



Dipartimento pianificazione urbanistica

PROGETTO DEFINITIVO DI OPERE PUBBLICHE NEL COMPARTO SUB-ORIENTALE DEL CENTRO DIREZIONALE DI NAPOLI E DI CONNESSE OPERE PRIVATE

Relazione Istruttoria

1. Premessa
2. Gli elaborati del progetto definitivo
3. Il perimetro dell'intervento
4. L'impianto del nuovo insediamento
5. Le opere pubbliche
 - a) La viabilità
 - b) Le aree a parco e le attrezzature nel parco
 - c) Il centro natatorio e relativi parcheggi
 - d) Ripristino e completamento dell'impianto sportivo esistente e relativo parcheggio
 - e) Il cinema multisala e relativi parcheggi
 - f) La scuola
 - g) I parcheggi pubblici
 - h) L'edilizia residenziale pubblica in locazione
 - i) La piazza e la piastra
6. Gli interventi sulle aree cedute in proprietà al concessionario
7. Indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni

Napoli 19 gennaio 2009

1. Premessa

La presente relazione istruttoria concerne il progetto per la quasi completa urbanizzazione del comparto sub-orientale del centro direzionale, ambito 10 Centro direzionale, di cui all'art.135 (area 2) delle NTA della Variante Generale al Prg.

Si riepiloga preliminarmente l'*iter amministrativo* fin qui seguito e gli adempimenti amministrativi che conseguono all'approvazione del progetto definitivo, sino al completamento della fase progettuale.

Con delibera di Giunta comunale n.1791 del 7/06/2004, così come modificata con delibera di Giunta comunale n.1115 del 1/04/2005 è stata dichiarata di pubblico interesse - ai sensi dell'art.37 ter comma 1 della L 109/94 (*project financing*) - la proposta della soc. Agorà 6 s.c.a.r.l., oggi società di progetto s.p.a., relativa al completamento del comparto sub orientale del centro direzionale.

Il piano urbanistico attuativo, come configurato nella proposta della soc. Agorà 6, è stato adottato con delibera di Giunta comunale n.1617 del 18/04/2005 e approvato con delibera n.2297 del 14/06/2005.

Con determina dirigenziale n.74 del 10/11/2005 il dipartimento pianificazione urbanistica, ai sensi dell'art. 37 quater della L. 109/94 e s.m.i., ha indetto la gara da svolgere con sistema della licitazione privata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ponendo a base di gara il progetto presentato dal promotore soc. Agorà 6, con le prescrizioni contenute nelle delibere prima citate. Non essendo pervenuta alcuna offerta, la commissione giudicatrice nella seduta del 23/05/2006, ha dichiarato aggiudicatario provvisorio il promotore.

Con determina dirigenziale n.15 del 3/03/2007 del dipartimento pianificazione urbanistica, verificato il possesso di tutti i requisiti richiesti dalle leggi vigenti, dal bando e dal disciplinare di gara, si è provveduto all'aggiudicazione definitiva della concessione alla soc. Agorà 6. La convenzione rep. n.77597 tra il Comune di Napoli e la soc. Agorà 6 è stata stipulata in data 20/07/2007.

Preliminarmente alla presentazione del progetto definitivo il concessionario ha acquisito la documentazione relativa alle reti dei sottoservizi insistenti nell'area oggetto dell'intervento, propedeutica alla progettazione stessa, tramite una conferenza di tutte le società di sottoservizi, svoltasi in data 20/12/2007.

In merito al *rapporto tra le opere pubbliche e quelle private*, la proposta della società Agorà 6 riguarda, come ampiamente illustrato nella convenzione sottoscritta in data 20/07/2007, la realizzazione, su aree di proprietà comunale, della maggior

parte delle attrezzature pubbliche previste nell'area di completamento del centro direzionale. A titolo di contributo, a integrazione dei ricavi derivanti da rientri tariffari, l'amministrazione cede al concessionario una quota delle proprie aree edificatorie in questo ambito urbanistico per la realizzazione di edifici privati per un volume complessivo edificabile, inclusivo dell'edilizia residenziale pubblica, pari a mc 354.957 (cfr convenzione rep.n. 77597 del 20 /7/2007).

Il procedimento instaurato prevede ovviamente, a valle dell'approvazione del progetto preliminare, di effettuare con procedura separata l'approvazione delle opere pubbliche e delle opere private. L'approvazione delle prime attiene, infatti, alla competenza della Giunta comunale, mentre l'approvazione delle seconde si effettua con il rilascio del provvedimento autorizzativo da parte del dirigente del servizio edilizia privata. Il presente progetto riguarda le sole opere pubbliche. Occorre far presente che la mancanza dei progetti degli edifici privati ha reso difficile la lettura della configurazione degli spazi pubblici, almeno nei caratteri generali: non si riesce a comprendere come è fatta una piazza se non si conosce la conformazione degli edifici privati che affacciano su di essa. Per tale ragione è stato necessario, nel corso dell'istruttoria, chiedere al concessionario di fornire elaborati che illustrassero la configurazione degli edifici privati. Tale soluzione non è stata tuttavia sufficiente e il progetto definitivo conserva delle incertezze che –come si illustra in questa relazione- il concedente chiede di eliminare in sede di elaborazione del progetto esecutivo.

E' necessario precisare che il concessionario potrà presentare al servizio comunale competente le istanze per il rilascio dei permessi di costruire, relativi agli interventi privati, solo dopo l'approvazione del progetto esecutivo delle opere pubbliche.

2. Gli elaborati del progetto definitivo

In data 6/06/2008, (prot. n.1059/Dip) il concessionario, in attuazione della convenzione rep. n.77957 del 20/07/2007, ha depositato il progetto definitivo di cui si tratta.

Il progetto si compone di n. 508 elaborati (cfr. elenco completo degli elaborati del progetto definitivo allegato), che sono stati raggruppati per singole opere e categorie di intervento, secondo il seguente elenco:

U1 Sistemazioni esterne e arredo urbano

U2 Parco

U3 Edilizia residenziale in locazione
U4 Edilizia residenziale convenzionata
U5 Centro sportivo
U6 Scuola
U7 Chalet
U8 Cinema multisala
U9 Ripristino parcheggio
U10 Demolizioni e bonifica
U11 Fognature e sottoservizi

Ciascun raggruppamento comprende, ai sensi del DPR n. 554/99, elaborati inerenti:

- Rilievi;
- demolizione e bonifica (eventuali);
- architettura;
- strutture;
- impianti vari.

E' stata inoltre prodotta la relazione geologica e geotecnica.

Per quanto concerne l'elaborato "capitolato prestazionale", si fa presente che l'argomento è stato trattato disomogeneamente nelle relazioni delle singole opere con un approfondimento che non si considera corrispondente a quanto richiesto in sede di approvazione del progetto preliminare e a quanto prescritto dalle norme vigenti in materia.

A seguito della conferenza dei servizi sono stati consegnati, ad integrazione della documentazione di progetto:

- relazione tecnica integrativa (prot. n. 1584/Dip del 23/09/08);
- tavola della accessibilità (prot. n. 55/Dip del 16/01/09);
- pianta della piazza pubblica e piastra (tav. 4 – Pianta a quota +12,00);
- studio sulla interferenza delle opere con la falda sotterranea: aspetti idraulici – Relazione (tav. U11.IF.R.3);
- studio sulla interferenza delle opere con la falda sotterranea: aspetti idraulici – all.4: planimetrie opere di drenaggio (tav. U11.IF.PL.4);
- studio sulla interferenza delle opere con la falda sotterranea: aspetti idraulici – all.5: Sezioni tipo e particolari opere di drenaggio (tav. U11.IF.2.2);
- relazione geologica – integrazioni (tav. GL.R.1int).

Sono state, inoltre, aggiornate:

- la tav U6.A.PL.1 - planimetria generale della scuola elementare

- la tav U11.IF.R.1- relazione idrologica ed idraulica
- la tav U11.IF.PL.1 – Schema planimetrico della rete fognaria
- la tav. U11.IF.PL.2 – Planimetria di progetto della rete fognaria

Si ribadisce che il progetto definitivo riguarda le sole opere pubbliche e che, in particolare, oggetto dello stesso sono le seguenti opere:

- il completamento e potenziamento del sistema di viabilità carrabile e pedonale;
- il parco urbano con attrezzature e servizi;
- la piazza pubblica;
- il centro natatorio e il ripristino dell'impianto sportivo esistente e dei relativi parcheggi coperti;
- il cinema multisala con relativi parcheggi coperti;
- la scuola elementare;
- gli edifici residenziali pubblici destinati alla locazione.

Va altresì evidenziato che è stato presentato anche il progetto definitivo dell'edificio di edilizia convenzionata al fine di verificare che la progettazione corrisponda agli standard qualitativi previsti per tale tipologia.

Inoltre, come già accennato precedentemente, per meglio valutare il rapporto complessivo tra gli spazi pubblici e di uso pubblico, in relazione ai percorsi pedonali pubblici a raso o in quota, di collegamento tra la parte privata e le attrezzature pubbliche, è stato oggetto di sommaria valutazione anche il progetto della sistemazione della piastra.

3. Il perimetro dell'intervento

La delibera di approvazione n.2297/2005 prescrive:

- lo stralcio dalla proposta di intervento delle aree che risultano non di proprietà comunale;
- lo stralcio dalla proposta di intervento dell'area verde posta a Nord-Est del comprensorio orientale.

La stessa delibera di approvazione prevede che in luogo delle opere che non saranno eseguite sulle aree da stralciare, come precedentemente specificato, il concessionario debba eseguire sistemazioni a verde, con modalità analoghe a quelle previste per il succitato parco a nord-est. Tali opere avrebbero dovuto interessare tutte le aree che l'Amministrazione comunale avrebbe provveduto a rendere disponibili entro la data che il cronoprogramma fissa per il completamento della consegna delle aree.

E' bene precisare che tale prescrizione non intendeva configurare l'inclusione delle suddette aree nel perimetro della concessione, ma esclusivamente un obbligo del concessionario ad eseguire lavori sulle suddette aree. Si deve invece constatare che nella proposta di progetto definitivo in esame il concessionario ha ampliato il perimetro di intervento includendo le aree di proprietà pubblica evidenziate con il retino tratteggiato nella planimetria generale (tav. 1 della presente relazione, "aree fuori perimetro"). Si tratta in particolare dell'intera area dell'ex macello e delle aree situate sia sotto che ai margini della strada sopraelevata SS162 e delle relative rampe di collegamento con il centro direzionale. In relazione alle opere di sistemazione a verde proposte dal concessionario, successivi approfondimenti sulla possibilità di recuperare parte o tutti gli edifici nell'area del macello, ha evidenziato l'opportunità di escludere sistemazioni provvisorie su tale area.

La superficie delle aree in concessione, correttamente determinata, misura mq 288.784 in luogo dei mq 352.187 indicati nel progetto preliminare e nella convenzione.

4. L'impianto del nuovo insediamento

Illustriamo anzitutto l'impianto urbano proposto dal progetto definitivo in esame. Cominciamo con il ricordare, sia pure sommariamente, le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni che furono dettate, a questo proposito, in sede di approvazione del progetto preliminare, per orientare la formazione del progetto definitivo che qui si tratta.

La prima di queste osservazioni concerne il rapporto che il Comune vuole instaurare tra il settore già completato del centro direzionale e quello in corso di realizzazione e, quindi, la richiesta di migliorare le soluzioni che il progetto preliminare aveva previsto in proposito. Ricordiamo che la scelta fatta in sede di pianificazione attuativa dell'intervento è quella di abbandonare l'uso generalizzato della piastra a quota +12, che caratterizzava il vecchio progetto, per impostare sull'attuale piano di campagna (quota +5) le strade e la gran parte degli spazi e attrezzature pubbliche previste. Ciò comporta un impegnativo progetto di raccordo tra queste due quote: non solo tra la piastra del vecchio impianto e il fronte del parco che costituisce il limite occidentale del nuovo impianto, ma anche tra funzioni diverse nel nuovo impianto, che continuano a essere impostate su queste due diverse quote.

Altra importante osservazione aveva riguardato la configurazione del sistema stradale –come si spiega dettagliatamente nel parere del servizio *pianificazione, programmazione e progettazione del sistema delle infrastrutture di trasporto* - che era apparsa eccessivamente caratterizzata dall'idea che l'accessibilità al nuovo insediamento dovesse essere garantita quasi esclusivamente dalle automobili, insomma dal trasporto privato su gomma. Non si era tenuto conto che, grazie alla nuova pianificazione comunale in materia di infrastrutture per la mobilità, il centro direzionale risulta ottimamente dotato di stazioni della metropolitana. Questa circostanza impone, invece, di concepire il nuovo insediamento in funzione di un accesso privilegiato attraverso il trasporto pubblico. Si era chiesto pertanto di modificare le soluzioni progettuali con altre maggiormente coerenti con le scelte di fondo espresse dal Comune sulla mobilità e con lo scenario territoriale appena richiamato. A tale fine, si chiedeva tra l'altro di verificare una dislocazione delle funzioni il più possibile a contatto con le nuove stazioni del trasporto pubblico; si chiedeva, inoltre, di progettare le strade come strade urbane e di quartiere, garantendo sempre la *circolazione sicura dei pedoni*, la gradevolezza e l'attrattiva dei percorsi, al fine di incentivare gli spostamenti a piedi e l'uso dei mezzi di trasporto pubblico.

Si era osservato, inoltre, circa il rapporto tra gli spazi privati e gli spazi pubblici che andranno a costituire il nuovo insediamento. Si era raccomandato in proposito di evitare la formazione di organismi privati chiusi in se stessi, privilegiando invece la permeabilità, per favorire la massima ramificazione dei percorsi pedonali, che consentissero di percorrere lo spazio tra gli ingressi alle funzioni pubbliche e private e le stazioni del trasporto pubblico nel tempo più breve possibile e con soluzioni semplici da praticare.

Tanto premesso, passiamo a una sintetica illustrazione del progetto definitivo, per quanto riguarda l'impianto urbano nel suo insieme, rinviando alle pagine successive una più dettagliata descrizione delle sue singole parti (cfr. Tav.1 - *planimetria generale* della presente relazione). Procediamo per fasce di territorio con orientamento nord-sud, a partire dal margine orientale del centro direzionale già realizzato.

La prima fascia, compresa tra il limite orientale del comprensorio già edificato (via Aulisio), via Grimaldi a nord, via Gianturco ad est e via Taddeo da Sessa a sud, è caratterizzata dal grande parco urbano attrezzato. Il parco si articola in due aree separate dalla strada di nuova progettazione (lettera B nella tavola 1), che mette in

comunicazione via Aulisio e via Gianturco. Una passerella pedonale e ciclabile garantisce il collegamento tra le due aree. Sul margine est del parco sono ubicati parte dei fabbricati residenziali (n.9 nella tav 1) e parte delle aree riservate a parcheggi pubblici. Sul margine nord e sud sono localizzati due parcheggi (rispettivamente di 241 posti auto a nord e 153 a sud) che sostituiscono parte dei parcheggi a raso previsti nel progetto preliminare a margine dell'edificato esistente lungo via Aulisio.

La seconda fascia, posta tra via Gianturco e la strada di nuova progettazione (A in tav1), comprende la maggior parte degli edifici privati (10, 11, 12, 14 e 15 in tav1), la piazza e la piastra a quota +12. Il sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico, costituito dalle due piazze poste a quote diverse, non era previsto nel progetto preliminare, che prevedeva un'area a verde e un'ampia area di parcheggi pubblici. Un sistema di scale e impianti meccanizzati collega la piazza con la piastra ove, oltre agli edifici privati, insiste l'attrezzatura polifunzionale (cinema multisala, 5 in tav 1) e il centro sportivo esistente da recuperare (4 in tav1), che costituisce il limite nord della stessa piastra. Lungo via Gianturco sono previste aree di sosta per le auto, accessibili tramite una strada complanare, e spazi attrezzati (panchine, chioschi, ecc.) dedicati ai pedoni. Un isolato, con due edifici residenziali (8 e 13 in tav1), chiude a sud la seconda fascia.

Nella terza fascia, posta tra la strada di nuova progettazione (A in tav1) e via Vesuvio, sono localizzate le nuove attrezzature sportive, l'edificio scolastico e l'edilizia residenziale pubblica destinata alla locazione.

Percorsi a raso e passerelle pedonali in quota permettono di collegare i nuovi edifici e gli spazi pubblici con il vecchio centro direzionale.

Il progetto di cui si tratta presenta notevoli variazioni rispetto al preliminare approvato, che in parte soddisfano le richieste che il concedente espresse in quella sede ma in qualche misura le lasciano ancora insoddisfatte. L'argomento è trattato in più parti della presente relazione oltre che in alcuni dei pareri, a cominciare da quello citato del *servizio infrastrutture*, ai quali integralmente si rinvia. In questa sede sembra opportuno svolgere una sommaria illustrazione del rapporto tra le richieste effettuate, come sopra richiamate, e le risposte offerte dal progetto definitivo.

Con riferimento alla prima richiesta, di migliorare il rapporto tra la piastra del settore esistente e il nuovo insediamento, la soluzione prospettata non si ritiene ancora soddisfacente. Il progetto definitivo configura tale collegamento mediante passerelle aeree e attraversamenti a raso. La prima passerella, quella più a sud, collega l'asse

verde della piastra esistente con il cosiddetto *Chalet del lago* (1 in tav1). Vi è in questo caso una modificazione che non migliora la soluzione originaria. La passerella attualmente proposta restringe enormemente la sezione del percorso pubblico di cui costituisce un prolungamento, con effetti negativi sia dal punto di vista funzionale, sia dal punto di vista del valore simbolico e rappresentativo di questo spazio pubblico: si ricorda che questi collegamenti devono formalmente rappresentare, è il caso di dire esaltare, la continuità che si vuole tra due organismi urbani nati in epoche diverse, con concezioni urbane diverse, ma che restano legati da forti interconnessioni funzionali. Anche l'attacco di questa passerella con il parco denuncia un difetto di carattere funzionale, essendo sostanzialmente affidata a sistemi meccanizzati.

La seconda passerella collega l'asse pubblico –in corrispondenza della stazione *centro direzionale* della metropolitana- con la piazza di nuova formazione, attraverso il parco. Si tratta di un collegamento di enorme importanza –come fa rilevare il parere del *servizio infrastrutture*- perché connette, tra l'altro, la parte più consistente delle nuove funzioni insediate con una stazione delle linee su ferro. L'importanza di questo collegamento appare sottovalutata nel progetto definitivo. Nel corso del confronto che si è verificato tra uffici del Comune e concessionario, durante l'istruttoria, è stata prospettata una soluzione che appare risolutiva del problema e che farebbe carico ai lavori in corso per il completamento della linea 1 della metropolitana. Essa consiste nella formazione di una uscita a raso su via Aulisio della citata stazione *centro direzionale*, rendendo in tal modo possibile che il collegamento auspicato abbia la massima valenza funzionale e simbolica.

Una ulteriore connessione tra il *vecchio* e il *nuovo* centro direzionale è quella da via Grimaldi. Questo percorso serve il parco e le funzioni sulla piastra a quota +12.00 e, fiancheggiando il parcheggio a nord del parco, conduce all'ingresso in quota del nuovo impianto sportivo. Questo percorso presenta almeno due punti critici, come si dirà dettagliatamente in seguito. Il primo è rappresentato dall'attraversamento del parcheggio a nord del parco, quello dedicato attualmente al Tribunale. Il secondo è costituito dal collegamento verticale tra la quota +5 e la quota +12: anche in questo caso la soluzione non appare convincente, né dal punto di vista funzionale, né dal punto di vista simbolico e rappresentativo, né, conseguentemente, sotto il profilo del gradimento dei fruitori. I collegamenti verticali previsti in progetto non sembrano infatti garantire la necessaria continuità e fluidità che dovrebbe caratterizzare gli spazi pubblici (strade e piazza), specie di grande rilievo come questi che consentono di raggiungere gli ingressi degli edifici privati e le strutture pubbliche poste sulla piastra.

Per quanto riguarda la seconda richiesta –relativa alla configurazione del sistema stradale e al suo rapporto con le funzioni pubbliche e private da insediare- conviene riportare alcune osservazioni che il *servizio infrastrutture* svolge nel citato parere. Vi si legge da un lato che “il progetto definitivo recepisce, sotto il profilo meramente funzionale, lo *schema di viabilità* riportato, a titolo puramente esemplificativo, nelle tavole nn. 4 e 5 allegate alla nota n. 65 del 27 gennaio 2003 e indicato, nella suddetta nota, come indispensabile per il corretto funzionamento dell'insediamento dal punto di vista del traffico veicolare”. Nel parere si legge, al tempo stesso, che il progetto “non consegue gli obiettivi di riqualificazione urbana richiesti e non recepisce compiutamente i principi espressi negli atti approvati dall'Amministrazione comunale in materia di pianificazione delle infrastrutture di trasporto. In particolare, non risulta adeguatamente affrontata la questione dell'*accessibilità* delle nuove funzioni urbane al sistema del trasporto pubblico su ferro, confermando una impostazione progettuale che privilegia il trasporto privato. Ciò si desume dalla configurazione stessa delle strade, in quanto il progetto, al di là del rispetto delle norme del *Codice della strada* di cui al decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, non ne valorizza pienamente il *carattere urbano*, nonostante la presenza di ampi marciapiedi, alberature e illuminazione diffusa. Al riguardo, inoltre, non risulta adeguatamente motivato il mancato recepimento della richiesta, contenuta nella citata nota n. 65 del 27 gennaio 2003, di prevedere, in corrispondenza degli interventi di nuova edificazione, delle cortine edilizie continue, essendosi privilegiato un modello insediativo che prevede, nella maggior parte dei casi, che i volumi edilizi siano disposti ortogonalmente agli assi stradali.

In sostanza, si rileva che non risulta adeguatamente studiato il rapporto tra l'edificato e le strade, in funzione della necessità di garantire la gradevolezza, l'attrattività e la sicurezza dei percorsi e, quindi, condizioni di accessibilità soddisfacenti. Ciò, del resto, è confermato anche dalla organizzazione e composizione degli elaborati progettuali, nei quali vengono trattati e descritti separatamente gli interventi edilizi e la viabilità, e dal titolo “*sistemazioni esterne e arredo urbano*” attribuito agli elaborati riguardanti il sistema della viabilità”.

Le considerazioni fin qui svolte possono essere in parte estese alle modalità con cui il progetto risponde alla terza richiesta, come sopra ricordata, di avere la massima permeabilità e la massima ramificazione dei percorsi. I punti di frattura indicati in precedenza non favoriscono ovviamente la continuità, facilità e piacevolezza dei percorsi pedonali che si intende realizzare. Questo aspetto culmina nel rapporto tra la

piazza di nuovo impianto e la piastra, perché l'accesso a quest'ultima e la sua praticabilità non appaiono adeguatamente garantite da soluzioni all'altezza del rilievo funzionale che il progetto attribuisce a questo importante spazio: se l'uso di questo spazio non dovesse essere del tutto gradito dagli utenti delle nuove funzioni, il sistema di comunicazioni nel nuovo insediamento potrebbe risultarne seriamente compromesso.

5. Le opere pubbliche

Le opere pubbliche oggetto della concessione, che il proponente si impegna a realizzare sono costituite da opere che saranno cedute al Comune dopo l'ultimazione dei relativi lavori e il collaudo e da opere che il concessionario riceve in gestione trentennale, come regolato dalla convenzione sottoscritta.

Nelle seguenti tabelle sono riportate le opere di cui si tratta, e la relativa consistenza, in un confronto tra progetto preliminare e definitivo.

Le opere sono identificate con numeri o lettere corrispondenti alla tav. 1 di questa relazione.

ATTREZZATURE E SERVIZI PUBBLICI IN GESTIONE					
Descrizione opera		Dimensione lotto (mq)		Consistenza e note	
<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>	<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>	<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>
Giardino di inverno		1.139		servizi per la ristorazione e attrezzature parco su due livelli con serra centrale	
	Chalet del parco [2]		1.377		servizi x la ristorazione su un livello
Chalet e raccordo piastra CD parco pubblico		3.440		servizi per la ristorazione su 2 livelli con copertura praticabile a quota piastra e scala monumentale di collegamento tra piastra e parco	
	Chalet del lago [1]		2.355		servizi x la ristorazione, mostre, manifestazioni culturali ed eventi su tre livelli
Edilizia pubblica in locazione per categorie protette [7]		3.553		29.820 mc 156 alloggi in due edifici da 7 e 6 piani	
			4.577		35.363 mc 156 alloggi in due edifici da 10 e 7 piani
Verde in gestione		5.423		Fascia verde tra piastra e parcheggi	

	Piazza		7.408		non oggetto di gestione
Cinema multisala [5]		3.472		11 sale per 1800 posti parcheggio da 100 posti auto	
			3.305		6 sale per 1.297 posti parcheggio da 146 posti auto
Recupero attrezzatura sportiva e parcheggi [4]		11.620		3 campi da tennis, 3 campi da calcetto, 300 posti auto (manutenzione straordinaria e adeguamento)	
			11.620		2 campi da basket, 4 campi da calcetto, 150 posti auto (ristrutturazione e adeguamento)
Centro sportivo/piscine [3]		7.974		su due livelli: 2 piscine coperte e 1 scoperta, 2 palestre, 2 aree fitness, spogliatoi e servizi accessori	
			7.426		su quattro livelli: 2 piscine coperte e 2 scoperte, 3 palestre, 4 aree fitness, spogliatoi, servizi accessori, ristorante, parcheggio da 132 posti auto
Parcheggi a raso		30.147		1.200 posti auto	
			40.091		1.179 posti auto, viabilità e verde di pertinenza

ATTREZZATURE DA CEDERE AL CONCEDENTE					
Descrizione opera		Dimensione lotto (mq)		Consistenza e note	
<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>	<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>	<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>
Scuola pubblica [6]		4.827		16 aule, palestra e mensa su due livelli (11.000 mc)	
			5.621		15 aule, palestra, biblioteca e mensa su due livelli (15.800 mc)
Parco pubblico		84.358		verde attrezzato con lago/vasca artificiale	
			67.110		verde attrezzato con vasca artificiale
Verde in gestione		5.423		oggetto di gestione	
	Piazza		7.408		spazio pubblico attrezzato

OPERE VIARIE ⁽¹⁾		
Descrizione opera	Dimensione lotto (mq)	
	<i>progetto preliminare</i>	<i>progetto definitivo</i>
Via Gianturco	29.600	29.600
Collegamento via Aulisio – via Gianturco (strada B) (corsie)	4.200	4.200
Collegamento via Aulisio – via Gianturco (verde centrale)	7.800	-
Via del Macello – piazza Arabia	7.200	9.400
Nuovo asse est-ovest (strada F)	5.600	5.600
Prolungamento via Vesuvio	2.800	2.800
Viabilità perimetrale isola 8	4.200	-
Via Aulisio	3.100	20.500
Viabilità perimetrale is. 11 e 12 (Caramanico) (riqualificazione)	7.600	7.600
Viabilità perimetrale is. 11 e 12 (Caramanico) (realizzazione)	5.700	1.500
Via M. da Caramanico	1.600	8.600
Viabilità perimetrale Procura (l tratto via Grimaldi)	4.300	-
Viabilità perimetrale Procura (estradosso Circumvesuviana)	2.600	-
Collegamento via Aulisio – via Nuova Poggioreale	2.800	-
Via Grimaldi (riqualificazione)		2.900
Via Grimaldi (realizzazione)		1.800
Collegamento via Gianturco – piazza Arabia (strada E)		2.850
Rampe di ingresso ed uscita della ss 162 su via Gianturco	<i>Non computata</i>	<i>Non computata</i>
<i>(1) Dati verificati dal servizio Pianificazione e Progettazione delle Infrastrutture di Trasporto</i>		

a) La viabilità

La viabilità nel progetto definitivo risulta modificata, rispetto al progetto preliminare, con un parziale adeguamento alle richieste formulate in sede di approvazione del progetto preliminare stesso.

Tali richieste sono così riassunte nel parere, prot. n. 890 del 23 luglio 2008, del servizio Infrastrutture. Nel ricordare che le osservazioni a suo tempo formulate perseguono il "fine di *garantire all'area un'adeguata accessibilità dal sistema di trasporto pubblico, su ferro e su gomma, e privato*" il suddetto parere ricorda sommariamente che con tali osservazioni l'ufficio aveva provveduto:

- a esporre gli obiettivi e i principi contenuti negli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti approvati dall'amministrazione comunale, ovvero il *Piano comunale dei trasporti* il *Piano della rete stradale primaria* e il *Piano delle cento stazioni* , evidenziando come tali piani individuino nell'accessibilità ai diversi

luoghi urbani una delle prime condizioni per il recupero della qualità urbana, al fine di garantire che tali obiettivi e principi fossero presi in considerazione per indirizzare la progettazione del nuovo impianto urbano;

- a descrivere l'area interessata dall'intervento in funzione delle infrastrutture del trasporto pubblico e privato esistenti, evidenziando le principali problematiche relative all'accessibilità;
- a descrivere il progetto presentato in funzione delle infrastrutture del trasporto pubblico e privato;
- a formulare una serie di *osservazioni*, evidenziando come il progetto presentato all'Amministrazione comunale si limitasse a definire *unicamente* le infrastrutture a servizio del trasporto privato, ovvero la viabilità e le aree per la sosta, prediligendo dunque, per l'accesso all'area, la modalità del trasporto privato, in netto contrasto con gli obiettivi di cui al *Piano comunale dei trasporti*, al *Piano della rete stradale primaria* e al *Piano delle cento stazioni*, come il progetto non formulasse alcuna previsione riguardo ai collegamenti delle nuove funzioni previste con la rete ferroviaria metropolitana e infine, con riferimento alla configurazione del sistema stradale proposto, come alcune infrastrutture stradali avessero caratteristiche proprie della viabilità a scorrimento veloce, in contrasto con i principi espressi nel *Piano della rete stradale primaria*;
- ad indicare le cosiddette *condizioni al contorno*, ovvero gli interventi infrastrutturali, a carico dei soggetti pubblici competenti, necessari per l'incremento e il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su ferro, consistenti essenzialmente nella realizzazione della nuova stazione *Tribunale* della linea metropolitana 1 e nell'attuazione di una serie di interventi su alcune delle stazioni esistenti e/o in fase di realizzazione ;
- a fornire una serie di *indicazioni progettuali* finalizzate alla previsione di ulteriori interventi, a carico del proponente, necessari per garantire, unitamente alle *condizioni al contorno*, un effettivo miglioramento dell'accessibilità delle nuove funzioni previste al sistema del trasporto su ferro e alla rete stradale; tali indicazioni progettuali sono ascrivibili alle 2 seguenti categorie:
 - 1) indicazioni progettuali finalizzate alla individuazione degli assi stradali necessari per la costruzione della rete viaria, indispensabili dal punto di vista della circolazione veicolare;
 - 2) indicazioni progettuali finalizzate al miglioramento dell'accessibilità e della qualità urbana, riguardante essenzialmente l'impianto stradale e urbano,

l'accessibilità degli edifici residenziali, terziari e di servizi al sistema del trasporto pubblico su ferro e al sistema del trasporto privato e collettivo su gomma, la scelta delle tipologie insediative, la sosta e la distribuzione spaziale dei pesi urbanistici.”

b) Le aree a parco e le attrezzature nel parco

Il progetto definitivo conferma la previsione del progetto preliminare del parco urbano adiacente alla parte del centro direzionale finora realizzata, nell'area attualmente occupata dal mercato ortofrutticolo.

Il parco, diviso trasversalmente in due aree da un nuovo tronco stradale (B nella tav. 1) è caratterizzato, come detto, da una maglia ortogonale di viali pedonali e ciclabili, con direzionale principale parallela a via Aulisio e via Gianturco, che lo suddividono in ampi riquadri. L'intera area è sistemata prevalentemente a prato con fasce alberate laterali costituite da varie essenze autoctone, a fusto medio e basso, che danno luogo a isole d'ombra.

Sul fronte orientale, oltre i filari del parco, sono ubicati gli edifici residenziali privati e le alberature degli attigui parcheggi pubblici.

La fascia centrale a prato è dotata di un sistema di specchi d'acqua che occupano le due maglie a cavallo della strada di nuova formazione.

Il parco, come si legge nella tabella sopra riportata, ha subito una riduzione di superficie, rispetto al progetto preliminare, dovuta alla riconfigurazione delle strade, alla ricollocazione dei parcheggi e allo stralcio di alcune aree non di proprietà comunale.

All'interno del parco urbano sono localizzati due padiglioni, definiti chalet nel progetto, destinati a ristorazione, spazi per mostre, manifestazioni culturali ed eventi.

Il primo di essi, nel progetto preliminare, era collocato in aderenza alla piastra del centro direzionale in corrispondenza dell'*Asse verde* e costituiva l'elemento di connessione tra gli assi pedonali a quota +12.00 e il parco, mediante una scala *monumentale*.

La riconfigurazione di via Aulisio e l'introduzione della rotatoria che raccorda i sottovia del Centro direzionale con la suddetta nuova strada, ha determinato una variazione di tale soluzione.

Nel progetto definitivo, il padiglione (1 nella tav.1) è collocato a sud di tale strada, al centro degli specchi d'acqua artificiali, ed il collegamento tra la piastra del centro direzionale esistente ed il parco è risolto con una passerella pedonale aerea che,

scavalcando via Aulisio, raggiunge il parco tramite un corpo scala con ascensore e una scala mobile adiacente allo stesso padiglione.

Il secondo padiglione (2 nella tav.1), di forma allungata, è destinato alla sola ristorazione e si attesta a nord del parco costituendo l'elemento di separazione tra il parco stesso e l'area a parcheggio.

c) Il centro natatorio e relativi parcheggi

L'edificio (3 in tav.1) ha pianta rettangolare con basamento di circa 100x70 m di due livelli, sormontato da altri due livelli con porticato sul fronte principale. In copertura si trova una terrazza/solarium che affaccia sulla piscina scoperta e, nello spazio centrale, è prevista l'installazione degli impianti tecnici e fotovoltaici. Una volta a vela in acciaio, rivestita esternamente con lastre di zinco-titanio ed internamente con tessere di mosaico, copre le due piscine interne. Le facciate sono rivestite con lastre di pietra. Nel progetto preliminare, il centro sportivo era costituito da un edificio di due livelli con due piscine coperte, una piscina scoperta, palestre e aree fitness, spazi pertinenziali ed espositivi e servizi di supporto alle attività sportive e ricreative. Il complesso non aveva parcheggi propri ma utilizzava quelli del centro sportivo esistente a cui era collegato da una coppia di passerelle aeree inclinate.

Nella nuova proposta, l'impianto è organizzato su quattro livelli e comprende: due piscine coperte, una piscina scoperta e una vasca idromassaggio, grandi ambienti destinati a palestre, aree fitness, spogliatoi, solarium, spazi pertinenziali ed espositivi, servizi di supporto alle attività sportive e ricreative ed un parcheggio coperto per 132 posti auto. La distribuzione delle molteplici attività sportive ai vari livelli è progettata in modo da consentire una gestione unica o separata.

Il collegamento tra l'impianto piscine e i campi sportivi è costituito da due passerelle aeree collocate a 12,00 m di quota con un'altezza su strada superiore a quattro metri. Risulta pertanto migliorato l'accesso in quota, consentito da passerelle in piano, essendo stato portato l'ingresso da quota +9,00 (del progetto preliminare) a quota +12,00. L'impianto prevede comunque l'ingresso principale a quota strada.

Il progetto definitivo propone un'attrezzatura di maggiori dimensioni e con funzioni più ampie e articolate di quanto non fosse nel preliminare. Le scelte progettuali sono state in questo caso dettate piuttosto che da prescrizioni, dalla necessità di adeguare la struttura alle normative vigenti in materia di progettazione di attrezzature sportive e,

inoltre, dall'esigenza di garantire una gestione più flessibile e remunerativa, e di migliorarne la funzionalità per quanto riguarda gli accessi.

d) Ripristino e completamento dell'impianto sportivo esistente e relativo parcheggio

La struttura di cui si tratta (4 in tav.1), la cui costruzione ha avuto inizio unitamente al sub-comprensorio occidentale del centro direzionale, non è stata mai ultimata e versa in stato di degrado. Il complesso è costituito da un piano terra (quota 5,00m) destinato a parcheggio, e da un secondo livello scoperto (quota 8,50m), dedicato alle attività sportive, che si raccorda con la quota piastra (12,00 m), mediante due ampie gradonate che fanno da spalti per gli spettatori. L'attrezzatura si collega in quota, tramite passerelle pedonali aeree, al nuovo centro sportivo.

Il progetto preliminare prevedeva essenzialmente il ripristino del parcheggio coperto con i necessari adeguamenti impiantistici. Un rilievo più accurato, svolto in sede di formazione del progetto definitivo, ha consentito di accertare che le condizioni dell'impianto richiedono interventi più consistenti e che i posti auto realmente realizzabili sono 150, in luogo dei 300 stimati nel preliminare.

Il progetto definitivo prevede, quindi, il ripristino delle strutture e dei campi da gioco scoperti realizzando due campi da basket e quattro campi da calcetto in erba sintetica, la messa a norma dell'intero impianto, il completamento della rete impiantistica e, infine, l'adeguamento del parcheggio con la realizzazione di spogliatoi, uffici e locali di servizio.

e) Il cinema multisala e relativi parcheggi

La struttura (5 in tav.1), destinata a cinema multisala, localizzata sulla piastra di uso pubblico a quota +12,00, è costituito da due piani fuori terra. I due piani posti al di sotto della piastra ospitano, sul lato a sud, un parcheggio per 146 posti auto, a nord 5 sale di proiezione con posti compresi tra 100 e 250. Al livello della piastra sono ubicati l'ingresso, i servizi (biglietteria, bar e uno spazio espositivo) e la sala grande (412 posti) e uno spazio ristoro, la cui accessibilità è garantita anche indipendentemente dal funzionamento della multisala. Scale e ascensori conducono alle sale inferiori.

Rispetto al progetto preliminare, che prevedeva 11 sale per un totale di 1800 posti, l'attrezzatura proposta nel definitivo risulta più articolata e flessibile con riguardo alle

funzioni che ospita e alla capienza delle sale, 6 per 1297 posti. Il parcheggio prevede 146 stalli contro i 100 previsti nel preliminare.

La convenzione stipulata prevede che, allo scadere del periodo di gestione da parte del concessionario, la struttura debba essere convertita, a spese del concessionario stesso, in una attrezzatura di interesse comune. Il progetto non contempla ancora, però, ipotesi di riconversione né indica il grado di flessibilità degli spazi ad altri usi.

f) La scuola

Il lotto, di circa 5.600 mq, è localizzato sul margine est del perimetro di intervento in prossimità della nuova piazza e delle altre attrezzature previste in posizione baricentrica tra l'edilizia residenziale esistente e di progetto.

L'edificio (6 in tav.1), destinato alla formazione primaria, si sviluppa su due piani più un piano interrato ed è dimensionato per un totale di 15 classi per 375 alunni con palestra, mensa, biblioteca e unità pedagogiche attorno ad un ampio spazio centrale.

Le aree esterne sono attrezzate per il gioco e le attività scolastiche e parascolastiche. E' previsto un parcheggio a raso di 7 stalli.

L'attuale progetto presenta prestazioni e caratteristiche simili allo schema preliminare, ma risulta più articolato e organizzato.

g) I parcheggi pubblici

Nel progetto definitivo le aree destinate a parcheggio pubblico prevedono complessivamente circa 1550 posti auto a raso, oltre ai circa 430 posti al coperto previsti nelle attrezzature da ristrutturare o da costruire ex novo. Rispetto al preliminare le aree di sosta presentano una localizzazione più articolata e diffusa che distribuisce i posti auto in corrispondenza delle numerose funzioni presenti nel nuovo insediamento.

I parcheggi che saranno gestiti dal concessionario assommano complessivamente a 1179 posti a raso e 282 coperti, di poco inferiori alle quantità, rispettivamente 1200 e 300, previsti dalla convenzione. Una più accurata disposizione degli stalli potrebbe consentire di raggiungere le quantità fissate dalla convenzione.

Tutti i parcheggi a raso sono alberati, in particolare quelli in prossimità del parco e della piazza, sia per garantire un buon ombreggiamento che per minimizzare percettivamente l'impatto delle auto. Per aumentare l'integrazione delle aree a

parcheggio con quelle destinate a verde pubblico e favorire la permeabilità dei suoli il progetto propone di utilizzare per i posti auto pavimentazioni drenanti ed, in alcuni casi, ad inerbimento.

Il concessionario non ha ritenuto compatibile con il piano economico finanziario aderire alle richieste, espresse in sede di approvazione del progetto preliminare, di realizzare parte dei parcheggi in strutture a silos, al fine di limitare il consumo di suolo.

h) L'edilizia residenziale pubblica in locazione

Il progetto prevede la realizzazione di due edifici (7 in tav.1) di altezze diverse, posti parallelamente ai lati di uno spazio condominiale, per un totale di 156 alloggi di vari tagli. Tali edifici sono destinati alla locazione agevolata per categorie sociali protette quali i portatori di handicap, gli anziani e le giovani coppie, con tariffe sociali concordate con l'amministrazione. La convenzione sottoscritta prevede che l'amministrazione comunale fornisca al concessionario la lista dei nominativi degli aventi diritto fra i quali selezionare gli assegnatari in funzione della tipologia di alloggi realizzati e del relativo canone. Sono a carico del concessionario la gestione, la manutenzione del complesso residenziale e i rapporti con l'utenza (cfr. convenzione art. 8 e 22).

La cubatura complessiva prevista è di 35.364 mc circa. I parcheggi pertinenziali, parzialmente interrati, sono collocati al di sotto della piastra che costituisce il basamento dei due edifici.

Rispetto al preliminare, il progetto definitivo, lasciando invariato il numero degli alloggi, prevede una volumetria maggiore ed un numero maggiore di piani per ciascun edificio. Si rileva che la soluzione proposta potrebbe determinare profili di difformità con le norme tecniche di attuazione del Pua.

Occorre pertanto che il concessionario chiarisca tale circostanza prima della presentazione del progetto esecutivo, precisando: 1) se tali difformità effettivamente sussistono; 2) se, in tale ipotesi, il concessionario intenda eliminarle in sede di progettazione esecutiva; 3) se invece ritenga che le eventuali difformità non possano essere eliminate e che, pertanto, sia indispensabile procedere ad una modifica delle norme tecniche di attuazione, mediante una variante al PUA.

i) La piazza e la piastra

Il disegno della piazza assume un ruolo rilevante nell'impianto del nuovo insediamento, configurando altresì un sistema di spazi pubblici e d'uso pubblico a servizio di un'area urbana che si estende alle aree limitrofe al nuovo insediamento. Essa è infatti dotata di molteplici funzioni ed è posta al centro della rete dei collegamenti che caratterizzano le aree di nuovo impianto.

Il nuovo organismo si articola su due quote, a quota +5,00 la piazza pubblica, a quota +12,00 lo spazio privato a uso pubblico (la piastra), collegata alla piazza mediante scale e impianti meccanizzati di risalita.

Nella piazza sono previste due aree a parcheggio, schermate da alberature, con ingressi dalle strade perimetrali ed una grande superficie pedonale attrezzata con strutture per l'ombreggiamento, giochi d'acqua, elementi di arredo e illuminazione. La pavimentazione è prevista in battuto di cemento bianco fotocatalitico antinquinamento.

Rispetto al progetto preliminare, che prevedeva una sistemazione a verde e ampie aree di sosta, nel definitivo il parcheggio è stato suddiviso in due aree laterali, aumentando così la superficie pedonale disponibile della piazza.

A nord, la piazza è definita da due piani di locali commerciali, in adiacenza ai quali sono collocati i sistemi di risalita meccanica e scale, che conducono alla piastra, dove si elevano le quattro torri degli edifici residenziali. Sulla stessa piastra sono localizzati gli ingressi all'edificio multisala e l'accesso all'attrezzatura sportiva con i campi da gioco scoperti. I parcheggi pertinenziali della residenza – a cui si accede anche dalla piazza pubblica - sono collocati sotto la piastra, alle spalle dei locali commerciali. Ai margini della piastra è posto il percorso pubblico che collega il parco al nuovo impianto sportivo. Al di sotto di tale percorso corre la strada di collegamento tra via Gianturco e la nuova viabilità prevista sul lato orientale della piazza.

A sud, la piazza è definita da un primo lotto costituito da un ampio basamento di due livelli con locali commerciali e parcheggi pertinenziali su cui è posto un edificio a torre con destinazione ricettiva (14 in tav.1), sul secondo lotto insiste un fabbricato commerciale (media distribuzione con superficie di vendita inferiore a 1500 mq, 15 in tav.1). Anche di questo fabbricato privato non si conosce il disegno, almeno per quanto riguarda l'incidenza sulla configurazione dello spazio pubblico.

In continuità con tale edificio è previsto un fabbricato a pettine (12 in tav.1). Il piano terra, con destinazione commerciale, costituisce la quinta che chiude la piazza coronata da una lunga terrazza attrezzata sulla quale si innestano i 3 blocchi

residenziali di cinque piani, disposti in senso ortogonale al basamento. I parcheggi pertinenziali sono previsti interrati.

A sud dell'edificio 14, su via Gianturco, è localizzato l'ultimo lotto privato sul quale sono previsti due edifici. Il primo (13 in tav.1), con tipologia analoga agli edifici a margine del parco; il secondo (8 in tav.1), destinato all'edilizia convenzionata da cedere a prezzi concordati e fissati nella convenzione sottoscritta, prevede la realizzazione di 72 unità abitative su un basamento seminterrato che ospita i parcheggi pertinenziali privati (92 box).

6) Gli interventi sulle aree cedute in proprietà al concessionario

In questa sede e in fase di istruttoria è stato solo possibile acquisire alcuni elaborati parziali di tali opere, che hanno consentito di comprendere meglio la conformazione dei prospicienti spazi pubblici.

Gli interventi privati - da realizzarsi sulle aree cedute dall'Amministrazione comunale al concessionario, quale contributo pubblico ai fini del raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del *project financing* - non sono incluse, come si è detto, nel progetto definitivo che qui si tratta.

Lungo il margine orientale del parco sono localizzati sei lotti privati di edifici in linea con destinazione residenziale, con i relativi spazi pertinenziali, intervallati da parcheggi pubblici a raso. Gli edifici costituiscono il punto di raccordo tra la quota del parco pubblico, posto a +5 m da via Granturco e quest'ultima. Il disegno di questi edifici, posti ortogonalmente alla strada su un alto basamento senza aperture sulla strada, non è ancora pienamente definito, comunque non noto al Comune, e potrebbe configurarsi come un fronte cieco sullo spazio pubblico della strada, compromettendo l'obiettivo, più volte enunciato, di attribuire alla strada stessa un carattere urbano e di farne uno spazio sicuro e piacevole da percorrere per i pedoni. Questo è uno di quei casi in cui, come si è detto, la progettazione degli spazi pubblici non può non tenere conto della configurazione degli edifici privati che ne costituiscono il margine.

7) Indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni

Il progetto è stato oggetto di un attento esame da parte del dipartimento urbanistica, degli altri uffici comunali competenti su singole materie e di organismi istituzionali esterni. L'esito di tale esame si compendia in due gruppi di richieste che vengono

rivolte al concessionario, per orientare i suoi adempimenti conseguenti. Il primo gruppo di richieste riguarda questioni di carattere generale e attiene alla necessità di perfezionare il progetto definitivo in sede di elaborazione del progetto esecutivo. Possiamo definire queste richieste *indicazioni e raccomandazioni*, perché configurano non soluzioni circostanziate ma esigenze del concedente a cui si chiede di offrire adeguate soluzioni progettuali. Resta ovviamente in capo al concessionario e ai suoi progettisti la competenza a predisporre tali adeguamenti nelle forme che saranno ritenute più appropriate. Per l'esame delle soluzioni che saranno approntate sarà conveniente effettuare un confronto organico tra concedente e concessionario prima della presentazione del progetto esecutivo.

Il secondo gruppo di richieste riguarda invece indicazioni circostanziate, per lo più formulate dagli enti che gestiscono servizi a rete, quindi vere e proprie *prescrizioni* da osservare in fase esecutiva.

Al fine di acquisire l'insieme di questi elementi è stata indetta, con nota prot. n. 1075 del 09/06/08 la conferenza dei servizi, convocata in prima seduta in data 23 luglio 2008 e in seconda seduta in data 8 settembre 2008. La conferenza ha esaminato il progetto definitivo, valutando anche le modifiche apportate al progetto preliminare, di cui alle prescrizioni richiamate nella delibera di approvazione n. 2297 del 14/06/2005. Durante i lavori e successivamente alla conferenza sono stati acquisiti i pareri di competenza dei soggetti convocati, che integrano e completano tali verbali.

Inoltre le società che gestiscono sottoservizi, che avevano fornito la documentazione delle proprie reti, propedeutica alla redazione del progetto definitivo, hanno richiesto, durante la conferenza dei servizi, chiarimenti sulle reti di progetto. Queste indicazioni sono state fornite direttamente dai progettisti nella relazione integrativa, allegata al secondo verbale di conferenza e successivamente integrata e sostituita con una nuova edizione di cui al prot. 1584 del 23/9/08. In tale relazione sono contenute le soluzioni sviluppate sulle puntuali problematiche emerse dagli incontri avuti con le medesime società, e sono elencati gli adeguamenti che il concessionario si propone di introdurre nella successiva fase progettuale. All'insieme dei suddetti documenti, che si intendono qui integralmente richiamati, si rinvia per quanto riguarda le *prescrizioni*, da osservare scrupolosamente nella redazione del progetto esecutivo e nell'esecuzione dei lavori.

In questa relazione ci si limita a richiamare alcune prescrizioni che, seppure enunciate, richiedono una ulteriore puntualizzazione.

Il cinema multisala. Il progetto preliminare prevede, come si è detto, la riconversione, a cura e spese del concessionario, del multisala a centro culturale e ricreativo (piccolo

teatro, proiezioni didattiche, sala assemblea-riunioni, area virtuale, ecc.) entro un congruo termine rispetto alla scadenza della concessione. Si chiede che -per consentire al comune di valutare le implicazioni di questa prospettiva- il concessionario esponga al concedente quali gradi di flessibilità consente la struttura prevista. Si chiede insomma di poter conoscere quali tipologie di trasformazioni si ritiene che sarà possibile apportare –e verso quali categorie di utilizzazioni- nell'ambito del *budget* che il piano economico e finanziario riserva a questa operazione.

Inoltre va previsto che il principale accesso alla struttura avvenga direttamente dalla quota 5, in particolare da via Vesuvio, e non dalla piastra, come previsto dal progetto definitivo.

L'edilizia in locazione e convenzionata. Si è già detto quali carenze sono state riscontrate in questa parte del progetto. Il *servizio Edilizia Pubblica* ha dettato, per sua parte, le prescrizioni da osservare in sede di progettazione esecutiva. E' necessario ribadire che il progetto esecutivo di ogni singola opera deve essere dotato di un idoneo capitolato prestazionale che attesti la rispondenza delle soluzioni previste alle richieste contrattuali e alle norme di legge.

Anche le *Indicazioni e raccomandazioni di carattere generale*, di seguito riportate, integrano e completano, inserendole in un quadro unitario di riferimento, quelle rinvenibili nei pareri allegati, che qui si intendono integralmente richiamati. Nel loro insieme, esse hanno lo scopo, come si è detto, di rettificare il progetto definitivo in sede di elaborazione del progetto esecutivo: segnalano pertanto esigenze del committente e non indicando soluzioni progettuali la cui elaborazione spetta al concedente. Va detto preliminarmente che in sede di istruttoria il confronto tra uffici del concedente e concessionario ha determinato alcuni progressi del progetto nella direzione che l'amministrazione auspica per conseguire gli irrinunciabili requisiti di qualità urbana che la strategia del Comune assegna a questa iniziativa. La pienezza dei risultati attesi si ritiene possa venire con l'ulteriore perfezionamento progettuale, che potrà essere conseguito con l'adesione alle richieste qui riportate, alle quali il concessionario in fase di confronto si è dichiarato disponibile.

Per un organico riepilogo di tali richieste possiamo ricollegarci alle considerazioni svolte nei precedenti paragrafi 3 "il perimetro dell'intervento" e 4, "l'impianto del nuovo insediamento".

Relativamente ai rilievi formulati al paragrafo 3, è necessario che, prima della consegna del progetto esecutivo, il concessionario sottoponga al concedente la propria proposta definitiva del perimetro delle aree oggetto di concessione. Tale perimetro deve includere l'area necessaria alla formazione della strada ad andamento est-ovest prevista in prosecuzione di via Costantino Grimaldi, sul confine nord agli impianti sportivi di cui si prevedono la riqualificazione e il completamento (E in tav1). Il progetto di tale strada ricade per la maggior parte nel territorio temporaneamente adibito a mercato (il così detto *mercato del Caramanico*) e risulta erroneamente inserita solo in minima parte nel perimetro dell'area di intervento. Si chiede di verificare inoltre la possibilità di includere nel perimetro lo spazio, attualmente recintato, compreso tra il bordo meridionale del nuovo parco urbano e il blocco edilizio, di forma approssimativamente triangolare, posto all'incrocio tra via Emanuele Gianturco e via Taddeo da Sessa. Come si legge nel parere del servizio Infrastrutture, essa è infatti indispensabile per la realizzazione della rete stradale occorrente per la piena funzionalità del nuovo insediamento. Per tale strada la competente municipalità ha avviato le procedure d'intervento.

Entro il perimetro occorre includere poi un'ulteriore area, inizialmente non contemplata, su cui si ritiene concordemente di poter realizzare una quota dei parcheggi, nella nuova configurazione prevista dal progetto in esame. Si tratta del terreno, di proprietà comunale, a margine ovest della rampa di uscita della SS162. Su di essa il progetto definitivo prevede la realizzazione di un parcheggio per circa 110 posti auto: tale previsione è qui confermata, con l'avvertenza che il progetto di quest'opera dovrà essere concordato con il soggetto che sta curando la progettazione del piano che include le aree dell'ex isola edificatoria 8, al fine di garantire la massima coerenza tra i due progetti. Gli uffici del concedente si adopereranno per garantire che tale coordinamento avvenga in coerenza con i tempi previsti per l'avanzamento dei rispettivi programmi.

Restano invece escluse dal perimetro in concessione tutte le altre aree di cui si deliberò l'esclusione in sede di approvazione del progetto preliminare. Come già accennato precedentemente, non si ritiene nemmeno di confermare la richiesta, avanzata in sede di progetto preliminare, che il concessionario provveda ad una provvisoria sistemazione a verde per le suddette. L'avanzamento dei programmi per il completamento del centro direzionale comporta infatti che tali aree possano essere interessate da programmi diversi.

Fa eccezione a tale esclusione l'area compresa tra le due rampe di collegamento con la SS162, su cui il competente servizio comunale ha autorizzato, com'è noto, l'installazione di una stazione di distribuzione carburanti ed eventualmente un impianto di lavaggio auto da delocalizzare dall'area del mercato ortofrutticolo. Il concessionario ha accettato la consegna provvisoria di tale area al solo fine di curare, anche attraverso incontri con i gestori di entrambe le attività, che il progetto per i realizzandi impianti sia coerente con la progettazione delle opere adiacenti di sua competenza, al fine di armonizzare queste ultime all'intero intervento in *project financing*. Tale compito deve essere portato a termine nel quadro delle elaborazioni progettuali propedeutiche al progetto esecutivo di cui si è detto.

Passando ora all'argomento trattato nel paragrafo 4, conviene riferirsi, per cominciare, ai tre punti critici in cui è stata riassunta la descrizione dell'impianto urbano del nuovo insediamento.

Cominciamo dal secondo punto, quello che riguarda la configurazione del sistema stradale e il suo rapporto con le funzioni pubbliche e private da insediare. A questo proposito si richiamano e condividono le richieste formulate nel citato parere del *servizio infrastrutture* (prot. n. 890 del 23 luglio 2008).

Quanto invece al primo e al terzo punto di criticità rilevate, si ritiene utile che l'esplicitazione delle richieste per farvi fronte avvenga con una trattazione unitaria, riprendendo in esame il territorio interessato, seguendo la traccia dei percorsi che devono attraversarlo in direzione est-ovest. Relativamente al percorso meridionale, si ritiene indispensabile che esso acquisisca un rilievo maggiore di quello attualmente proposto, sia dal punto di vista funzionale e della capienza, sia dal punto di vista formale, ossia della gradevolezza e della riconoscibilità del ruolo urbano che dovrebbe assumere. Si segnala inoltre l'esigenza che il salto di quota sia risolto con soluzioni di facile fruibilità e senza fastidiose soluzioni di continuità. Al tempo stesso sarebbe opportuno configurare soluzioni senza limiti di uso e tali da richiedere modalità di gestione non complesse e onerose: le rampe rappresentano sotto questi aspetti una soluzione conveniente.

Una particolare attenzione dovrà essere assicurata al perfezionamento delle soluzioni progettuali per il secondo percorso, quello di connessione con la stazione *centro direzionale* della metropolitana. Tale perfezionamento progettuale dovrà essere realizzato in stretto collegamento con gli uffici comunali che seguono l'elaborazione del progetto della nuova stazione. Con tali uffici si è convenuto che l'uscita su via Aulisio dovrà avere una configurazione capace di rappresentare adeguatamente il punto di

raccordo –funzionale e simbolico- tra il *vecchio* e il *nuovo* insediamento. Questo nuovo varco deve potersi confrontare però con un varco di analogo rilievo sul fronte opposto del parco, dal quale ha inizio il percorso che porta alla piazza. Qui entrano in gioco alcuni altri elementi del progetto definitivo che dovranno essere opportunamente riconsiderati nel perfezionamento progettuale che si richiede:

- il primo elemento riguarda la *recinzione del parco*, richiesta dal competente ufficio comunale. Come ha fatto notare *l'ufficio infrastrutture*, una recinzione estesa all'intero parco non consentirebbe di utilizzare il parco stesso per le comunicazioni tra le funzioni poste al suo esterno, specie in direzione est-ovest, che invece sono essenziali per la qualità urbana del nuovo insediamento. E' necessario pertanto che il progetto del parco –come hanno chiesto i suddetti uffici comunali- distingua e caratterizzi le diverse parti, in funzione delle modalità di gestione che per esse si riservano, con soluzioni che escludano la recinzione per il settore del parco di cui stiamo trattando. Si ricorda in proposito che il concessionario ha presentato -durante la fase istruttoria- un grafico con una proposta di recinzione relativa alla parte del parco a nord della nuova viabilità di collegamento tra via Aulisio e via Gianturco, ossia quella di maggiore estensione e attraversata dai percorsi di "collegamento" tra il *vecchio* e il *nuovo* centro direzionale. Vista l'esigenza, per motivi gestionali, di ridurre a due i varchi della zona recintata del parco e in considerazione dell'importanza che questa parte del parco assume come si è detto, funzioni di collegamento, si chiede di prevedere la recinzione nella zona del parco a sud della citata strada, e che la stessa venga ridisegnata e progettata includendo anche attrezzature e giochi per bambini;
- il secondo elemento riguarda il percorso di cui stiamo trattando -che collega la nuova stazione con la nuova piazza- il cui rilievo rende necessario che se ne rafforzi il carattere urbano, privilegiando questa direttrice nell'impianto del parco. Tale scopo, che è il punto essenziale per il concedente, può essere ovviamente perseguito con soluzioni diverse, tendenti a un incremento e rafforzamento delle funzioni attualmente previste. Il percorso già incontra un edificio residenziale che vi prospetta e la cui progettazione dovrebbe accentuare questo carattere. Si potrebbe inoltre valutare, in questo quadro, se il rafforzamento auspicato possa essere conseguito anche ricollocando su questo percorso lo *chalet del lago*, e valutando la possibilità di inserire in questa struttura una ulteriore funzione pubblica, come per esempio una biblioteca.

- il terzo elemento che entra in gioco in questa riconsiderazione, suggerito anche da esigenze gestionali, riguarda gli specchi d'acqua. In sede istruttoria sono stati effettuati incontri con i settori competenti dell'amministrazione comunale nel corso dei quali si è accertato che gli specchi d'acqua, in generale, possono essere gestiti con soluzioni già praticate se assumono il carattere di fontane: il proponente dovrà tenerne opportunamente conto nella ridefinizione del sistema percorso-chalet-specchi d'acqua.

Passiamo al terzo percorso, quello più a nord, che connette l'area del Tribunale e via Costantino Grimaldi con la piastra di uso pubblico e gli impianti sportivi. Per il primo tratto del percorso, che si sviluppa tra il parcheggio e il parco, valgono le stesse considerazioni fatte in precedenza circa la necessità di rafforzarne il carattere urbano con una adeguata progettazione dei fronti delle funzioni che vi prospettano, quello dello *chalet del parco* e quello del fabbricato residenziale. Il valore urbano di questo percorso potrebbe essere ulteriormente rafforzato in questo tratto se da esso avesse inizio un ulteriore percorso per un collegamento diretto tra il parco, la stazione *Tribunali* e via Poggioreale. A questo fine il perfezionamento progettuale dovrebbe mettere a punto una conveniente ipotesi di attraversamento del parcheggio, che coniughi le esigenze dei pedoni con quelle di gestione del parcheggio stesso. Gli uffici comunali sono pronti a offrire la massima collaborazione al concessionario affinché questa soluzione sia coordinata con la progettazione attualmente in corso del piano che riguarda l'ex isola edificatoria 8. Il secondo tratto del percorso ha un punto critico soprattutto nella soluzione proposta per superare il dislivello che, dopo l'attraversamento di via Gianturco, porta al livello della piastra di uso pubblico. Il perfezionamento progettuale deve affrontare questo e gli altri collegamenti verticali con la piastra, prospettando nuove soluzioni che addoliscano al massimo il salto di quota e limitino il più possibile la sensazione di discontinuità procurato dalle rampe di scale, una soluzione che caratterizza invece gli ambienti chiusi e di limitate dimensioni.

Soprattutto in questa parte del nuovo insediamento vi è il rischio dello *spaesamento* che potrebbe derivare da una incerta caratterizzazione degli spazi. Questa parte dell'organismo è risolta infatti con una combinazione di spazi pubblici, privati e di uso pubblico la cui delimitazione non è del tutto chiara e quindi non consente ancora di accertare che vi sia coerenza tra regime giuridico proposto e funzioni previste nelle singole parti, specie per quanto riguarda le condizioni di gestione delle opere finite. Per dare a questo problema una soluzione convincente il concessionario dovrà

predisporre una planimetria in scala adeguata, con l'indicazione dei regimi gestionali previsti per le diverse parti dell'insediamento e degli accessi previsti per l'insieme delle funzioni pubbliche e private che formeranno il nuovo insediamento.

In conclusione, il progetto definitivo presentato si ritiene meritevole di approvazione con le indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni illustrate ed elencate nella presente relazione e nei suoi allegati.

ALLEGATI

1- TAV.1 – Planimetria generale

2- ELENCO COMPLETO DEGLI ELABORATI DEL PROGETTO

Il responsabile unico del procedimento

Roberto Gianni