

## 5. Le scelte per l'area industriale orientale

### 5.1. La riconfigurazione del paesaggio urbano.

*Lo stato dei luoghi.* La zona orientale è un'area vasta che si caratterizza per una duplice dimensione: porzione significativa ed organica del sistema territoriale e urbano della città metropolitana e, contemporaneamente, unica possibile direttrice di espansione cittadina. Il primo aspetto è costituito in particolare dai centri storici minori che a corona definiscono l'area e che risultano essere le propaggini occidentali del sistema territoriale e in particolare di quello vesuviano e costiero: Ponticelli, Barra, S.Giovanni, Pazzigno. Il secondo aspetto è rappresentato dalla zona industriale che tra la fine dell'ottocento e l'inizio del secolo si è andata a mano a mano localizzando tra l'espansione edilizia otto-novecentesca del centro storico ad ovest, l'area vesuviana ad est, la collina di Poggioreale a nord, il porto e la fascia litoranea a sud.

Da sempre territorio suburbano utilizzato per attività produttive o di servizio, la zona orientale ha acquistato nel tempo, sempre di più, i caratteri di una periferia urbana industriale connotata da un notevole livello di promiscuità, degrado, confusione. Qui si ritrovano quelle strutture che storicamente sono sempre state localizzate *fuori porta*, dove finiva la città: il cimitero, il carcere, i mercati generali, i grandi impianti industriali e tecnologici (depuratori, centrali elettriche, eccetera), le infrastrutture ferroviarie, le

autostrade, il porto, l'aeroporto. Unità urbana autonoma, il Centro Direzionale rappresenta in ordine di tempo l'ultimo tentativo di espansione della città verso oriente.

La logica di intervento che ha presieduto le trasformazioni della zona orientale, caratterizzata dalla progressiva e costante esasperazione del contrasto tra entità urbane e suburbane, causa del declino di quelle preesistenze che costituivano i principali elementi fondativi dell'area e strutturanti la configurazione spaziale del paesaggio (via Poggioreale, via Ferrante Imparato, via Argine, la strada della Marinella con il Miglio d'Oro, eccetera), ha prodotto il diffuso degrado che affligge l'area e che si è ulteriormente evidenziato oggi per effetto della crisi delle attività industriali e per la dismissione di molti impianti produttivi.

Il risultato è un paesaggio tumultuoso e allo stesso tempo monotono; tumultuoso per il disordine, i forti contrasti e la disarmonia delle diverse entità che lo compongono, monotono per la mancanza di relazioni delle parti tra di loro e con il resto della città, per l'assenza di qualità urbana, per il degrado diffuso, per l'abbandono.

Disperse, ma ancora recuperabili e in alcuni casi persino ben conservate, risultano le preesistenze storiche isolate, come le ville suburbane che nel settecento punteggiavano il paesaggio agrario con i loro giardini. Degli orti detti le paludi e dei corsi d'acqua che li irrigavano sopravvivono, attivi

anche se molto degradati, ampi brani di risulta completamente estranei all'ambiente urbanizzato che li circonda o, come nel caso delle infrastrutture, li attraversa e li scavalca.

*La riconfigurazione del paesaggio urbano.* "Terminata la fase dell'espansione, a partire dagli anni '80, la città ha imboccato la strada della crescita attraverso la trasformazione dell'esistente. E' iniziata la stagione, tuttora in atto, del riuso e della messa in valore di vecchie parti della città secondo principi diversi che in passato: valorizzazione delle diversità, recupero delle testimonianze del passato, ricerca del *genius loci* e delle basi spaziali dell'identità degli abitati, legame del bello con la funzionalità." (Amendola, 1997).

La riconfigurazione del paesaggio urbano della zona orientale ha come obiettivo principale l'integrazione dell'area con il resto della città e con il suo contesto naturale. Un'integrazione da intendersi non solo come il tradizionale miglioramento e sviluppo delle relazioni a tutti i livelli possibili tra centro e periferia o tra città e la più vasta area sovracomunale, quanto piuttosto come il riavvicinamento della zona orientale alla città in termini fisici, spaziali e persino psicologici e la sua ricollocazione paesistica nell'ambiente geografico di cui è parte integrante.

Se le forme di utilizzo del territorio si sono configurate fino al grande salto industriale come partecipi del paesaggio, questa condizione viene ricomposta con il recupero delle potenzialità naturali e la riorganizzazione degli insediamenti produttivi..

I due estremi della naturalità e dell'opera dell'uomo ritrovano quindi, con l'occasione della dismissione di grandi aree industriali, una nuova sintesi. Con la realizzazione del grande parco

sull'area dismessa dall'industria petrolchimica, viene restituita alla piana agricola la continuità del paesaggio che si sviluppava tra l'entroterra e la linea di costa. Viene recuperato l'equilibrio idrogeologico e la presenza anche visiva dell'acqua come spazio di *plaisance*, ma anche come elemento simbolico storicamente caratterizzante i luoghi.

La riorganizzazione dell'apparato industriale avviene in maniera complementare al ripristino ambientale secondo criteri e tipologie che non ripropongono la funzione produttiva come *altro* rispetto alla città e che non sono in antitesi con l'ambiente e con il paesaggio

L'allargamento di orizzonte imposto dalla "città metropolitana" si rivela essere la sola chiave di lettura in grado di focalizzarne la giusta dimensione territoriale di approccio, e cioè il considerare la zona orientale non più come propaggine marginale dell'organismo urbano napoletano, ma come la porzione iniziale di un sistema territoriale vario e complesso: una struttura urbana unitaria che riesca a recuperare, anche se in forme diverse, il legame originario con il territorio verso cui risulta naturalmente proiettata.

Un importante significato acquista la presenza del parco nazionale del Vesuvio e l'attività che l'Ente parco svolge per lo sviluppo di quel territorio e la promozione della sua immagine. Il monumento vulcanico rappresenta con il golfo e i Campi Flegrei il principale fattore di identità geografico dell'area napoletana, fulcro e polo di centralità su cui convergono la conurbazione che si sviluppa al suo contorno e gli ambiti geografici da esso dominati: l'agro campano all'interno, la linea costiera a sud.

Così come si profila con chiarezza il grande tema che appare come la maggior scommessa dei prossimi decenni e che investe in pieno tanto l'orga-

nismo napoletano che i suoi immediati intorni: la riappropriazione del mare da parte di contesti che in esso trovano le motivazioni stesse della loro origine. Ci si riferisce qui in particolare al territorio del Miglio d'oro direttamente interessato dalle grandi innovazioni in campo ferroviario introdotte dalla trasformazione in metropolitana regionale della linea costiera.

La lettura dal territorio verso la città chiarisce lo specifico carattere geografico di *depressione* della piana, complementare alle emergenze orografiche dei sistemi limitrofi urbani e territoriali: un carattere espresso a pieno dalla mappa delle acque e dei sistemi di canalizzazione sommersi e ormai solo in parte affioranti.

Al contorno, il cospicuo patrimonio ancora esistente di orti e serre, acquista il ruolo di vero e proprio sistema unitario, dotato di un intrinseco significato di *pausa strutturante* ai fini della precisazione dei diversi ambiti insediativi; fascia di mediazione tra il territorio dei casali, con le sue discontinuità insediative ordinate dalla griglia centuriale, e l'area delle paludi direttamente interessata dall'espansione della città.

Risultano appartenere a questo sistema anche vaste porzioni di territorio oggi caratterizzate dalla compresenza di campagna, manufatti produttivi e commerciali, archeologia industriale, frammenti di edilizia storica e recente. Se ne rileva infatti in generale come potenzialità strutturante il carattere di rarefazione, la ancora forte e tangibile presenza di aree agricole, in contrapposizione a quelle realtà insediative più esterne che, viceversa, sembrano tendere nella loro nuova dimensione ad una riconfigurazione per nuclei o quartieri.

La piana orientale è intesa dunque come *cerniera-impluvium*, luogo di confluenza e incontro tra le diverse giaciture determinate dai vari sistemi

territoriali e urbani che vanno ad innestarsi sul reticolo a maglie larghe sotteso alla formazione della zona industriale: dai quartieri ottocenteschi a margine della struttura urbana napoletana, alla griglia centuriale comune all'organizzazione delle trame agrarie e ai nuclei della fascia periferica esterna, fino allo sviluppo lineare delle autostrade e degli assi storici che ricalcano i limiti geografici (collinari e costiero) dell'area.

Queste considerazioni anticipano il valore rifondativo attribuito dalla variante al reticolo fascista a maglie larghe, come riferimento ordinatore alla grande scala in grado di bypassare, includendole, le cesure storiche (ferroviarie autostradali ecc.) della struttura urbana, per porsi in diretta relazione con i sistemi che strutturano le discontinuità insediative del territorio circumvesuviano.

Il riordino dell'area produttiva della città parte dal riconoscimento del valore geografico dei sistemi infrastrutturali intesi come concorrenza di strade, canalizzazioni, linee principali e minute di ordinamento del paesaggio agrario, all'interno di un'interpretazione che intenzionalmente colloca sullo stesso piano linee e sistemi antichi e recenti, valutandone i potenziali valori strutturali.

La *metrica* regolare e ripetitiva della griglia urbana si innesta sull'andamento diagonale dei segni geografici naturali della piana, che ridefiniscono il significato della stessa area produttiva introducendo come elemento di centralità il grande parco.

Mediante l'integrazione tra sistemi infrastrutturali e sistemi geografici e agrari è stato dunque possibile precisare la struttura di supporto unitaria in grado di tenere insieme, ma anche di salvaguardare e ridefinire, le diverse identità delle realtà insediative che oggi vengo-

no omologate sotto la denominazione di periferia orientale.

L'obiettivo diviene dunque quello di pervenire ad una riconfigurazione dei contesti periferici mediante la sottolineatura delle identità e logiche insediative che risultano sottese in maniera espressa o potenziale alle varie parti, pur all'interno della consapevolezza di un generalizzato e diffuso grado di frammentazione e frammissione dei caratteri che costituisce il presupposto di fatto della condizione attuale.

*I bordi della piana.* Nel sistema di orientamento geografico della zona orientale, costituito dalla direttrice nord-sud che collega la collina con la costa e con il mare e dall'asse est-ovest, ideale collegamento visivo tra S.Martino e il Vesuvio, *la collina di Poggioreale* riveste un ruolo topografico importante. E' lo stesso toponimo a evocare il prestigio e la considerazione di cui godeva il sito da cui si dominava il paesaggio agrario della piana orientale. Al piede della collina, in posizione appena sopraelevata rispetto alla zona circostante, Alfonso d'Aragona fece realizzare nel 1487 da Giuliano da Maiano una villa suburbana. Le ultime vestigia della mitica villa di Poggioreale, archetipo del giardino all'italiana poi diffusosi in Francia a opera di giardinieri napoletani chiamati da Carlo VIII di Valois, furono definitivamente cancellate quando l'architetto Stefano Gasse sistemò il cimitero e ne realizzò l'ingresso monumentale con l'emiciclo e l'edificio della dogana.

Per il cimitero la variante prevede un progetto di sistemazione complessiva dell'area, per la costituzione di un parco cimiteriale che comprenda e integri, utilizzando le aree libere al contorno per un ampliamento delle zone verdi: il *nuovo camposanto* di Stefano Gasse, quello delle

*trecentosessantasei fosse* opera del Fuga, il *cimitero dei colerosi*, il cimitero di S.Maria del Pianto, il nuovo ipogeo e il cimitero israelitico. La loro sistemazione andrà ripensata in funzione del nuovo assetto che verrà dato alla collina di cui, con il recupero e la riutilizzazione, per quelli dismessi, degli impianti cimiteriali storici, si prevede il ripristino ambientale e una sistemazione paesaggistica comprendente oltre alle residue aree ancora coltivate, le entità archeologiche rappresentate dalle cave di tufo in uso nel periodo greco-romano.

L'ipotesi trova un suo complemento in uno specifico programma per le aree cimiteriali, che riguarda anzitutto la riqualificazione e l'adeguamento dei cimiteri di zona.

Altro tema importante nella riconfigurazione del paesaggio dell'area orientale è la riqualificazione della *fascia litoranea del quartiere di S.Giovanni, dal ponte dei Granili a Pietrarsa*, con la costituzione di un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale, oltre che a servizio dell'intero quartiere, e il recupero del rapporto tra il quartiere e il mare, interrotto dalla realizzazione della linea ferroviaria costiera. Le attrezzature previste riguardano il settore della formazione universitaria, anche al fine di anticipare e sostenere la riqualificazione e il rilancio produttivo della zona orientale, e altre attività per i ragazzi, i giovani e più in generale per il tempo libero.

Questo programma che prevede il recupero di complessi ex industriali di valore testimoniale, e il riutilizzo, a seguito di una loro dismissione, di aree occupate da grandi strutture impiantistiche (la centrale elettrica di Vigliena, il depuratore di S.Giovanni) costituisce un primo approfondimento del grande tema della riqualificazione della linea costiera orientale, da S.Giovanni a Torre

Annunziata e a Castellammare, a cui si fa riferimento nel par.3.1.

In particolare, viene confermata la possibilità di recuperare il rapporto tra mare e insediamenti urbani risolvendo per punti la soluzione di continuità della linea ferroviaria. In altri termini le soluzioni progettuali (descritte nello specifico nel par 6.4) hanno individuato quei luoghi che, consentendo l'integrazione tra il nuovo ruolo della ferrovia come linea metropolitana e i tessuti urbani contigui, possono valorizzare il loro significato urbano proprio attraverso la ricongiunzione con il mare.

*La nuova zona produttiva.* Primo essenziale obiettivo è la riunificazione della città verso est, cioè il ricongiungimento del centro storico, al di là della ferrovia e della zona industriale, con i quartieri orientali, primo fra tutti il centro storico di Ponticelli separato dal centro urbano dalla vasta area industriale e dallo scalo ferroviario. Il nuovo percorso per Ponticelli, un *asse verde* di circa 5 km, pur integrandosi nel nuovo sistema della viabilità, è esso stesso parco e luogo di alta qualità urbana e non mera urbanizzazione: privilegia la pedonalità, accoglie piste ciclabili, assicura il trasporto pubblico tranviario. Procedendo verso est, l'asse parte dalla nuova piazza del terminal dell'alta velocità, che si realizza sull'area dell'attuale scalo merci, e attraversa la zona di Gianturco, delimitata a nord e a est dall'ampio arco formato dal terrapieno delle ferrovie, a ovest da corso Arnaldo Lucci e a sud da via Marina. Qui la città perde tanto rapidamente il suo carattere urbano che già in corso Arnaldo Lucci è possibile distinguere nella cortina sul lato est alcuni episodi come per esempio il deposito dell'ANM e il gasometro, che preannunciano il veloce cambiamento del paesaggio da urbano a

industriale. Tutta questa zona è complessivamente oggetto nella variante di riqualificazione urbanistica, con la destinazione per insediamenti produttivi di beni e servizi. Le testimonianze più importanti dello sviluppo produttivo dell'area, impianti abbandonati o ancora utilizzati che costituiscono esempi di archeologia industriale, vengono conservati recuperandoli a nuove funzioni non solo produttive ma anche di servizio. Il carattere urbano dell'area è testimoniato dalla presenza di un numero di residenti che è circa la metà di quello complessivo dell'intera area interessata dagli insediamenti per la produzione di beni e servizi. La presenza di residenze è diffusa lungo le principali arterie che attraversano la zona, via G.Ferraris, via Gianturco e, soprattutto, lungo le strade che definiscono l'ambito verso il centro storico e la via Marina, dove c'è il quartiere di edilizia pubblica Principe di Piemonte.

La variante inserisce l'area nel ridisegno complessivo della zona orientale, attraverso gli elementi ordinatori principali di scala territoriale che partono e arrivano da e a Gianturco. In particolare: il già citato asse verde che dalla nuova piazza del terminal dell'alta velocità, tagliando il rilevato ferroviario, raggiunge Ponticelli e Cercola, il parco territoriale dell'ex-raffinerie che, seguendo le linee d'impluvio e inglobando il rilevato ferroviario verso sud, arriva sulla via Marina all'altezza del ponte dei Granili, la via Marina dove nel sub-ambito del ponte della Maddalena si prevede la riqualificazione dell'area con il recupero delle parti storiche e monumentali (la caserma Bianchini, il mercato del pesce, la nuova Villa della Marinella, il ponte), che si sviluppano lungo l'area portuale.

Alla scala dell'ambito la variante sviluppa i sistemi di relazione con le parti al contorno consi-

derando la permeabilità dei bordi, agendo sui confini e sulle barriere, ripristinando, riqualificando, integrando le linee di connessione con le aree circostanti: il centro storico ad ovest (l'ex tracciato della ferrovia Napoli Portici), il centro direzionale a nord (la riqualificazione della via Gianturco), la zona orientale a est (nuova stazione di via G.Ferraris che sottopassa il rilevato ferroviario, l'asse verde).

All'interno dell'area sono individuati i sub-ambiti, zone in cui i piani urbanistici esecutivi previsti dalla variante sono finalizzati allo studio e alla soluzione di particolari temi urbanistici quali: luoghi di nuova qualità urbana connessi a stazioni o nodi d'interscambio (sub-ambito Gianturco FS), interventi di recupero di edifici testimoniali dello sviluppo industriale dell'area da destinare a nuove attività (sub-ambito gasometro), area di ristrutturazione urbanistica per nuovi impianti produttivi (sub-ambiti MecFond e Feltrinelli).

Dopo aver attraversato quest'area inglobando nel suo percorso la via Di Tocco, l'asse verde sottopassa il fascio dei binari tagliando il terrapieno e, superando un dislivello di alcuni metri, prosegue il suo percorso riutilizzando il tracciato di via Nuova delle Brece. Attraversando prima il parco, poi il polo dei nuovi insediamenti produttivi, l'asse confluisce su via Argine, che viene ristrutturata, raggiunge il centro storico di Ponticelli e prosegue oltre i confini comunali arrivando a Cercola, *porta* d'ingresso al parco del Vesuvio. L'asse verde, la cui immagine complessiva si ispira ai grandi viali e alle *passeggiate* ottocenteschi, trova i suoi caposaldi prospettici a scala paesistica in S.Martino ad ovest e nel Vesuvio ad est.

Passiamo ora a descrivere l'area che è attraversata dalla parte centrale dell'asse verde e che risulta essere la zona su cui la variante prevede gli alti livelli di trasformazione che danno luogo alla riconfigurazione del paesaggio urbano.

L'area si estende per circa 400 ha ed è delimitata a ovest e a nord dal rilevato ferroviario e dal fascio dei binari, a est dall'area agricola delle serre e a sud dalla bretella autostradale che costeggia una fascia mista di aree agricole ed impianti industriali.

Gran parte del territorio, per complessivi 120 ha, è occupato dagli impianti petroliferi; il resto comprende impianti industriali di dimensioni variabili ancora attivi come l'Ansaldo, la Fiat, la Whirpool, nonché impianti in parte dismessi o in via di dismissione.

La riqualificazione ambientale della zona produttiva, condizione necessaria per ogni programma di sviluppo, è inevitabilmente subordinata alla delocalizzazione di tutti gli impianti petroliferi, oltre che alla riconversione produttiva degli impianti industriali dismessi.

La riorganizzazione urbanistica dell'area, e più in generale la riconfigurazione del paesaggio orientale, è affidata alla realizzazione di un grande parco a scala urbana e territoriale e di una adeguata rete infrastrutturale fortemente segnata dalla presenza di alberature, fino a caratterizzarsi come un vero e proprio giardino lineare nell'asse verde che, come sopra descritto, collega il centro della città con Ponticelli.

La variante attribuisce dunque all'area, per la quale è previsto un piano urbanistico esecutivo, un ruolo strategico di vera e propria rifondazione dell'intera zona orientale. Un ruolo connaturato al suo valore geografico e posizionale di cerniera sia rispetto ai contesti immediatamente circostanti (la collina di Poggioreale, il Centro Di-

reazionale, l'area di Gianturco, i quartieri di S. Giovanni e Barra, Ponticelli), che rispetto alla più ampia scala sovracomunale della pianura circumvesuviana occidentale (il territorio del comune di Volla a nord-est, il territorio del comune di Cercola ad est).

Questa duplice scala di lettura si sostanzia nel disegno di riorganizzazione dell'area produttiva che è il risultato del recupero e dell'integrazione delle sue due più importanti matrici fondative: l'una, di tipo urbano, è espressa nella griglia ortogonale sottesa alla localizzazione degli insediamenti industriali; l'altra, di tipo agrario-territoriale, è testimoniata dall'andamento diagonale di alcuni tracciati corrispondenti alle linee fondamentali di *impluvium* delle originarie, e oggi in gran parte cancellate, vie d'acqua. Queste vie congiungevano Volla con la linea di costa e strutturavano l'ordinamento dei campi coltivati attraverso una fitta rete di canalizzazioni secondarie, come testimoniato ancora oggi dalle zone agricole superstiti.

Nel primo caso viene recuperata la matrice urbanistica originaria del piano di sviluppo industriale degli anni '20, di cui si parla specificamente nel successivo paragrafo 5.2, che a sua volta si ricollega a ovest alla maglia dell'espansione otto-novecentesca del Risanamento. In posizione intermedia si colloca il centro direzionale, il cui recente e ancora incompiuto impianto che riprende le principali linee strutturanti l'organizzazione urbana delle due aree limitrofe, è stato riconsiderato all'interno del disegno generale al fine di determinarne l'ordine di relazioni e quindi la permeabilità e la sua possibile integrazione con l'immediato contesto.

Nel secondo caso è la dimensione geografica che è stata riproposta sia per ricollocare l'area nel suo contesto naturale, il bacino idrografico del

Sebeto, sia per stabilire le linee di confine di un grande parco pubblico che, sviluppandosi diagonalmente rispetto alla griglia ortogonale degli insediamenti, recupererebbe la topografia originaria e il percorso delle acque, dalle sorgenti del Volla al ponte dei Granili. Il parco così concepito rievocerà il *genius loci* degli "orti detti le paludi" e della valle del Sebeto, ricollegandosi, anche fisicamente, alle aree ancora coltivate e piene di serre che più a est si sviluppano lungo l'asse autostradale.

La riconfigurazione del paesaggio urbano si basa essenzialmente su due componenti distinte e strettamente interrelate a cui il disegno di variante affida la rifondazione della zona orientale: il parco di scala urbana e territoriale, il nuovo insediamento per la produzione di beni e servizi integrato alle funzioni urbane e residenziali. Due sistemi che a tutti gli effetti sono stati ritenuti strettamente connessi e complementari in coerenza con le attuali previsioni di sviluppo ed evoluzione dei mercati internazionali che vedono la qualità ambientale come elemento concorrente in misura determinante al rilancio dell'attività produttiva, nonché come fattore di per se trainante.

Il parco è dunque concepito come una porzione di territorio in grado di riassumere ed esplicitare la complessa stratificazione tra caratteri agricoli e industriali che connota la storia della piana, ma è anche simbolo e elemento trainante di una nuova fase produttiva che punta sull'integrazione tra i nuovi insediamenti e la realizzazione di una nuova complessiva condizione urbana e ambientale: un parco per il tempo libero, per lo sport, ma anche un parco dotato di tutte quelle attrezzature peculiari per il sostegno di

un'ampia rinnovata concezione della attività produttiva.

Le attività produttive si riferiscono, a loro volta, a una gamma di iniziative molto più ampia che in passato: dalla nuova dimensione di piccole industrie e attività artigianali delocalizzate dal centro storico e con esso interessate a conservare un rapporto funzionale, alle industrie nel settore delle tecnologie avanzate e dell'informatica, ad attività commerciali e di servizio, fino all'incremento e alla valorizzazione di quella tradizione agricola e florovivaistica che continua a sussistere nelle fasce di corona dell'ambito in oggetto e che è suscettibile di un consistente processo di riqualificazione nel settore biologico e agrituristico.

Così come è accaduto in altri paesi, la trasformazione di queste aree ha comportato una diminuzione di suolo impegnato. Tutto quello che ha rappresentato la materialità dell'industria - i grandi capannoni, i piazzali, i depositi per le merci, le ciminiere - costituisce ormai memoria storica e archeologia industriale. Alla fisicità degli impianti di grandi dimensioni, a cui spesso corrispondeva un basso numero di addetti, si sostituisce la compatta dimensione dei nuovi insediamenti più contenuti per la tendenza alla terziarizzazione, all'automazione e, più in generale, alla miniaturizzazione degli impianti. Prende forma così un nuovo paesaggio in cui la qualità ambientale è una condizione indispensabile per promuovere nuovi investimenti. Si afferma un modello di industria pulita; la produzione di beni e servizi di alto livello non è più incompatibile con l'ambiente e si integra con le altre funzioni urbane. Diventa possibile riqualificare le vecchie e degradate aree industriali, conservando ed estendendo le funzioni produttive e, per effetto della riorganizzazione degli spazi, che consente

inoltre di recuperare nuove superfici per la realizzazione dei servizi.

E' in questo quadro di riferimento che si inserisce la nostra ipotesi di ristrutturare le aree ex industriali, conservando le preesistenze di archeologia industriale e gli impianti attivi, ma riorganizzando il tutto in un tessuto misto che dia spazio a nuovi insediamenti produttivi integrati con i servizi e le residenze, che costituiscono una consistente presenza, e di cui va garantita la permanenza.

*Il parco* di scala urbana e territoriale, è parte integrante della proposta di parco regionale del Sebeto, che comprende tutte le aree ancora coltivate degli "orti detti le paludi" che si estendevano in tutta la zona orientale fino all'inizio del secolo scorso. Tali aree riguardano attualmente circa 350 ha che seguono grosso modo il percorso dell'autostrada e si ricollegano a nord alla piana di Volla. Così come è stato individuato da uno studio specificamente redatto per la variante, l'area di riferimento del parco regionale è quindi il bacino idrografico del Sebeto e il parco delle raffinerie è la parte centrale di questo grande impluvio.

I percorsi delle acque e il parco ristabiliscono il rapporto tra l'entroterra e la zona costiera, tra la campagna e il mare, a meno dell'interruzione costituita dall'area del depuratore di Napoli Est che intercetta i fossi Reale e Cozzone. La soluzione di continuità viene risolta utilizzando l'attività del depuratore, da integrare con il trattamento biologico delle acque, per la costituzione dei bacini e dei corsi d'acqua del parco a fini ludici, gestionali e funzionali, per esempio il recupero industriale delle acque depurate.

L'area del depuratore, che da indagini compiute risulta essere più grande delle dimensioni neces-



sarie all'impianto, potrebbe consentire di collegare il parco con le aree agricole a nord-est del depuratore e quindi di ristabilire la continuità dei percorsi delle acque. Il Cozzone e il Fosso Reale, attraversando l'area del depuratore, raggiungeranno l'area del parco, proseguendo poi fino al ponte dei Granili e al porto: il progetto urbanistico esecutivo dovrà effettuare specifiche indagini a questo riguardo.

Se lo sviluppo del parco nel suo complesso risulta direttamente dettato dalle linee di *impluvium* dei sistemi di canalizzazione, i confini e l'articolazione delle parti che lo compongono scaturiscono dalla ricerca di una sua immediata relazione con i contesti urbani della zona orientale. La parte centrale viene a trovarsi sull'ideale prosecuzione dell'asse principale del centro direzionale determinando in tal modo, oltre che il superamento della barriera del rilevato ferroviario, anche la sua proiezione a livello territoriale: lungo quest'asse si attesta la "porta" sul parco a ridosso del rilevato ferroviario che coincide con una delle nuove stazioni della futura metropolitana regionale. Inoltre, a nord, è il parco stesso che, rigirando, può determinare un nuovo rapporto di integrazione tra l'impianto del centro direzionale e l'asse storico di via Poggioreale.

La parte sud-occidentale ridisegna il limite orientale del quartiere Gianturco: di forma triangolare, include il rilevato ferroviario che viene sottopassato in corrispondenza di via Galileo Ferraris, dove è localizzata un'altra stazione-porta della metropolitana regionale; il parco termina infine sulla via Marina all'altezza del ponte dei Granili dove è collocato l'ingresso sud.

La parte orientale del parco sconfina direttamente nel tessuto agricolo delle serre attestandosi a sud nel punto in cui l'asse verde si innesta su via Argine proseguendo verso il centro storico

di Ponticelli e poi fino a Cercola. Si individua in tal modo un diretto e naturale punto di ingresso al parco da oriente.

I caratteri compositivi del parco tenderanno a riassumere paradigmaticamente le componenti del nuovo paesaggio urbano: l'ambiente fisico - la topografia e le linee d'influvio -, gli aspetti legati alla tradizione agricola della zona, le testimonianze di un recente passato industriale quali strutture e manufatti da conservare, le nuove attrezzature da realizzare per il tempo libero e lo svago.

*Il sistema della viabilità* formato dall'asse verde, dalle strade principali e da quelle secondarie che in direzione nord-sud delimitano i lotti, costituisce la struttura organizzativa unificante dell'intero tessuto produttivo. A tale struttura è affidato un compito non meramente funzionale o distributivo. La strada è il luogo pubblico che ordina e regola lo spazio privato, la componente strutturante le gerarchie interne al nuovo assetto urbanistico dell'area, l'elemento che media e sancisce le relazioni esterne di questa parte di città con la struttura urbana storica e il territorio circostante.

La rete infrastrutturale stradale costituisce dunque un elemento decisivo dell'intervento pubblico di *riurbanizzazione dell'area*, preordinato alla realizzazione degli insediamenti produttivi. La qualità ambientale della rete stradale è data da un approccio progettuale integrato che prevede, attraverso la caratterizzazione tipologica di ciascun asse, la realizzazione della sede tranviaria sull'asse verde, la mobilità privata, i parcheggi, le piste ciclabili, i percorsi pedonali, i viali alberati che seguono l'intero sistema dei percorsi pedonali e ciclabili.

Le fasce del verde, veri e propri corridoi ecologici che si collegano tra di loro e con il parco, costituiscono uno dei principali caratteri unificanti del nuovo insediamento. Attraverso la linearità, la modularità e l'autonoma caratterizzazione tipologica del sistema viario rafforzata dalla ripetizione di elementi minori ricorrenti dello scenario urbano vengono garantiti quei caratteri unificanti dello spazio pubblico che costituiranno il controcampo di mondi eterogenei sul piano formale e tipologico e di un'introversione tipica dei manufatti produttivi e commerciali che colloca gli spazi di aggregazione all'interno dei singoli lotti.

La caratterizzazione tipologica dello spazio pubblico è stata ritenuta un elemento essenziale per la riuscita stessa del piano infrastrutturale che come si è detto non è altro che la reinterpretazione attraverso il restauro, il completamento, nonché l'ampliamento e la caratterizzazione di quella griglia principale e secondaria già esistente per frammenti non compiuti sul territorio, dovuta alla realizzazione in tempi successivi del piano industriale degli anni Venti.

Sono stati assunti come modelli di riferimento i principali tipi di strade prodotti dalla cultura ottocentesca rielaborandoli alla luce di quelle che appaiono come necessità e caratteristiche peculiari dei paesaggi commerciali e produttivi della città contemporanea.

Si ritiene infatti che costituisca ancora una fondamentale caratteristica di attualità il loro riuscire a configurarsi autonomamente come elementi caratterizzanti ed unificanti dello spazio pubblico, a prescindere dalla qualità e dalla consistenza dell'edificazione al contorno; in altri termini, il loro riuscire a costituirsi come elementi garanti e al tempo stesso trainanti dell'idea complessiva di piano.

Le strade sono state differenziate in due tipologie corrispondenti al ruolo che svolgono all'interno del contesto produttivo e al carattere definito dal piano nella logica urbana generale.

Se i grandi assi costituiscono, insieme al parco, la nuova struttura urbana principale della zona orientale, le strade secondarie in direzione nord-sud risultano caratterizzate proprio dall'assumere il parco come elemento terminale, e, viceversa, come elementi che consentono la penetrazione capillare del verde nel nuovo tessuto produttivo.

Il modello prescelto per questa griglia secondaria è quello della *rambla*, ossia di una fascia centrale a verde, contenente piste ciclabili e luoghi destinati a funzioni varie e due strade laterali. Il loro carattere di "cannocchiali" sul parco è accentuato mediante la prescrizione normativa che impone il mantenimento del filo stradale o attraverso gli stessi manufatti produttivi o attraverso sistemi di recinzione-filtro di cui sono stati regolamentati i tipi e i materiali e in più in generale lo spazio di relazione tra la strada e gli insediamenti privati. In particolare si ritiene che, in analogia ai campi chiusi del paesaggio mediterraneo, un importante valore percettivo assume la sistemazione dei parcheggi, pubblici e pertinenziali con piantumazioni regolari di alberature di altezza superiore ai sistemi di recinzione.

Per le strade di attraversamento veloce che svolgono anche una funzione di connessione tra la seconda fascia periferica e il centro urbano, il modello prescelto è quello del *boulevard*, con strada a due corsie per ogni senso di marcia e controstrade laterali ad una corsia più una per la sosta tra loro separate da una fascia a verde di spessore variabile contenente piste ciclabili e luoghi destinati a funzioni varie (chioschi, edicole, fermate trasporti pubblici, spazi al coperto

per esposizioni, insegne pubblicitarie e segnaletica, ecc. ). La normativa prescrive, nei tratti di discontinuità delle cortine sistemazioni a verde di consistenza per lo meno paragonabile a quella stradale di cui devono costituire l'integrazione.

La specificità di ciascun asse nel suo rapporto con il contesto ha determinato la precisazione delle sezioni stradali rispetto allo schema base. L'asse verde presenta un consistente ampliamento della fascia di vegetazione che corre sul lato del parco entro cui è stata collocata la sede del tram, che collega il centro di Napoli con Ponticelli e Cercola, una pista ciclabile, ed un'ampia *promenade* pedonale in diretto contatto con i nuovi insediamenti che sorgeranno nell'area ex-Q8 e con il parco stesso attraverso le fasce a verde che corrono centralmente lungo le strade ad esso ortogonali.

L'asse nord-sud che attraversa l'intera zona industriale, per ricollegarsi a sud con il prolungamento di via Alveo Artificiale e quindi con il nuovo porto turistico di S.Giovanni a Teduccio, presenta l'interruzione delle controstrade e delle fasce a verde in corrispondenza degli accessi al grande parco; la carreggiata centrale invece prosegue, elevandosi sul parco con un tratto a ponte sorretto da una grande arcata a sesto ribassato. Si ottiene in tal modo il duplice obiettivo di salvaguardare la continuità del parco ed al tempo stesso di poter usufruire dall'automobile della sua vista dall'alto.

La via Argine è stata ampliata nel tratto centrale. La sezione trasversale di progetto, pur presentando una carreggiata centrale ridotta rispetto agli altri assi principali, ne riprende lo stesso schema (strada-fasce a verde- controstrade). A partire dall'incrocio con il parco essa è concepita come prosecuzione dell'asse verde: la sua se-

zione si modifica accogliendo nell'ampia fascia a verde centrale la sede del tram.

La via De Roberto presenta una sezione anomala in quanto caratterizzata dalla presenza di un doppio livello sovrapposto che vede correre nella parte superiore la bretella autostradale. In questo caso le fasce a verde sono disposte ai lati, adempiendo anche alla funzione di fasce di rispetto imposte dalla circolazione veloce superiore.

Infine la via Ferrante Imparato costituisce un tipo a sé in quanto, costeggiata in buona parte del fascio dei binari, disegna il bordo del parco sul lato occidentale, presentando una sezione contenuta con ampi marciapiedi ed alberature laterali.

L'attuale percorso è ancora quello della via dello Sperone, lungo rettilineo che collegava via S.Maria del Pianto con S.Giovanni a Teduccio. Essa fu realizzata a partire dal 1840 per volere di Ferdinando IV e rappresentava con la via dei Fossi e dell'Arenaccia il sistema stradale di supporto per il piano di ampliamento ferdinando di cui costituiva l'estremo limite orientale.

La proposta che viene formulata per la riqualificazione di questo importante asse stradale si colloca nel quadro del più complessivo riordino della viabilità che prevede da un lato l'eliminazione di alcune opere infrastrutturali a forte impatto ambientale, dall'altro la riqualificazione e l'integrazione della trama viaria storica.

A sud, la continuità del rettilineo che struttura il tessuto storico viene ripristinata con l'interramento della vesuviana, che consente più in generale di realizzare le condizioni per la riqualificazione ambientale della zona e in particolare del complesso residenziale dell'ex SNIA-VISCOVA e del rione Baronessa. La variante,

confermando quanto previsto dalla proposta di variante per la zona orientale, recupera la lunga prospettiva che unisce la collina con il mare, risolvendo le attuali interruzioni del percorso e attribuendo qualità e carattere cittadino alle aree che la fiancheggiano.

In corrispondenza del parco, la fascia delle FS lasciata libera dall'arretramento dei binari viene destinata ad insediamenti urbani integrati che potranno contenere una buona parte delle residenze previste dal piano urbanistico esecutivo. In questo nuovo insediamento si trova compresa la nuova stazione della linea metropolitana regionale Fs proveniente da Cancellò, linea che verrà attivata con la messa in esercizio dell'alta velocità e il trasferimento del traffico per il sud nel passante ferroviario a nord del Vesuvio. Si otterrà in questo modo un ribaltamento del rapporto esistente tra la zona orientale e la ferrovia, oggi di pura contiguità fisica e non funzionale, una mera occupazione del suolo senza integrazione con il contesto. La realizzazione di una stazione passante sul lato opposto a quello della stazione di testa di Napoli centrale bilancerà l'attuale rapporto tra l'impianto ferroviario e la città, oggi tutto squilibrato verso piazza Garibaldi, costituendo un fronte che partecipa del nuovo carattere di centralità dell'area, riconfigurata dal parco e dalle quinte urbane. La nuova stazione integrata nella variante nel nuovo insediamento urbano, acquista il significato di porta d'ingresso al parco, in particolare dal centro direzionale, e accesso a quest'ultimo dal parco.

*I nuovi insediamenti urbani.* Gli insediamenti urbani integrati sono stati concentrati in due zone, una a sud e l'altra a nord del parco, e organizzati secondo la rete stradale ortogonale alla

giacitura del parco che definisce la griglia di inserimento dei lotti.

La zona a sud del parco si attesta sull'asse verde che costituisce la spina centrale dell'organizzazione del nuovo tessuto urbano e produttivo.

Il carattere estensivo della piana si ritrova, oltre che nel parco, anche nei nuovi insediamenti produttivi che del parco delimitano i bordi. Queste aree di confine costituiscono uno spazio di relazione risolto con il prolungamento del parco nelle aree di pertinenza degli insediamenti: gli edifici non si affacciano sul parco, ne fanno parte integrante.

E' un dato di fatto la tendenza all'orizzontalità ed alla rarefazione dei paesaggi produttivi contemporanei riconducibile sia dall'applicazione delle normative in materia che alle esigenze funzionali connesse alle attività produttive e commerciali. Una tendenza ad un'urbanizzazione che risulta sempre più vincolata alle necessità di circolazione ed affluenza veloce, ma sempre più svincolata sul piano delle relazioni di tipo urbano.

Il presupposto con cui fare i conti è dunque l'acquisita eterogeneità architettonica, tipologica e dimensionale dei manufatti produttivi, che tendono sempre più a caratterizzarsi come "macchine" introverse precostituite, sia per quanto riguarda le tecnologie di costruzione che per la notevole incidenza sull'assetto urbano complessivo di spazi standard di servizio e funzionamento esterni e interni (grandi parcheggi utenza, scarico merci, lavorazione dei prodotti, esposizione e vendita, uffici ecc.).

Se all'esterno l'immagine è prevalentemente demandata all'impatto percettivo dei richiami pubblicitari, è all'interno che tali insediamenti mostrano una maggiore complessità, presentando spazi aggreganti di notevole dimensione.

In merito a queste considerazioni la variante ha operato tre fondamentali scelte di tipo normativo aventi come duplice fine il cercare di contenere la rarefazione del nuovo paesaggio produttivo e di precisare al tempo stesso le relazioni, sul piano morfologico, dei nuovi insediamenti con l'impianto urbano di cui si è precedentemente parlato.

La prima riguarda la concentrazione del verde e dei parcheggi di standard lungo le strade e nel parco, scelta che garantisce una maggiore qualità delle zone a verde e al tempo stesso un maggiore grado di compattezza dei singoli lotti produttivi.

La seconda è stata quella di consentire, nel rispetto degli indici fondiari previsti, una massima flessibilità compositiva, senza limiti di altezza dei fabbricati; il che giova sia alla rappresentatività degli spazi interni di aggregazione dei singoli manufatti e alla funzionalità degli stabilimenti industriali che al paesaggio produttivo nel suo complesso, che potrà presentare un maggior grado di alternanza tra verticalità ed orizzontalità.

La terza riguarda le prescrizioni tecnico-normative di cui si è precedentemente trattato a proposito della diversa caratterizzazione delle strade, in grado di mediare il carattere urbano e unificante del nuovo tessuto con l'esigenza di questi insediamenti di dotarsi di ampi spazi liberi, parcheggi pertinenziali, eccetera.

La metodologia adottata per la definizione del carattere di questi spazi ed elementi di relazione ha dovuto tener conto di un doppio ordine di variabili: la dimensione dei lotti e la programmata diversità architettonica e tipologica dei manufatti.

Per coprire il salto di scala tra la città e l'edificio si è proceduto simulando la costruzione dei

futuri insediamenti attraverso esempi di autore e tipologie commerciali e produttive ricorrenti. A tal fine l'abaco delle soluzioni architettoniche prescelte è stato volutamente costituito selezionando schemi tipologici tutti diversi tra loro, calati su lotti anch'essi di dimensione diversa. L'obiettivo è stato quello di pervenire ad una immagine complessiva in cui è proprio l'eterogeneità dei caratteri architettonici ad essere valorizzata dalla linearità e dalla ripetitività tipologica e formale dello spazio pubblico.

Questa integrazione dei caratteri d'altro canto non si riferisce solo alle qualità percettive del nuovo del nuovo paesaggio produttivo, ma anche a quella che si ritiene possa costituire la sua connotazione strutturale: gli spazi pubblici troveranno il loro complemento nei mondi interni ai nuovi contenitori che tendono sempre più a caratterizzarsi come microimpianati urbani organizzati intorno a spazi collettivi di alto valore aggregante.

Il progetto del suolo, la planimetria della nuova città, individua e realizza gli elementi unificanti di una morfologia complessa, radicando i nuovi insediamenti in un sistema urbano e insieme territoriale. Al tempo stesso la realizzazione di spazi di uso pubblico e di gestione privata fa dischiudere nuovi scenari in una molteplicità di microcosmi urbani che, alludendo a realtà sempre più complesse, realizzano frammenti di città nella città.

Infine un argomento di carattere generale riguarda la qualità dei nuovi insediamenti produttivi sotto il profilo ambientale.

L'ambito è nel suo complesso interessato da un processo di riqualificazione e recupero ambientale che non si limita all'allontanamento delle industrie inquinanti o a rischio, alla bonifica dei

terreni inquinati, alla realizzazione di un grande parco sui suoli recuperati, alla riqualificazione dell'agricoltura *degli orti e detti le paludi*; anche i nuovi insediamenti produttivi vengono considerati nel loro complesso come espressione di una nuova sensibilità verso l'ambiente, non più ritenuto un limite allo sviluppo, ma piuttosto una delle variabili competitive imprenditoriali, così come sancito dal *Programma di sviluppo sostenibile e durevole* della Unione Europea pubblicato nel 1993. Tale programma ha individuato due principali filoni d'azione: il primo relativo al prodotto (EcoLabel), il secondo relativo al processo (EcoAudit), quest'ultimo è sostanzialmente un metodo per la valutazione delle capacità del sistema aziendale di gestione ambientale. L'U.E. ha predisposto per il programma EcoAudit un regolamento comunitario (n.1836 del 1993), l'EMAS (Environment management and Audit Scheme), che come tale ha valore di legge per gli stati membri, indipendentemente dal suo recepimento legislativo. Il regolamento EMAS si prefigge, per le imprese che ne sono interessate, a garantire una politica di continuo miglioramento delle prestazioni ambientali che consente alle imprese di utilizzare un marchio che attesti la certificazione ambientale del sito produttivo. La certificazione dà la possibilità all'impresa di godere dei benefici regolamentari, soprattutto basati sulla semplificazione delle procedure autorizzative e di controllo, nonché benefici di carattere economico relativamente alla erogazione di finanziamenti da parte dei ministeri competenti.

## 5.2 Il processo di formazione della zona industriale

Le paludi e gli acquitrini che in tempi antichi definivano il naturale limite ad oriente di Napoli sembrano aver segnato inesorabilmente il destino dell'unica vasta zona pianeggiante ai suoi confini dove avrebbe potuto espandersi con continuità. Una cesura a livello territoriale tra la città e il suburbio che nei secoli ha continuato a persistere, nonostante l'evidente vocazione dell'area a configurarsi, non solo come parte integrante del tessuto urbano, ma anche come il suo ingresso privilegiato e maestoso. Proposte come quella contenuta nel piano di Vincenzo Ruffo del 1789 e la presenza o l'eco di manufatti eccezionali, quali l'Albergo dei Poveri e i Granili, tangenzialmente alle strade che si aprivano a ventaglio sul territorio rammentano le sorti di un antico progetto urbano di ampio respiro che si è riproposto costantemente nel tempo ma che, puntualmente, è stato stroncato sul nascere.

Tranciata in più parti dall'intricato e caotico sistema di infrastrutture autostradali e ferroviarie, la zona orientale presenta oggi una singolare alternanza di quartieri residenziali, insediamenti industriali, aree dismesse, carceri, cimitero, scasso, macello, mercato ortofrutticolo ed, infine, centro direzionale; una realtà fortemente frammentaria che, nel complesso, viene a costituire una forte interruzione, a livello territoriale, tra Napoli ed i comuni vesuviani. Nei quartieri di "case economiche", realizzate sul finire del secolo scorso, questa realtà mostra le tracce dei vani sforzi di espansione della struttura urbana, ostacolata inesorabilmente dall'ubicazione della stazione ferroviaria e dai fasci di binari, ma anche e soprat-

tutto dalla sua destinazione industriale prefigurata già a partire dal secolo scorso.

Le varie indicazioni programmatiche, succedutesi nel tempo, hanno puntualmente lasciato i loro segni tangibili sul territorio: l'assetto frammentario del sistema infrastrutturale lascia trasparire il conflitto storico tra una concezione della zona industriale come parte di città, sia pur speciale, e, all'opposto, la sua radicale chiusura e separazione determinata dalla crescente dimensione assunta nel tempo dalle raffinerie e dagli stabilimenti industriali.

Un conflitto che sembra fornire una chiave di interpretazione fondamentale sia per la comprensione della storia delle urbanizzazioni di piano e delle proposte urbanistiche che dall'ottocento al dopoguerra si sono poste il problema del rapporto tra zona industriale e città, sia per rintracciare un ordine nel caos dell'assetto attuale. L'analisi attenta e la ricostruzione storica dei processi di formazione di quest'area rivelano infatti che il disordine e l'apparente casualità sono in realtà il risultato di un ordine negato dalle particolari esigenze di una determinata fase produttiva, consentendo di individuare quei sistemi, presenti ma per frammenti, che nella situazione attuale possono costituire le coordinate di riferimento di un radicale progetto di rifondazione.

E' sulla bonifica di quest'area bloccata dalla presenza delle paludi che si proiettano, sin dalla prima metà dell'Ottocento, tutte le aspirazioni di sviluppo produttivo della città: la via dei Fossi, la strada dell'Arenaccia e la via dello Sperone vengono individuati sin dal 1839 da Ferdinando II di Borbone come gli assi portanti di una trama viaria ortogonale più minuta che avrebbe dovuto costituire la regola generale di urbanizzazione.

E di fatto per tutto il XIX secolo, nella realtà come nei progetti, le varie esigenze residenziali, viabilistiche, commerciali, industriali, ferroviarie trovano o prefigurano la loro concretizzazione in una periferia mista che il piano del 1886 e soprattutto *il piano industriale del 1887* (mai divenuto operante) tentano di ordinare in una logica per isolati, nonostante le cesure determinate dalle linee ferroviarie. Quale elemento unificante delle tre sottoparti in cui il piano del 1887 articolava il Rione industriale era previsto un canale navigabile affiancato da due alzaie che, attraversandolo tutto da nord a sud parallelamente all'andamento dei binari, sfociava in prossimità della scogliera dei Granili: si perseguiva in tal modo il doppio obiettivo di soddisfare le esigenze di comunicazione e di trasporto delle merci e di risolvere il problema della bonifica delle paludi.

La *Legge speciale per il risorgimento economico della città di Napoli* (1904), individua l'area fuori della cinta daziaria (2705217 mq), compresa tra il corso Orientale-via Stella Polare e il rilevato ferroviario, come una delle due grandi zone industriali della città, insieme a quella dell'Ilva di Bagnoli; un'area che presenta una dimensione pressochè doppia rispetto alla zona industriale del piano del 1887, sancita peraltro dallo spostamento verso oriente del rilevato ferroviario.

Il programma di infrastrutturalizzazione per isolati, il cui passo risulta circa triplo rispetto alla maglia dei contigui quartieri di lottizzazione sanciti dal piano di Risanamento ed ampliamento del 1886, è formalizzato nel *piano del 1906* ed integralmente riportato nel piano di risanamento ed ampliamento del 1910-11.

Nel 1918 i perimetri della "zona aperta" vengono notevolmente ampliati includendo i bacini

portuali e andando ad inglobare il vasto territorio ad oriente del rilevato ferroviario, in parte a quel tempo ancora di appartenenza dei comuni di S.Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli. La vecchia area industriale viene così integrata di 4833420 mq.: un enorme salto di scala dell'ipotesi industriale molto lontana dagli isolati "mistici" della periferia ottocentesca, che ne determina la caratterizzazione come entità territoriale strettamente connessa alla realtà portuale (la gestione della nuova zona industriale è affidata all'Ente autonomo per il Porto).

*Il piano del 1920-22* ne definisce le regole di urbanizzazione che riprendono peraltro, sia pur in una dimensione territoriale, alcune direttive fondamentali del 1887: la griglia di impianto, il canale navigabile.

L'ampiezza della maglia sembra rapportarsi dimensionalmente alle partizioni centuriali del territorio circostante: il suo innesto su quella prevista dal piano del 1906 per la vecchia zona industriale consente di inglobare i fasci di binari in un reticolo di ordine superiore, bypassandoli in punti determinati e pervenendo a una definizione unitaria di tutta la zona industriale, come parte di città e del territorio al tempo stesso.

Il canale navigabile, la via d'acqua di comunicazione fra la zona industriale e i bacini portuali sempre ipotizzata ma mai realizzata, risulta inglobato nella sezione pressochè tripla dell'asse mediano della nuova grande area, per andare poi a confluire nel tratto terminale del torrente Pollena.

La zona industriale fu ulteriormente ampliata rettificandone i confini all'atto del passaggio all'Alto Commissariato (1926) delle attribuzioni devolute fino a quella data rispettivamente al Comune (vecchia zona industriale) e al

R.Commissariato per il porto (nuova zona industriale).

A quella data, si legge nei resoconti dell'Alto Commissariato, la consistenza del patrimonio stradale, realizzato per la gran parte in MacAdam, contava 48 strade per uno sviluppo di 22,6 Km. Nei cinque anni di Alto Commissariato fu incrementato di 10 strade (6km) delle quali, se alcune riguardavano ancora il completamento del programma di infrastrutturizzazione interno alla vecchia zona industriale, altre ebbero un importante significato in quanto segnarono lo scavalco del rilevato ferroviario. L'intero patrimonio stradale fu inoltre oggetto di consistenti opere di miglioramento, restauro e manutenzione che riguardarono tanto le sedi stradali che i sistemi di fognatura e di canalizzazione della piana.

L'aerofotogrammetria del 1943 mostra che alla fine del ventennio fascista cinque quadranti erano stati tracciati o in corso di tracciamento e il grande reticolo avanzava imperturbato con i suoi impianti industriali alla conquista del minuto tessuto agrario della piana, deviandone man mano la rete dei sistemi di canalizzazione.

Tuttavia, se appare con evidenza la forza unitaria di questo disegno infrastrutturale in grado di proiettare la città su una dimensione territoriale è pur vero che proprio in quegli anni viene progressivamente a delinearsi la forzata scissione tra due realtà contigue che lo sviluppo economico vuole in manifesta contrapposizione, pur non riuscendo ad impedirne i condizionamenti e le interferenze reciproche.

L'una, di carattere prettamente industriale, destinata ad accogliere i nuovi stabilimenti e gli insediamenti operai ad essi correlati, che manifesta man mano necessità sempre maggiori di isolamento, ampliamento e connessione diretta



con la realtà portuale e trova definizione autonoma attraverso la successione di piani specifici di cui si è precedentemente parlato.

L'altra, di carattere prevalentemente residenziale, in cui risultano confinate le aspirazioni inerenti un'espansione della città a carattere urbano, che è di fatto sempre più limitata alle aree di bordo ed in particolare agli assi storici che, correndo tangenzialmente alla zona industriale, ne rappresentano la perimetrazione. E' dunque solo a quest'ultima realtà che vengono riconosciute le potenzialità di una reale saldatura, in senso urbano, con quel territorio dei casali su cui erano rivolte tutte le speranze di una Grande Napoli.

Alla vigilia dello scoppio della guerra, quando appare ormai ineluttabile questa scissione tra un'area industriale che va connotandosi sempre più come una sorta di buco nero tra città e territorio e linee, per la verità deboli, di continuità urbana, l'approvazione del *piano Piccinato nel 1939* appare non solo un ripensamento radicale sulla forma urbana, ma una vera e propria critica rispetto alla politica urbanistica del trentennio precedente.

L'ipotesi di arretramento della stazione centrale ai fini di una ridefinizione complessiva della vecchia zona industriale come parte di città dotata di carattere rappresentativo (su cui, già a partire dagli anni '20, insistono gli studi per un piano regolatore generale di Napoli<sup>1</sup>), si basa sul presupposto di un'inconciliabilità di fatto tra queste due realtà che anche nella ridefinizione delle linee e delle giaciture di impianto mostrano la diversità dei riferimenti assunti sul piano urbanistico. Se infatti il nuovo centro direzionale viene disegnato in diretta continuità con i tracciati ottocenteschi della struttura urbana, di cui si prefigura una sorta di compiutezza e conclu-

sione, invece la zona industriale, al di là del fascio di binari, è impostata su un reticolo le cui maglie si deformano, perdendo la propria ortogonalità, per adeguarsi alle giaciture suggerite dalle linee di impluvio della piana e denunciando in tal modo la sua piena appartenenza ad una logica territoriale.

E' nello slancio della ricostruzione dell'immediato dopoguerra che per l'ultima volta, con *il piano del '46*, è registrabile il tentativo della cultura urbanistica, rimasto sulla carta, di rilanciare un concetto di industria che, lungi dal configurarsi come entità separata dalla città, costituisca al contrario il principio trainante di un nuovo sistema di centri di natura territoriale, la ragione primaria della nascita dei nuovi quartieri residenziali satelliti.

Per la zona industriale ad oriente il piano non solo riprende e fa proprio il reticolo infrastrutturale degli anni '20, ma lo incrementa notevolmente estendendolo verso l'entroterra, in direzione di Volla, e rafforzando le sue connessioni con le attività portuali. E' ripreso e potenziato ancora una volta il tema del canale navigabile quale spina portante dei nuovi impianti di fondazione attraverso la sua rielaborazione in un sistema di vie d'acqua che viene adeguato alla nuova rilevante dimensione dell'area produttiva: dal mare ai confini di Ponticelli le vie navigabili vengono fatte coincidere con il torrente Pollena e l'Aveo Artificiale per poi convergere in un grande canale il cui tracciato risulta parallelo al Fosso Reale dettando le giaciture del nuovo reticolo di ampliamento.

Ma dall'aerofotogrammetria del '56 che mostra i lavori in corso per l'installazione della Fiat nella zona nord, già si evince come la grande dimensione degli impianti per la raffinazione dei petroli, che longitudinalmente occupano l'intera

estensione della piana nella sua parte centrale, venga a costituire un insormontabile ostacolo anche per il completamento del piano del periodo fascista: oltre a impedire di fatto la continuità dei grandi assi stradali, l'alto livello inquinante degli impianti segna inesorabilmente quel carattere di chiusura ed isolamento dell'intera zona industriale che si andrà sempre più accentuando nei decenni seguenti.

Tuttavia, pur all'interno di tutto ciò, è rilevabile ad un'analisi attenta la permanenza di un ordine imposto dalla griglia ortogonale, di una *metrica* urbana che anzi, all'interno dei grandi quadranti, tende ad essere riproposta per sottomoduli originando una serie di suddivisioni o percorsi interni in direzione nord-sud, attraverso cui si ristabilisce la continuità, sia pur parziale, con i grandi assi longitudinali (anche questi rimasti monchi) in origine destinati a collegare la città con il territorio vesuviano.

Questo ruolo ordinatore nel tempo del grande reticolo territoriale pianificato negli anni '20, realizzato in fasi successive, lasciato nel disegno di piano intenzionalmente sospeso ai bordi come una maglia in fieri che nel piano Cosenza viene ripresa ed esaltata, costituisce un capitolo della vicenda urbana napoletana che è stato semplicisticamente sottovalutato. Così come la sua capacità di entrare in diretto rapporto tanto con le estreme maglie ottocentesche della struttura urbana che con le partizioni agrarie della *centuriatio* sorreggenti il tessuto minuto dei casali.

Un grande progetto fondativo che nonostante tutto è ancora presente sul territorio in frammenti di strade e in quanto resta dei quadrivi arrotondati che ne disegnavano gli incroci e che oggi costituisce un convincente riferimento per

poter rintracciare un sistema d'ordine nella composizione caotica e frammentaria della zona industriale.

Alla luce delle estese dismissioni in atto e delle prospettive di reinsediamento di nuove attività produttive connotate da caratteri dimensionali e qualitativi profondamente diversi rispetto al recente passato industriale, si configurano potenzialità rifondative tali da rimettere in gioco la possibilità di riconfigurare la periferia industriale ad oriente come il luogo che consente di ridefinire il carattere stesso della città nel suo complesso, nel senso di una sua apertura verso il territorio storicamente sempre negata.

Le questioni che abbiamo di fronte riguardano in primo luogo il ridisegno complessivo della rete infrastrutturale, ed è evidente come la ripresa dello schema di impianto ereditato da questo recente passato costituisca un supporto estremamente utile per una riconfigurazione complessiva dell'area che tuttavia non contrasti, ma anzi risulti coerente, con le esigenze produttive degli impianti ancora presenti e attivi. Consente inoltre di individuare un nuovo sistema di linee di continuità tra città e territorio in grado di sovrapporsi, includendole, alle barriere ferroviarie e autostradali: un nuovo reticolo di strade primarie intese come grandi e permeabili viali urbani che ha costituito una necessaria premessa per la radicale revisione della rete infrastrutturale di accesso alla città.

Ma si configura anche un obiettivo più ambizioso e di più ampia scala, ossia la possibilità di conciliare all'interno della nuova "città produttiva" linee e sistemi di diversa natura e provenienza: la perentorietà dei frammenti fondativi che rinviano ai reticoli urbani pianificati in epoca fascista, può essere combinata con le giaciture diagonali delle antiche e in gran parte

cancellate vie d'acqua che, strutturando le trame del contiguo paesaggio agrario, consentono di riallacciare la piana al suo territorio di appartenenza.

In altri termini, l'obiettivo del ridisegno della zona orientale è risolto non tanto con l'invenzione di un suo assetto ex novo, ma con un progetto fondato sulla riscoperta della complessità di segni e sistemi che in essa confluiscono e che risultano ancora presenti per frammenti non composti.

La reinterpretazione in chiave *geografica* dei sistemi d'ordine urbani consente di prefigurarla al tempo stesso come parte integrante della città e come un pezzo di territorio in grado di recuperare l'antico rapporto di "discontinuità" tra la struttura urbana napoletana e l'articolazione per nuclei della fascia periferica più esterna e, più in generale, della pianura vesuviana.

#### Riferimenti bibliografici:

Alisio, Giancarlo, 1982, *L'industria dell'Ottocento nella periferia orientale napoletana*, in "Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia industriale" nn.2-3, Napoli ;

Buccaro, Alfredo, 1992, *L'area industriale orientale nel secolo scorso: origini dei luoghi e interventi fino all'Unità*, in *Napoli un destino industriale*, Napoli;

Rossi, Pasquale, 1992, *L'area industriale orientale nel secolo scorso: progetti e trasformazioni urbanistiche dopo il 1860*, in *Napoli un destino industriale*, Napoli;

Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli, 1930, *Napoli le opere del regime*, Napoli.

### 5.3 Gli insediamenti per la produzione di beni e servizi.

*Le tendenze in atto.* La definizione del piano di riassetto urbanistico dell'area destinata agli

insediamenti per la produzione di beni e servizi, non può prescindere da un esame sintetico delle tendenze generali del sistema produttivo napoletano e dalla conseguente individuazione delle condizioni che possono oggi consentire il rilancio di una zona produttiva.

I dati relativi allo stato attuale e alla dinamica della struttura produttiva nella zona orientale della città, così come nell'intero territorio comunale, illustrati nel paragrafo 1.5., esplicitano il rilevante stato di crisi che attraversa l'economia napoletana. In particolare, lo stato di crisi delle attività produttive, espresso dal saldo negativo tra natalità e mortalità delle aziende, non è dovuto come in generale avviene nelle altre parti del nostro Paese, al maggiore numero delle aziende che chiudono rispetto a quelle che aprono; la crisi napoletana deriva dal fatto che è sostanzialmente pari a zero la natalità industriale. I settori che ancora restano sul mercato sono quelli tradizionali, basati sulla qualità del prodotto e su una domanda consolidata: cartotecnica, moda e abbigliamento, ma anche in questi campi non nascono nuovi produttori.

La situazione di crisi è spiegata anche da un'altra considerazione: l'evoluzione economica che sta alla base delle trasformazioni territoriali si è mossa in questi ultimi anni in Italia, come negli altri paesi europei, con grande celerità; alla fase della grande industria è succeduta quella della piccola-media industria, con elevate capacità di adattamento alle esigenze del mercato interno e con grande capacità di inserirsi nei mercati internazionali. Nell'area napoletana, se escludiamo il settore della moda, che esporta il 40% del fatturato e l'industria dei mezzi di trasporto, gli altri settori industriali si rivolgono tutti solo al mercato interno. Questo spiega perché l'export della Campania, riferito agli abitanti, è bassissi-

mo, inferiore a quello della Puglia, della Sardegna e del Molise ed è pari a meno della metà di quello dell'Abruzzo.

La situazione di crisi spiega anche perché il frequente percorso circolare dell'economia dal settore formale a quello informale, con il successivo rientro nel settore formale, si arresti a metà del percorso; a Napoli gli operatori entrati nell'economia informale quasi mai riemergono, rientrando in quella formale.

Vi è anche un aspetto territoriale di questa condizione dell'industria napoletana che deve essere richiamato. Nel nostro paese vi è stato uno spostamento abbastanza generalizzato della popolazione e delle attività industriali dalle zone urbane centrali verso le aree periurbane, accompagnato da uno sviluppo consistente del terziario nelle aree centrali; le periferie delle città si sono trasformate in conurbazioni con forte concentrazione di attività industriali, determinando spesso veri e propri distretti industriali, cioè aree caratterizzate da una specializzazione produttiva e da un'offerta ampia di suoli, da un'ottima accessibilità, da consistenti servizi di base.

In Campania il processo di trasformazione territoriale ha avuto, nel corso degli anni ottanta, la specificità di un progressivo rigonfiamento degli insediamenti nelle città medie della regione e si è costituito così un sistema urbano che, come è fin troppo noto, non rappresenta una rete equidistribuita di attrezzature urbane ma solo una massa opprimente di residenze e infrastrutture di bassa qualità nell'immediato intorno delle città. La regione, in sintesi, rappresenta l'area a più alta densità di patologie nell'ambito di una vasta circoscrizione territoriale, il mezzogiorno, che rappresenta, a sua volta, la concentrazione delle patologie nazionali.

Nell'area napoletana, in particolare, la delocalizzazione dell'industria non ha investito le aree periferiche della città, per la carenza di spazi, la inaccessibilità, ma soprattutto a causa del degrado ambientale, e si è indirizzata prevalentemente al di fuori dei confini comunali e recentemente, come si è già detto, soprattutto lungo la direttrice per Nola. Non va sottovalutata a questo proposito la ridotta dimensione del comune di Napoli che di fatto sposta alla scala metropolitana i classici rapporti tra centro e periferia. In assenza di una gestione del territorio che offra all'industria i necessari fattori di localizzazione, cominciano peraltro a essere consistenti gli spostamenti degli operatori verso le Puglie o, in alcuni casi, verso il nord Italia.

Un ultimo aspetto del processo di deindustrializzazione in atto deve essere rimarcato: mentre nelle altre grandi città italiane la deindustrializzazione è stata accompagnata da una crescita rilevante, in termini sia quantitativi che qualitativi, del settore terziario, a Napoli il settore terziario ha avuto una crescita dovuta prevalentemente allo sviluppo di quell'ammortizzatore sociale tradizionalmente rappresentato dalla pubblica amministrazione.

Finché mancheranno nell'area napoletana le condizioni di base per la localizzazione di nuovi impianti industriali, con le caratteristiche oggi richieste dai mercati internazionali, non è pensabile che si possa ricostituire a Napoli un sistema produttivo in grado di ridurre l'attuale drammatico livello di disoccupazione e di consentire lo sviluppo economico complessivo della città.

*Le condizioni per lo sviluppo.* Il traguardo strategico per l'economia meridionale deve essere l'incremento del tasso di internazionalizzazione;

le condizioni capaci di portare a questo traguardo le imprese meridionali, cioè l'espansione delle vendite all'estero e la presenza di investitori stranieri nel capitale dei gruppi imprenditoriali meridionali, riguardano tutti i settori produttivi, ivi compreso il turismo, in quanto la produzione di servizi turistici è equivalente alle esportazioni nella misura in cui i consumatori degli stessi servizi corrispondono il prezzo nelle monete di provenienza. Per quanto riguarda il settore industriale, la dimensione contemporanea della politica economica impone la ricerca di politiche fondate sulla valorizzazione dei mercati e non sulla supplenza coattiva degli stessi: politiche industriali che non espropriano gli attori economici ma che, attraverso idonei sistemi di incentivi e la formazione di opportune economie esterne, attivino il sistema volontario delle relazioni reciproche.

Le linee di una politica industriale nell'area napoletana, che tenga conto di queste esigenze sono state oggetto di numerosi studi e valutazioni svolti in questi ultimi anni; dalle varie analisi è emerso con sempre maggiore chiarezza che l'industria napoletana avrà un futuro solo se riuscirà a innovare i prodotti e l'organizzazione aziendale e, nello stesso tempo, ad aprirsi ai mercati internazionali. E' quindi necessario promuovere attività imprenditoriali che possano determinare processi integrati tra le imprese produttrici di beni, di materie prime, e di prodotti intermedi. Altrettanto necessario è poi realizzare legami permanenti tra il sistema delle imprese, gli operatori pubblici, le università e i centri di ricerca.

Il compito dell'amministrazione comunale non è quello di condurre direttamente una politica di industrializzazione da cui dipende la nascita di nuove imprese e la ristrutturazione di quelle esistenti, e quindi l'aumento della produttività e del-

l'occupazione. All'amministrazione comunale spetta invece di determinare le condizioni territoriali adeguate perché una politica di sviluppo industriale possa avere attuazione e risulti coerente con gli altri obiettivi dello sviluppo urbano.

Nell'area napoletana, una politica territoriale per lo sviluppo delle attività industriali deve assumere anzitutto una logica metropolitana che definisca in tale area, ad altissima densità di popolazione e ricca di valori ambientali e culturali, un uso specializzato dello spazio; così che l'area orientale del comune di Napoli va vista come elemento di un sistema che comprende anche la nuova area produttiva connessa alla ricerca prevista nell'area di Bagnoli, le attività artigiane altamente qualificate e di servizi alle famiglie nell'area urbana centrale e, per le attività industriali che richiedono maggiore disponibilità di spazio e non sono compatibili con l'area urbana, gli insediamenti negli agglomerati industriali Asi.

Industrie di dimensioni maggiori o con ricadute negative sull'ambiente urbano possono infatti essere localizzate all'esterno del comune di Napoli, poiché esistono tuttora nella stessa provincia aree disponibili per insediamenti industriali all'interno degli agglomerati dei consorzi Asi; infatti negli 8 agglomerati esistenti, che prevedono 1.500 ettari per lotti industriali, solo l'87% dei lotti è impegnato da imprese in esercizio dismesse, in costruzione o in programma, mentre 200 ettari sono ancora disponibili.

In questo quadro metropolitano, la nuova area produttiva nella zona orientale dovrà essere concepita come una grande area integrata e adeguatamente attrezzata, in grado di offrire alle diver-

se funzioni dell'artigianato, dell'industria, del terziario produttivo e dei servizi, i fattori di localizzazione oggi richiesti.

Questi fattori si sono negli ultimi anni modificati sostanzialmente. Negli anni sessanta, nel periodo cioè della grande industria di base, il fattore fondamentale di convenienza era costituito dalla disponibilità di rilevanti estensioni di suoli idonei, dotati di opere di urbanizzazione primaria, specie se localizzate in aree con abbondanza di forza lavoro, anche se non qualificata. Negli anni settanta, mentre è gradualmente uscita dal mercato la grande industria di base, si è avviata nell'area napoletana, come nel resto del paese, la crescita delle piccole-medie imprese a limitata domanda di servizi tecnologici, crescita che si è ulteriormente accentuata nel corso degli anni ottanta, determinando, in una situazione di carenza di governo del territorio e di scarso interesse per la qualità dell'ambiente, la proliferazione di insediamenti industriali isolati o frammisti a insediamenti residenziali.

Oggi i fattori di localizzazione sono ulteriormente cambiati, nel senso che è cresciuta gradualmente l'esigenza, al tempo stesso, di servizi di alto livello tecnologico e di una buona qualità ambientale e di un elevato livello di economie esterne, con particolare riguardo all'offerta di lavoro altamente qualificata e all'accessibilità di sistemi di comunicazione per le grandi distanze. Anche la terminologia tende ad adeguarsi ai nuovi contenuti, sostituendo alla definizione di zona industriale quella di parco industriale o, nei casi dove sono prevalenti le attività terziarie, di parchi di attività. In particolare, i nuovi fattori territoriali di localizzazione possono essere così sintetizzati:

a) il primo fattore di localizzazione è la qualità dell'ambiente, riferito alla qualità dell'aria, del-

l'acqua e del suolo, ma anche alla qualità del paesaggio industriale nel senso della integrazione visiva e funzionale dell'area produttiva nel contesto territoriale. Questo secondo aspetto, che ha avuto finora un peso marginale nella progettazione delle aree industriali è, oggi, al contrario, di grande importanza specie quando le agglomerazioni industriali sono inserite nel contesto urbanizzato, e richiede interventi mirati a migliorare il paesaggio urbano, ponendo cioè particolare attenzione alle modalità di localizzazione delle attrezzature sociali e infrastrutture industriali. La zona produttiva deve fornire l'immagine di un'area di pregio e quindi trainante per la riqualificazione urbana di Napoli;

b) il secondo fattore è l'offerta di servizi, che deriva dalle nuove esigenze delle aziende e dalla convenienza al decentramento di funzioni ancora interne alle aziende stesse. Si tratta di servizi di varia natura: tecnici (informazione tecnologica, ricerca e sviluppo, assistenza tecnica, assistenza informatica e banche dati, organizzazione e altri); commerciali (marketing e promozione, ricerca del personale, informazioni sui mercati, segreteria); finanziari-fiscali (assistenza legale, doganale, finanziaria e assicurativa, servizi di contabilità e altro); servizi per la formazione e per l'informazione (centro incontri, centro attività formative, scambi tecnologici, centri espositivi, servizi di certificazione del prodotto e dei processi); servizi generali al territorio (Vigili del fuoco, pronto soccorso, servizi bancari e di assicurazione, servizi di ristoro, servizi di vigilanza, autofficine e carrozzieri). L'insieme dei servizi alle attività produttive va inteso come un sistema articolato nel territorio, caratterizzato cioè da una distribuzione che vede centri di servizi di primo supporto in corrispondenza di ciascun significativo ambito territoria-

le e centri maggiori per il trasferimento tecnologico, l'innovazione e l'incubazione di nuove imprese, in luoghi centrali rispetto a un territorio più vasto;

c) il terzo fattore è la presenza di attrezzature in grado di rispondere alle modifiche in corso nel sistema del trasporto merci, garantendo un'adeguata presenza dei diversi modi di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo e aereo. In particolare, si pone l'esigenza di incrementare il trasporto merci su ferro e marittimo, per ridurre l'attuale consistenza del trasporto merci su gomma e per acquisire l'incremento futuro di domanda di trasporto;

d) la realizzazione di incubatori industriali, al fine di fornire alle piccole imprese industriali e artigiane la possibilità di una immediata localizzazione senza un investimento iniziale in opere civili, per rispondere rapidamente, e in termini flessibili, alla domanda del mercato. In questo senso, l'esigenza di rustici industriali, era già presente fin dai primi anni della politica di industrializzazione del mezzogiorno, ma nell'epoca dello sviluppo della grande industria non aveva trovato poi un sostanziale riscontro nella domanda degli operatori. Oggi si ripresenta in termini nuovi, sia per le caratteristiche tecniche degli edifici da prevedere sia per le formule amministrative-finanziarie da definire (a esempio l'affitto o il leasing) per meglio rispondere alla domanda degli operatori.

L'insieme di questi fattori indica l'importanza di aree attrezzate che possano rispondere a queste esigenze. D'altronde il nuovo indirizzo comunitario, tenuto conto della globalizzazione dei mercati, indica che una vera politica industriale non si potrà più fare erogando sussidi ai singoli imprenditori per compensare le loro carenze strutturali, ma garantendo l'offerta di aree "in-

telligenti"; di aree cioè in grado di fornire tutti i fattori esterni che sono oggi necessari all'innovazione e alla nascita di nuove imprese, massimizzando i benefici dell'integrazione tra industria e terziario.

Si può ritenere che la presenza di questi fattori di localizzazione possa favorire l'attrazione di nuove aziende ad avanzata tecnologia, anche esterne alla regione, l'innovazione tecnologica delle imprese esistenti e, infine, la promozione di ulteriori attività di servizio alla produzione.

La zona orientale si colloca al centro di una serie di opportunità di investimento e di espansione economica: il rinnovamento ambientale e funzionale dell'apparato produttivo esistente mediante la delocalizzazione delle attività ritenute incompatibili, a cominciare dagli impianti petroliferi; la formazione di un grande parco urbano; la realizzazione di un parco lineare percorso da una linea tramviaria, per il collegamento diretto tra il quartiere di Ponticelli e la stazione centrale FS; la riqualificazione del sistema della mobilità e dell'accessibilità mediante il rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie e la riorganizzazione del sistema stradale; la realizzazione di nodi di interscambio locale; il rebuilding di complessi produttivi e commerciali; la costituzione di una moderata rete di attrezzature telematiche; la riqualificazione degli insediamenti residenziali esistenti da potenziare mediante l'innalzamento dello standard abitativo. A partire da questa complessità di interventi, è possibile offrire un ambiente atto a incentivare la crescita economica e la intensificazione delle attività imprenditoriali.

E' necessario sottolineare che, in futuro, la concorrenza non sarà più soltanto tra imprese, ma anche, e soprattutto, tra aree. La costituzione, a Napoli, di un'area dotata di tutti i fattori di loca-

lizzazione oggi richiesti dalle imprese, insieme alla presenza di attività di ricerca e di un tessuto culturale di livello internazionale, può consentire alla città di ritornare a essere il centro propulsore dello sviluppo industriale del mezzogiorno.

*I criteri per il riassetto urbanistico dell'area produttiva.* La zona orientale di Napoli rappresenta una decisiva cerniera territoriale tra il centro storico della città, l'entroterra del casertano e del nolano, la piana nocerina e sarnese, la costiera vesuviana e sorrentina. Questo ruolo di cerniera si realizza oggi, impropriamente, attraverso le grandi infrastrutture di trasporto, su gomma e su ferro, e può essere amplificato e riqualificato grazie alla disponibilità di superfici territoriali esistenti nell'area, a seguito delle dismissioni avvenute negli ultimi anni e del previsto allontanamento di tutti gli impianti petroliferi: la valorizzazione delle quali, per finalità direzionali, produttive, commerciali e turistiche, restituirebbe alla città di Napoli la piena funzionalità di motore dell'intera "macchina" metropolitana della Campania. Esistono tutte le premesse per raccordare questo insieme di funzioni nel contesto territoriale della zona orientale di Napoli.

Una prima scelta strategica riguarda la delocalizzazione di tutti gli impianti petroliferi, compreso il terminal petrolifero e gli oleodotti, come condizione fondamentale della riqualificazione della città e in particolare del suo settore orientale. Vi sono ragioni ambientali e di sicurezza che lo pretendono, ma vi è anche la considerazione che essi occupano vastissime aree ma garantiscono una bassissima occupazione. Una volta realizzato questo presupposto sarà possibile procedere a restituire all'area una

condizioni di centralità, mediante la riorganizzazione del sistema delle infrastrutture di trasporto, la costituzione di nuovi luoghi centrali produttivi e di servizi, e la formazione di un ambiente produttivo e un paesaggio urbano di elevata qualità. A questo fine si assumono le seguenti opzioni di base:

- eliminazione delle attività connesse al ciclo del petrolio e quindi della raffineria e dei depositi. Una parte rilevante del terreno che si renderà disponibile sarà destinata alla costituzione del grande parco urbano di Napoli orientale;
- costituzione di una zona franca industriale, per favorire la nascita di imprese industriali orientate all'esportazione;
- specializzazione dell'area orientale nei settori della produzione ad alto contenuto tecnologico, in un quadro di interconnessioni con le altre zone produttive dell'area metropolitana, con le zone del centro storico, con la zona di Bagnoli, con il porto e il sistema ferroviario per gli interscambi con il mondo esterno, e, infine, con gli agglomerati Asi, dove saranno indirizzate le attività industriali che richiedano una maggiore disponibilità di spazio e sono pertanto da localizzare preferibilmente all'esterno dell'area urbana;
- introduzione delle condizioni che rendano vantaggiosa per gli operatori una distribuzione spaziale delle attività produttive coerente con le esigenze dello sviluppo economico e con il miglioramento della qualità urbana dell'intera città.

Un discorso a parte merita la zona franca industriale per la cui costituzione occorre assumere decisioni essenzialmente di natura amministrativa e non urbanistica. La variante ha approfondito pertanto, con riferimento all'area che la proposta della zona orientale indicava come possibile localizzazione della zona franca, le soluzio-



ne per un eventuale collegamento esclusivo con l'adiacente area portuale. Si tratta ora di verificare se, tenuto conto delle caratteristiche del tessuto produttivo napoletano, esistono le condizioni per la formazione di una simile area specializzata. Tali condizioni che riguardano in special modo la sussistenza di un forte interscambio tra l'apparato produttivo locale e i paesi extra comunitari, sembrano oggi particolarmente deboli e ciò suggerirebbe di svolgere verifiche approfondite prima di assumere la decisione di costituzione della zona franca industriale napoletana. Occorre ripetere tuttavia che la variante ha preconstituito tutte le condizioni urbanistiche occorrenti affinché tali decisione possa essere assunta.

Il territorio oggetto della nostra iniziativa è quello che al paragrafo 1.5. è stato individuato, come zona di maggiore concentrazione dell'industria manifatturiera e del commercio all'ingrosso. Esso presenta vistose contraddizioni nell'uso del suolo; affianco all'insediamento ormai abbandonato della Q8, i terreni a bassa densità d'uso per i depositi petroliferi e ad altri impianti dismessi, sono localizzate aziende ad altissima densità edilizia, in alcuni casi con copertura totale della superficie fondiaria e con situazioni di precaria convivenza con insediamenti residenziali: il risultato è un ambiente urbano degradato, inidoneo, come si è visto negli anni più recenti, alla sopravvivenza e allo sviluppo delle attività produttive esistenti e, a maggiore ragione, alla localizzazione di nuove attività produttive.

La zona che la proposta di variante individua per la produzione di beni e servizi coincide quasi con questo territorio e ne comprende comunque tutte le parti a prevalente utilizzazione produttiva, escludendo pertanto gli insediamenti residenziali ivi ricadenti (rione Principe di Piemonte, rione Vecchia Villa, eccetera). E' direttamen-

te connessa con tutto il sistema dei trasporti nazionali e internazionali (porto, aeroporto, ferrovie e autostrade); vi sono insediati in condizioni di grave disagio ambientale e funzionale 10.000 abitanti e circa 20.000 addetti all'insieme di tutte le attività industriali, artigianali e del terziario. Ha un'estensione maggiore di quella con analoga destinazione nel Prg vigente.

Riassumendo i termini del confronto con la vigente disciplina urbanistica, attualmente i terreni destinati ad attività produttive nel settore orientale della città si estendono per circa 440 ettari così suddivisi:

- una zona industriale (zona N) su 350 ettari, con indice di fabbricabilità territoriale non definito;
- una zona per attrezzature e servizi connessi con le attività portuali (zona F2) su 90 ettari, con indice di fabbricabilità territoriale di 3 mc/mq.

La presente proposta di variante riserva invece agli insediamenti per la produzione di beni e servizi una superficie di circa 490 ettari. Con riferimento al Prg vigente la nuova zona comprende la vecchia zona N, quasi tutta la zona F2, nonché alcune zone F1, M e C2, quest'ultima destinata dal vigente Prg al risanamento e alla ristrutturazione edilizia (vedi tab.17).

La variante persegue insomma l'obiettivo di migliorare le condizioni produttive della zona – invertendo l'attuale fase di declino – e al tempo stesso di riqualificarne radicalmente la configurazione urbanistica, condizione essenziale per il rilancio produttivo.

L'area orientale è stata suddivisa nella variante in ambiti, zone omogenee dal punto di vista della definizione spaziale e dei confini, dei rapporti di relazione con le zone al contorno, con il centro urbano e l'area metropolitana, delle

potenzialità di riqualificazione e di ridefinizione del ruolo urbanistico nel complessivo progetto di sviluppo della zona orientale. In particolare gli ambiti che nella variante si caratterizzano per la prevalenza di insediamenti per la produzione di beni e servizi sono: Gianturco, ex-raffinerie, serre Pazzigno, rione Baronessa, Cirio Corradini.

L'ambito di Gianturco è spazialmente definito dall'arco del rilevato ferroviario che lo circonda senza soluzioni di continuità a nord e a est, dal corso Arnaldo Lucci a ovest, dalla via Marina e dal ponte della Maddalena a sud. L'area è fortemente condizionata dalla presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali quali: il suddetto rilevato ferroviario, che separa l'area dal centro direzionale e dalla zona orientale, il viadotto autostradale e quello della ferrovia circumvesuviana che, appaiati, tagliano l'ambito trasversalmente in direzione sud-est/nord-ovest. L'area si caratterizza per la rapidità con cui il paesaggio si trasforma da urbano in periferia industriale. Procedendo da corso A.Lucci verso est, la cortina di edifici residenziali, in parte compresi nel centro storico, lascia il posto a edifici di archeologia industriale quali il deposito dell'ANM, il

gasometro, la MecFond, e più in là alle aree dove c'erano i depositi di carburante dell'AGIP, dismessi dopo l'incendio del 1987, alle aree dell'ex industria di legnami Feltrinelli, all'area delle FS utilizzata come terminal-containers.

Il carattere urbano dell'area è testimoniato dalla presenza di un numero di residenti che è circa la metà di quello complessivo dell'intera area interessata dagli insediamenti per la produzione di beni e servizi. La presenza di residenze è diffusa lungo le principali arterie che attraversano la zona, via G.Ferraris, via Gianturco e, soprattutto, lungo le strade che definiscono l'ambito verso il centro storico e la via Marina, dove c'è il quartiere di edilizia pubblica Principe di Piemonte. La variante inserisce l'area nel ridisegno complessivo della zona orientale, attraverso gli elementi ordinatori principali di scala territoriale che partono e arrivano da e a Gianturco. In particolare l'asse verde che dalla nuova piazza del terminal dell'alta velocità, tagliando il rilevato ferroviario, raggiunge Ponticelli e Cercola, il parco territoriale dell'ex-raffinerie che, seguendo le linee d'impiuvio e inglobando il rilevato ferroviario verso sud, arriva sulla via marina all'altezza del ponte dei Granili, la via Marina dove

**tab.17. Confronto tra le destinazioni d uso della proposta di variante e il piano vigente**

Variante		Prg vigente	
Zone e sottozone	Superficie (ha)	Zone e sottozone	Superficie (ha)
Da	58	N	350
Db	272	F1	8
Dc	28	F2	90
G (attività produttive)	132		
<b>totale</b>	<b>490</b>		<b>448</b>
G (residenza)	27	Altre zone	249
Fc (parco urbano)	160		
Fc (viale urbano)	20		
<b>Totale generale</b>	<b>697</b>		<b>697</b>

nel sub-ambito del ponte della Maddalena si prevede la riqualificazione dell'area con il recupero delle parti storiche e monumentali (la caserma Bianchini, il mercato del pesce, la nuova Villa della Marinella, il ponte), che si sviluppano lungo l'area portuale.

Alla scala dell'ambito la variante sviluppa i sistemi di relazione con le parti al contorno considerando la permeabilità dei bordi, agendo sui confini e sulle barriere, ripristinando, riqualificando, integrando le linee di connessione con le aree circostanti: il centro storico ad ovest (l'ex tracciato della ferrovia Napoli Portici), con il centro direzionale a nord (la riqualificazione della via Gianturco), con la zona orientale a est (nuova stazione di via G.Ferraris che sottopassa il rilevato ferroviario, l'asse verde).

All'interno dell'area sono individuati i sub-ambiti, zone in cui i piani urbanistici esecutivi previsti dalla variante sono finalizzati allo studio e alla soluzione di particolari temi urbanistici quali: luoghi di nuova qualità urbana connessi a stazioni o nodi d'interscambio (sub-ambito Gianturco FS), interventi di recupero di edifici testimoniali dello sviluppo industriale dell'area da destinare a nuove attività (sub-ambito Gasometro), area di ristrutturazione urbanistica per nuovi impianti produttivi (sub-ambiti MecFond e Feltrinelli). In particolare per il sub-ambito Feltrinelli la variante prevede per l'area in adiacenza del rilevato ferroviario, una zona a parco che si collega e si integra al di là del rilevato ferroviario con il parco delle ex-raffinerie. Viene quindi riqualificata la scarpata ferroviaria per tutto l'arco che va dall'area Feltrinelli all'area del tabacchificio

L'ambito *ex-raffinerie* riguarda un'area di 400 ha delimitata a ovest e a nord dal rilevato ferroviario e dal fascio dei binari, a est dall'area agricola delle serre e a sud dalla bretella autostradale che costeggia una fascia mista di aree agricole ed impianti industriali.

Gran parte del territorio, per complessivi 120 ha, è occupato dagli impianti petroliferi; il resto comprende impianti industriali di dimensioni variabili ancora attivi come l'Ansaldo, la Fiat, la Whirpool, nonché impianti in parte dismessi o in via di dismissione.

La riqualificazione ambientale della zona produttiva, condizione necessaria per ogni programma di sviluppo, è inevitabilmente subordinata alla delocalizzazione di tutti gli impianti petroliferi, oltre che alla riconversione produttiva degli impianti industriali dismessi.

La riorganizzazione urbanistica dell'area, e più in generale la riconfigurazione del paesaggio orientale, è affidata alla realizzazione di un grande parco a scala urbana e territoriale e di una adeguata rete infrastrutturale di cui fa parte l'asse verde che collega il centro della città con Ponticelli.

La variante affida la rifondazione della zona a due sistemi distinti e strettamente interrelati: il parco di scala urbana e territoriale, gli insediamenti urbani integrati e quelli per la produzione di beni e servizi. Due sistemi che a tutti gli effetti sono stati ritenuti strettamente connessi e complementari in coerenza con le attuali previsioni di sviluppo ed evoluzione dei mercati internazionali che vedono la qualità ambientale come elemento concorrente in misura determinante alla riuscita di un'operazione di rilancio dell'attività produttiva, nonché come fattore di per se trainante .

Il parco è dunque concepito come una porzione di territorio in grado di riassumere ed esplicitare una nuova complessiva condizione urbana e ambientale: un parco per il tempo libero, per lo sport, ma anche un parco dotato di tutte quelle attrezzature peculiari per il sostegno di un'ampia rinnovata concezione della attività produttiva. Il parco di scala urbana e territoriale, è parte integrante della proposta di parco regionale del Sebeto, che comprende tutte le aree ancora coltivate degli "orti detti le paludi" che si estendevano in tutta la zona orientale fino all'inizio del secolo scorso. Tali aree riguardano attualmente circa 350 ha che seguono grosso modo il percorso dell'autostrada e si ricollegano a nord alla piana di Volla. Così come è stato individuato da uno studio specificamente redatto per la variante, l'area di riferimento del parco regionale è quindi il bacino idrografico del Sebeto e il parco della Q8 è la parte centrale di questo grande impluvio.

Le attività produttive si riferiscono, a loro volta, a una gamma di iniziative molto più ampia che in passato: dalla nuova dimensione di piccole industrie e attività artigianali delocalizzate dal centro storico e con esso interessate a conservare un rapporto funzionale, alle industrie nel settore delle tecnologie avanzate e dell'informatica, ad attività commerciali e di servizio.

Gli insediamenti urbani integrati sono stati concentrati in due zone, una a sud e l'altra a nord del parco, e organizzati secondo una rete stradale ortogonale alla giacitura del parco che definisce la griglia di inserimento dei lotti.

La zona a sud del parco si attesta sull'asse verde che costituisce la spina centrale dell'organizzazione del nuovo tessuto urbano e produttivo.

Lungo la via Ferrante Imperato, la fascia delle FS lasciata libera dall'arretramento dei binari

viene destinata ad insediamenti urbani integrati che potranno contenere una buona parte delle residenze previste dal piano urbanistico esecutivo.

Il sistema della viabilità, formato dall'asse verde, dalle strade principali e da quelle secondarie che in direzione nord-sud delimitano i lotti, costituisce la struttura organizzativa unificante dell'intero tessuto produttivo. A tale struttura è affidato un compito non meramente funzionale o distributivo.

La rete infrastrutturale costituisce dunque l'intervento pubblico di riurbanizzazione dell'area, preordinato alla realizzazione degli insediamenti produttivi. La qualità ambientale della rete stradale è data da un approccio progettuale integrato che prevede, attraverso la caratterizzazione tipologica di ciascun asse, la realizzazione della sede tranviaria sull'asse verde, la mobilità privata, i parcheggi, le piste ciclabili, i percorsi pedonali, i viali alberati che seguono l'intero sistema dei percorsi pedonali e ciclabili.

*L'ambito di serre Pazzigno* è costituito da un'area di forma allungata, grosso modo in direzione sud-ovest/nord-est, delimitata a sud dalla linea ferroviaria della Circumvesuviana, a nord dalla bretella autostradale che va al porto e alla via Marina, a ovest dal corso S. Giovanni altezza ponte dei Granili, a est dall'ultimo tratto della strada interquartiere di Ponticelli. L'area fa parte del quartiere Barra, anzi ne costituisce la sua conclusione verso nord. Una zona cuscinetto con un tessuto misto in cui trovano posto abitati storici che si attestano sulla via Ottaviano, che attraversa in direzione sud-ovest/nord-est l'ambito, insediamenti industriali e infine terreni agricoli con serre e orti, i cui storici tracciati hanno influenzato e condizionato anche il tessu-

to urbano per le parti costruite e ne costituisce ancora oggi il vero connettivo. La variante riconosce all'area la sua vocazione di area mista, margine che definisce e completa verso nord la spina di Barra creando una zona intermedia tra l'area che la variante destina alla produzione di beni e servizi lungo la via Argine e il quartiere. Viene incentivata l'attività agricola e delle serre che conferma il carattere estensivo della zona. La variante inoltre prevede la costituzione di un nuovo tessuto formato dalle attività produttive esistenti da potenziare, dai manufatti industriali che rivestono interesse architettonico o tipologico testimoniale da conservare e riqualificare a nuovi usi e da attività produttive da insediarsi al posto di quelle dismesse.

Il sistema di relazione con le aree al contorno e con l'area orientale nel suo complesso è strutturato in direzione nord-sud dallo storico percorso di via Ferrante Imparato, di cui, come già previsto dalla proposta di variante per la zona orientale, viene risolta la soluzione di continuità dovuta all'attraversamento a raso della ferrovia Circumvesuviana; sempre in direzione nord-sud la via Alveo Artificiale che oggi, provenendo dal corso S.Giovanni in posizione intermedia tra Barra e Villa-Pazzigno, s'interrompe ai margini meridionali dell'ambito contro la linea ferroviaria. Di tale strada la variante ne prevede la prosecuzione verso nord con attraversamento nell'area industriale di via Argine prima, del parco delle ex-raffinerie dopo e il collegamento con la via de Roberto, la zona industriale a nord del parco e infine, sottopassando il fascio della ferrovia FS, il suo congiungimento con il nodo d'interscambio ferroviario di via Stadera. In fine via Delle Repubbliche Marinare che attraversa l'area riconnettendo la via Alveo Artificiale con la via Argine, la via Ferrante Imparato e la via

Galileo Ferraris. Il sistema della mobilità su ferro trova in nel percorso della ferrovia Circumvesuviana (Linea 4 della metropolitana), due nuovi punti di riqualificazione urbana e di potenziamento del servizio ferroviario. Infatti l'attuale stazione di S.Giovanni viene trasferita su via F.Imparato, che a seguito dell'interramento della linea ritrova la sua continuità di asse storico dell'area orientale, la nuova stazione viene integrata da un parcheggio di relazione già approvato dal piano parcheggi. L'altra stazione più a est, in testa al quartiere di Barra, viene adeguata consentendo una migliore accessibilità da entrambe le parti della linea e anchessa completata da un parcheggio di relazione.

*L'ambito di rione Baronessa.* Collegato all'ambito di serre-Pazzigno e strettamente integrato con esso è l'ambito di rione Baronessa, un area che si sviluppa in direzione nord-sud lungo la via F.Imparato e che costituisce area di congiunzione tra il suddetto ambito delle serre-Pazzigno a nord e quello della Cirio-Corradini posto più in basso a sud. L'area è caratterizzata dalla presenza di molti edifici industriali dismessi destinati nella variante a insediamenti per la produzione di beni e servizi, con conservazione dei manufatti industriali che rivestono interesse architettonico o tipologico testimoniale da riqualificare a nuovi usi e da attività produttive da insediarsi al posto di quelle dismesse. La variante persegue l'obiettivo di riconfigurare un sistema di centralità urbana che definisca nuovi rapporti tra gli insediamenti per la produzione di beni e servizi, gli insediamenti di edilizia pubblica di Nuova Villa e Baronessa, il complesso residenziale Snia Viscosa e il nuovo polo universitario da sistemare nell'ambito della Cirio Corradini. A tale scopo la variante prevede la

riorganizzazione e la riconfigurazione del sistema delle urbanizzazioni primarie e secondarie per migliorare e integrare la dotazione di servizi degli insediamenti residenziali esistenti. In particolare l'interramento della linea della ferrovia Circumvesuviana consentirà la riorganizzazione delle urbanizzazioni secondarie e degli spazi pubblici in prossimità del rione Baronessa. Infatti il ripristino della continuità della via F. Imparato a seguito dell'interramento della linea ferrata, consentirà anche l'eliminazione della bretella che scavalca attualmente la ferrovia con via Saverio Granata e via Carlo Martinez. La via Ottaviano viene riqualficata risolvendo la soluzione di continuità dovuta all'attuale attraversamento a raso della ferrovia Circumvesuviana che, come già detto, verrà interrata.

*L'ambito di Cirio Corradini* riguarda i due ex impianti industriali entrambi con accesso dal corso S. Giovanni, il primo prospetta sulla medesima strada, il secondo si sviluppa al di là della cortina edilizia del corso e al di là della ferrovia, e prospetta sul mare. Per questa zona gli obiettivi che la variante persegue sono la riqualficazione della fascia litoranea del quartiere di S. Giovanni, dal ponte dei Granili a Pietrarsa, con la costituzione di un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale, oltre che a servizio dell'intero quartiere, e il recupero del rapporto tra il quartiere e il mare, interrotto dalla realizzazione della linea ferroviaria costiera. Le attrezzature previste riguardano il settore della formazione universitaria, anche al fine di anticipare e sostenere la riqualficazione e il rilancio produttivo della zona orientale, e altre attività per i ragazzi, i giovani e più in generale per il tempo libero. A tale scopo la variante pre-

vede la costituzione di un insediamento universitario, ai sensi del protocollo d'intesa tra amministrazione comunale, il ministero dell'università, la regione Campania e l'università di Napoli Federico II, sottoscritto il 31 marzo 1998, per ospitare le facoltà di giurisprudenza e di ingegneria dell'università Federico II di Napoli a seguito dello sdoppiamento delle suddette facoltà.

A tal fine si prevede l'utilizzazione dei due complessi ex-industriali Cirio e Corradini; la realizzazione di un approdo per imbarcazioni da diporto nello specchio antistante la Corradini proporzionato per 500 posti barca; la realizzazione di attrezzature e servizi connessi per il quartiere e di tutta la città anche all'attività nautica o di supporto essa, da sistemare in una parte del complesso ex-industriale della Corradini; la ristrutturazione della centrale termoelettrica dell'ENEL a Vigliena, a seguito della sua dismissione, per realizzare una struttura dedicata ai giovani e alla musica; la dismissione dell'impianto di depurazione di S. Giovanni; la costituzione di un centro museale-didattico per ragazzi dedicato alla storia dei trasporti e della mobilità; con annessa attrezzatura ricettiva d'accoglienza la riconfigurazione della spiaggia, dove possibile con il ripascimento, per tutto il tratto di litorale non impegnato dall'approdo.

L'area dell'insediamento dismesso dell'industria alimentare Cirio viene destinata ad ospitare le nuove sedi delle seconde facoltà d'ingegneria e di giurisprudenza dell'ateneo Federico II di Napoli, o analoghi insediamenti per la produzione di beni e servizi, il piano dovrà prevedere la ristrutturazione urbanistica dell'area, recuperando una parte dell'impianto esistente, relativamente agli edifici di archeologia industria-

le, integrando il nuovo insediamento con il contesto urbano e aprendo la nuova struttura verso il quartiere, sia pure nel rispetto delle specifiche esigenze gestionali dell'università. A tale scopo devono essere individuati punti di accesso e di permeabilità sui bordi dell'area, anche sul lato prospiciente la via Villa dove insistono proprietà diverse dall'area Cirio.

L'area dell'insediamento dismesso dell'industria metallurgica e metalmeccanica Corradini viene destinata in parte (area 1a) ad accogliere le funzioni rappresentative (biblioteca, mensa, direzione, sala convegni, eccetera) delle nuove sedi universitarie collocate nell'area Cirio, e in parte (area 1b) ad accogliere attrezzature e servizi connessi alla realizzazione di un approdo per imbarcazioni da diporto nello specchio antistante la Corradini proporzionato per 500 posti barca. Il piano dovrà prevedere il recupero dell'impianto e dei singoli edifici vincolati ai sensi della L1089 del 1939 (sottozona Da), integrando la struttura con il contesto urbano e aprendola al quartiere, nel rispetto delle specifiche esigenze gestionali dell'università. A tale scopo devono essere individuati punti di accesso e di permeabilità sui bordi dell'area verso l'entroterra per recuperare il rapporto tra il quartiere e il mare interrottosi con la realizzazione della ferrovia.

Il sistema della mobilità e dei collegamenti vengono complessivamente intesi dal piano come funzionali al recupero del rapporto tra l'entroterra e la costa, oltre che in generale finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al quartiere e, in particolare, all'area della Corradini. Il piano si avvantaggia della prevista trasformazione della linea costiera in linea metropolitana regionale e della realizzazione di un nodo di

scambio intermodale (tram-metropolitana) con relativo parcheggio d'interscambio locale non superiore a 300 posti auto, in conformità di quanto disposto dall'art.39 della normativa parte III, da realizzare ristrutturando l'attuale deposito dell'ANM, posto tra il corso S.Giovanni e la linea ferroviaria. L'intervento consente di realizzare una struttura che scavalca la ferrovia mettendo in relazione il quartiere con l'insediamento della Corradini e quindi con la costa. Altra stazione sulla stessa linea è prevista a Vigliena con parcheggio d'interscambio locale non superiore a 300 posti auto, in conformità di quanto disposto dall'art.39 della normativa parte III. Per l'accessibilità carrabile il piano prevede due collegamenti stradali che sottopassando la linea ferroviaria disimpegnano a ovest l'area dell'università e a est quella per le attrezzature connesse alla nautica da diporto. Per gli accessi pedonali all'area della Corradini il piano prevede: al centro, il collegamento già menzionato a proposito del nodo di scambio intermodale, all'estremità occidentale, il sovrappasso in luogo dell'attuale passaggio a livello in via Vigliena che è abolito. All'estremità orientale della Corradini, il piano prevede l'eliminazione dell'attuale edificio della stazione, per collegare piazza Nardella e il corso S.Giovanni alla spiaggia e all'approdo sotto e sovrappassando la linea ferroviaria con una struttura articolata a vari livelli che possa contenere anche volumi utilizzabili per attrezzature e servizi per il quartiere.

Parametri dimensionali e economici per la determinazione, in sede di rilascio della concessione, del contributo alla realizzazione delle opere di urbanizzazione espresso in £/1999.

1. Urbanizzazioni primarie

I costi unitari delle opere di seguito specificate sono stati ottenuti mediante analisi parametriche su progetti appaltati dall'amministrazione comunale negli ultimi anni e attraverso computi metrici estimativi su schemi di opere corrispondenti alle diverse tipologie di urbanizzazioni primarie.

- a) Sede stradale di sezione media uguale a 15 m comprensiva di marciapiedi, dei relativi sottoservizi e illuminazione pubblica: .. £/mq 250.000
- b) Verde stradale comprensivo di piantumazioni e essenze, percorsi pedonali e piste ciclabili £/mq 100.000
- c) Parcheggio a raso comprensivo di piantumazioni e essenze arboree e relativi sottoservizi .. £/mq 150.000
- d) Parco urbano e territoriale .. £/mq 100.000

2) Urbanizzazioni secondarie.

Per la determinazione del costo unitario, riferito al metro quadro di superficie lorda di pavimento realizzabile, sono stati considerati i costi di realizzazione delle opere comprensivi di oneri di progettazione e direzione lavori corrispondenti alle diverse tipologie di urbanizzazioni secondarie di cui all'art. 3 del Dm 2 aprile 1968 n.1444 (standard urbanistici) nell'ipotesi del numero minimo di abitanti, pari a 3.000, necessari per la definizione quantitativa delle superfici occorrenti alla realizzazione di ogni singola attrezzatura pubblica. Per le tipologie di opere si è fatto riferimento a quelle realizzate dal programma straordinario di edilizia pubblica (Pser) con l'adeguamento dei relativi costi al 1998.

Attrezzature	Superficie del lotto mq	costo in mio £/98	costo in £/mq di lotto
Istruzione: complesso scolastico costituito da un asilo nido, una scuola materna (3 sez.) e una scuola elementare (15 aule)	15.000	8.200	547.000
Interesse comune: centro sociale	7.500	1.500	200.000
Spazi pubblici: parco di quartiere attrezzato e impianti sportivi all'aperto con spogliatoio	30.000	4.200	140.000
Parcheggi a raso	7.500	1.125	150.000
Totale	60.000	15.025	250.400

La superficie totale di 60.000 mq corrisponde ad un insediamento residenziale di 3.000 abitanti (60.000 mq : 20 mq/abitante = 3.000 abitanti), con una superficie lorda di solaio pari 90.000 mq. Pertanto il costo unitario per le opere di urbanizzazione secondaria, riferito ad un insediamento residenziale minimo necessario per la realizzazione delle attrezzature indicate nella tabella, risulta essere pari a £ 166.944 al metro quadro di superficie lorda di solaio.



#### 5.4. Il centro direzionale

Il Piano regolatore generale della città di Napoli, approvato con Dm 31 marzo 1972 n.1829, recepiva l'insediamento di un nuovo centro direzionale confermando le previsioni della variante al Prg del 1939, approvata con Dpr del 7 dicembre 1971 n.1312.

L'intervento interessa un'area di circa 110 ettari una volta impegnata da stabilimenti industriali, posta a oriente del centro storico, delimitata a ovest da corso Malta, a nord da via Poggioreale, a est dal fascio dei binari e a sud da via Taddeo da Sessa.

Il comprensorio viene suddiviso in una zona destinata a "nuova edilizia per funzioni terziarie e di tipo residenziale e misto" oltre che ad attrezzature, servizi ed edifici pubblici e in due zone abitate, l'una lungo la via Nuova Poggioreale e l'altra costituita dai rioni Ascarelli e Luzzatti, destinate a edilizia di conservazione o ristrutturazione. Queste ultime zone, che presentano un'estensione di circa 30 ettari, sono convenzionalmente indicate come *zone rosa*, data la originaria colorazione di rappresentazione.

Nel Dpr n.1312/1971 si stabiliva un indice territoriale indifferenziato per tutto il comprensorio pari a 4,5 mc/mq, che comportava "in via assolutamente orientativa" la possibilità di realizzare un volume totale di mc 6.379.330 di cui 998.874 mc (mq 221.972' mc 4,5) nelle *zone rosa* e 5.380.456 mc (mq. 1.197.657' mc 4,5) nelle zone di nuova edificazione.

"Nel corso degli sviluppi progettuali di attuazione si riscontrò che, in funzione dell'effettiva estensione delle aree, nella zona di nuova edili-

zia la cubatura realizzabile era di 4.916.654 mc (inferiore di mc 463.802 a quella orientativamente indicata nel decreto del 1971), da distribuire sulle isole edificatorie" alle quali successive scelte progettuali assegnarono un'estensione globale di 300.535 mq. Ne derivava un indice fondiario medio di 16,359 mc/mq che fu assunto nei citati sviluppi progettuali come indice indiscriminato valido per tutte le 17 isole edificatorie. Ciò vuol dire che i diritti edificatori dei diversi lottizzatori furono misurati, da quel momento, con riferimento ai possedimenti nelle isole edificatorie e non invece con riferimento ai possedimenti in generale. Nelle *zone rosa* la cubatura globale risultò di 1.338.170 mc a fronte dei 998.874 mc indicati nel decreto.

Le prescrizioni generali di piano prevedono l'attuazione per mezzo di lottizzazioni convenzionate nel rispetto dell'indice territoriale e con l'attribuzione degli oneri relativi alle opere di urbanizzazione in funzione della cubatura consentita a carico dei lottizzatori ai sensi dell'art.8 della legge n.765/1967.

Per consentire un assetto articolato del previsto insediamento, lo stesso Dpr n. 1312/1971 prescriveva che le lottizzazioni convenzionate si basassero su piani volumetrici, ciascuno dei quali costituente una soluzione organica dal punto di vista urbanistico, tali da consentire di realizzare - sempre nel rispetto degli indici in precedenza indicati - un'equilibrata distribuzione dei volumi globalmente ammessi dalla variante. Il ricorso allo strumento della lottizzazione convenzionata avrebbe consentito al Comune di porre a carico dei proprietari interessati gli oneri relativi alle opere di urbanizzazione oltre che la cessione gratuita dell'area sulla quale si prevedeva la costruzione del nuovo palazzo di giustizia, che

il decreto disponeva dovesse avvenire. in via prioritaria.

Lo stesso decreto precisava che le infrastrutture da porre a carico dei proprietari delle aree destinate a nuova edilizia per funzioni terziarie e di tipo residenziale e misto, in aggiunta alla cessione gratuita dell'area del palazzo di Giustizia, si potessero convenientemente individuare:

- nella cessione di tutte le aree destinate ad un uso diverso da quello a nuova edilizia per funzioni terziarie e di tipo residenziale o misto;
- nella costruzione delle strade ad esclusivo servizio del centro direzionale, escluse soltanto quelle della grande viabilità e i loro raccordi a terra, la via Emanuele Gianturco e le grandi arterie latitanti (corso Malta, via Taddeo da Sessa e il suo prolungamento fino alla via Traccia e alla via Poggioreale);
- nella intera sistemazione del verde pubblico;
- nella costruzione di tutte le strade pedonali e degli eventuali sottopassaggi;
- nella costruzione della piastra sopraelevata longitudinale, rimanendo di privata proprietà i locali sovrastanti e sottostanti adibiti a servizi;
- nella realizzazione degli impianti sportivi (qualora il Coni non li richiedesse in proprietà);
- nella costruzione dei parcheggi per l'aliquota corrispondente alle prescrizioni di cui all'art.18 della legge n. 765 del 6 agosto 1967 e del Dm n.1444/1968.

Altri punti rilevanti del citato Dpr sono:

- la prescrizione di basare i piani di lottizzazione su piani volumetrici al fine di conseguire un assetto organico e articolato del previsto insediamento;
- una ripartizione dei volumi in ciascun piano volumetrico tra piastre e torri, nella misura rispettivamente del 75% e del 25%;

- la destinazione della cubatura per il 15% ad abitazioni e per l'85% ad attività terziarie.

L'assetto urbanistico del nuovo insediamento, oltre a prevedere la distribuzione delle isole edificatorie, individuava le aree da destinare a grandi funzioni pubbliche, (palazzo di giustizia, uffici comunali, caserma dei vigili del fuoco) o ad urbanizzazioni primarie e secondarie (le aree a verde attrezzato e le aree destinate a impianti sportivi, scuola, centro religioso, eccetera).

La variante assume un calcolo sottodimensionato dei servizi, che verrà ribadito senza correzioni nei successivi elaborati progettuali, come vedremo nel seguito del documento, determinando il grave deficit attuale.

Per l'accesso al centro direzionale la variante prevedeva essenzialmente l'utilizzo dell'asse di supporto di Ponticelli (via Argine - tangenziale corso Malta) collegato a sua volta con il sistema autostradale mediante un complesso svincolo all'altezza di via De Roberto. Su questo asse si innestavano due arterie, l'una seguente il tracciato di via Emanuele Gianturco, l'altra in appoggio al raccordo ferroviario e alla via Guidone. Altri accessi di rilievo al comprensorio erano previsti da corso Malta e da via Taddeo da Sessa. Varianti successive prevedevano poi di servire il comprensorio con linee ferroviarie (circumvesuviana e linea metropolitana urbana di progetto) con due stazioni all'altezza del palazzo di giustizia e della caserma dei Vigili del Fuoco.

Per assicurare una più razionale e armonica distribuzione spaziale dei volumi, il planovolumetrico di Tange consente di distribuire il volume edificabile in proporzioni diverse nelle varie isole edificatorie purché nell'ambito

della stessa proprietà e purché non sia superato complessivamente il volume massimo consentito.

La ripartizione dei volumi tra i principali lottizzatori, prevista dalla variante Tange, è riportata nella tabella a).

Esaminiamo le modalità di attuazione, a cominciare dallo stato di attuazione. Risulta praticamente completato il sub comprensorio occidentale, dove sono stati realizzati gli edifici previsti nelle isole da 1 a 7, il palazzo di Giustizia e parte delle opere di urbanizzazione. Nel sub-compensorio orientale, invece, è stata realizzata la sola caserma dei Vigili del Fuoco e un impianto nel cosiddetto asse sportivo. Le realizzazioni non sono suddivise tra i lottizzatori in proporzione alle quote da essi possedute. Mentre la Mededil ha realizzato tutta l'edilizia a cui aveva diritto (oltre due milioni di metri cubi), il Comune non ha ancora portato a termine alcun intervento di edilizia residenziale o terziaria e i cosiddetti terzi lottizzatori hanno realizzato solo le costruzioni, per circa 50.000 mc, vendute al Comune di Napoli e da questo destinate a sede della procura della Repubblica. La conseguenza di tutto ciò è che, nel momento in cui il Comune (inteso come amministratore e non come lottizzatore) porrà mano alla risoluzione del deficit di servizi determinato dalla passata gestione, se sceglierà di soddisfare nel sub comprensorio orientale tutto il fabbisogno di attrezzature dello stesso sub comprensorio orientale, di quello occidentale, dei grandi impianti

(palazzo di giustizia, caserma dei vigili del fuoco) e delle zone rosa, dimensionandolo come prescritto dalle norme vigenti, si troverà nell'impossibilità di edificare - anzitutto per mancanza di spazio - le volumetrie spettantigli nella qualità di soggetto lottizzatore.

Nel citato rapporto si è già ampiamente evidenziato come la distorta applicazione del principio della lottizzazione fino a oggi adottata, assicurando l'edificazione ai soli proprietari delle isole edificatorie, ha comportato che la sola Mededil abbia edificato nel sub comprensorio occidentale l'intera cubatura di sua competenza che, come visto, risulta superiore a 2 milioni di metri cubi. Il Comune si è ritrovato, così, a dover sopportare costi sociali ed economici (dovuti in particolare agli espropri dei suoli effettuati da destinare ad attrezzature) senza che a fronte di ciò abbia potuto realizzare, fin'ora, un solo metro cubo delle sue previste volumetrie, mentre interventi dei cosiddetti terzi lottizzatori si sono limitati ai soli 50.000 metri cubi realizzati nell'isola 5.

L'impostazione iniziale dell'intervento e le modalità che ne hanno segnato le fasi attuative hanno determinato risultati negativi per le gravi carenze urbanistiche e per la penalizzazione del Comune di Napoli, nella qualità di lottizzatore. Per quel che riguarda l'urbanistica, i difetti del centro direzionale consistono essenzialmente nel suo isolamento dal contesto circostante, che semmai subisce effetti negativi della sua presenza; nella mancanza di adeguate connessioni alla rete

tabella a)

	Residenze	Terziario	Volume complessivo
MEDEDIL	448.000	1.600.409	2.048.409
Comune di Napoli	360.934	842.178	1.203.112
Terzi	202.471	472.421	674.902
<b>totale</b>	<b>1.011.405</b>	<b>2.915.008</b>	<b>3.926.423</b>

su ferro; nella clamorosa insufficienza di servizi, che aggrava le condizioni della zona di Poggioreale, già congestionata e priva di attrezzature urbane. Tuttavia tali condizioni, che perdurano ormai da oltre dieci anni, sono in prospettiva destinate a migliorare, soprattutto grazie alla riforma della mobilità su ferro a scala metropolitana. Il centro direzionale sarà servito infatti da due linee metropolitane: la circumvesuviana, l'Alifana e forse la metropolitana Fs. Collegamenti privilegiati sono previsti anche con la stazione Fs di Gianturco e con la nuova stazione Fs di via Traccia: questa circostanza comporta indubbiamente una riqualificazione urbanistica dell'insediamento. Un altro elemento su cui è indispensabile far leva per determinare tale processo di riqualificazione è il miglioramento della dotazione di servizi.

La risoluzione del *fabbisogno di servizi* è una delle questioni più complesse da risolvere, assieme a quella che riguarda la definizione delle quantità edilizie ancora da realizzare. È bene dire subito che la carenza di servizi nel centro direzionale non può trovare soluzioni stando all'attuale dimensionamento (confini e volumetria previsti). L'insieme dell'edificazione richiederebbe infatti una superficie per servizi che comunque ammonta - come si dimostra nel seguito del documento - ad almeno 117 ettari, mentre l'intera estensione del comprensorio che è di circa 110 ettari

Il dimensionamento dei servizi per il centro direzionale, operato con la variante Tange e tuttora vigente, deriva da alcune scelte difformi da quanto prevede la normativa sugli standard, il Dm 2 aprile 1968, n.1444, sia pure trascurando gli incrementi dei parametri pro capite imposti dalla Lr. n. 14/1882. Basta ricordare in proposito che

il palazzo di Giustizia, la caserma dei Vigili del Fuoco e gli uffici del Comune sono esclusi dalla cubatura massima realizzabile (si noti che se fossero computati come la legge impone di fare, l'indice di fabbricabilità territoriale supererebbe i 6 mc/mq, ben oltre i di 4,5 mc/mq fissati come limite massimo dal decreto 1312/1971). Ne consegue che la quota dei servizi relativi a verde e parcheggi che la legge impone per i nuovi insediamenti terziari, non risulta prevista. C'è di più: le aree impegnate da questi fabbricati sono addirittura computate ai fini degli standard, al pari del verde, o dei parcheggi, scuole o impianti sportivi, in contrasto palese con la disciplina di legge che regola questa materia.

Cominciamo dalla *corretta quantificazione delle superfici da destinare a standard*. Esse vanno riferite, ovviamente, alle quantità edilizie previste, che sono riportate nella tabella a).

Relativamente al fabbisogno di attrezzature delle cosiddette zone rosa si ricorda che la variante Tange fa menzione espressamente di un'aliquota del solo fabbisogno derivante dagli abitanti ivi insediati, la cui soluzione è prevista nell'ambito del centro direzionale. Non indica invece espressamente le modalità con cui risolvere il fabbisogno derivante da eventuali attività terziarie che potrebbero trovare sede negli insediamenti che si formano per effetto della ristrutturazione urbanistica che la norma consente in questa zona. La soluzione che appare più ragionevole è di confermare l'attribuzione del fabbisogno relativo agli abitanti al centro direzionale, caricando invece - come vedremo in seguito - sulle singole operazioni urbanistiche in zona rosa, lo specifico, ulteriore fabbisogno derivante dagli interventi di ristrutturazione urbanistica a carattere terziario.

Cominciamo dal numero di abitanti in zona rosa. La variante Tange assumeva il valore di 11.380 unità. Sarebbe stato in verità più corretto fare riferimento al numero degli abitanti corrispondente ai vani esistenti (assumendo il parametro di 1 abitante per vano, derivante dall'applicazione dell'ultimo comma dell'art. 3 del dm 1444/1968) e che determina la massima capacità insediativa ipotizzabile per l'insediamento preso in considerazione. Per il nostro calcolo assumiamo perciò questo parametro, utilizzando il numero di vani censiti complessivamente in zona rosa al censimento 1991 che risultano essere 7988, per determinare il fabbisogno, in conformità del Dm 1444/1968, come modificato dalla Lr 14/1982, di 159.760 mq.

Al dato relativo alla zona rosa vanno aggiunti gli standard necessari per le residenze aggiuntive da realizzare nel Centro Direzionale, la cui consistenza volumetrica, nella variante Tange, risulta, come già detto, pari a 1.011.405 mc. Ne deriva un numero di vani pari a 10.114 unità (1.011.405/100) che corrispondono, considerando l'indice di affollamento pari a 1, a un eguale numero di abitanti. Conseguentemente, il fabbisogno di attrezzature s'incrementerebbe di ulteriori 202.280 mq.

A questa quantità va ulteriormente sommata quella necessaria, ai sensi dell'art.5 del citato Dm n.1444/1968, per servire i nuovi insediamenti terziari, che risultano pari a 2.915.008 mc.

In definitiva, il fabbisogno di standard derivante dall'applicazione corretta del Dm 1444/1968 risulta in 1.146.740 mq.

Il progetto Tange dimensiona invece il fabbisogno di attrezzature, come da standard, in 669.292 mq.

A fronte di questo fabbisogno, l'offerta di attrezzature che lo stesso progetto prevede di mettere a disposizione ammonta in 827.700 mq.

Tenuto conto che alcune di tali attrezzature sono previste a più livelli, la superficie coperta dagli standard, sommata alle strade, è pari a complessivi mq 792.055.

La quantità di attrezzature previste nella variante, pari a 827.700 mq, deve tuttavia essere corretta in difetto in quanto comprende le superfici relative a grandi impianti pubblici che per legge non concorrono alla formazione dei servizi di quartiere. Si tratta degli uffici comunali, del palazzo di giustizia, della caserma dei vigili del fuoco le cui superfici complessive corrispondono a mq 84.600.

Pertanto le reali superfici che il progetto mette a disposizione per soddisfare il fabbisogno di standard sono pari a 743.100 mq.

Il progetto Tange sottodimensiona pertanto le aree per urbanizzazioni di 403.640 mq. Senza contare che al calcolo del fabbisogno vanno aggiunte le quantità derivanti dalla edificazione del palazzo di giustizia e della caserma dei vigili del fuoco. Se riferiamo questo deficit teorico (relativo all'intera edificazione prevista nel centro direzionale, pari a 4 milioni di mc) ai volumi effettivamente realizzati (2 milioni di mc) abbiamo un valore di 23,1 ettari.

La realizzazione del sub comprensorio occidentale ha pertanto prodotto un deficit di servizi stimato pari a 23,1 ettari circa, la cui risoluzione non può che essere ricercata in sede di pianificazione generale, con il reperimento di tutte le aree circostanti disponibili a tale utilizzazione. Appare evidente, in tale prospettiva, che le prime aree da prendere in considerazione sono proprio quelle del sub comprensorio orientale, la cui realizzazione è pertanto fortemente condizionata

dalle modalità in cui si è sviluppata finora l'attuazione del centro direzionale, nei termini finora descritti.

Passiamo ora a esaminare le modalità con cui sono stati determinati i *diritti edificatori del Comune lottizzatore*. Il Dpr 7 dicembre 1971 n.1312 assegnò, come già detto, a tutto l'intervento del nuovo centro direzionale un indice medio di fabbricabilità comprensoriale pari a 4,5 mc/mq, in funzione del quale veniva calcolata la cubatura massima realizzabile. Il primo planovolumetrico e il conseguente contratto stipulato tra Comune e Mededil, repertorio n.24338 del 1 agosto 1975, suddividono l'intero comprensorio in isole edificatorie per l'edilizia residenziale e terziaria e aree per attrezzature e viabilità.

In base a tale piano alla Mededil, che possiede il 41,66% del totale delle aree, vengono attribuite aree in isole edificatorie per il 75,56%. Al contrario il Comune di Napoli, che detiene il 28,71% delle aree dell'intero comprensorio, risulta invece proprietario del 12% del totale delle stesse isole edificatorie. La distribuzione delle aree per i tre soggetti attuatori dell'intervento risulta dalla tabella b) (riferita al 1975), che dà conto an-

che della ripartizione delle aree destinate ad infrastrutture.

Questo scompensò avrebbe avuto una importanza relativa se le modalità attuative avessero rispettato la disciplina sulle lottizzazioni. I piani di lottizzazione devono basarsi infatti sull'indifferenza del progetto urbanistico rispetto ai diritti dell'insieme dei proprietari, che non derivano dalla attribuzione più o meno vantaggiosa delle destinazioni urbanistiche, bensì dalla distribuzione dei vantaggi e dei costi complessivi tra tutti gli stessi proprietari in proporzione alla quantità di aree da ognuno percentualmente possedute sul totale. Questo scompensò assume invece rilievo nel caso del centro direzionale di Napoli perché le modalità attuative concretamente messe in atto assegnarono, da quel momento, una posizione di privilegio ai proprietari delle isole edificatorie, con una procedura difforme da quella prevista dalla legge sulle lottizzazioni. Ad essi fu attribuito infatti il ruolo di promotori delle lottizzazioni mentre i proprietari di sole aree per attrezzature furono fatti oggetto di procedura espropriativa. La disparità di trattamento tra Comune e Mededil fu all'origine di una operazione di aggiustamento che occorre esaminare con attenzione.

tabella b

	Aree in isole edificatorie		Aree per infrastrutture		Aree possedute in totale	
	(mq)	(%)	(mq)	(%)	(mq)	(%)
Mededil	227.101	(75,57%)	228.101	(28,80%)	455.202	(41,66%)
Comune di Napoli	36.070	(12,00%)	277.608	(35,05%)	313.678	(28,71%)
Terzi	37.364	(12,43%)	286.346	(36,15%)	323.710	(29,63%)
<b>totale</b>	<b>300.535</b>		<b>792.055</b>		<b>1.092.590</b>	

L'individuazione delle isole edificatorie ha consentito, come si è detto, la definizione dell'indice fondiario pari a 16,359, mediante il rapporto tra la superficie totale delle isole edificatorie (300.535 mq) e il volume edificabile in totale (4.916.655 mc). Pertanto la Mededil, che come abbiamo visto possiede aree in isole edificatorie per 227.101 mq, avrebbe potuto realizzare una volumetria pari a 3.715.145 mc (227.101 x 16,359), valore notevolmente più alto di quello spettantegli, 2.048.404 mc, in rapporto alle proprietà globalmente possedute. Tale ipotesi si dimostrò concretamente impraticabile perché avrebbe comportato la cessione di aree per attrezzature in proporzione ossia di un'estensione di circa 60 ha (75,5% di 792.055, pari a oltre 450 mila mq) mentre la Mededil possedeva solo 231 ha in aree per attrezzature

La Mededil aggiusta successivamente tale incongruenza con la cessione di quota delle aree in isole edificatorie al Comune. Tale aspetto è risolto nel contratto n.29443 del 27 dicembre

1978, mediante il quale la Mededil si offre di estinguere i propri impegni di lottizzatore, impegnandosi a cedere al Comune 298.150 mq per la realizzazione delle attrezzature. Di questi circa 98.000 mq ricadono in isole edificatorie. Questo ipotizzato trasferimento consente di portare la quota Mededil in isole edificatorie dal 75,56% al 41,66%, che rappresenta la percentuale di edificazione corrispondente agli effettivi diritti Mededil, portando al tempo stesso la percentuale del Comune al 44,61%. La situazione delle proprietà conseguente a questo impegno di cessione di aree è rappresentata nella tabella c) aggiornata alla data della stesura del planovolumetrico Tange del 1983 (approvato nel 1985).

Tale situazione viene ulteriormente variata nel 1987 quando la Mededil, per effetto di varie acquisizioni di aree, stipula un nuovo contratto con il Comune di Napoli (repertorio n.58974 del 24 dicembre 1987). In esso la Mededil dichiara di aver acquisito terreni per un'estensione di

tabella c)

	Aree in isole edificatorie		Aree per infrastrutture		Aree possedute in totale	
	(mq)	(%)	(mq)	(%)	(mq)	(%)
Mededil	125.211	(41,66%)	326.101	(41,17%)	451.312	(41,31%)
Comune di Napoli	134.070	(44,61%)	179.608	(22,68%)	313.678	(28,71%)
Terzi	41.254	(13,73%)	286.346	(36,15%)	327.600	(29,98%)
<b>Totale</b>	<b>300.535</b>		<b>792.055</b>		<b>1.092.590</b>	

73.456 mq di cui 11.952 ricadono nell'isola edificatoria 4 e 61.504 mq ricadono invece in aree per attrezzature. Per effetto di tale nuovo accordo si ha quanto riportato nella tabella d). Con l'annunciato trasferimento di aree edificatorie dalla Mededil al Comune, la condizione di squilibrio che precedentemente riguardava la citata società viene di fatto posta in capo al Comune, nella sua qualità di lottizzatore. Viene cioè attribuito al Comune il *diritto virtuale* di realizzare il 41,66% della volumetria complessiva, mentre esso risulta invece proprietario di aree pari al 28,71% del totale delle aree del centro direzionale. In pratica il Comune dovrebbe essere titolare di un'edificazione pari al 28,71% di 4.916.655 mc e quindi pari a 1.411.570 mc, mentre risulta invece titolare di diritti edificatori pari al 44,61% di 4.916.655 mc pari a 2.193.319 mc.

A prescindere dai rilievi già espressi in altre occasioni relativamente alla concreta edificabilità delle aree in isole edificatorie cedute dalla Mededil al Comune, occorre esprimere le ulte-

riori seguenti considerazioni. E' evidente che il trasferimento di aree ha posto il Comune-lottizzatore in una posizione identica a quella in cui si era trovata la Mededil subito dopo l'approvazione del planovolumetrico del 1975: si trova cioè nell'impossibilità di realizzare tutte le volumetrie di cui gli atti contrattuali gli attribuiscono la titolarità. La sola differenza tra le due posizioni riguarda il fatto che, mentre la Mededil avrebbe avuto concrete difficoltà a procurarsi le aree occorrenti per le urbanizzazioni, perché avrebbe dovuto acquisirle da proprietari che ambivano invece, a ragione, a partecipare a pieno titolo all'iniziativa di lottizzazione, il Comune avrebbe potuto ricorrere allo strumento dell'esproprio, introdotto dalla difforme procedura adottata, come precedentemente riferito. Il Comune non ha potuto procedere all'edificazione in queste dimensioni e con queste modalità, in quanto avrebbe dovuto disporre di aree per servizi nella stessa percentuale assunta a riferimento per l'edificazione, per far fronte ai propri obblighi di lottizzatore. Dunque, il Comune

tabella d)

	Aree in isole edificatorie		Aree per infrastrutture		Aree possedute in totale	
	(mq)	(%)	(mq)	(%)	(mq)	(%)
Mededil	137.168	(45,64%)	359.649	(45,41%)	496.817	(45,47%)
Comune di Napoli	134.070	(44,61%)	179.608	(22,68%)	313.678	(28,71%)
Terzi	29.297	(9,75%)	252.798	(31,92%)	282.095	(25,82%)
<b>Totale</b>	<b>300.535</b>		<b>792.055</b>		<b>1.092.590</b>	



avrebbe dovuto essere proprietario di aree per servizi in quantità pari al 44,61% di 792.055 mq (restando per ora al dimensionamento della variante Tange, che però è errato per difetto, come abbiamo visto), che fanno 354.000 mq circa, mentre in realtà dispone soltanto di 179.608 mq. Il Comune avrebbe dovuto acquisire le residue aree occorrenti, pari a circa 176.000 mq, dai cosiddetti terzi lottizzatori che, difatti, ne posseggono in quantità esuberanti rispetto alle possibilità edificatorie che i contratti assegnano loro. In particolare, l'eccedenza dei privati è quantificabile in oltre 175.000 mq, valore pressapoco corrispondente al deficit immobiliare del Comune, come precedentemente riassunto. Ad aggravare la situazione interviene il contratto con il quale il Comune si impegna a realizzare 1.000.000 mc circa in meno, pur mantenendo l'obbligo a realizzare tutti i servizi corrispondenti ai diritti edificatori teorici.

La situazione del Comune lottizzatore, desumibile dai contratti vigenti, è la seguente. Il Comune che, in base al totale delle proprietà possedute, potrebbe realizzare 1.400.000 mc circa è invece ritenuto titolare di 2.200.000 mc circa e conseguentemente si obbliga a realizzare attrezzature per la cubatura suddetta, restando impegnato a costruire come deliberato solo 1.200.000 mc circa a fronte dell'immutato obbligo a realizzare attrezzature proporzionali a 2.200.000 mc. Al tempo stesso si è comunque proceduto all'esproprio di molte aree tra quelle destinate a urbanizzazioni, che risultano pertanto già acquisite al patrimonio comunale, in proporzioni la cui quantificazione richiederebbe una puntuale verifica che allo stato non è disponibile. Lo stato avanzato delle procedure non consente ormai di correggerle, perché ciò potrebbe determinare ulteriori squilibri e disparità.

In definitiva, il Comune si è trovato nell'impossibilità di realizzare tutta l'edificazione che gli è stata teoricamente assegnata. In primo luogo, perché avrebbe aggravato ulteriormente il deficit di servizi, mentre invece occorre procedere ora con modalità risolutive dello stesso. In secondo luogo, perché tale prospettiva avrebbe esposto in maniera eccessiva il Comune dal punto di vista finanziario.

Alla luce delle considerazioni finora esposte, affrontiamo il problema delle modalità per realizzare la quota restante del centro direzionale, ricordando preliminarmente quanto è scritto in proposito nella proposta di variante per il centro storico e la zona orientale.

“Ricordiamo anzitutto che nel sub-comprensorio orientale, rimasto ampiamente incompleto, ricadono esclusivamente aree del Comune (una parte delle quali ancora in possesso della Mededil, che deve trasferirle all'amministrazione comunale) e di terzi lottizzatori. Il Comune è titolare di diritti edificatori per circa 2.200.000 mc, a una parte dei quali (circa 990.000 mc) aveva rinunciato nel 1983.

Ferma restando la rinuncia, la realizzazione dei volumi residui - ai quali bisogna aggiungere quelli spettanti ai terzi lottizzatori, pari a circa 400.000 mc, che non sembra né giusto né possibile mettere in discussione - comporterebbe, nel sub-comprensorio orientale, una densità edilizia molto elevata, e resterebbe definitivamente compromessa ogni ipotesi di risolvere almeno in parte la carenza di servizi.

E' allora probabilmente necessario prendere in esame una seconda, dolorosa rinuncia da parte del Comune, per ridurre la volumetria nel centro direzionale a un livello compatibile con una adeguata qualità insediativa, affinché il rapporto tra

edilizia e servizi possa configurarsi in termini più equilibrati. A quant'altra cubatura deve rinunciare il Comune? Qui si fa l'ipotesi di una rinuncia consistente, per circa ulteriori 800.000 mc., fermo restando che la precisa quantificazione sarà definita in sede di variante., con riferimento anche a un alto obiettivo: disporre di una cubatura il cui valore immobiliare consenta di far fronte agli ulteriori oneri che il Comune deve sopportare per il completamento dell'infrastrutturazione dell'intero comprensorio. L'edificazione attualmente prevista nel sub-comprensorio orientale del Centro direzionale ammonta a ulteriori 2.600.000 mc circa. Di questi, 2.200.000 mc circa competono al Comune (1.200.000 circa se si escludono i volumi a cui il Comune ha già rinunciato nel 1983), il resto a terzi lottizzatori. L'ipotesi che si sottopone alla discussione è che, invece, le realizzazioni - nel caso di massima rinuncia da parte del Comune - non superino 600.000 mc (di cui 400.000 mc di competenza di terzi lottizzatori). Ciò determinerebbe - nel sub-comprensorio orientale - un indice territoriale pari a 1,5 mc/mq, ovvero un quinto dell'indice effettivo, pari a circa 6 mc/mq, previsto per il centro direzionale. I volumi andrebbero realizzati su una superficie fondiaria anch'essa ridotta rispetto a quella attualmente disponibile, in modo da aumentare gli spazi per servizi. Nel complesso dei 500.000 mq ancora disponibili, solo un quinto andrebbero impegnati come superficie fondiaria, determinandosi in tal modo un indice fondiario pari a circa 7 mc/mq, anch'esso notevolmente inferiore - meno della metà - di quello originariamente previsto di circa 16,5 mc/mq. Nell'insieme del Centro direzionale, l'indice di edificabilità territoriale si ridurrebbe quindi da 6 a 3,4 mc/mq.

Si avrebbe così un consistente incremento della disponibilità di aree per servizi, da circa 70 fino a 90 ettari. Sarebbe in tal modo possibile la realizzazione di un grande parco centrale, intorno al quale sarebbe disposta una fascia edificata, in cui la densità edilizia sarebbe notevolmente ridimensionata rispetto a quella attualmente prevista e che includerebbe anche i volumi delle attrezzature a servizio dell'edilizia residenziale, compresa quella dei rioni Ascarelli e Luzzatti e quella ubicata su via Poggioreale che, come si ricorderà, costituivano le "zone rosa" del primo progetto del centro direzionale. Le modifiche proposte comporterebbero ovviamente una variazione dell'attuale progetto planovolumetrico." Le ipotesi formulate in sede di proposta richiedono un approfondimento, in primo luogo al fine di determinare qual è la volumetria che il Comune può realizzare. Si tratta in sostanza di ridurre - come ipotizzato nella proposta - la volumetria attualmente prevista per reperire gli spazi occorrenti per il fabbisogno di standard attuali ed ereditati dall'edificazione del sub comprensorio orientale, evitando però di scendere al di sotto del limite che consenta una commercializzazione dei restanti suoli edificatori per reperire le risorse occorrenti a far fronte alle spese per le attrezzature di competenza comunale. Conviene procedere per punti, individuando in primo luogo il valore volumetrico limite per avere quantità adeguate di aree per urbanizzazioni e verificare successivamente se il valore dei suoli edificatori bilancia, almeno in parte, le spese presumibili per la realizzazione dei servizi corrispondenti.

Cominciamo dal primo punto, fissando come ipotesi di lavoro una volumetria comunale pari a 1.203.112 (pari ai diritti che deriverebbero al Comune dopo la rinuncia del 1983) e un indice

fondario pari a quello attuale di 16,359. Questo volume potrà essere eventualmente ridotto al fine di consentire che la realizzazione del sub comprensorio orientale del centro direzionale dia luogo a un'equilibrata dotazione di servizi nel senso esposto nel seguito di questa nota. Assumiamo inoltre, per quanto riguarda la disciplina urbanistica di abbandonare l'uso del piano di lottizzazione per la realizzazione delle opere. Verifichiamo quindi se tali condizioni consentono il reperimento di aree per servizi nelle quantità volute. Ma a quanto ammonta il fabbisogno di servizi che ci si propone di soddisfare - almeno in larga parte - nell'area del sub comprensorio orientale? Si tratta - come si è già detto - della somma di due quantità: il fabbisogno pregresso, che non è stato soddisfatto nel comprensorio sub occidentale e quello derivante dalle nuove realizzazioni nel sub comprensorio orientale.

Per quanto riguarda il sub comprensorio occidentale, si propone che esso vada considerato come gli altri tessuti edilizi consolidati, che esprimono una domanda arretrata, di cui questa variante prevede il soddisfacimento. In questo caso si tratta di cercare anzitutto nell'area del sub comprensorio orientale e nell'area attualmente impegnata dal carcere di Poggioreale, di cui la proposta di variante orientale prevede la delocalizzazione, che è stata pure richiesta con un recente voto del consiglio comunale. Per quanto riguarda invece il sub comprensorio orientale occorre riformulare il dimensionamento, con riferimento all'ammontare delle costruzioni che si intende ancora realizzare. Non avrebbe ancora senso infatti - nel quadro di una nuova soluzione urbanistica, come quella che si va a proporre - fare riferimento alla vecchia determinazione del fabbisogno. Esso deve essere invece ricalcolato, nelle proporzioni previste dal Dm 1444.

Passiamo pertanto a effettuare tale calcolo, ipotizzando la realizzazione di un nuovo insediamento che deve farsi carico del fabbisogno di servizi che esso stesso produce e di un deficit arretrato.

Per quanto riguarda la *zona rosa* si ritiene, come già detto, che la domanda espressa dagli abitanti debba essere considerata come fabbisogno pregresso, un passivo ereditato dalla passata gestione da risolvere possibilmente nel quadro dell'area orientale. Il fabbisogno espresso dalle attività terziarie è opportuno invece che sia posto a carico delle realizzazioni che saranno promosse in tali aree.

In sede di completamento gli standards previsti sono da valutarsi per i soli soggetti che interverranno (Comune e terzi), avendo la Mededil esaurito il proprio compito di lottizzatore. Pertanto la consistenza delle residenze ancora da realizzare risulta equivalente a circa 505.000 mc, distinti in: 361.000 di competenza del Comune e 144.000 dei terzi lottizzatori.

Il numero di vani per abitazioni è pari a 5.047 unità (504.746 /100) che corrispondono, considerando l'indice di affollamento derivante dal Dm 1444/1968 pari a 1, a eguale numero di abitanti, da cui deriva un fabbisogno di attrezzature per la residenza di circa 100.000 mq.

In sede di completamento anche gli standard previsti per il terziario sono da valutarsi per i soli soggetti che interverranno (Comune e terzi), avendo la Mededil esaurito il proprio compito di lottizzatore. Pertanto i volumi per il terziario, pari a circa 1.178.000 mc, sono così ripartiti: 842.000 mc di competenza del Comune, 336.000 mc dei terzi lottizzatori.

In definitiva, il fabbisogno per attrezzature ai sensi del Dm 1444/1968, considerando di rea-

lizzare i parcheggi su due livelli, risulta nelle quantità riportate nella tabella e).

A tale valore va aggiunta l'aliquota di fabbisogno pregresso del progetto Tange che, considerando di realizzare i parcheggi su due livelli, ammonta a 165.000 mq.

In totale pertanto il fabbisogno di standard, integrato delle quantità occorrenti per le strade, è pari a 581.600 mq.

Passiamo a verificare la reale disponibilità di suoli per la realizzazione degli standard, ferme restando le aree da destinare ai terzi, alle relative attrezzature, alle strade. La superficie del comprensorio orientale del centro direzionale dovrebbe essere complessivamente di 742.000 mq.

Questo valore è però nettamente superiore all'estensione del comprensorio orientale del centro direzionale pari a mq 626.000. Si rende allora indispensabile diminuire la cubatura di competenza del Comune, per aumentare la superficie per servizi e definire un equilibrato dimensionamento dell'intero centro direzionale. Tale valore è stato ricercato con reiterazioni successive determinando la superficie delle isole

edificatorie del Comune in modo tale che le relative aree a standard sommate al valore pregresso nonché alle confermate superfici di competenza dei terzi, sia pari alla superficie di territorio disponibile, cioè 626.000 mq.

La superficie delle nuove isole edificatorie comunali -confermando l'attuale indice fondiario- corrisponde a una cubatura di 966.000 mc: il Comune dovrà quindi rinunciare almeno a ulteriori 250.000 mc circa per un equilibrato assetto del centro direzionale. Da tale valore -966.000 mc- deriva un fabbisogno di aree per attrezzature pari a circa 466.000 mq.

Relativamente ai costi, con l'introduzione della nuova disciplina urbanistica, che escluderebbe come abbiamo anticipato il ricorso alla lottizzazione convenzionata, il riferimento economico è ai costi di esproprio praticati (costo pari a £/mq 390.000, considerato il valore di mercato delle aree circostanti). In definitiva il costo presunto per l'acquisizione delle aree per servizi, di competenza comunale o relative a fabbisogni pregressi di cui il Comune non può non farsi carico, ammonterebbero a un valore stimato di circa 37 miliardi.

tabella e)

Istruzione (mq)	Attrezzature di interesse Comune (mq)	Spazi pubblici (mq)	Parcheggi (mq)
(a)	(b)	(c)	(d)
<b>25.235</b>	<b>43.010</b>	<b>172.041</b>	<b>82.241</b>
<b>totale (a + b + c +d)</b>		<b>mq 322.577</b>	

A tale costo va aggiunto quello occorrente per la realizzazione delle attrezzature, che può essere stimato con riferimento a costi medi degli ultimi anni. Si consideri in proposito che occorre prevedere un costo più alto della media per la realizzazione del parco, trattandosi di un parco urbano presumibilmente ricco di attrezzature, e un costo a parte per la costruzione di un'opera che connetta il sub comprensorio orientale con le nuove realizzazioni nel sub comprensorio orientale. In definitiva, il fabbisogno economico per far fronte alla realizzazione delle urbanizzazioni di competenza comunale può essere stimato in oltre 274 miliardi (tabella f).

Tale fabbisogno economico potrebbe essere in teoria fronteggiato con la vendita di tutte le aree edificabili comunali. Il valore di mercato di tali aree normalmente praticato per il centro direzionale si aggira intorno a £.300.000 per ogni metro cubo di volume edificabile (il valore è comprensivo dei costi per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria) e risulta pertanto complessivamente pari a £/mc  $300.000 \times 966.169 = £.289.850.000$ . Pertanto gli oneri gravanti sul Comune, necessari per il

completamento del centro direzionale risultano di poco inferiori al valore di mercato delle aree edificatorie di sua competenza, anche se questo margine va sottoposto a più attenta verifica e potrebbe comunque concretamente ridursi nel caso che il Comune avesse necessità di utilizzare per sé parte delle aree o anche se la quota di urbanizzazioni a carico del Comune dovesse crescere per effetto di un ampio ricorso, da parte dei terzi lottizzatori, alla procedura transitoria stabilita con deliberazione di giunta comunale n.4649 dell'11 dicembre 1998, che comporta un minor esborso da parte degli stessi per opere di urbanizzazione. E' il caso di rilevare per inciso che questo calcolo - tenuto conto che il Comune è costretto a realizzare solo poco più di metà delle volumetrie a cui aveva diritto - dà anche la misura del danno che l'amministrazione comunale ha subito per le particolari modalità di attuazione del centro direzionale.

Veniamo ora alla nuova disciplina urbanistica per la realizzazione del sub comprensorio orientale. Occorre ribadire anzitutto che non avrebbe senso confermare l'ipotesi della lottizzazione

Tabella f

	Superfici (mq)	Superfici coperte (mq)	Costi (£/mq)	Costo totale (lire)
Istruzione	9.067	3.022	1.300.000	3.929.033.200
Attrezz. Interesse comune	61.440	15.360	1.000.000	15.360.000.000
Spazi pubblici	167.067	167.067	200.000	33.413.400.000
Collegamento				15.000.000.000
Parcheggi	112.798	112.798	1.500.000	169.197.000.000
Espropri	95.752		390.000	37.343.280.000
<b>Totale</b>				<b>274.242.710.000</b>

convenzionata, perché le procedure di attuazione finora praticate non ne hanno di fatto rispettato la normativa. E', al tempo stesso, opportuno confermare, laddove possibile, soprattutto nelle destinazioni, la variante approvata nel 1985. Ciò al fine di assicurare una continuità di indirizzo soprattutto nei confronti dei cosiddetti terzi lottizzatori. Questo orientamento - peraltro sostenuto dall'amministrazione sin dal predetto documento del 1985 - si riflette soprattutto nelle scelte da farsi per l'area del sub comprensorio orientale e per la zona rosa. Con riferimento all'intero comprensorio, si propone la seguente soluzione.

Per quanto riguarda la *destinazione d'uso dei suoli*, con riferimento al sistema di classificazione adottato per la presente variante al Prg si prevede la seguente articolazione:

-zona Bb, per il settore occidentale del centro direzionale: ai fini del completamento del programma definito dalla variante del 1985; con interventi diretti, fino alla ristrutturazione edilizia, con esclusione del cambio di destinazione d'uso e di ogni incremento di superfici e volumi;

-zona Db - ristrutturazione urbanistica, nuovi interventi; per l'area relativa al sub comprensorio orientale. Si confermano le residue capacità edificatorie per i terzi lottizzatori e solo di una parte di quelle comunali, nei limiti precedentemente indicati e si individuano le aree per le urbanizzazioni, nella misura occorrente per il soddisfacimento degli standard previsti dal Dm n.1444/1968, nei termini precedentemente indicati, anche con riferimento al deficit pregresso;

-zona Bb - ristrutturazione urbanistica: coincidente con l'ex- zona rosa. In quest'ambito si confermano le norme previste nel Prg del 1972 e nella variante del 1985, prevedendo la possibilità dell'intervento diretto, con la disposizione che

le nuove iniziative assicurino, al loro interno, un bilancio in pareggio per gli standard urbanistici a norma di legge, relativamente alla quota di edilizia terziaria;

-zona Fe - attrezzature a scala territoriale: comprendente le grandi funzioni pubbliche e le relative attrezzature ai sensi del Dm n.1444/1968. Per quanto riguarda il palazzo di giustizia - che attualmente non è dotato delle attrezzature previste per legge - il fabbisogno potrebbe essere soddisfatto con le aree attualmente occupate dal carcere di Poggioreale.

Per quanto riguarda invece *le modalità di attuazione* si propone una disciplina che combini interventi diretti e indiretti. Gli interventi diretti riguardano in particolare le realizzazioni dei terzi lottizzatori che operano nelle isole edificatorie. Le restanti opere sono invece subordinate a un progetto urbanistico esecutivo che ha il compito di riconnettere, in una nuova configurazione unitaria, le realizzazioni del sub comprensorio orientale, le opere dei terzi lottizzatori che potrebbero avviarsi in fase transitoria o per intervento diretto e l'edilizia nelle isole edificatorie comunali. Il rilascio delle concessioni edificatorie è comunque subordinato alla realizzazione, da parte dei relativi proprietari, delle urbanizzazioni proporzionali ai sensi del Dm 1444/1968, ovvero alla corresponsione di un contributo di urbanizzazione commisurato al costo relativo (acquisizione dell'area e realizzazione delle opere), con una procedura non dissimile da quella di fatto seguita finora, che non può che essere formalizzata da una norma urbanistica ad hoc. La scelta delle *funzioni da assegnare ai volumi* di competenza del Comune, riveste una particolare importanza nel processo di riqualificazione del centro direzionale. L'individuazione di funzione prestigiose può essere favorita dal netto

miglioramento delle condizioni di accessibilità dell'insediamento, determinate dall'attuazione del piano comunale dei trasporti, nei termini ricordati in questo stesso rapporto e dall'iniziativa proposta in questa sede di innalzare lo standard di attrezzature, attualmente gravemente insufficiente. Quale orientamento si può assumere in proposito? Dopo la rinuncia alla localizzazione in quest'area del quartiere generale della Nato, conviene individuare una prestigiosa funzione nazionale o internazionale che vi si possa localizzare in sostituzione. Non dovrebbe mancare in proposito l'appoggio del governo nazionale, tenuto conto degli impegni che erano stati assunti quando fu ipotizzato l'insediamento della Nato. Il periodo che intercorre con l'approvazione della variante definitiva al Prg dovrebbe essere utilizzato pertanto per un'azione

promozionale finalizzata a tale individuazione. Altre possibili funzioni riguardano la sede degli uffici di Comune e Regione. La concentrazione di tutti gli uffici comunali consentirebbero, in particolare, di sgravare il bilancio comunale dagli oneri rilevanti dai numerosi fitti passivi, consentirebbe di rendere più efficienti le relazioni tra i diversi settori della macchina comunale, migliorando la qualità del lavoro e libererebbe molti immobili nel centro della città che potrebbero essere destinati a funzioni più appropriate. Per quanto riguarda infine l'edificazione terziaria prevista nella ex zona rosa, gli interventi sono anch'essi subordinati a piani urbanistici esecutivi di iniziativa privata mediante i quali sarà assicurato, per ognuna, un bilancio in pareggio per gli standard urbanistici, a norma di legge nei lotti di proprietà dei lottizzatori.

