESISTENTE

Come illustrato nella parte della relazione relativa allo stato di fatto la progettazione ha avuto a disposizione due entità territoriali del tutto diverse. Un relitto, nel senso della pura e semplice sopravvivenza di un dosso collinare preesistente, arroccato lungo la strada, oggi impercorribile, detta via Vialone; una piana, la cui quota media coincide con il punto di ingresso

dei binari che servivano l'area del deposito, che per gran parte è l'esito della rimozione dei terreni che costituivano il dosso.

Mantenere nel disegno di piano questa dicotomia significava riprodurre la costituzione dell'*enclave* compresa la recinzione muraria, forse ragionevole fintanto che era ascrivibile ad una sola attività, ad una sola azienda e, per la maggior parte dei traffici, anche ad una sola modalità di accesso.

Ma un polo di produzione e di servizi integrato, non solo nel suo funzionamento interno ma anche con le aree limitrofe, fa dell'integrazione con la grande scala territoriale il fattore primo della sua riuscita. In sostanza l'operazione progettuale che caratterizza il P.U.A. è quella di ricondurre all'interno dell'area le quote della via strada provinciale delle Puglie in corrispondenza di almeno uno dei due slarghi che affacciano sia sulla citata strada che su via Vialone: si tratta di due aree libere comprese nella zona territoriale omogenea Bb della Variante del P.R.G., quindi di aree soggette anche a trasformazioni edilizie di un certo valore. Per una di queste, riportata come viabilità all'esterno del perimetro del P.U.A. del sub ambito 43.1, è in corso di perfezionamento l'acquisizione da parte del proponente. Tenendo conto che le quote di impianto della maggior parte degli edifici che hanno il loro fronte principale lungo via strada provinciale delle Puglie fanno capo alle quote della strada stessa, si comprende come l'adeguamento della attuale sezione longitudinale di via Vialone alle quote di via strada provinciale delle Puglie costituisca la l'elemento di "cucitura" migliore per saldare la realtà esistente dell'insediamento lungo via strada provinciale delle Puglie con il futuro insediamento del polo produttivo integrato. Non a caso, in questa prospettiva, si è scelto di ubicare lungo via Vialone, ristrutturata e adeguata in quanto a sezione al traffico che dovrà sopportare, la parte dell'intervento che interessa in particolare il centro commerciale con la sua appendice di attrezzature per il tempo libero e il parco pubblico con le attrezzature sportive di quartiere.

Questo intervento intende costituire il nuovo fronte arretrato di via strada provinciale delle Puglie. Esso è all'origine del rimodellamento del relitto di dosso sul quale si interviene in quanto si prevede di realizzare un raccordo in pendenza dalla nuova via Vialone alla viabilità interna dell'area destinata alla produzione di beni. All'interno della pendenza, in posizione interrata, viene collocata la totalità del fabbisogno di parcheggi pertinenziali e per il funzionamento delle attività direzionali. Mentre in superficie è prevista la realizzazione di quelle attrezzature per il tempo libero e lo sport, sia pubbliche che private, così come enunciato nella scheda illustrativa dell'intervento nell'ambito 43.

All'esterno dell'area, sul versante di via strada provinciale delle Puglie, vengono così poste tutte le premesse per la riqualificazione dell'insediamento esistente, sia dotandolo di una viabilità autonoma da via strada provinciale delle Puglie sia mettendo in moto meccanismi di rivalutazione delle aree siano esse edificate che inedificate.

In particolare, in corrispondenza dell'attuale parcheggio ANM, si potrebbe ipotizzare la realizzazione di uno spazio collettivo – piazza o piccolo parco collegato con la piazza interna all'area del centro commerciale – che tenga conto delle possibilità edificatorie dello stesso suolo classificato nell'ambito delle zone Bb, e della prospettiva di costituire una quinta con l'edificio del centro commerciale.

Da questo intervento risulta rimodellata anche la parte terminale del relitto territoriale ereditato dalle attività di scavo di FF.S. Ed è stato gioco-forza rimodellarla proprio per dare un senso alla sua caratteristica di area verde destinata a parco pubblico. Soltanto in corrispondenza della u.m.i. B5 sarà obbligatorio contenere il terreno con un muro.

Tali interventi dovranno essere realizzati con tutte le cautele del caso mettendo in valore, anche con un possibile trasferimento da concordare con la competente Soprintendenza, eventuali residui degli scavi esauriti dall'inizio del secolo (cfr. ALLEGATO C) e, eventualmente, modificando il tracciato del collettore di Capodichino (cfr. TAVOLA 4).

In conclusione è stata perseguita l'idea di restituire al relitto del dosso una forma questa volta diretta a ristabilire uno stretto collegamento con la struttura urbana esistente e di identificare nella piana la zona destinata alla produzione di beni.

3.6 UNA PREFIGURAZIONE DELLA TRASFORMAZIONE DELL'AREA

Nelle TAVOLE 7, 8, 9 e 11 è contenuta l'interpretazione che ha guidato la progettazione del P.U.A. configurandosi quale obiettivo finale da perseguire.

In primo luogo cambia radicalmente l'accesso visivo ai luoghi in quanto la realizzazione della strada di perimetro, ovvero l'ampliamento della sedi di quelle esistenti, implica la demolizione del muro di perimetro che faceva dell'area un'isola. Percorrere via Vialone significherà avere sott'occhio entrambi i versanti in particolare quello che consente la vista del Vesuvio sullo sfondo. Vesuvio che apparirà e scomparirà in funzione della sagoma del nuovo fronte edilizio lungo il lato sud della via. Alla fine dei corpi edilizi, muovendosi sempre lungo via Vialone, si accede con la stessa quota di via strada provinciale delle Puglie, all'area del parco a contatto, sul lato est, con il confine del sub ambito 43.2.

Dal parco si domina la piana destinata alla produzione alla quale verrà assegnata una leggera pendenza verso la strada provinciale Botteghelle al fine di garantire la funzionalità, in particolare, dell'impianto fognario.

In sostanza l'ipotesi è quella di riconfigurare il dosso preesistente inserendo, in ragione delle quote disponibili o da identificare sulla base del progetto, all'interno di questa nuova geografia corpi di fabbrica che seguono il rimodellamento del terreno.

L'insieme degli interventi di rimodellamento dovrebbe essere a saldo zero, se non negativo, in quanto movimenti terra e demolizioni talché,

anche per questo aspetto, il bilancio dell'intervento è da considerarsi positivo.

Una buon funzionamento dell'intervento previsto dipende sopra tutto dalla rapidità con la quale, in relazione ai tempi di progettazione, approvazione e realizzazione delle opere edilizie, sia che si tratti di urbanizzazioni che di edifici, verrà migliorato il collegamento con la grande viabilità esistente. Questa necessità più volte ripresa e elaborata nella presente relazione, e ulteriormente riproposta nella sua conclusione, sta a testimoniare la convinzione che i molti ostacoli che si interporranno alla realizzazione delle opere esterne al perimetro del P.U.A. dovranno essere superati in tempi certi se si vuole mantenere fisso l'obiettivo della riqualificazione di questa parte della città.

Per quanto riguarda i capannoni industriali è prevista una struttura in c.a. prefabbricato, con tamponamenti in pannelli prefabbricati di calcestruzzo alleggerito, con finitura esterna in granigliato levigato. Le coperture, in lamiera coibentata, sono a volta a botte, tagliata in diagonale su un lato (sagoma tipo sheed) per alloggiare i lucernai e le aperture per la ventilazione naturale e per il posizionamento eventuale di pannelli solari e/o fotovoltaici essendo l'orientamento di questi fronti a sud. All'interno sono previste delle zone soppalcate per uffici e servizi, da realizzarsi con struttura indipendente in acciaio. In ogni piazzale antistante il capannone, è prevista una rampa che conduce al piano interrato ad uso garage. Per i capannoni posti all'estremità degli isolati, è stata disegnata la facciata laterale in maniera da costituire un fronte urbano unitario ed articolato, con pensiline di ingresso, vetrate corrispondenti alle zone soppalcate e muri di recinzione rivestiti allo stesso modo dei capannoni stessi.

L'edificio per i servizi alla produzione di beni tipologicamente è costituito da un piano terra a "piastra", con funzioni di accoglienza e ristoro, e servizi alla produzione quali banche, laboratori, ecc. e da due torri

di 7 piani fuori terra, con uffici, collegamenti verticali e servizi parte dei quali da destinare a foresteria.

Le torri saranno dei volumi stereometrici, senza sbalzi, ma con piccole rientranze con funzione di loggia aperta. La finitura esterna sarà in materiali naturali, tipo pietra calcarea, con ampie bucature vetrate e strutture frangisole sui lati maggiormente esposti alla luce che potranno essere utilizzati anche per il posizionamento di tecnologie per la captazione del sole.

Per l'edificio preesistente è previsto il restauro delle facciate e la ristrutturazione degli interni con funzione di accoglienza, centro documentazione, punto ristoro, attività di direzione e coordinamento. Potrà contenere anche uno spazio espositivo per le attività artigianali presenti nel parco integrato.

Per quanto riguarda gli edifici per il centro commerciale e le attività ludico-ricreative edificio quello che interessa centro commerciale, su due livelli, è stato scomposto in più volumi, al fine di richiamare dimensionalmente le tipologie di edifici urbani. E' stato ipotizzato un rivestimento del tipo "a facciata ventilata" in vetro strutturale ed alluminio, con vetro opaco per i volumi che contengono le strutture commerciali, vetro trasparente per le parti di collegamento. La copertura è costituita da una lastra sospesa su pilastri in acciaio che agevola la ventilazione naturale ed il benessere temoigometrico degli ambienti sottostanti. Si adatta alla conformazione del terreno prevista in progetto, emergendo in tutto o in parte a seconda delle differenti quote esterne. Le sistemazioni esterne a verde prevedono spazi di sosta e di gioco bambini, nonché la presenza di attrezzature sportive.

I volumi che contengono le attività ludico-ricreative e le attività commerciali di media superficie, trattati in maniera analoga, sono staccati e disposti in modo tale da conformare, in corrispondenza dello slargo su via strada provinciale delle Puglie, attualmente destinato a parcheggio ANM, una grande slargo collegato anche con il parco.

Il salto di quota con la strada mediana di progetto che attraversa l'ambito, è costituito da un lungo muro-contrafforte rivestito in tufo, articolato con un ritmo di paraste, che contiene gli ingressi e le uscite ai parcheggi interrati, nonché le scale di collegamento.

Le strade carrabili e le aree di sosta saranno trattate con asfalto drenante, zanelle laterali e caditoie in cls prefabbricato. I marciapiedi ed i percorsi pedonali, avranno cordoli in cls e pavimentazioni in pietra ricomposta tipo “monostrato vulcanico” .

Le aree verdi, pubbliche e private, costituiscono un sistema articolato, con grandi spazi, quali il parco urbano e l'area a ridosso del centro commerciale, collegati da percorsi ed aree medie e piccole tali da formare una sorta di “rete ecologica”.

Il Parco Urbano da cedere al pubblico, è formato da tre aree distinte:

- una a valle del costone esistente, costituita da un piano inclinato da quota +18.00 (con ingresso e parcheggio) a quota +25.50, contenente campi sportivi, aree aperte con alberature a filari e percorsi pedonali;
- un'area mediana a quota +26.00, con la vasca d'acqua ed il punto ristoro costituito da un gazebo in legno e vetro;
- un'area a monte del costone, a quota +27.00 / +28.00, con alberature più fitte, percorsi pedonali e ciclabili, aree per giochi bambini, pattinaggio e bocce. (con ingresso e parcheggio da via Vialone).

Alcuni piccoli volumi, con funzione di spogliatoio e deposito, saranno ricavati all'interno del salto di quota del costone, con il solo accesso visibile a valle, in corrispondenza dei campi sportivi. L'accesso pedonale principale avviene da quota +25.50 attraverso la piazza che connette il centro commerciale al parco.

L'illuminazione pubblica avviene mediante pali ed armature che rispondono alle necessità normative e tecniche della sede carrabile, ma con

design adatto alla sistemazione di spazi urbani pubblici e privati. (vedi Tav. Ar 12)

Gli arredi saranno prevalentemente con struttura in acciaio zincato verniciato. Alcune tipologie di panchine, in particolare quelle previste per le aree verdi, avranno ripiani in doghe di legno massello. Per ulteriori specifiche tecniche vedi All. N02.

3.7 VERIFICA DELLA CONFORMITA' DEL P.U.A. RISPETTO ALLA VARIANTE AL P.R.G.

Per quanto illustrato nelle tavole facenti parte del presente P.U.A., nelle Norme di attuazione e nella presente relazione:

- in materia di rispetto dei vincoli esistenti e in particolare di quello geomorfologico sulla base del quale una parte del territorio interno all'ambito n. 43 e al sub ambito 43.1 veniva esclusa dalla possibilità di costruire, il P.U.A. ha identificato la posizione degli edifici all'esterno di detto vincolo;
- in materia di dimensionamento generale del P.U.A. del sub ambito 43.1 inquadrato nell'intero ambito 43 – Magazzini di approvvigionamento vengono rispettate le quantità definite nell'articolo 169 delle Norme di attuazione della VG al PRG;
- in materia di definizione della quantità all'interno del sub ambito 43.1 della superficie linda di pavimento complessiva massima realizzabile sulla base delle superfici fondiarie disponibili viene rispettato l'indice di utilizzazione fondiaria fissato in 0,7 mq/mq;
- in materia del rispetto delle superfici da destinare a urbanizzazioni secondarie e ai contenuti delle stesse queste sono adeguate alle prescrizioni del già citato articolo 169 delle Norme di attuazione della VG al PRG;

- in materia di ripartizione tra superfici fondiarie da destinare alla produzione di beni e alla produzione di servizi viene rispettato il rapporto 2/3 – 1/3;
- in materia di parcheggi sia pubblici che pertinenziali vengo soddisfatti i fabbisogni previsti dalla normativa vigente sia per quanto riguarda quelli pubblici che quelli pertinenziali;
- in materia di definizione dell'intervento nel settore della produzione di servizi l'utilizzazione proposta è conforme alle indicazioni per la localizzazione della grande distribuzione di cui allo "Strumento di intervento per l'apparato distributivo" (PAC) del comune di Napoli;
- in materia di zonizzazione acustica si è proceduto, in accordo con l'Amministrazione e a seguito di apposite indagini, a attribuire valori all'area non presenti nel Piano di zonizzazione acustica.

Ciò premesso si ritiene il P.U.A. conforme ai contenuti e agli obiettivi della Variante al PR.G.