



COMUNE DI NAPOLI
Dipartimento urbanistica
Servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione

*Relazione istruttoria
della proposta di piano urbanistico esecutivo relativa al subambito 12e Feltrinelli*



Napoli, gennaio 2005

Comune di Napoli
Assessorato all'urbanistica

Dipartimento autonomo pianificazione urbanistica: coordinatore arch. Roberto Gianni
Servizio pianificazione aree di recente formazione: dirigente arch. Mario Moraca

Gruppo di lavoro:

arch. Mario Moraca, dirigente del servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione

arch. Alessandro De Cicco
Ing. Vincenzo Coppola
ing. Sabrina Quaglia

Napoli, dicembre 2004

Proposta di Piano Urbanistico Esecutivo relativa al subambito 12e Feltrinelli

Relazione istruttoria

1. Procedura attivata e condizioni formali preliminari.

- Iter procedurale pregresso

2. Descrizione della proposta di piano

- Documentazione di piano presentata
- Individuazione dell'area di intervento descrizione dello stato di fatto
- Descrizione della proposta di piano di recupero e delle relative opere
- Accessibilità, trasporti e mobilità

3. Valutazione della proposta di piano

-Osservazioni sulla completezza degli elaborati presentati a quanto previsto in materia urbanistica (legge 1150/42 e succ. mod. e int , dalla Lr 14/1982 e dalla legge 457/78) ed in materia di lavori pubblici (legge 109/94 e succ. mod. e int. e regolamento di attuazione emanato con Dpr n. 554/99.

-Conformità alla strumentazione urbanistica vigente.

Conformità agli obiettivi generali fissati dalla disciplina urbanistica vigente

Conformità alla normativa di zona e di ambito

Accessibilità, trasporti, mobilità

Schema di convenzione

Relazione sommaria di spesa delle opere da cedere all'Amministrazione comunale

Conformità alla normativa in materia di assetto geologico ed idrogeologico

Conformità al Piano delle Attività commerciali

Conformità alla legge regionale 1/2000 in materia di strutture commerciali e alla legge Tognoli per quanto concerne la dotazione di parcheggi pertinenziali

-Compatibilità territoriale ed ambientale della proposta di piano con quanto riportato dal Dm 9 maggio 2001.

-Piano di bonifica.

4. Conclusioni e prescrizioni



COMUNE DI NAPOLI
Dipartimento urbanistica
servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione

Relazione relativa alla proposta di piano di recupero presentato ai sensi dell'art. 30 l. 457/78 dalla società Nuova Parva Spa riguardante il subambito di Prg n. 12e Feltrinelli

1. Procedura attivata e condizioni formali preliminari.

La proposta di piano di recupero presentata dalla società Nuova Parva spa in data 29 ottobre 2004 con prot. n. 406/M, integrata in data 15 novembre 2004 con prot. n. 436/M, riguarda quota parte del *subambito n. 12e Feltrinelli*, individuato dalla Variante al Prg vigente.

Il piano prevede, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica dell'intera area d'intervento per la realizzazione di un nuovo insediamento per la produzione di servizi, di un'area destinata a parco pubblico e di una infrastruttura di parcheggio. Viene prevista inoltre la riconfigurazione dimensionale e funzionale del sistema viario preesistente e la realizzazione di una nuova viabilità.

Il riferimento normativo prescelto per tale pianificazione esecutiva è quello definito dall'art. 30 della L. 457/78, che consente, all'interno degli ambiti individuati dall'amministrazione comunale, la formazione di piani di recupero ad iniziativa privata. All'interno di tali fattispecie sono previsti infatti sia interventi volti sostanzialmente al recupero strutturale e funzionale delle preesistenze, sia quelli di ristrutturazione urbanistica che, attraverso la demolizione delle preesistenze, tendono a determinare una nuova configurazione urbana con nuove volumetrie ed il ridisegno della viabilità e dei lotti fabbricabili (art. 31 L. 457/78).

Iter procedurale pregresso. La società Nuova Parva spa presentava al Servizio Commercio al dettaglio in data 11 marzo 2002 prot. n. 997 una proposta progettuale per la realizzazione di un centro commerciale per la grande distribuzione ai fini del rilascio delle relative autorizzazioni (edilizia e commerciale). In merito a tale proposta il Dipartimento di urbanistica ha espresso parere sfavorevole rilevando gli aspetti normativi che risultavano disattesi dall'intervento proposto con riferimento alla disciplina urbanistica allora vigente e a quella adottata (vedi *allegato 1* nota n. 198 del 30 maggio 2002 e *allegato 2* nota n. 280/M del 26 luglio 2002).

Successivamente, a seguito della richiesta della società Nuova Parva, il Servizio Commercio al dettaglio, ai sensi dell' art. 9 Dlgs 114/98 e art. 11 Lr 1/2000, convocava, una conferenza di servizi ai fini del rilascio dell'autorizzazione commerciale sul progetto parzialmente modificato.

In sede di conferenza di servizi svoltasi in data 19 marzo 2004 i rappresentanti del Dipartimento di urbanistica ribadivano la non conformità urbanistica della proposta e la mancata sussistenza delle condizioni per il rilascio dell'autorizzazione richiesta.

I rappresentanti della Regione, della Provincia e del Comune in sede di conferenza di servizi, a seguito dell'acquisizione dei pareri, si esprimevano favorevolmente alla richiesta della società Nuova Parva subordinando il rilascio dell'autorizzazione ai seguenti adempimenti:

- documentazione comprovante la riconoscibilità delle caratteristiche previste dall'art. 7 comma 4 della Lr 1/2000 (struttura di vendita tipo Gacp) per l'intervento in oggetto;
- documentazione riportante il rispetto dei parametri urbanistico - edilizi ai fini dell'accertamento della conformità alla normativa urbanistica ed al "progetto esecutivo relativo agli interventi per la realizzazione del ramo della Tav tratta Roma Napoli" approvato in conferenza di servizi e ratificata dal Consiglio comunale con delibera n. 180 del 5 giugno 1996 ai sensi dell'art. 7 comma 4 della L. 385/90.

A corredo di quanto riportato si allega copia del verbale della conferenza di servizi trasmesso dal servizio Commercio al dettaglio con nota n. 127/M del 15 aprile 2004 (*allegato 3*).

Successivamente il servizio Commercio al dettaglio Media e Grande Distribuzione sulla base della documentazione fornita dalla società Nuova Parva prendeva atto della riconoscibilità della tipologia Gacp (Centri commerciali costituiti da aggregazioni commerciali polifunzionali) per l'intervento in oggetto come comunicato con nota n. 160/M del 5 maggio 2004 che si allega (*allegato 4*).

Infine, con decreto del presidente della Giunta regionale n. 323 dell'11 giugno 2004 pubblicato sul Burc n. 29 del 14 giugno 2004, è stata approvata la Variante generale al Prg ed è entrata in vigore la nuova disciplina che regola le trasformazioni urbanistico-edilizie del territorio comunale di Napoli. In particolare con la Variante generale sono stati individuati *ambiti* e *subambiti* territoriali, per i quali gli interventi edilizi restano subordinati alla redazione e approvazione di strumenti di pianificazione esecutiva, di iniziativa pubblica e privata, nel rispetto di obiettivi, destinazioni e prescrizioni specifiche. Dal momento che il progetto esaminato nella conferenza di servizi ricordata, ricade nel subambito 12e – Feltrinelli la società Nuova Parva ha presentato, in data 15 settembre 2004, prot. n. 2322/DIP, una proposta di piano urbanistico esecutivo riguardante parte di tale subambito in conformità alla nuova disciplina urbanistica.

- A seguito di istruttoria è stata rilevata l'esigenza di svolgere ulteriori approfondimenti e di apportare integrazioni e modifiche derivanti in prevalenza dalle interferenze con altri interventi già approvati ricadenti nell'area oggetto di piano.

Il Dipartimento di urbanistica, concordemente con il Servizio pianificazione, programmazione e progettazione del sistema delle infrastrutture di trasporto, con la nota n. 411/M del 3 novembre 2004 ha pertanto richiesto la rielaborazione del piano alla luce di specifiche esigenze inerenti il suo rapporto con la residua parte d'ambito.

Alla luce di tali problematiche è risultato pertanto prioritario che la proposta di piano fosse contenuta nelle aree di proprietà Nuova Parva senza sconfinare nelle aree di proprietà del gruppo Fs (Rfi e Tav).

La società Nuova Parva ha provveduto pertanto a ripresentare gli elaborati di piano urbanistico esecutivo in data 29 ottobre 2004 con prot. n. 406/M, integrata in data 5 novembre con prot. n. 417/M, in data 15 novembre 2004 con prot. n. 426/M ed in data 1 dicembre 2004 con prot. n. 452/M.

2. Descrizione della proposta di piano

Documentazione di piano presentata. La documentazione del piano si compone dei seguenti elaborati :

- Tav. 1 -Relazione generale alla proposta di Piano di recupero;
- Tav. 2 - Relazione geologica con allegato geognostico e geotecnica;
- Tav. 3 - Relazione di analisi ambientale con allegati studio ed analisi storica;
- Tav. 4 - Studio di impatto dell'intervento sulla mobilità e sul traffico e sui servizi di trasporto pubblico locale;
- Tav. 5 - Norme tecniche integrative del Piano di recupero;
- Tav. 6 - Schema di convenzione ;
- Tav. 7 - Stralcio di Prg;
- Tav. 8 - Stralcio delle norme tecniche di attuazione del vigente Prg;
- Tav. 9 - Planimetria dello stato attuale;
- Tav. 10 - Planimetria dello stato dei luoghi con inserimento del progetto esecutivo Fs (TAV);
- Tav. 11 - Planimetria di inquadramento territoriale di individuazione del sub-ambito 12e e del Piano di recupero;
- Tav. 12 - Planimetria del Piano di recupero con confini catastali e scheda destinazioni d'uso con relative superfici;
- Tav. 13 - Progetto del Piano di recupero su planimetria catastale con elenco delle particelle;
- Tav. 14 - Planimetria del Piano di recupero con individuazione delle unità minime di intervento;
- Tav. 15 - Progetto del Piano di recupero su planimetria catastale con elenco delle particelle relative alle opere da cedere al Comune ;
- Tav. 16 - Profili regolatori di progetto 1, 2, 3 in scala 1:500;

- Tav. 17 - Planovolumetrico con viste 3D;
- Tav. 18 - Schede con sagome edilizie delle strutture da realizzare;
- Tav. 19 - Sezione tipo delle nuove strade e di quelle esistenti da riconfigurare;
- Tav. 20 - Particolare dello svincolo a raso su via G. Ferraris;
- Tav. 21 - Schema del parco pubblico;
- Tav. 22 - Relazione e norme del parco pubblico ed allegati Progetti preliminari delle opere di urbanizzazione da cedere al comune: A) Parco pubblico, B) Viabilità, C) Parcheggio, D) Corpo edilizio per attrezzatura pubblica di interesse comune ed E) Piazza della stazione.

A questa documentazione sono state aggiunte le note nn. 417/M del 5 novembre 2004 e 452/M del 1 dicembre 2004. Con la nota n. 417/M con le quali sono state fornite rispettivamente la destinazione funzionale delle superfici del centro commerciale e dell'attrezzatura alberghiera e le schede riferite a ciascuna opera pubblica a carico del proponente e da cedere all'Amministrazione comunale con la suddivisione in categorie di lavori relative consistenze, prezzi unitari e costi complessivi.

Individuazione dell'area di intervento e descrizione dello stato di fatto. Il piano presentato dalla società Nuova Parva investe parte del subambito 12e Feltrinelli, collocato nell'area est di Napoli e racchiuso tra via G. Ferraris, via E. Gianturco, Via Reggia di Portici e una fascia infrastrutturale, viaria e ferroviaria, costituita dal raccordo autostradale, dalla linea Fs Napoli - Reggio Calabria e dalla linea Circumvesuviana. All'interno di tale area, il tratto autostradale e via Brecce a sant'Erasmus scompongono ulteriormente il subambito in aree sulle quali sono presenti attività e strutture, parzialmente dismesse, destinate al commercio e all'industria con sporadici insediamenti residenziali. L'area in cui si prevede di intervenire comprende: l'area attualmente occupata da alcuni edifici dismessi della Feltrinelli legnami; l'area precedentemente occupata dai depositi di oli combustibili ex Agip interessati dall'incendio del 1985; l'area ex Sacim; le viabilità pubbliche costituite da via Brecce a sant'Erasmus e da parte di via G. Ferraris.

Nel procedimento di valutazione della proposta di piano, tenendo conto che la proposta di piano investe soltanto quota parte dell'intero subambito si è ritenuto necessario svolgere un approfondimento delle attuali caratteristiche insediative ed urbanistiche dell'intero subambito. Tale approfondimento rende possibile infatti misurare, sulla base della potenziale trasformabilità delle aree residue del subambito non incluse nel piano urbanistico esecutivo, la conformità e compatibilità degli interventi di trasformazione dell'area.

Attualmente l'area è caratterizzata da un diffuso degrado riguardante tanto le parti pubbliche che quelle private contraddistinte peraltro da un notevole tasso di dismissione. L'area di proprietà della società Nuova Parva di complessivi 175.765 mq, occupata da edifici e capannoni dismessi, è solo parzialmente utilizzata per il deposito di containers.

Una sintesi della situazione urbanistica dell'area è riportata nella fig. 1.

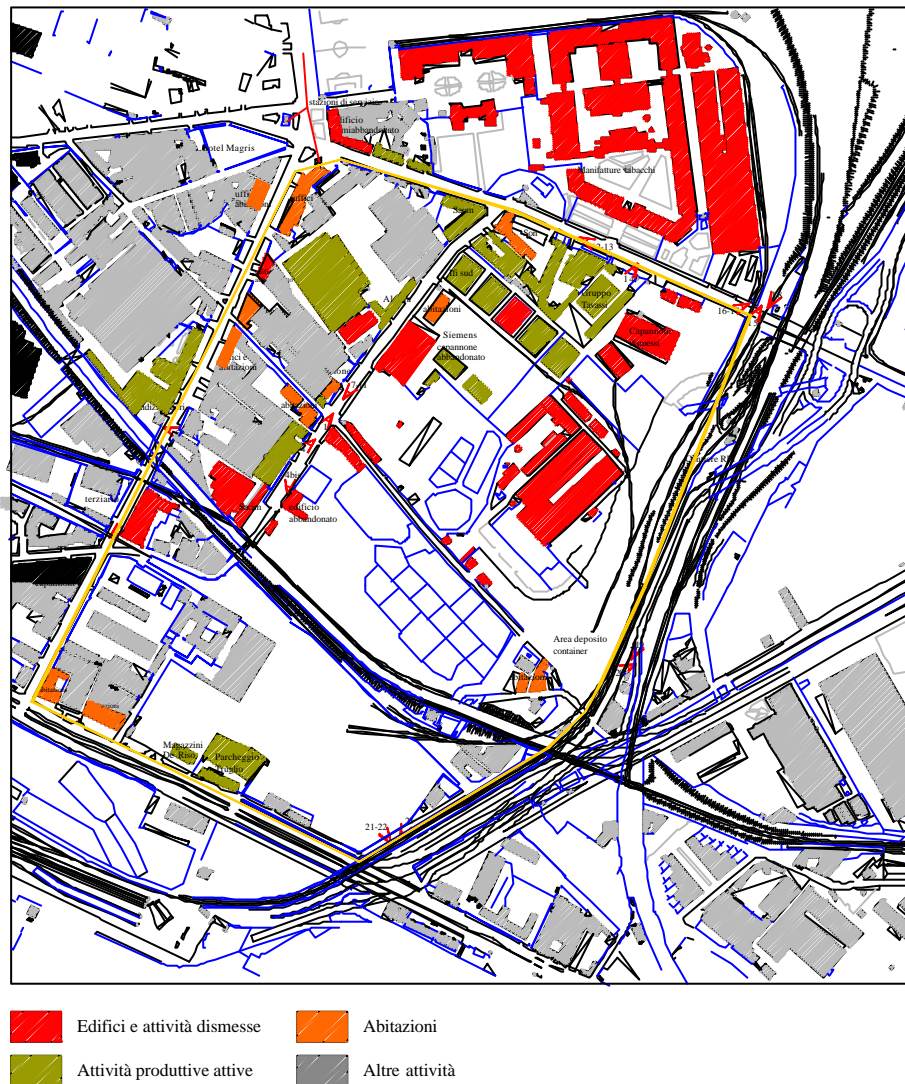


fig.1 – Distribuzione delle attività nel subambito 12 e Feltrinelli. Rilevazione settembre 2004

Descrizione della proposta di piano di recupero. Il piano proposto prevede, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica, la formazione di un insediamento per la produzione di servizi e relative attrezzature e infrastrutture finalizzate alla riqualificazione dell'area. Si prevede infatti la demolizione dei fabbricati esistenti, considerati dal proponente di nessun pregio storico-testimoniale e comunque non recuperabili strutturalmente e rifunzionalizzabili. Sull'area resa libera dai manufatti preesistenti è prevista la realizzazione di un insediamento per la produzione di servizi consistente in un centro commerciale polifunzionale per la grande distribuzione ed in una struttura alberghiera oltre alla realizzazione di attrezzature pubbliche consistenti in: un parco di nuovo

impianto, uno spazio pubblico antistante la futura stazione Galileo Ferraris prevista nel progetto Tav dalle Fs e un parcheggio pubblico con funzione d'interscambio posto in adiacenza alla stessa stazione. Sono previsti inoltre nuovi collegamenti stradali prevalentemente dedicati all'accesso al centro commerciale polifunzionale e la riqualificazione e riconfigurazione di tratti stradali esistenti e segnatamente di via Brecece a sant'Erasmus e via G. Ferraris.

La proposta di piano prevede inoltre una ripartizione del piano in 3 *unità minime d'intervento* che rispettivamente corrispondono al centro commerciale polifunzionale e sue pertinenze, all'attrezzatura alberghiera ed alle opere pubbliche previste comprensive di viabilità, parcheggio pubblico, area a parco e spazi pubblici. Ciò è stabilito sia per ottimizzare le fasi lavorative di ciascuna opera che per poter pervenire contestualmente alla ultimazione dei lavori di tutte le opere che compongono il piano

La planimetria generale della proposta di piano con la posizione delle opere sopra elencate vengono riportate nella figura 3. Di seguito viene quindi proposta una descrizione sintetica di ciascuna delle opere comprese nella proposta di piano.

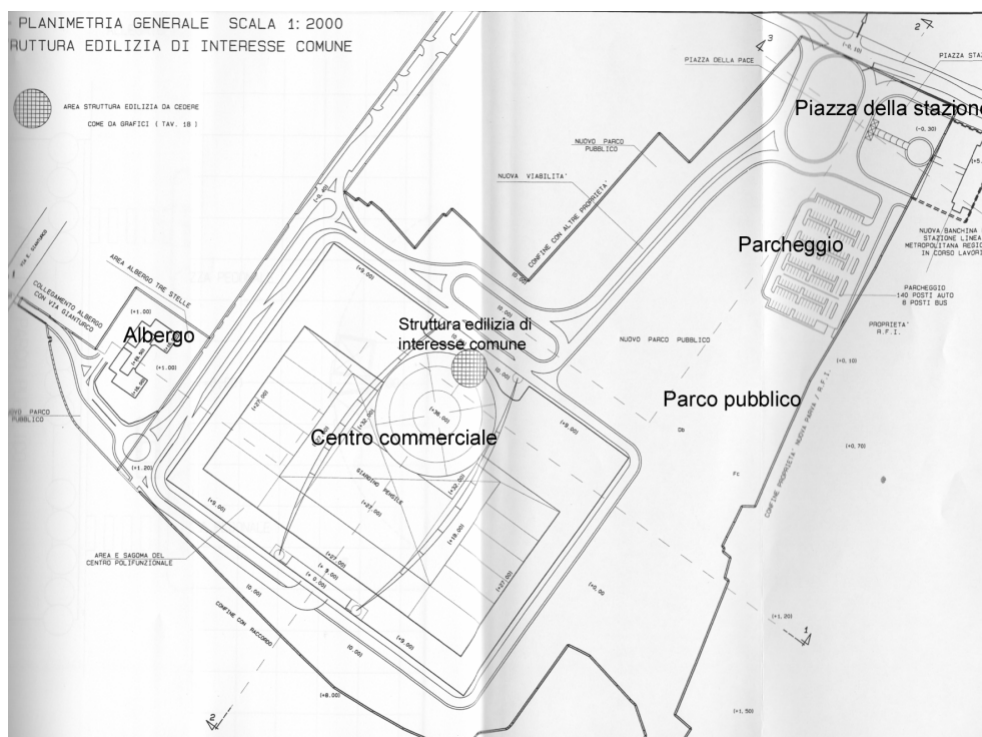


fig. 3 - Planimetria generale della proposta di piano

-*Centro commerciale polifunzionale per la grande distribuzione.* Nella parte sud dell'area adiacente il raccordo autostradale è prevista la realizzazione del centro commerciale polifunzionale classificato come grande superficie di vendita di tipologia Gacp. Il centro consta di un edificio avente una superficie coperta pari a circa 57.000 mq articolato su quattro livelli fuori terra ed

un'area di pertinenza comprendente la viabilità di smistamento per l'ingresso al parcheggio e per il carico e lo scarico delle merci ed aree a verde. Complessivamente l'area destinata a tale funzione comprensiva delle pertinenze descritte occupa una superficie pari a circa 74.500 mq.

I primi due livelli del centro sono prevalentemente destinati a parcheggio, rispettivamente per 39.622 mq al primo livello e per 36.172 mq al secondo livello. Al terzo livello, sono predisposte aree di parcheggio per 12.040 mq ed un'ampia area destinata ad attività commerciale pari a 29.400 mq. Il quarto livello presenta un'area equivalente alla sottostante per uso commerciale ed attività varie di seguito descritte per 26.936 mq.

Adiacente l'edificio è collocato un ampio spazio d'uso pubblico coperto che definisce una *piazza coperta*. Nell'area di impronta del centro commerciale è inserito un edificio di forma cilindrica destinato ad attrezzatura pubblica di interesse comune.

Le superfici destinate a parcheggi pertinenziali, collocate ai livelli 1, 2 e 3 ammontano complessivamente a 87.834 mq corrispondenti a circa 4000 posti auto (*tav. 4*).

Sul piano di copertura è previsto un giardino pensile a complemento del parco pubblico con sovrastruttura a tetto in parte fotovoltaico, in parte in rame e zinco. Il proponente sottolinea che tali scelte perseguono gli obiettivi di un uso razionale dell'energia, del risparmio energetico e dell'utilizzazione di fonti rinnovabili di energia.

Negli elaborati di progetto (nota n. 417/M del 5 novembre 2004) si specifica che il centro commerciale polifunzionale comprende una superficie lorda di pavimento complessiva di mq 66.000 distinti in 28.000 mq di superficie di vendita e 38.600 mq di complemento all'attività commerciale, questi ultimi ripartiti come nella tabella che segue.

Superfici accessorie all'attività commerciale

Tipologia di attività	Superficie in mq
gallerie ai vari piani	8.300
servizi igienici e spogliatoi del personale addetto	1.800
locali amministrativi e direzionali	2.000
locali per magazzini depositi e locali tecnici	13.700
aree per lavorazioni di prodotti	6.500
aree per servizi igienici per gli utenti	800
aree per vie di esodo interne	1.800
aree per scale di servizio ed elevatori	3.700
Totale	38.600

-Attrezzatura alberghiera. La struttura alberghiera è collocata nell'ex area Sacim, compresa tra via Brece a sant'Erasmo e via E. Gianturco. Il corpo edilizio di progetto comprende 5 livelli fuori terra

ed un piano interrato destinato a parcheggio pertinenziale. Il piano terra è destinato prevalentemente allo spazio di accoglienza ed attività di complemento all'attività alberghiera mentre i piani successivi e il piano mansarda sono destinate alle camere per una superficie complessiva pari a 4.150 mq corrispondente a 100 posti letto. L'accesso al piano interrato è consentito veicolarmente da due rampe laterali al fabbricato e pedonalmente da ascensori e scale interne, collegamento verticale con i piani superiori. La copertura è parzialmente a falde inclinate.

I parcheggi pertinenziali comprendono sia i parcheggi interrati, per 850 mq, che i parcheggi a raso scoperti nell'area circostante l'edificio, per 750 mq (nota n. 417/M del 5 novembre 2004).

-Parco pubblico. Il piano prevede in adiacenza al fascio di binari Fs e lungo il confine ovest dell'area di proprietà del proponente, la realizzazione di un parco pubblico di estensione complessiva pari a mq 73.497 (vedi tavv. 6 e 12 del piano).

La realizzazione delle aree verdi ha come obiettivo fondamentale la riconnotazione del paesaggio attraverso il recupero delle tipologie vegetazionali autoctone anche al fine di mitigare l'impatto fisico-ambientale con l'attuale situazione insediativa e la dotazione di una attrezzatura pubblica a servizio sia del quartiere che degli abitanti della zona orientale.

Il parco prevede un *bosco barriera* lungo il confine con l'area Fs e il raccordo autostradale con funzione di barriera acustica e di filtro agli inquinanti atmosferici provenienti dalle infrastrutture e attività limitrofe. È prevista inoltre la rimodellazione altimetrica dell'andamento geomorfologico del suolo mediante la creazione di rilievi di entità modesta finalizzati alla mitigazione dell'inquinamento acustico e dell'impatto visivo.

Il parco è attrezzato con percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta e gioco, aree protette per i bambini e volumi di modesta entità per piccole attività commerciali e locali accessori (servizi igienici, depositi di attrezzature). Il progetto prevede per i manufatti l'uso di materiali preferibilmente biocompatibili.

Nel parco pubblico è prevista la realizzazione di un corso d'acqua artificiale quale elemento testimoniale del canale della Corsea. Secondo quanto riportato negli elaborati di piano e segnatamente nella *relazione generale sulla proposta di piano* per il canale è prevista una posizione sub parallela al tracciato ferroviario Fs sulla traccia originaria del canale ora tombato. L'alimentazione dell'invaso proviene da acqua di falda con sistema a riciclo. A complemento del corso d'acqua artificiale sono proposti *un giardino di bordo canale*, con funzione di separazione dai percorsi pedonali e un *giardino umido*.

Per la porzione di parco compresa tra la nuova viabilità prevista ed il confine occidentale dell'area di intervento la proposta dispone una netta separazione dall'area limitrofa (attualmente occupata da attività di produzione e stoccaggio) attraverso l'ispessimento del bosco barriera e l'innalzamento del livello altimetrico sul confine. Il costo complessivo dell'opera viene valutato in €4.825.000,00.

-Parcheggio pubblico. In prossimità della futura stazione Fs Galileo Ferraris si prevede la realizzazione un parcheggio pubblico a servizio della stazione con funzione d'interscambio e del parco pubblico. Il parcheggio comprende 140 posti auto e 8 posti autobus (5.931 mq).

Il parcheggio si compone di marciapiedi ed alberature che articolano la continuità dei posti auto. La pavimentazione sarà realizzata in materiale ecocompatibile (*green park*) per quanto riguarda gli stalli, mentre per i percorsi di servizio ed i marciapiedi si utilizzeranno *betonelle* con l'inserimento di canali di raccolta per l'acqua piovana.. Il costo complessivo dell'opera viene valutato in € 889.650,00.

-Piazza della stazione. A complemento della futura stazione Galileo Ferraris il piano prevede la realizzazione di uno spazio pubblico a prevalente fruizione pedonale consistente in una piazza antistante la stazione. La piazza occupa un'area di mq 3.072 e sarà attrezzata con pensiline realizzate in metallo, legno e laterizi. Le superfici saranno attrezzate a verde, mentre quelle coperte saranno in lastre di basalto. Il costo complessivo dell'opera viene stimato in €1.536.000,00.

-Corpo edilizio per attrezzatura pubblica di interesse comune. Il piano di recupero prevede la realizzazione di un edificio da destinare ad attrezzatura pubblica di interesse comune nella piazza d'uso pubblico antistante il centro commerciale polifunzionale. Il corpo edilizio occupa una superficie coperta pari a 615 mq, è a pianta circolare e si sviluppa su due livelli fuori terra. Su entrambi i piani si ipotizza l'inserimento di uffici. La superficie complessiva è pari a 1.230 mq. Il costo complessivo dell'opera è stimato in €1.860.000,00.

-Nuova viabilità ed adeguamento della viabilità preesistente. Il piano prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso al centro commerciale e di collegamento con via Brece a sant'Erasmo nonché l'adeguamento e sistemazione di sedi viarie preesistenti quali via Brece a sant'Erasmo e di quota parte di via G. Ferraris per circa 17.470 mq.

La nuova viabilità è connessa a via G. Ferraris mediante una rotatoria ellittica di grandi dimensioni attrezzata a verde. Tale area smista il traffico veicolare verso la piazza antistante la futura stazione Galileo Ferraris e consente l'accesso ai parcheggi del centro commerciale polifunzionale e della struttura alberghiera.

La sezione stradale del nuovo asse viario è di 21 m (due carreggiate con banchine laterali di 7,50 m, due marciapiedi laterali di 1,50 m e un elemento centrale sistemato a verde di 3,00 m. In corrispondenza dell'ingresso al centro commerciale è prevista un ulteriore elemento di smistamento rotatorio da cui si snoda la bretella veicolare verso via Brece a sant'Erasmo. Un nuovo tratto viario collega via Brece a sant'Erasmo con il piazzale dell'albergo e via E. Gianturco.

Il piano prevede un intervento di sistemazione urbana e rimodellamento su via G. Ferraris e via Brece a sant'Erasmo. L'intervento su via G. Ferraris investe il tratto viario compreso tra via E. Gianturco ed il ponte della linea Fs per una lunghezza di circa 660 m. Su via Brece a sant'Erasmo è

previsto l'inserimento di aiuole e alberi con funzione di corridoio ecologico. Il rimodellamento di via G. Ferraris implica l'acquisizione di spazi pertinenziali privati posti in adiacenza alla viabilità. La parte di sezione stradale dedicata al transito pedonale ha dimensioni trasversali minime di 1,50 ml. Il costo complessivo delle opere è stimato in €6.500.000,00.

I costi complessivi delle singole opere descritte, sono stati determinati attraverso l'applicazione dei costi unitari delle principali categorie di lavori individuate per la consistenza delle stesse (nota n. del 452/M del 1 dicembre 2004).

Di seguito è riportato il quadro di sintesi delle superfici di intervento con le relative destinazioni d'uso come riportate nella proposta o da essa desunte. In particolare *l'area d'intervento* misura 203.325 mq e include anche il tratto di via G. Ferraris compreso tra l'incrocio con via E. Gianturco ed il ponte Fs di cui viene proposta la riqualificazione ma che risulta esterno al perimetro del subambito 12e Feltrinelli. La *superficie territoriale* ricadente all'interno del subambito 12e, comprende l'area di proprietà della società Nuova Parva pari a 175.765 mq e via Brecece a sant'Erasmus pari a 10.933 mq, per complessivi 186.698 mq .

Dati dimensionali generali e delle attrezzature pubbliche previste

	Superficie in mq
Area d'intervento	203.325
Superficie territoriale	186.698
Parco pubblico (spazi pubblici)	73.497
Parcheggio pubblico	5.931
Piazza di stazione (spazi pubblici)	3.072
Attrezzatura pubblica di interesse comune	615
Nuova viabilità	17.470
Adeguamento viabilità esistente	27.560
Superficie fondiaria di nuova edificazione	88.437
Superficie lorda di pavimento	70.750

Centro commerciale polifunzionale

Superficie lorda di pavimento	66.600 mq
Superficie di vendita	28.000 mq
Parcheggi pertinenziali per l'area commerciale	87.834 mq
Superfici accessorie	38.600 mq

Struttura alberghiera

Superficie lorda di pavimento	4.150 mq
Parcheggi pertinenziali	1.600 mq

Accessibilità, trasporti e mobilità. Il piano presentato riporta a corredo della proposta, la *tav. 4 Studio dell'impatto dell'intervento sulla mobilità e sul traffico e sui servizi di trasporto pubblico locale.* Lo studio di mobilità mette in evidenza che la realizzazione del centro commerciale polifunzionale, per le attività che in esso si svolgono e per l'elevato contingente di parcheggi previsto nel numero di 4000 posti rappresenta un forte polo di attrazione tale da generare un incremento della domanda di mobilità pari a 1600 veicoli/ora per senso di marcia. Tale incremento, qualunque sia la distribuzione delle provenienze, si concentra prevalentemente su via G. Ferraris.

In base a tale studio il piano propone gli interventi sulla viabilità che sono stati già descritti nel paragrafo precedente, consistenti in:

- potenziamento di parte di via G. Ferraris, via delle Brecce a sant'Erasmus e via E. Gianturco con aumento della sede veicolare secondo le caratteristiche di strada urbana di scorrimento a 2 corsie con spartitraffico centrale;
- sistemazione dell'incrocio tra via G. Ferraris e via E. Gianturco;
- realizzazione di un'ampia rotatoria di forma ellittica per consentire l'accesso al centro da entrambe le direzioni di marcia.

Sempre con riferimento all'accessibilità all'area occorre evidenziare la estrema vicinanza tanto dell'insediamento polifunzionale ed alberghiero quanto delle attrezzature pubbliche proposte al sistema ferroviario metropolitano attualmente esistente e a quello di piano. L'area risulta servita infatti dalla stazione Gianturco della linea 4 - Circumvesuviana e sarà servita, come già più volte ricordato, dalla futura stazione Galileo Ferraris della linea metropolitana regionale prevista dal Piano comunale dei Trasporti.

Il piano prevede infine, come già descritto nel precedente paragrafo, un parcheggio pubblico con prevalente funzione d'interscambio che si aggiunge ad i parcheggi pertinenziali già previsti per l'insediamento polifunzionale ed alberghiero.

3. Valutazione della proposta di piano

In questa sezione vengono riportate le risultanze dell'istruttoria relative al piano precedentemente descritto in ordine ad i seguenti aspetti:

- completezza e conformità degli elaborati di piano a quanto richiesto dalla normativa nazionale e regionale in materia di redazione di piani urbanistici esecutivi (Lun, L 457/78, Lr 14/82) e dei progetti preliminari delle opere pubbliche da cedere all'Amministrazione comunale alla normativa nazionale in materia di lavori pubblici (L. 109/94, Dpr 554/99);
- conformità della proposta alla disciplina urbanistica vigente; in tale ambito vengono specificamente valutate le problematiche connesse all'accessibilità ed ai sistemi di trasporto, lo schema di convenzione proposto, la congruità della relazione sommaria di spesa delle opere

pubbliche in cessione; la conformità è valutata inoltre con riferimento a norme gerarchicamente sovraordinate (Pai, Lr 9/83), alle previsioni del Piano delle Attività commerciali ed alla normativa nazionale e regionale in materia di spazi di parcheggio pertinenziale a supporto degli insediamenti previsti (L. 122/89, Lr 1/2000).

Vengono inoltre evidenziate alcune problematiche connesse alla bonifica dei suoli nel Sito di interesse nazionale di Napoli orientale e quelle relative alla compatibilità territoriale delle attività previste con gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante (depositi di oli e gas combustibili ed oleodotto) adiacenti alle aree impegnate dal piano esaminato (Dlgs 334/98, Dm 9 maggio 2001).

Osservazioni sulla completezza degli elaborati presentati a quanto previsto in materia urbanistica ed in materia di lavori pubblici. Gli elaborati presentati rispondono globalmente a quanto richiesto dalle normative su richiamate per quanto concerne la tipologia di elaborati richiesti, la scala di elaborazione dei grafici ed i loro contenuti. La incompletezza o assenza di alcuni elaborati è compensata dalle informazioni presenti in altri elaborati oppure è stata successivamente integrata da altri atti. Il riscontro degli elaborati di progetto relativi alle opere pubbliche da realizzare e cedere all'Amministrazione comunale con la normativa vigente in materia di lavori pubblici ha dato esito positivo. Si evidenzia in particolare che conformemente all'art. 18 del Dpr 554/99 ciascun progetto preliminare presentato comprende tutti gli elaborati previsti.

Conformità alla strumentazione urbanistica vigente. L'area interessata dagli interventi previsti dal piano di recupero è assoggettata alla disciplina urbanistica della sottozona Db – Insediamenti per la produzione di beni e servizi e Fc – Parco di nuovo impianto di cui agli artt. 37 e 48 delle Norme tecniche di attuazione della Variante al Prg approvata.

L'intera area ricade altresì all'interno dell'ambito 12 – Gianturco, subambito 12e – Feltrinelli, disciplinati dagli artt. 137 e 142 delle Nta, che subordinano l'attuazione degli interventi di trasformazione urbanistica alla redazione di uno strumento urbanistico esecutivo. Sono, com'è noto, piani urbanistici esecutivi tutti i piani tra loro equipollenti previsti dalla normativa vigente. La individuazione tra essi del Piano di recupero ai sensi della L. 457/78 risulta coerente con le finalità dell'art. 137 della Variante, in quanto lo stesso prevede *“la riqualificazione del paesaggio urbano per la formazione di un moderno insediamento per la produzione di beni e servizi”*.

Ciò premesso la conformità urbanistica della proposta di piano presentata viene di seguito esaminata in relazione alla rispondenza delle scelte di piano da un lato agli obiettivi di carattere generale fissati dalla disciplina urbanistica vigente e dall'altro alle previsioni funzionali e quantitative previste dalla normativa di zona (parte I delle Norme tecniche di attuazione) e

ulteriormente specificate dalla normativa d'ambito (parte III delle Norme tecniche di attuazione) di cui si è detto.

A tal proposito si evidenzia preliminarmente che l'art. 2 – (*Attuazione del piano*) delle Nta del Prg vigente stabilisce che *“la formazione degli strumenti urbanistici esecutivi è, di norma, contestualmente estesa all'ambito di riferimento, secondo le modalità per ciascuno di essi specificate. La formazione di strumenti urbanistici esecutivi riferiti a quote parti dell'ambito è ammessa nel rispetto delle finalità espressamente previste, del dimensionamento e dei parametri quantitativi propri dell'ambito (...)”*. Come ricordato, il piano di recupero proposto si riferisce a quota parte del subambito 12e - Feltrinelli subordinato a sua volta alle previsioni dell'ambito 12 - Gianturco di cui è parte, e pertanto ricade nella fattispecie prevista dall'art. 2 sopra riportata. La rispondenza agli obiettivi ed alle previsioni funzionali e quantitative della proposta di piano deve essere verificata, dunque, tenendo conto di tale parzializzazione. Contestualmente l'art. 2 stabilisce che debba essere verificato che il piano urbanistico esecutivo non contenga scelte che impediscano la trasformazione delle aree residue, ricomprese nel subambito ma non interessate dal piano.

-Conformità agli obiettivi generali fissati dalla disciplina urbanistica vigente. Allo scopo di verificare la conformità della proposta agli obiettivi urbanistici di carattere generale, si fa presente che l' art. 137 ambito n. 12 - Gianturco (scheda 65) prevede che in tale ambito “la variante persegue l'obiettivo della riqualificazione del paesaggio urbano per la formazione di un moderno insediamento per la produzione di beni e servizi” attraverso:

- il rinnovamento ambientale e funzionale dell'apparato produttivo esistente, mediante la delocalizzazione delle attività ritenute incompatibili, a cominciare dagli impianti petroliferi;
- la riconfigurazione del sistema delle urbanizzazioni primarie e secondarie, allo scopo di migliorare i servizi al sistema produttivo e la qualità urbana e ambientale. Si prevede, in particolare, la riorganizzazione del sistema stradale con la valorizzazione delle strade esistenti di impianto storico, anche ai fini di una migliore connessione con le aree circostanti, in coerenza con lo schema di viabilità cittadina elaborato in attuazione del Piano comunale dei trasporti;
- la costituzione di un nuovo tessuto produttivo, formato dalle attività esistenti da potenziare, se compatibili con gli insediamenti urbani, dai manufatti industriali che rivestono interesse architettonico o tipologico testimoniale, da conservare e riqualificare a nuovi usi, e da attività produttive da insediarsi in luogo di quelle dismesse;
- l'utilizzazione delle aree dismesse, anche al fine di costituire un patrimonio di urbanizzazioni, non solo a servizio dei nuovi insediamenti ma finalizzate anche a migliorare la dotazione di attrezzature dei quartieri orientali e dell'intera città.

In particolare “per le strade esistenti sono previsti interventi di risistemazione e potenziamento delle reti di sottoservizi, di adeguamento della sezione stradale, anche con la modifica della dimensione dei marciapiedi e delle carreggiate, con la formazione di aree per la sosta, piste ciclabili e filari alberati sui lati”.

Per quanto evidenziato, la proposta di piano risponde tanto all’obiettivo generale della riqualificazione del paesaggio urbano per la formazione di un moderno insediamento per la produzione di servizi quanto, e in più punti, agli interventi attraverso i quali si intende raggiungere tale obiettivo. Viene infatti prevista in luogo di attività ed aree dismesse (Sacim, Agip, Feltrinelli) l’insediamento di attività produttive e la realizzazione di nuove attrezzature, segnatamente del parco pubblico, che aumentano la dotazione di attrezzature dei quartieri orientali e, data la dimensione, dell’intera città. Viene inoltre proposta una parziale riorganizzazione del sistema stradale per il miglioramento del grado di connessione interno.

-Conformità alla normativa di zona e di ambito. Allo scopo di verificare la conformità della proposta alla normativa di zona e di ambito occorre in primo luogo ricordare quanto previsto dagli artt. 37 e 48 delle Nta riguardanti rispettivamente la *sottozona Db - Nuovi insediamenti per la produzione di beni e servizi* e la *sottozona Fc – parco di nuovo impianto*.

L’art. 37 delle Nta prevede che le aree individuate nella zona Db sono destinate alla produzione di beni e servizi (comma 1) con trasformazioni fisiche fino alla ristrutturazione urbanistica (nuova costruzione) con adeguamento del rapporto tra queste attività e le attrezzature pubbliche di cui al Dm 1444/68 e Lr 14/82 (comma 2).

L’art. 48 prevede che *“la sottozona Fc identifica le aree che risultano dalla dismissione di discariche o attività, dove è previsto il restauro ambientale finalizzato alla formazione di un’area a verde di nuovo impianto*.

Per quanto concerne quanto previsto invece dall’art. 142 –*Subambito n. 12e Feltrinelli* si ricorda in primo luogo che la tabella associata al comma 1 dell’art. 142 individua i parametri dimensionali conseguenti a interventi di ristrutturazione urbanistica con la ripartizione in quote tra attrezzature pubbliche, viabilità e nuova edificazione per servizi. Per la nuova edificazione, conseguente ad interventi di ristrutturazione urbanistica, si assume un *indice di utilizzazione fondiario* non superiore a 0,8 mq/mq nel rispetto delle funzioni e dei limiti dimensionali di cui alla tabella citata.

Si evidenzia inoltre che il comma 10 dell’art. 142, specifica che la superficie per attrezzature pubbliche, pari per l’intero subambito a 165.000 mq, deve essere così ripartita: istruzione, 20.000 mq; interesse comune, 30.000 mq; spazi pubblici, 80.000 mq; parcheggi, 35.000 mq.

L’art. 142 specifica infine i contenuti del piano urbanistico esecutivo che interessano l’area in esame sinteticamente riportati di seguito:

- il ripristino funzionale del *canale della Corsea*;
- la realizzazione di aree a verde lungo il canale e lungo il terrapieno Fs al fine di costituire una continuità di paesaggio con il parco urbano da realizzarsi nell'*ambito n. 13 - Ex raffineria*;
- la realizzazione della nuova stazione Galileo Ferraris della linea regionale Fs Salerno e del relativo *parcheggio d'interscambio* di sistema;
- la realizzazione di un *terminal bus*;
- la realizzazione di strade interne ai lotti di trasformazione che garantiscano la diffusa accessibilità.

Inoltre i commi 3 e 4 dell'art. 142 stabiliscono che con l'approvazione del piano si individuano le aree da destinare a urbanizzazione primaria e secondaria secondo le quantità previste al comma 1 e si approva il progetto delle opere di urbanizzazione con relativa quantificazione economica e che con l'approvazione del progetto si approva lo *schema di convenzione* e i conseguenti obblighi relativi alla cessione delle aree.

Per quanto evidenziato la proposta risulta conforme alla normativa di zona. Sono rispettate infatti le previsioni che riguardano la destinazione d'uso delle aree (insediamento per la produzione di servizi e parco di nuovo impianto), le tipologie d'intervento prefigurate (ristrutturazione urbanistica) e le scelte insediative e le tecniche d'intervento del parco di nuovo impianto (movimentazione di terra, utilizzo di materiali a basso impatto ambientale con prevalente carattere di biocompatibilità).

per quanto riguarda la normativa d'ambito si osserva quanto segue.

Per quanto concerne il rispetto dei parametri quantitativi introdotti dalla tabella associata al comma 1 dell'art. 142 delle Nta si propongono di seguito la tabella già menzionata, quella proporzionalmente derivante da questa tenuto conto della superficie territoriale effettivamente impegnata dalla proposta di piano e quella infine desunta dai dati della proposta di piano. Le tre tabelle proposte sono contrassegnate rispettivamente con le lettere A, B e C.

Per facilitare la lettura delle tabelle si evidenzia che al totale della nuova edificazione corrisponde la *superficie fondiaria* mentre al totale generale la *superficie territoriale*.

Tabella A – Valori dimensionali e funzionali riferiti all'intero subambito 12e

Funzioni	Superficie mq	% sul totale generale	% sul totale nuova edificazione	Superficie lorda di pavimento mq
Insedamenti per la produzione di beni e servizi	167.700	43,0	90,0	134.160
Residenza	17.300	4,4	10,0	13.840
Totale nuova edificazione	185.000	47,4	100,0	148.000
Attrezzature di quartiere	165.000	42,3		
viabilità	40.000	10,3		
Totale servizi pubblici	205.000	52,6		
Totale generale	390.000	100,0		148.000

Tabella B - Valori dimensionali e funzionali riferiti alla superficie territoriale

Funzioni	Superficie mq	% sul totale generale	% sul totale nuova edificazione	Superficie lorda di pavimento mq
Insedamenti per la produzione di servizi	88.496	47,4	100,0	70.796
Residenza				
Totale nuova edificazione	88.496	47,4	100,0	70.796
Attrezzature di quartiere	78.973	42,3		
viabilità	19.299	10,3		
Totale servizi pubblici	98.272	52,6		
Totale generale	186.698	100,0		70796

Tabella C-Valori funzionali e dimensionali della proposta di piano

Funzioni	Superficie mq	% sul totale generale	% sul totale nuova edificazione	Superficie lorda di pavimento mq
Centro commerciale polifunzionale	83.250	44,6	94,1	66.600
Attrezzatura alberghiera	5.187	2,8	5,9	4.150
Totale nuova edificazione *	88.437	47,4	100,0	70.750
a)Parco pubblico	73.497	39,4		
b)Piazza di stazione	3.072	1,7		
A)Totale spazi pubblici (a+b)	76.579	41,0		
B)Parcheggio pubblico	5.931	3,2		
C)Attrezzature di interesse comune	615	0,3		
Totale attrezzature di quartiere (A+B+C)	83.740	44,9		
D)Nuova viabilità	17.470			
E)Adeguamento viabilità esistente	10.933			
Totale viabilità (D+E)	28.403	15,2		
Totale servizi pubblici	111.528	59,7		
Totale generale	186.698	100,0		70750

*Quota parte della superficie fondiaria, pari a circa 13.300 mq, viene "ceduta" in quota alle attrezzature pubbliche. Ciò è determinato dalla scelta progettuale di ricavare i parcheggi pertinenziali del centro commerciale e dell'attrezzatura alberghiera all'interno dei rispettivi corpi di fabbrica con la conseguente minore necessità di disporre di superfici pertinenziali esterne ad essi.

A commento delle tabelle riportate si propongono di seguito le seguenti osservazioni:

- a fronte di un'area che impegna meno della metà dell'intero ambito vengono previste superfici dedicate alla viabilità ed alle attrezzature pubbliche proporzionalmente superiori a quelle quantificate nella tabella d'ambito;
- la superficie lorda di solaio prevista dal piano, pari a complessivi mq. 70.750, rientra nel limite massimo ammissibile per la nuova edificazione pari a mq. 70.796;
- le aree dedicate rispettivamente a spazi pubblici, interesse comune e parcheggi sono nei limiti previsti dal comma 10 dell'art. 142 già richiamato; gli stessi spazi sono complessivamente superiori ai minimi inderogabili previsti dal Dm 1444/68 all'art. 5. Essendo infatti la SIp pari a 70.750 mq ne

conseguenze che le superfici da destinare ad attrezzature pubbliche secondo il Dm 1444/68 ammontano a 56.600 mq, ben inferiori a quelle proposte pari a 83.740 mq;

- la proposta di piano prevede anche la riqualificazione di un tratto di via G. Ferraris che non rientra nei 28.403 mq riportati nella tabella C e che ammonta a circa 16.600 mq ad una *piazza d'uso pubblico* antistante il centro commerciale e posta in relazione ad i nuovi spazi pubblici previsti;

- la scelta di prevedere nell'ambito delle attrezzature pubbliche da cedere una netta prevalenza degli spazi pubblici, ed in particolare del parco pubblico, e la sua collocazione a ridosso delle infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti sul confine sudorientale dell'area d'intervento risulta senz'altro opportuna, intanto per le dimensioni in tal modo raggiunte (circa 7 ettari) che lo candidano ad assolvere una funzione urbana, e poi per la sua attitudine ad attenuare l'impatto ambientale e fisico con il pacchetto infrastrutturale confinante; tale previsione corrisponde all'obiettivo generale della riqualificazione del paesaggio urbano in un'area profondamente degradata soprattutto per la massiccia dotazione infrastrutturale;

- le altre attrezzature previste, in specie quelle di interesse comune e quelle per l'istruzione, troveranno una più opportuna collocazione nelle aree residue del subambito in quanto potranno meglio collegarsi alla modesta quota di residenze da collocarsi in zona G e nel tessuto urbano a ridosso di via E. Gianturco.

In sintesi, quindi, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo, sia in relazione agli obblighi di cessione di aree ed opere di urbanizzazione, la proposta risulta conforme complessivamente alle previsioni che il Prg stabilisce per tale ambito non pregiudicandone peraltro la ridefinizione urbanistica complessiva.

Per quanto riguarda le previsioni funzionali prefigurate dall'art. 142 delle Nta esse vengono in massima parte rispettate. In particolare si evidenzia quanto segue.

- relativamente al canale della Corsea la proposta di piano di recupero non prevede il suo ripristino funzionale, contrariamente a quanto fissato dalla norma già richiamata, facendo un riferimento generico e non documentato alla impossibilità di un suo effettivo ripristino;

- il parcheggio d'interscambio proposto non risponde appieno alle dimensioni minime previste dalla normativa all'art. 161 delle Nta (almeno 500 posti auto); tuttavia tale circostanza non esclude l'adeguamento futuro di questa infrastruttura nelle aree d'ambito residue.

In conclusione si ritiene opportuno rilevare quanto segue.

Per quanto concerne il *parco pubblico*, si ritiene necessario preferire soluzioni e scelte progettuali che, conformemente a quanto previsto dal comma 6 dell'art. 142 delle Nta, contemplino la suscettibilità alla trasformazione delle aree adiacenti ed in particolare di quelle attualmente occupate dal fascio di binari Fs.

Per quanto concerne il *centro commerciale polifunzionale* si osserva che la collocazione a piano strada del piano parcheggi male si integra con la funzione urbana che il centro è chiamato a svolgere, tanto più che i parcheggi sono posti in adiacenza alla piazza coperta di uso pubblico prevista.

Per la progettazione dello *Spazio pubblico* antistante la stazione Galileo Ferraris si ritiene opportuno che le opere previste siano verificate e concordate, ai fini della compatibilità delle stesse con le opere ferroviarie, con le società del gruppo Fs.

-Accessibilità, trasporti, mobilità. Con riferimento alle scelte della proposta di piano relative all'accessibilità ed alle infrastrutture di trasporto e sulla scorta di quanto espresso con il parere espresso dal Servizio Pianificazione, programmazione e progettazione del sistema delle infrastrutture di trasporto espresso con nota n. 475/M del 15 dicembre 2004 (*allegato 5*) è possibile proporre le osservazioni che seguono.

L'incremento della domanda di mobilità pari a 1600 veicoli/ora per senso di marcia calcolata nello studio trasportistico di piano (*tav. 4*) relativamente a via G. Ferraris ha evidenziato che l'esercizio della strada e di quelle ad essa limitrofe si svolge al limite della capacità e quindi della congestione. Tutto ciò è reso ancor più critico dalle previsioni di sviluppo nella zona di nuovi insediamenti per la produzione di beni e servizi già programmati come la *Cittadella della polizia*. In tal senso i nuovi segmenti stradali previsti all'interno dell'area d'intervento e la riconfigurazione di via Brecce a sant'Erasmus, risultando di fatto ad esclusivo servizio del centro commerciale, poco contribuiscono alla ripartizione delle provenienze ed al decongestionamento dell'arteria.

La viabilità di progetto, nuova o potenziata, presenta caratteristiche geometriche tali da farne strade urbane di *scorrimento* a due corsie per senso di marcia con spartitraffico centrale. Tale scelta progettuale risulta in contrasto con le indicazioni del *Piano della rete stradale primaria*. Il Piano propone infatti due diverse tipologie di viabilità, *autostradale primaria* e *primaria ordinaria*, attribuendo a quest'ultima una dimensione in stretta relazione con gli ambiti urbani attraversati, prevedendo per la viabilità primaria ordinaria solo strade di tipo E o F. Tale classificazione, che riguarda anche via G. Ferraris in quanto parte della rete primaria ordinaria, esclude la possibilità di realizzare in ambito urbano strade di scorrimento.

La viabilità proposta non recepisce inoltre le indicazioni dettate dal *Piano delle 100 stazioni* per il miglioramento dell'accessibilità pedonale alle stazioni della rete metropolitana urbana. La previsione di via G. Ferraris e del nuovo asse interno quali strade di scorrimento, la predisposizione delle rotatorie per lo smistamento dei veicoli in transito lungo via Brecce a sant'Erasmus e via G. Ferraris e la conformazione del nuovo segmento di collegamento tra via E. Gianturco e via Brecce a

sant'Erasmus, limitano l'accessibilità pedonale per gli elevati tempi di attraversamento e la pericolosità indotta dall'elevato traffico veicolare di progetto.

-Schema di convenzione. In adempimento a quanto previsto dall'art. 30 della L 457/78 e dal comma 4 dell'art. 142 delle Nta del Prg vigente, è stata presentata dalla società Nuova Parva una bozza di convenzione riguardante: le modalità di assolvimento degli obblighi di cessione di aree e delle relative realizzazioni delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste dalla normativa d'ambito e dall'art. 5 del Dm. 1444/68; le modalità attuative degli interventi e la relativa consegna delle aree ed opere al Comune di Napoli; le modalità delle garanzie per il completo adempimento degli obblighi scaturenti dalla convenzione e la restituzione a favore del comune di una servitù di uso pubblico.

In particolare il proponente si impegna alla cessione, in favore del Comune di Napoli, di aree per complessivi mq 100.585 e alla realizzazione delle seguenti opere di urbanizzazione primarie e secondaria:

- parco pubblico di mq. 73.497 completo di opere di urbanizzazione primaria a rete;
- parcheggio pubblico di mq 5.931 a servizio della adiacente stazione della linea metropolitana e del parco pubblico;
- un edificio destinato ad attrezzatura pubblica di interesse comune per mq 615;
- nuova viabilità pubblica di collegamento fra via G. Ferraris e via Brecce a sant'Erasmus, e fra via Brecce a sant'Erasmus e via E. Gianturco, completa di opere di urbanizzazioni primaria a rete, nonché la riqualificazione della viabilità comunale circostante gli interventi, consistente nel riadeguamento delle sedi stradali di via Brecce a sant'Erasmus e di parte di via G. Ferraris;
- una piazza pubblica antistante la stazione metropolitana di mq. 3.072;
- una piazza coperta di uso pubblico antistante il centro commerciale:

Le aree cedute al Comune di Napoli, sono valutate a prezzo d'esproprio per una stima pari a €4. 526.325,00.

Il costo delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria a carico del proponente è stimato in complessivi € 15.550.000,00, così come esposto nei calcoli sommari di spesa allegati ai progetti delle opere pubbliche da cedere, sulla cui congruità si tratta separatamente a seguire.

Il proponente si impegna inoltre ad imporre "la servitù perpetua di uso pubblico delle parti di opere del Centro Commerciale relative: alla Piazza di uso pubblico antistante il Centro Commerciale, che si sviluppa su vari piani per il collegamento fra la Piazza anzidetta e la sua copertura adibita a giardino Pensile e del Giardino Pensile stesso, come specificato nella allegata tavola 18 sub C".

Il proponente si impegna, altresì, a garanzia degli obblighi scaturenti dalla convenzione, a prestare, prima della stipula della stessa, una fidejussione nei modi di legge per un importo corrispondente al

valore espropriativo delle aree da cedere e al costo stimato delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria da realizzare, per un totale di euro 20.076.325,00.

Inoltre la società Nuova Parva si impegna a provvedere, a titolo gratuito, alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere pubbliche realizzate per un periodo di 30 anni. Si ritiene, pertanto, che i contenuti della bozza di convenzione presentata possano essere considerati rispondenti al soddisfacimento degli obblighi previsti per il proponente dal comma 4 dell'art. 142 in merito alle aree da cedere e alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria da realizzare e alle modalità attuative degli interventi.

Si rileva, comunque, la non corretta determinazione dell'indice Istat di aggiornamento dei costi di costruzione parametrici, di cui all'art. 7, che riferito al periodo gennaio 1999 – novembre 2004 risulta pari a 1,1396. I costi di costruzione parametrici vanno, pertanto, riadeguati secondo l'indice di aggiornamento corretto, con la relativa rettifica degli importi delle singole opere previste dal piano.

Si rilevano infine alcuni errori materiali all'art. 15 che determinano la necessità di procedere alla rettifica del citato articolo nel modo seguente: *“Il Proponente si impegna altresì a stipulare, prima della consegna delle seguenti opere di Urbanizzazione Primaria e Secondaria realizzate dal Proponente stesso:*

1. Parco Pubblico.....

-Relazione sommaria di spesa delle opere da cedere all'Amministrazione comunale. Con la nota n. 452/M, integrativa dei progetti preliminari delle opere pubbliche da realizzare a carico del proponente e da cedere all'Amministrazione comunale, sono state riportate le schede relative a ciascuna opera con la suddivisione in categorie di lavori, la rispettiva consistenza di queste ed i costi unitari. Si osserva preliminarmente che sono stati riscontrati degli errori materiali nella computazione degli importi complessivi delle singole opere e pertanto si propone una tabella riepilogativa riportante i valori unitari desunti dagli importi e dalle quantità metriche complessive individuate dal proponente integrata dagli importi complessivi rettificati alla luce degli errori materiali riscontrati.

Attrezzatura	Superficie mq	Importo unitario €/mq	Importo comp €	Importo comp rettificato €
Parco pubblico	73.497	65,60	4.825.000	5.622.839
Nuova viabilità	17.470	372,00	6.500.000	6.500.000
Parcheggio pubblico	5.931	150,00	889.650	894.345
Edificio pubblico	1.846	1.007,00	1.860.000	2.061.645
Piazza stazione	3.072	500,00	1.536.000	1.536.000
Totale	103.662		15.610.650	16.614.829

L'analisi di congruità è stata quindi effettuata sugli importi rettificati e non su quelli dichiarati dal proponente.

Per quanto concerne il *Parco pubblico* il valore unitario di 76,50 €/mq risulta sostanzialmente congruo al parametro unitario previsto dalla tabella di Prg pari a 72,30 €/mq.

Per quanto riguarda la *Nuova viabilità* la scheda del calcolo sommario della spesa non esplicita le quantità e le singole categorie di lavoro che competono ai due tipi di intervento previsti (nuova viabilità ed adeguamento di quella esistente).

Ne consegue l'impossibilità di eseguire una attendibile comparazione tra i dati parametrici unitari, indicati nella scheda, con quelli previsti dalla tabella del vigente Prg.

Riguardo al *Parcheggio pubblico* il valore unitario effettivo pari a 150,07 €/mq appare sovrastimato rispetto al parametro unitario riportato nella tabella del Prg pari a 77,00 €/mq.

Con riferimento al *Corpo edilizio per attrezzatura pubblica di interesse comune* il valore unitario è pari ad €1676,10 ed i singoli costi unitari che concorrono alla formazione dell'importo complessivo sono generalmente superiori ai prezzi unitari riportati nella tariffa 2003 della Regione Campania. Si ritiene, pertanto, che il dato parametrico di cui innanzi sia congruente.

Si osserva infine che nella scheda del calcolo sommario della spesa non si evincono le voci relative alla illuminazione né quelle legate alla regimentazione delle acque sia relativamente alla viabilità che al parcheggio e che con esclusivo riferimento allo *Spazio pubblico antistante la futura stazione G. Ferraris* la valutazione del dato parametrico unitario con quelli di riferimento non risulta attendibile. La voce impianti infatti viene riferita a tutta la superficie occupata dalla nuova piazza (3.072 mq) e la superficie coperta contabilizzata (mq 800) e quella rilevabile nel grafico sono sensibilmente diverse.

-Conformità alla normativa in materia di assetto geologico ed idrogeologico. La proposta è stata inoltre verificata relativamente alla sua conformità alla normativa espressamente richiamata dalle Nta del Prg vigente (art. 2 comma 5) in materia geologica e consistente nella Lr n. 9/83 e con la normativa gerarchicamente preordinata alla strumentazione urbanistica comunale in materia di rischio idrogeologico e segnatamente al Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico predisposto dall'Autorità di Bacino nord occidentale della Campania adottato con delibera del Comitato Istituzionale n. 11 del 10 maggio 2002.

Dall'esame della documentazione di piano dedicata agli aspetti geologici e geotecnici (av. 2 *Relazione geologica con allegato geognostico e geotecnico*) è stato possibile verificare la rispondenza della relazione geologica facente parte del piano con quanto previsto dall'art. 14 della Lr 9/83 richiamato dal comma 5 dell'art. 2 delle Nta del Prg vigente con riferimento all'attuale fase progettuale.

Sempre con riferimento al Prg vigente si rileva che dal confronto con la *tav. 12 - Vincoli geomorfologici*, la *Carta della pericolosità da frana*, la *Carta del rischio atteso* per pericolosità idraulica o da frana, la *Carta della pericolosità idraulica*, l'area non ricade in nessuna delle aree a rischio ed appositamente normate.

La consultazione degli elaborati grafici facenti parte del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico già ricordato (Carta della pericolosità per fenomeni di esondazione e di alluvionamento, Carta della pericolosità relativa da frana, Carta del rischio da frana, Carta del rischio idraulico) conferma che l'area non è ricompresa in aree a rischio. Si rileva che nell'ambito della conferenza di servizi svoltasi ai sensi del Dlgs 114/98 è stato acquisito il parere del Comitato istituzionale Autorità di Bacino Nord occidentale della Campania del 25 giugno 2004 (*allegato 6*) con il quale è stato confermato il rilascio del nulla osta espresso dal Comitato tecnico regionale relativo all'apertura del centro commerciale. Con il nulla osta veniva comunque prescritta la redazione di specifico *studio di compatibilità idrologica* a corredo della progettazione definitiva da sottoporre alla stessa Autorità.

-Conformità al Piano delle Attività commerciali. Lo strumento d'intervento per l'apparato distributivo del Comune di Napoli, definito *Piano delle Attività Commerciali (Pac)*, approvato con delibera del Consiglio comunale n. 46 del 9 marzo 2001 individua aree di opportunità per la grande distribuzione ed altre per la media distribuzione alimentare e mista. Oltre a quanto già precisato nella prima sezione della presente relazione si ribadisce che l'area interessata dalla proposta di piano rientra integralmente nelle aree che il Pac individua come aree di opportunità per la grande distribuzione.

-Conformità alla legge regionale 1/2000 in materia di strutture commerciali e alla legge Tognoli per quanto concerne la dotazione di parcheggi pertinenziali. I dati progettuali forniti con nota n. 417/M consentono di verificare la congruità sotto il profilo dimensionale alla normativa regionale e comunale in materia di strutture commerciali. La struttura commerciale è una Gacp e presenta una superficie di vendita pari a 28.000 mq che occupano quota parte della superficie lorda di piano pari a 66.600 mq. Sulla scorta della classe demografica del comune e della tipologia di struttura di vendita sono da prevedere 56.000 mq di parcheggi pertinenziali elevati a 84.000 mq dal Siad. Le aree destinate a parcheggio pertinenziale del progetto sono invece pari a 87.834 mq e cioè superiori al minimo prescritto dalla norma.

Per quanto concerne la struttura alberghiera la norma di riferimento è costituita dalla legge 122/89 la quale prevede che per le nuove costruzioni debbano essere destinati parcheggi pertinenziali nella misura di 1mq/10 mc. Essendo il volume pari a circa 15.000 mc la quantità minima di parcheggi da

prevedere è pari a 1.500 mq, reperiti nel caso esaminato parte nei locali interrati e parte nelle pertinenze a piano strada.

Compatibilità territoriale ed ambientale della proposta di piano con quanto riportato dal Dm 9 maggio 2001. Con riferimento al Dm 9 maggio 2001 del Ministero dei Lavori pubblici recante *requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante* ed in mancanza dell'apposito elaborato tecnico *Rir* (art. 4 comma 1) che norma l'attività insediativa nelle adiacenze degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, come definiti dall'art. 3 Dlgs n. 334/99, la compatibilità delle trasformazioni insediative proposte deve essere valutata dal Comitato Tecnico Regionale ex art. 19 Dlgs 334/99 così come previsto dall'art. 5 comma 3 del Dm 9 maggio 2001. Tale compatibilità risulta propedeutica al rilascio del permesso di costruire. Si ricorda inoltre che il progetto in sede di conferenza di servizi ex art. 9 Dlgs 114/98 e art. 11 Lr 1/2000 aveva ottenuto parere favorevole dal comando provinciale dei Vigili del fuoco e che successivamente è stato approvato il *Piano di emergenza esterno* per l'area orientale di Napoli. A tal proposito si osserva che l'area in esame ricade parzialmente nelle *zone di danno* e nelle *zone di attenzione* individuate da tale piano. Per quanto detto la compatibilità territoriale delle attività previste comprese le aree a parco va verificata preliminarmente al rilascio del permesso di costruire e quindi in sede di approvazione del progetto definitivo.

Piano di bonifica. L'area rientra nella perimetrazione del Sito di interesse nazionale di Napoli orientale ordinanza commissariale del 29 dicembre 1999. A norma del Dm n. 471 25 ottobre 1999 e del piano preliminare di caratterizzazione del 24 ottobre 2000, l'attuazione degli interventi resta subordinata all'assolvimento degli obblighi previsti dagli strumenti normativi richiamati.

4. Conclusioni e prescrizioni

A conclusione della presente istruttoria si riafferma la validità complessiva della proposta di piano esaminata che si presenta conforme alla normativa urbanistica vigente sia per quanto concerne la realizzazione degli obiettivi di piano riguardanti l'area interessata che per quanto si riferisce a specifiche disposizioni normative sia di tipo dimensionale che funzionale.

L'analisi puntuale della proposta ha peraltro evidenziato alcune criticità, riferite prevalentemente al sistema dell'accessibilità, rispetto alle quali si ritiene opportuno fornire le conseguenti prescrizioni alle quali il piano dovrà uniformarsi.

Aspetti edilizi ed urbanistici. Le scelte progettuali riguardanti il *parco pubblico* dovranno essere rigorosamente aderenti alle previsioni di piano prescritte (art. 142). In particolare occorre

documentare con studi specifici la eventuale impossibilità sull'effettivo riutilizzo del Canale della Corsea. Inoltre il trattamento delle aree di bordo dovrà tenere conto della trasformabilità futura delle aree contermini non ostacolandone ma anzi favorendone la successiva integrazione. In tal senso la predisposizione del bosco barriera lungo il margine orientale, in adiacenza alle aree Fs, e lungo il margine occidentale, accanto ad aree attualmente utilizzate a scopo produttivo, e le modifiche altimetriche del piano di campagna, vanno riviste al fine di garantire una continuità di spazi verdi da integrare nel momento in cui si venissero a determinare le condizioni occorrenti per la trasformazione delle aree attualmente escluse.

Per quanto riguarda lo *Spazio pubblico* antistante la stazione Galileo Ferraris si ritiene opportuno che le opere previste siano verificate e concordate, ai fini della compatibilità delle stesse con le opere ferroviarie, con le società del gruppo Fs.

Relativamente al *centro commerciale*, essendo esso articolato su quattro livelli coperti di cui i primi due pressoché integralmente dedicati ai parcheggi di pertinenza del centro, si osserva che gioverebbe ad una maggiore integrazione urbana del centro stesso che a livello stradale fossero poste alcune delle attività commerciali previste (la galleria commerciale con gli esercizi di vicinato) in luogo dei parcheggi in quanto meglio integrabili con la piazza coperta di uso pubblico prevista.

Occorre inoltre che le pertinenze del centro commerciale poste a piano strada, ancorché di proprietà privata, siano progettate in modo tale da consentire la massima permeabilità dell'area e gli spostamenti est-ovest da e verso la parte meridionale dell'area a parco pubblico.

Accessibilità. Con riferimento alle caratteristiche dimensionali e funzionali del *nuovo impianto viario* proposto, si sottolinea l'esigenza che tale impianto sia integrato e modificato secondo le indicazioni esplicitate di seguito.

Al fine di migliorare la ripartizione dei flussi veicolari al centro commerciale e per limitare i fenomeni di congestione deve essere potenziato il livello di connessione con la rete stradale primaria limitrofa costituita oltre che da via G. Ferraris anche da via E. Gianturco e da via Reggia di Portici. Vengono pertanto richiesti ulteriori interventi infrastrutturali che si riportano di seguito:

- realizzazione del collegamento tra via Brece a sant'Erasmus e via Reggia di Portici;
- collegamento diretto tra il centro commerciale e via Sponzillo attraverso il completamento e la riqualificazione del tratto esistente di via Taverna delle Brece;
- realizzazione del collegamento tra via delle Brece a sant'Erasmus e via Taverna delle Brece a sud del centro commerciale;
- riconfigurazione del sistema viario antistante la stazione Galileo Ferraris.

Relativamente alle caratteristiche geometriche delle strade esse dovranno essere strade urbane di tipo E o F, garantendo il raccordo delle strada con il parco pubblico e la massima fruibilità

pedonale. La riduzione delle sedi stradali infatti non determina necessariamente una riduzione della capacità delle strade dal momento che essa dipende oltre che dalle caratteristiche geometriche e funzionali anche dalla regolamentazione delle intersezioni e dal sistema della circolazione. Il sistema della viabilità a rete richiesto oltre a ridurre i fenomeni di congestione garantisce inoltre l'accessibilità pedonale alle stazioni metropolitane limitrofe ed ai nuovi insediamenti quali la vicina Cittadella della polizia. Gli ulteriori interventi infrastrutturali sopra definiti dovranno essere verificati mediante uno studio trasportistico che accerti l'assenza di criticità del funzionamento della circolazione veicolare. Nell'ipotesi che la verifica trasportistica evidenzi la incompatibilità delle prestazioni del sistema stradale, la realizzabilità del centro resta subordinata alla riduzione della propria capacità attrattiva mediante la rimodulazione delle funzioni previste e la conseguente riduzione del contingente di parcheggi.

Schema di convenzione e relazione sommaria di spesa. Relativamente allo schema di convenzione la società proponente dovrà provvedere alla rideterminazione dei costi di costruzione parametrici, attraverso la corretta applicazione dell'indice Istat di aggiornamento di cui all'art. 7 ed alla correzione degli errori materiali più sopra evidenziati. La società proponente dovrà inoltre revisionare il calcolo sommario della spesa correggendo gli errori materiali rilevati, specificare le quantità e le singole categorie di lavoro che attengono rispettivamente alla realizzazione della nuova viabilità e all'adeguamento della viabilità esistente provvedendo ad inserire anche le voci inerenti l'illuminazione stradale e lo smaltimento delle acque ed infine, per quanto concerne la realizzazione della nuova piazza della stazione, inserire le voci ed i costi unitari che attengono alla illuminazione specificando quelle degli impianti.

Si ritiene ovviamente necessario, infine, che la bozza di convenzione sia rivista in congruenza con le necessarie modifiche conseguenti le osservazioni e prescrizioni su riportate.

Infine, ai fini dell'applicazione delle norme previste dal Dm 9 maggio 2001 in materia di controllo dell'urbanizzazione nelle aree a rischio di incidente rilevante, l'attuazione degli interventi di piano resta subordinata all'acquisizione del parere dell'autorità competente in materia previsto da tale normativa. Il progetto definitivo delle opere a farsi dovrà contemperare le esigenze di sicurezza derivanti dall'applicazione di tali norme, prevedendo tutti gli accorgimenti utili al contenimento entro limiti normativamente accettabili del rischio per le funzioni previste.

Il dirigente

arch. Mario Moraca

Allegato A



COMUNE DI NAPOLI
Dipartimento urbanistica
Servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione

*Relazione integrativa
della proposta di piano urbanistico esecutivo relativa al subambito 12e Feltrinelli*



Napoli, maggio 2005

Comune di Napoli
Assessorato all'urbanistica

Dipartimento autonomo pianificazione urbanistica: coordinatore arch. Roberto Gianni
Servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione: dirigente arch. Mario Moraca

Gruppo di lavoro:

arch. Mario Moraca, dirigente del servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione

hanno collaborato all'istruttoria:

arch. Alessandro De Cicco

arch. Alessandro Barletta

ing. Vincenzo Coppola

ing. Sabrina Quaglia

l'attività è stata supportata per gli aspetti giuridici dalla dott.ssa Rosaria Contino Dirigente del servizio
Supporto giuridico-economico in materia urbanistica

Napoli, 9 maggio 2005

Proposta di Piano Urbanistico Esecutivo relativa al subambito 12e Feltrinelli
Relazione istruttoria

5. Premessa

6. Valutazione delle modifiche apportate alla proposta di piano e prescrizioni

7. Conclusioni

Allegati

1. Relazione istruttoria del dipartimento di pianificazione urbanistica, gennaio 2005
2. Lettera del Vice sindaco al Proponente sull'esito dell'istruttoria
3. Parere dell'Autorità di Bacino Nord – Occidentale ai sensi dell'art. 14 della Lr n. 8 del 7-2-1994 e dell'art. 6 delle Norme tecniche di attuazione del PAI Bacino nord occidentale della Campania; (prot n. 386 del 15 febbraio 2005)
4. Parere dell'Asl Napoli 1- Dipartimento Prevenzione Servizio Igiene e Sanità Pubblica ai sensi della Lr 13/85; (prot. n.110/M del 25 febbraio 2005)
5. Parere della Circoscrizione di Poggioreale (prot. n.76/M del 16 febbraio 2005)
6. Parere del Comitato Tecnico Regionale - Sezione Provinciale di Napoli ai sensi dell'art. 14 della Lr n. 9/83; (prot. n. 160/M del 18 marzo 2005);
7. Parere del Comitato Tecnico Regionale - Sezione Provinciale di Napoli ai sensi dell'art. 14 della Lr n. 9/83; (prot. n. 250/M del 18 aprile 2005);
8. Parere del Servizio Pianificazione del sistema delle infrastrutture di trasporto (prot. n. 260/M del 21 aprile 2005)
9. Parere della Circoscrizione di Barra (prot. n. 302/M del 6 maggio 2005);
10. Elaborati costituenti la proposta di Piano di recupero per la riqualificazione urbana dell'area est subambito 12e Feltrinelli



COMUNE DI NAPOLI
Dipartimento urbanistica
servizio pianificazione esecutiva aree di recente formazione

Relazione integrativa relativa alla proposta di piano di recupero presentato ai sensi dell'art. 30 legge 457/78 dalla società Nuova Parva Spa riguardante il subambito di Prg n. 12e Feltrinelli

1. Premessa

A seguito dell'approvazione, del 14 giugno 2004, della Variante generale al Prg e conformemente a quanto previsto all'art. 2 delle relative norme tecniche di attuazione, la società Nuova Parva ha provveduto a presentare nell'ottobre scorso una proposta di piano di recupero relativa al subambito 12e Feltrinelli con annesso centro polifunzionale.

Tale proposta è stata esaminata da questo Servizio e su di essa è stata redatta una relazione istruttoria del gennaio 2005 che ha accertato la validità complessiva della proposta di piano riscontrandone la conformità alla normativa urbanistica vigente. L'istruttoria ha altresì evidenziato alcune criticità, riferite prevalentemente al sistema dell'accessibilità, per le quali risultava opportuno procedere ad una revisione della proposta presentata, prima di sottoporla all'esame della giunta comunale per la sua adozione, così come previsto dalla Lr Campania n. 16 del 22/12/04.

Pertanto, con nota n. 23 del 20 gennaio 2005 (allegato 2) del Vicesindaco, si comunicavano alla società Nuova Parva gli esiti della fase istruttoria invitando la società medesima ad apportare al piano presentato le relative modifiche ed integrazioni dando luogo al definitivo adeguamento della proposta di piano prima della sua adozione da parte della giunta comunale.

Con nota prot. n. 157/M del 17 marzo 2005 la società proponente ha provveduto a ripresentare quindi la proposta di piano, rielaborata ed integrata in funzione delle prescrizioni e delle osservazioni formulate nella relazione istruttoria. La proposta è stata ulteriormente integrata con nota n. 166/M del 24 marzo 2005 - *Relazione integrativa alla relazione geologica* -, con nota n. 170/M del 29 marzo 2005 con la *Relazione di impatto acustico* prevista ai sensi dell'art. 10 della Normativa di attuazione del Piano di Zonizzazione Acustica previsto dalla L. 447/95 e con nota prot. n. 264/M del 21 aprile 2005 con la quale la proposta di piano è stata definitivamente completata ed è oggetto d'esame nella presente relazione.

Con riferimento a quanto previsto dalla normativa vigente in tema di approvazione di piani urbanistici, il piano di recupero è stato trasmesso ai seguenti soggetti istituzionali al fine dell'acquisizione dei relativi pareri:

1. l'Autorità di Bacino Nord – Occidentale; (prot n. 38/M del 1 febbraio 2005)

2. l'Asl Napoli 1- Dipartimento Prevenzione Servizio Igiene e Sanità Pubblica; (prot. n. 37/M del 1 febbraio 2005)
3. le Circoscrizioni di Poggioreale e Barra; (rispettivamente prot n. 40/M e prot. n.36/M del 1 febbraio 2005)
4. l'Ispettorato regionale della Campania, Dipartimento dei VV.FF, con richiesta di parere tecnico del C.T.R. di cui all'art. 19 del Dlgs 334/99 secondo le modalità previste dall'art. 5 del Dm 9 maggio 2001 recante "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante" (prot. n. 83/M del 17 febbraio 2005);
5. il Comitato Tecnico Regionale - Sezione Provinciale di Napoli; (prot. n. 39/M del 1 febbraio 2005);

Con nota n. 386 del 15 febbraio 2005 l'Autorità di Bacino Nord – Occidentale, ai sensi dell'art. 14 della Lr n. 8 del 7-2-1994 e dell'art. 6 delle Norme tecniche di attuazione del PAI Bacino nord occidentale della Campania, ha espresso parere favorevole. (allegato 3)

Con nota prot. n. 110/M del 25 febbraio 2005 la Asl, ai sensi della Lr 13/85, ha espresso parere favorevole. (allegato 4)

Con nota prot. n. 76/M del 16 febbraio 2005 e nota prot. n. 302/M del 6 maggio 2005 i Consigli Circostrizionali di Poggioreale e Barra, a loro volta, si sono espressi favorevolmente ai sensi dell'art. 28 commi 3-5-6 del testo coordinato del Regolamento dei Consigli Circostrizionali (allegati 5 e 8).

Il Comitato Tecnico Regionale, ai sensi dell'art. 14 della Lr n. 9/83, con nota prot. n. 160/M del 18 marzo 2005 ha emesso un primo parere sfavorevole (allegato 6) per inadeguatezza dei contenuti geologico- tecnici e a seguito della integrazione fornita con nota n. 166/M del 24 marzo 2005 - *Relazione integrativa alla relazione* geologica, con nota prot. n. 250/M del 18 aprile 2005 ha infine espresso parere favorevole. (allegato 7)

Con nota prot. n. 260/M del 21 aprile 2005, è stato fornito il parere favorevole del Servizio Pianificazione del sistema delle infrastrutture di trasporto. (allegato 8)

Non è al momento pervenuto il parere del CTR di cui all'art. 19 del Dlgs 334/99 in materia di compatibilità con gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

2. Valutazione delle modifiche apportate alla proposta di piano e prescrizioni

Si premette che la proposta rispetta la normativa nazionale e regionale in materia di redazione di piani urbanistici attuativi (Lun, L 457/78, Lr 14/82, Lr 16/2004), la normativa nazionale in materia di lavori pubblici (L. 109/94, Dpr 554/99), le previsioni del Piano delle Attività commerciali e la normativa nazionale e regionale in materia di spazi di parcheggio pertinenziale a supporto degli insediamenti previsti (L. 122/89, Lr 1/2000). L'analisi di conformità suddetta è stata affrontata in modo esaustivo nella precedente relazione istruttoria (allegato 1).

Si evidenzia che la tipologia di Piano urbanistico attuativo prescelta, *Piano di recupero* ad iniziativa privata in conformità all'art. 30 della legge 457/78, è da considerarsi ammissibile data la natura degli interventi previsti (ristrutturazione urbanistica). Con riferimento agli artt. 27 e 28 della legge 457/78 la predisposizione di tali piani resta subordinata alla individuazione delle *zone di recupero*. A tal proposito si ribadisce che con l'approvazione del Prg vigente sono stati individuati ambiti e subambiti di trasformazione urbanistica in cui

gli interventi restano subordinati alla redazione e approvazione di Piani urbanistici attuativi tra i quali sono compresi anche i piani di recupero, così come previsto dalla nuova legge regionale in materia urbanistica (art.26 Lr 16/2004). Ciò consente di considerare l'individuazione di ambiti e subambiti, effettuata in sede di approvazione del Prg, equivalente alla individuazione delle zone di recupero. In tal senso la zona di recupero all'interno della quale viene inserito il piano è il subambito 12e.

Di seguito si riportano le osservazioni e prescrizioni poste a conclusione della succitata relazione focalizzate sulle criticità emerse durante l'analisi della proposta di piano.

In merito agli aspetti *urbanistici ed edilizi*, è stato richiesto di documentare con studi specifici lo stato dei luoghi in riferimento al canale che attraversa il sito in corrispondenza dell'area che nella variante è destinata a parco di nuovo impianto (sottozona Fc) e di rivedere la predisposizione del bosco barriera lungo il margine orientale, in adiacenza alle aree Fs, e lungo il margine occidentale, al fine di garantire una continuità di spazi verdi da integrare nel momento in cui si venissero a determinare le condizioni occorrenti per la trasformazione delle aree attualmente escluse. Si è inoltre prescritto che le opere inerenti lo *spazio pubblico* antistante la stazione Galileo Ferraris siano verificate e concordate con le società del gruppo Fs, che stanno curando l'attuazione di rilevanti opere ferroviarie nelle aree adiacenti, ai fini della integrazione dei relativi progetti in coerenza con le scelte di fondo che la *variante* opera in questa parte di territorio. Relativamente al centro *commerciale* si è proposto di valutare la possibilità di destinare il piano terra ad attività commerciali in luogo dei parcheggi pertinenziali di al fine di garantire una maggiore integrazione urbana del centro e della piazza coperta con il parco pubblico, facendo dunque in modo che le pertinenze del centro polifunzionale poste a livello stradale consentano la massima permeabilità dell'area e gli spostamenti est - ovest da e verso la parte meridionale dell'area a parco pubblico.

Per quanto riguarda l'*accessibilità* veicolare e pedonale all'area, la precedente istruttoria ha evidenziato che la localizzazione dell'insediamento commerciale in un'area molto prossima al centro cittadino, con il relativo notevole incremento dei flussi veicolari conseguente all'esercizio dell'attività commerciale e inoltre la ancora insufficiente connessione in rete delle strade, sia pure considerando le realizzazioni previste in questa occasione, specie se associato alle previsioni di sviluppo delle aree circostanti, potrebbero determinare fenomeni di congestione tali da inficiare il raggiungimento degli obiettivi che la parte pubblica e quella privata intendono perseguire.

Sono state suggerite alcune integrazioni orientate essenzialmente al miglioramento della connessione viaria, al fine di migliorare lo smistamento dei flussi veicolari previsti, distribuendoli in modo più efficiente sulla rete stessa e di mantenere, entro certi limiti accettabili, le caratteristiche geometriche della viabilità a vantaggio della fruibilità pedonale dell'area.

In merito allo *schema di convenzione e relazione sommaria di spesa*, è stato richiesto: la ridefinizione dei costi di costruzione parametrici, attraverso la corretta applicazione dell'indice Istat di aggiornamento; la revisione del calcolo sommario della spesa correggendo gli errori materiali rilevati; la specificazione delle quantità e delle singole categorie di lavoro che attengono rispettivamente alla realizzazione della nuova viabilità e all'adeguamento della viabilità esistente, provvedendo ad inserire anche le voci inerenti l'illuminazione stradale e lo smaltimento delle acque ed infine, per quanto concerne la realizzazione della

nuova piazza della stazione, inserendo le voci ed i costi unitari che attengono alla illuminazione specificando quelle degli impianti.

Si ricorda preliminarmente che la *conformità alla disciplina urbanistica* della proposta viene valutata mediante riscontro con gli articoli 37 e 48 della normativa di zona e gli artt. 137 e 142 della normativa d'ambito, fermo restando quanto previsto dall'art. 2 delle Nta in merito alla possibilità che gli strumenti urbanistici esecutivi possano riferirsi a quote parti dell'ambito "nel rispetto delle finalità espressamente previste, del dimensionamento e dei parametri quantitativi propri dell'ambito", e viene effettuata in relazione alla rispondenza delle scelte di piano tanto agli obiettivi di carattere generale che alle previsioni funzionali e quantitative previste dalla normativa di zona e d'ambito.

Di seguito si riporta l'analisi della proposta aggiornata ed integrata evidenziando le modifiche apportate sulla base delle prescrizioni ed osservazioni su esposte e degli aspetti delineati durante gli incontri recentemente svolti.

Aspetti edilizi ed urbanistici.

A seguito delle osservazioni e prescrizioni su menzionate, il proponente, riguardo al tema del Corsea, ha sviluppato, attraverso uno specifico elaborato, la tesi del posizionamento del tracciato del Corsea al di sotto di via Brece a Sant'Erasmo ed ha previsto un intervento di ricostituzione del tracciato del Fosso Reale sul sedime del presumibile vecchio tracciato, passante nella proprietà Nuova parva, attraverso un sistema ad acqua non corrivante (elemento testimoniale) ad andamento sub parallelo al rilevato ferroviario.

Richiamando l'art.142 del sub ambito 12 ex Feltrinelli che prevede tra l'altro ai comma c) e d) "il ripristino del canale della Corsea che, provenendo dalle aree a nord, giunge fino al mare costeggiando in parte il terrapieno FS"; "la concentrazione delle aree a verde sulla fascia di terreno adiacente il rilevato ferroviario di cui si prevede la riqualificazione, e lungo il canale della Corsea al fine di costituire una continuità di paesaggio con il parco urbano da realizzarsi nell'ambito n.13 ex raffineria, in base agli indirizzi di cui alla scheda n. 18 bis", si precisa che su alcune cartografie storiche, il canale in oggetto è riportato come la parte finale del canale Sperone. In ogni caso, fatto salvo ogni ulteriore accertamento, resta invariata la finalità del piano di ripristinare tale corpo idrico, in relazione al più ampio sistema della rete idrografica superficiale della zona orientale.

Pertanto, si richiede che venga effettuato, come già prescritto precedentemente, il recupero testimoniale e funzionale di detto canale e non solo la ricostituzione del tracciato, per la parte ricadente nell'area di proprietà Nuova Parva, verificando nella successiva fase progettuale le modalità per la realizzazione dell'obiettivo prescritto da concordare, oltre che con questo servizio, anche con gli altri enti competenti.

Con riferimento alla destinazione d'uso del centro polifunzionale a piano strada e al trattamento delle aree di bordo del parco, il proponente ha ritenuto di non modificare tali scelte progettuali affermando, nel primo caso, che l'area a piano terra è articolata di modo da includere parzialmente attività commerciali ad integrazione della piazza e del parcheggio e, nel secondo, di valutarne l'opportunità nelle successive fasi progettuali.

La revisione del piano ha determinato anche delle lievi modifiche dal punto di vista planovolumetrico, in particolare l'edificio adibito a centro polifunzionale ha subito una lieve traslazione verso est a seguito delle modifiche apportate al sistema viario e dell'accessibilità in generale. Ciò ha determinato una diversa distribuzione delle aree destinate a verde pubblico, tra cui quella a parco al confine con la proprietà Fs. La traslazione dell'edificio polifunzionale ha portato parte, anche se minima, dell'involucro destinato ad attività produttive all'interno della *zona Fc – Parco di nuovo impianto* ma ciò, per quanto stabilito dalla Lr 16/2004 all'art. 26 comma 3 lettera e), non costituisce variante urbanistica.

Nelle aree destinate a parco pubblico sono state introdotte attrezzature sportive di quartiere, consistenti in due campi di calcetto e relativi spogliatoi, e una piccola struttura destinata ad attività commerciale e di ristoro a supporto del parco.

In merito alla *Relazione di impatto acustico*, presentata ai sensi dell'art. 10 della Normativa di attuazione del Piano di Zonizzazione Acustica previsto dalla L. 447/95, in base all'analisi dei rilievi fonometrici effettuati nell'area interessata e nella fascia oraria riferita alla futura attività del centro polifunzionale, ossia tra le 6 a.m. e le 22 p.m.), il relatore tecnico competente in acustica ambientale afferma che il livello di pressione sonora causato dall'inserimento del centro polifunzionale, relativo al traffico veicolare della viabilità esterna ed interna (legata agli incrementi di flusso per l'attività commerciale), rientra nei limiti della V zona prevista dal Piano di zonizzazione acustica del Comune di Napoli. Relativamente agli impianti tecnologici a servizio del centro si afferma che gli stessi saranno adeguatamente dimensionati e schermati nel corso del progetto definitivo. Barriere di protezione saranno installate anche lungo la linea di confine a protezione delle abitazioni nelle vicinanze e dell'albergo.

In definitiva la proposta di piano, così come modificata, risulta conforme alla normativa urbanistica vigente per la destinazione d'uso delle aree, per le tipologie d'intervento prefigurate, per le scelte insediative e per le tecniche d'intervento del parco di nuovo impianto.

Aspetti dimensionali e parametri urbanistici. La nuova proposta di piano, rispetto alla precedente, presenta un'area d'intervento più estesa avendo incluso l'adeguamento funzionale di ulteriori tratti di viabilità esistenti (parte di via Galileo Ferraris e via Giliberti, parte di via Brece a Sant'Erasmus - dal cavalcavia a via Gianturco). La superficie territoriale (St) di intervento ammonta a 190.071 mq comprendente l'area di proprietà Nuova Parva (175.765 mq), l'area di sedime di via Brece a Sant'Erasmus (13.100 mq) e di via Taverna delle Brece (1.206 mq). Si conferma l'ammissibilità dell'inserimento nella superficie territoriale della viabilità pubblica costituita da via Brece a Sant'Erasmus e via Taverna delle Brece, in quanto rientranti nel subambito 12e e interessate da lavori di riqualificazione da parte del proponente.

Secondo le indicazioni di tabella - comma 1 dell'art. 142 delle Nta - riguardanti il dimensionamento delle attrezzature di quartiere, della viabilità, nonché della superficie lorda di pavimento per le tipologie di insediamento consentite, alla superficie territoriale di 190.071 mq devono corrispondere almeno 80.400 mq di attrezzature di quartiere (42,30% di St), 19.577 mq di viabilità (10,30% di St). La superficie lorda di pavimento ammissibile si ricava dalla superficie fondiaria (pari a 90.084 mq, differenza fra superficie

territoriale e superficie per attrezzature e viabilità) applicando l'indice di utilizzazione fondiaria 0.80 mq/mq previsto dalla Nta e corrisponde al valore di 72.075 mq.

Nella proposta di piano aggiornata, l'area da destinare ad attrezzature pubbliche di quartiere è pari complessivamente a 81.269 mq (parco pubblico ed aree a verde, parcheggi ed attrezzature sportive) corrispondente al 42,7 % della St. Le aree destinate a nuova viabilità vengono computate in 20.040 mq corrispondente al 10,5 % della St mentre gli interventi sulla viabilità esistente riguardano una superficie complessiva pari a 29.990 mq. La superficie impegnata complessivamente dai servizi pubblici, intesi come somma delle attrezzature di quartiere e della nuova viabilità, risulta pari a 101.309 mq equivalente al 53,3 % della St. La superficie lorda di pavimento destinata al centro polifunzionale ed all'attrezzatura alberghiera risulta pari a 71.782 mq che corrisponde ad una superficie fondiaria pari a 89.727 mq equivalente al 47,2 % della St.

Si riscontra quindi che le quote destinate ad attrezzature di quartiere e a viabilità pubblica sono globalmente conformi alle percentuali indicate nella tabella suddetta. Inoltre le aree dedicate rispettivamente a spazi pubblici, interesse comune e parcheggi sono nei limiti previsti dal comma 10 dell'art. 142 già richiamato.

Per quanto concerne l'insediamento produttivo e l'attrezzatura alberghiera si rileva che la corrispondente superficie lorda di pavimento pari a 71.782 mq risulta inferiore al valore massimo ammissibile.

La precedente proposta dell'ottobre 2004 presentava i seguenti dati dimensionali.

A fronte di una superficie territoriale pari a mq 186.698 l'area riservata ad attrezzature di quartiere risultava di mq 83.740 pari al 44,9 % della St (di cui aree a parco e verde pubblico per mq 73.497, spazio pubblico antistante la stazione Galileo Ferraris per mq 3.072, parcheggio pubblico per mq 5.931, edificio di interesse comune con area di sedime per mq 615) mentre l'area riservata a nuova viabilità pubblica risultava pari a mq 17.470. La proposta prevedeva inoltre la riqualificazione di viabilità pubblica esistente all'interno del subambito per mq 10.933 in modo da determinare una viabilità pubblica complessiva, interna all'ambito, pari a mq 28.403 corrispondente al 15,2 % della St. Infine la proposta comprendeva un ulteriore intervento di riqualificazione di un tratto di via Galileo Ferraris, esterno al subambito, su un'estensione di mq 16.600.

Pertanto, rispetto alla precedente proposta, a fronte di un incremento della superficie territoriale di mq 3.373, si è registrato un lieve decremento delle aree riservate ad attrezzature di quartiere ed un aumento sostanziale della viabilità nuova e da riqualificare interna all'ambito. La superficie destinata a tale viabilità è infatti computata in mq 34.346 con un incremento di mq 5.943 rispetto alla precedente proposta.

Sempre con riferimento alle attrezzature di quartiere si rileva che la quantità ad esse destinata nel suo complesso (parco aree, a verde e parcheggi) risulta nettamente superiore ai minimi inderogabili fissati all'art. 5 del Dm 1444/68 anche se la quota riservata a parcheggi è più bassa di quella prevista dalla norma generale (mq 26.640). L'ammissibilità di tale discrepanza tra la dimensione dei parcheggi pubblici individuati nella proposta di piano dall'art. 5 del Dm 1444/68 richiamato, da compensare nella pianificazione delle aree residue del sub ambito, deriva dalla scelta condivisa di concentrare maggiormente le aree destinate a verde al fine di realizzare un parco pubblico con un'attrattività di livello urbano. In tal senso e con riferimento al *parcheggio d'interscambio* si ribadisce che esso non risponde appieno alle dimensioni minime

previste dalla normativa all'art. 161 delle Nta (almeno 500 posti auto); tuttavia tale circostanza non esclude l'adeguamento futuro di questa infrastruttura nelle aree d'ambito residue.

Accessibilità dell'area. Il Servizio Pianificazione dei trasporti aveva precedentemente rilevato l'esigenza di un riadeguamento del sistema viario proposto al fine di migliorare la ripartizione dei flussi veicolari al centro commerciale e di limitare i fenomeni di congestione, attraverso soluzioni che producessero il potenziamento del livello di connessione con la rete stradale primaria limitrofa mediante i seguenti interventi infrastrutturali:

- la realizzazione del collegamento di via Delle Brece a sant'Erasmus con via Reggia di Portici a partire dal sottovia della ferrovia Circumvesuviana;
- la riqualificazione di via delle brece a sant'Erasmus nel tratto compreso tra il sottovia della ferrovia circumvesuviana e via E. Gianturco;
- la realizzazione del collegamento diretto tra il centro polifunzionale e via Sponzillo attraverso il completamento e la riqualificazione del tratto esistente di via Taverna delle Brece;
- la realizzazione del collegamento tra via delle Brece a sant'Erasmus e via Taverna delle Brece a sud del centro polifunzionale;
- la sostituzione del sistema viario antistante la stazione G.Ferraris della linea 2 della metropolitana, con la individuazione di soluzioni a raso che eliminino i punti di conflitto tra le manovre di ingresso e di uscita dal centro polifunzionale con quelle di attraversamento dei non utenti del centro medesimo;

Inoltre veniva richiesto, per la realizzazione di nuove strade e per la configurazione delle strade esistenti, il rispetto delle indicazioni del Piano della rete stradale primaria, prevedendo strade primarie di tipo E o F che garantiscano il minimo impatto negativo sul sistema urbano circostante, il raccordo della strada con le aree a parco pubblico previste dal progetto e la fruibilità pedonale.

La nuova proposta progettuale, in ottemperanza a quanto prescritto, prevede, per l'accessibilità al centro polifunzionale e alle attrezzature pubbliche, la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e la riqualificazione di strade esistenti, in particolare:

- la riqualificazione di parte di via G. Ferraris secondo le caratteristiche di strada urbana di tipo E a 2 corsie per senso di marcia senza spartitraffico centrale;
- la sistemazione dell'incrocio tra via G. Ferraris e via E. Gianturco con corsie aggiuntive per la svolta a destra;
- la realizzazione di un sistema di viabilità a raso, all'altezza della stazione G. Ferraris, che tiene separati i flussi di traffico diretti al centro da quelli diretti al parcheggio di interscambio della stazione;
- la realizzazione di una nuova strada a due corsie per senso di marcia di collegamento tra via G. Ferraris, il centro polifunzionale e via delle Brece a sant'Erasmus secondo le caratteristiche di strada urbana di tipo F;
- la realizzazione di una strada di collegamento tra via delle Brece a sant'Erasmus e via E. Gianturco;

- la realizzazione di una nuova strada di collegamento tra via delle Brecce a sant'Erasmus e via Taverna delle Brecce;
- la riqualificazione della via brecce a sant'Erasmus nel tratto compreso tra l'incrocio con via G. Ferraris e l'incrocio con via E. Gianturco;
- la riqualificazione della via taverna delle Brecce nel tratto compreso tra via Sponzillo e il centro polifunzionale;
- la riqualificazione della viabilità esistente tra via taverna delle Brecce e via Sponzillo;
- la riqualificazione della viabilità esistente su via Giliberti nel tratto a nord di via G. Ferraris.

Inoltre il piano di recupero individua, altresì, a sud dell'area in collegamento diretto con via Reggia di Portici, oltre il "pacchetto" infrastrutturale stradale e ferroviario, un'ipotesi di completamento della maglia viaria, non rientrante tra gli interventi inclusi nella presente iniziativa, la cui definizione progettuale dovrà essere comunque definita dal piano urbanistico attuativo relativo alle aree residue dell'ambito 12e Feltrinelli. Infine si rileva che la viabilità interna di collegamento tra via G. Ferraris e via Brecce a Sant'Erasmus, è stata traslata verso il confine ovest con le proprietà limitrofe del sub ambito ampliando ed articolando i marciapiedi in relazione al parco che delimitano, riducendo in tal modo le aree verdi residue e attestandosi in asse alla piazza coperta del centro polifunzionale.

Pertanto, per quanto concerne il tema dell'*accessibilità*, la nuova proposta di piano risponde alle esigenze ed alle conseguenti prescrizioni formulate nella precedente istruttoria, come peraltro confermato dal parere espresso dal competente Servizio Pianificazione delle infrastrutture di trasporto, allegato alla presente relazione, che ha ritenuto opportuno evidenziare "che l'intervento infrastrutturale proposto deve intendersi come schema funzionale della circolazione che individua solo le connessioni con il sistema stradale esistente, le caratteristiche geometriche e funzionali delle sezioni stradali, delle intersezioni e degli accessi".

Considerato che nelle aree limitrofe all'area in esame sono programmati e in fase di progettazione nuovi interventi di trasformazione urbana (Centro Polifunzionale della Polizia nell'area dell'ex Manifattura Tabacchi, nuova stazione G. Ferraris della linea 2 della metropolitana, adeguamento del fascio dei binari a servizio del Porto), si richiede, in conformità a quanto segnalato dal servizio pianificazione infrastrutture di trasporto, che "nelle successive fasi progettuali sia approfondito il progetto relativo alla stazione G. Ferraris della linea 2 della metropolitana e al parcheggio riguardo al suo rapporto con le strade e al miglioramento dell'accessibilità", in quanto la stazione, per gli elevati flussi di utenti attratti dai nuovi insediamenti, deve svolgere il ruolo di stazione urbana e contribuire allo sviluppo di un luogo urbano tale da garantire un elevato livello di accessibilità pedonale alla stazione. "Tale approfondimento, al fine di conseguire il recupero urbano dell'intera area e la realizzazione di un sistema viario complessivo che tenga conto delle diverse esigenze deve svilupparsi attraverso i principi della progettazione integrata".

Il Servizio Pianificazione delle infrastrutture di trasporto, nell'evidenziare che le previsioni del piano in questione, in particolare per quanto attiene la piazza della stazione e il relativo parcheggio di interscambio, modificano le precedenti previsioni progettuali riguardanti gli interventi connessi alla realizzazione della Tav in corrispondenza della stazione Galileo Ferraris e approvati nella conferenza di servizi svoltasi ai sensi dell'art. 7 comma 4 L. 385/90 da Comune di Napoli, Fs spa e Tav spa, i cui esiti sono stati ratificati dal

Consiglio comunale con delibera n. 188 del 05.06.1996, fa presente che risulta necessario procedere, con adeguata procedura amministrativa, alla formalizzazione della modifica dell'area d'intervento relativa al progetto ferroviario conseguente all'approvazione del presente piano urbanistico attuativo.

Il progetto ferroviario riguardava la sistemazione di un'area, per la maggiore estensione di proprietà delle Fs e in quota parte rientrante nella attuale proprietà Nuova Parva, per la realizzazione di un parcheggio d'interscambio a servizio della stazione della metropolitana G. Ferraris. Le aree impegnate dal progetto ferroviario sono infatti parzialmente comprese nell'area d'intervento del piano in esame e sono destinate da esso ad accogliere viabilità ed attrezzature pubbliche e segnatamente lo spazio di interesse comune antistante la stazione. Le modifiche introdotte dal piano di recupero e relative alle sole aree di proprietà di Nuova Parva riguardano, in conformità alle previsioni urbanistiche vigenti, la riproposizione di un parcheggio di interscambio, con annessa piazza di accesso alla stazione, dimensionato rispetto alle nuove funzioni assegnate alla stazione G. Ferraris e la sistemazione a parco della restante parte dell'area originariamente destinata a parcheggio.

Pertanto, considerato che gli interventi previsti dal piano di recupero presentato assumono nella loro articolazione e diversificazione funzionale un importante ruolo strategico per l'avvio della riqualificazione urbana della zona, risulta fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo di riqualificazione che i diversi interventi programmati e in fase di progettazione siano tra loro coordinati e finalizzati allo sviluppo unitario dell'intera zona per conseguire gli *standard* di riqualificazione che la *variante* indica per l'intera area.

Risulta, quindi, necessario procedere, d'intesa con gli altri soggetti che hanno approvato il progetto presentato in conferenza di servizi, alla ridefinizione di esso al fine di conseguire, con una progettazione unitaria e *integrata* una configurazione della stazione adeguata, dal punto di vista funzionale e qualitativo, alla riqualificazione urbanistica che si persegue nell'area di potenziale influenza della stazione stessa e al fine di pervenire a una coerente sistemazione urbanistica della fascia di territorio posta tra la nuova sistemazione del fascio dei binari a servizio del porto e il parco che si realizza con questa iniziativa.

Schema di Convenzione e relazione sommaria di spesa. A conclusione della precedente istruttoria è stato richiesto il riadeguamento dei costi di costruzione parametrici attraverso l'applicazione dell'indice di aggiornamento Istat e la revisione del calcolo sommario di spesa correggendo ed integrando aspetti specificatamente individuati. Il presente schema di convenzione redatto in conformità a quanto prescritto dall'art. 142 comma 4 per stabilire gli obblighi reciproci cui si vincolano il proponente e l'amministrazione comunale, è stato pertanto rivisto in funzione dei rilievi e delle prescrizioni formulate in istruttoria e delle modifiche quantitative che sono state apportate alla proposta di piano. Con la convenzione il proponente si vincola a cedere aree di sua proprietà per la realizzazione di attrezzature di quartiere - parco pubblico, parcheggio pubblico, attrezzatura di interesse comune, spazio pubblico antistante la futura stazione Galileo Ferraris - per complessivi mq 81.269 e viabilità pubblica per complessivi mq 20.040 e a realizzare le relative opere che eccedono il minimo prescritto dalla norma di Prg. La titolarità sulla proprietà delle aree è stata dichiarata in tale schema e sarà, per quanto stabilito in tale documento, accertata all'atto della stipula mediante presentazione di Relazione notarile sullo stato della proprietà, delle trascrizioni e delle annotazioni

e sulla libertà da diritti e titoli di garanzia a terzi, con l'impegno a dimostrare contestualmente l'avvenuta volturazione catastale a favore dell'amministrazione. Il proponente ha peraltro dichiarato di essere proprietario di una quota almeno uguale al 51 % del valore imponibile ai fini Ici degli immobili impegnati nel Pua a norma dell'art. 27 comma 1 lettera c) della Lr 16/2004. Gli elaborati di piano hanno permesso di accertare la consistenza complessiva delle aree di cui è proprietaria la società proponente e della quota da cedere al comune.

Nella convenzione il proponente si impegna a farsi carico della manutenzione del parco e delle aree a verde mentre per quanto riguarda le attrezzature sportive in esso incluse con successivo atto si definiranno le modalità di utilizzazione a favore dell'uso pubblico di tali attrezzature.

Il proponente si è impegnato a prestare garanzia fidejussoria su aree e opere da cedere per un valore complessivo di €18.752.932,00. Tale valore in relazione alle singole opere da realizzare è stato valutato dal proponente in €14.194.027,00 ed alle aree da cedere in €4.558.905,00 stimato con apposita perizia di parte. In tale sede si conferma la congruenza di tale valore con riferimento ai costi parametrici individuati nella relazione al Prg aggiornati con coefficiente Istat e al valore complessivo dovuto secondo la tabella d'ambito. Lo schema di convenzione risulta pertanto conforme a quanto previsto dal comma 4 dell'art. 142 delle Nta.

3. Conclusioni

In sintesi si conferma il parere favorevole alla proposta in termini urbanistici avendone verificato la sostanziale conformità degli aspetti sia quantitativi che qualitativi, evidenziando l'impegno del proponente a cedere aree e a realizzare opere di urbanizzazione in quantità superiore a quella scaturente dagli obblighi previsti dalla vigente disciplina urbanistica. Si ritiene comunque opportuno prescrivere che, in relazione a quanto precedentemente osservato, nelle successive fasi progettuali siano sviluppati i seguenti approfondimenti:

- in merito al recupero testimoniale e funzionale del canale Corsea, per la parte ricadente nell'area di proprietà Nuova Parva e denominato canale Sperone-Fosso Reale, siano verificate le modalità per la realizzazione del ripristino di tale corpo idrico da concordare, oltre che con gli uffici comunali competenti, anche con gli altri enti competenti;
- il progetto relativo alla sistemazione della *piazza della stazione* G.Ferraris, della linea due della metropolitana, e il relativo parcheggio sia perfezionato con un'azione *coordinata* dei diversi soggetti interessati, al fine di conseguire un'efficace integrazione tra le infrastrutture per la mobilità e la sistemazione urbana dei nuovi insediamenti, come precedentemente indicato.

Uno strumento in tal senso può essere la ridefinizione – da perfezionarsi con adeguata soluzione amministrativa – dei contenuti progettuali previsti dalla citata conferenza di servizi per renderli aderenti alle determinazioni assunte dal consiglio comunale con l'adozione della *variante*.

La realizzazione della presente iniziativa urbanistica richiede pertanto alcuni adeguamenti rispetto al progetto presentato per corrispondere adeguatamente alle scelte urbanistiche compiute dalla *variante*. Tali adeguamenti riguardano, per una parte, il solo proponente il quale si è già dichiarato disponibile a uniformarvisi. Un'altra parte di questi adeguamenti travalica invece l'azione del solo proponente di questa

iniziativa e postula, come si è detto, l'azione coordinata e unitaria dei soggetti preposti alle altre iniziative urbanistiche in corso di realizzazione nelle aree adiacenti, con la regia dell'amministrazione comunale. Il passaggio dalle indicazioni alla scala generale fornite dalla *variante*, alle soluzioni alla scala della pianificazione attuativa che si definiscono con le presenti iniziative, richiede, come si è detto, un efficace coordinamento progettuale al fine di ottenere la massima integrazione qualitativa e funzionale tra spazi privati e spazi e infrastrutture pubblici, in particolare le infrastrutture per la mobilità. Questa esigenza postula in generale la definizione di adeguati e tempestivi strumenti di coordinamento e, nel nostro caso, una ancora più incisiva azione del comune al fine di ricondurre a una effettiva azione unitaria le diverse iniziative in corso nell'area. Tra queste, la progettazione del *Polifunzionale PS* nell'area dell'ex manifattura Tabacchi e la ristrutturazione del fascio di binari che contiene il binario a servizio del porto e la nuova stazione *Galileo Ferraris* della linea 2 della metropolitana, assumono un rilievo particolare. Si tratta peraltro di iniziative in avanzata fase di programmazione o addirittura di realizzazione, il che rende urgente la suddetta iniziativa del Comune. A questo fine sarebbe opportuno che l'amministrazione formalizzasse le proprie determinazioni relativamente alla conformazione dell'insediamento oggetto del presente provvedimento e alle relazioni urbanistiche con le aree circostanti – nei termini proposti nella presente relazione – anche nelle more del perfezionamento amministrativo dell'adozione di questo *piano urbanistico attuativo*. Ciò consentirebbe agli organi politici e tecnici dell'amministrazione di intraprendere, con la massima tempestività e chiarezza, tutte le iniziative necessarie – istituzione di un tavolo di coordinamento con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti – per il coordinamento delle iniziative attraverso una progettazione unitaria e integrata degli interventi.

Si fa presente a questo proposito che, pur potendo considerare sostanzialmente concluso l'iter istruttorio della proposta di piano, con esito favorevole all'accoglimento, al fine della predisposizione del provvedimento di adozione, così come previsto dalla LR Campania n.16 del 22 dicembre 2004, da sottoporre alla giunta comunale, resta ancora da acquisire il parere favorevole del C.T.R. di cui all'art.19 del Dlgs 334/99 in merito ai "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante" di cui al Dm 9 maggio 2001, richiesto da quest'ufficio in data 17 febbraio 2005.

Fermo restando che la formale adozione del piano urbanistico attuativo per parte dell'ambito in argomento resta subordinato all'acquisizione del predetto parere, si potrebbe intanto assumere un provvedimento di adozione con efficacia condizionata al perfezionamento del provvedimento amministrativo, al fine di dare luogo tempestivamente alle azioni di coordinamento finalizzate a una progettazione unitaria e integrata dell'insieme degli interventi previsti nelle aree circostanti e qui menzionati.

L'assunzione di un provvedimento nei termini sopra indicati potrebbe essere inoltre l'occasione per sancire le scelte dell'amministrazione in ordine alla divulgazione, in generale, dei piani urbanistici attuativi all'atto della loro adozione e per organizzare, in particolare, la *comunicazione* del presente piano con adeguato anticipo rispetto al momento della sua adozione. Tale esigenza è da porsi in relazione a un indirizzo assunto dall'amministrazione comunale, a seguito dell'entrata in vigore della nuova *legge urbanistica regionale* n.16 del 22 dicembre 2004. Questa legge assegna, come è noto, alla giunta e non più al consiglio comunale la

competenza nell'adozione e approvazione dei piani urbanistici attuativi. La giunta comunale intende assumere adeguate misure per impedire che questa scelta di semplificazione amministrativa possa anche minimamente sminuire la pubblicità del provvedimento. Intende pertanto organizzare, contestualmente alla pubblicazione del piano ai fini delle osservazioni, iniziative ulteriori di *comunicazione* dei contenuti del piano stesso. Dovranno essere pertanto predisposti specifici elaborati illustrativi da divulgare sulla pagina *Urbana* del sito *Web* del comune di Napoli e da esporre in alcuni locali in via di approntamento, a questo scopo, presso il *Castel dell'Ovo*. La predisposizione dei suddetti elaborati deve essere effettuata ovviamente a cura del proponente sulla base di indicazioni *standard* fornite dal Comune. Pertanto, il proponente dovrà essere invitato – col citato atto deliberativo - a predisporre tali elaborati, prima dell'adozione del piano, nel rispetto dei requisiti che saranno forniti dai competenti uffici comunali, affinché l'attività di *comunicazione* del piano stesso possa avere inizio contestualmente alla pubblicazione della delibera di adozione del piano stesso. Per il futuro questa richiesta sarà inserita tra quelle degli altri elaborati progettuali richiesti al proponente.

Il dirigente

arch. Mario Moraca