

Variante al piano regolatore generale

centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale

approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania
n. 323 dell'11 giugno 2004

Norme d'attuazione

testo coordinato

Parte III

Disciplina d'ambito

Schede degli ambiti

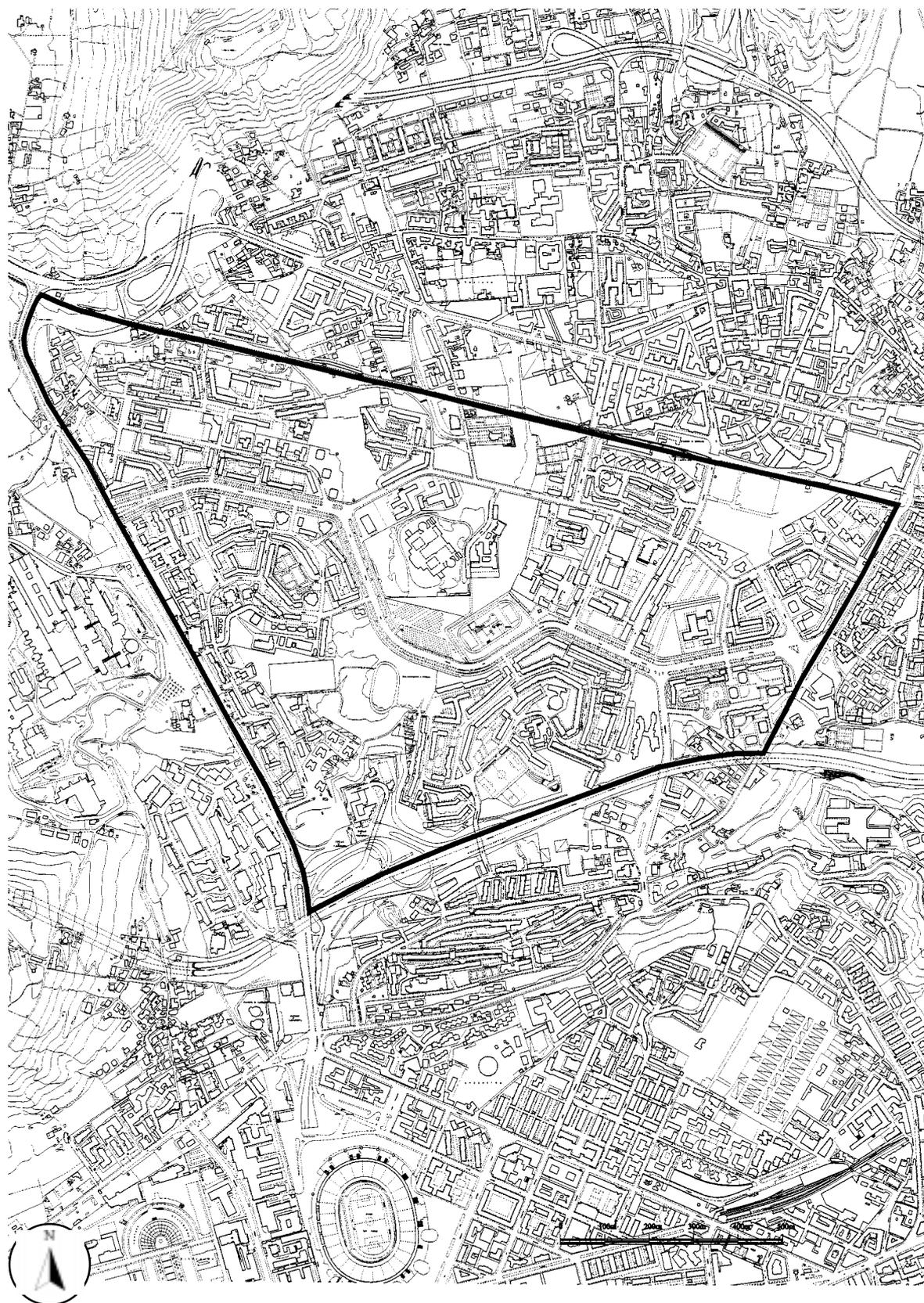
Art.126

ambito n. 1

Scheda

Rione Traiano - Soccavo

54



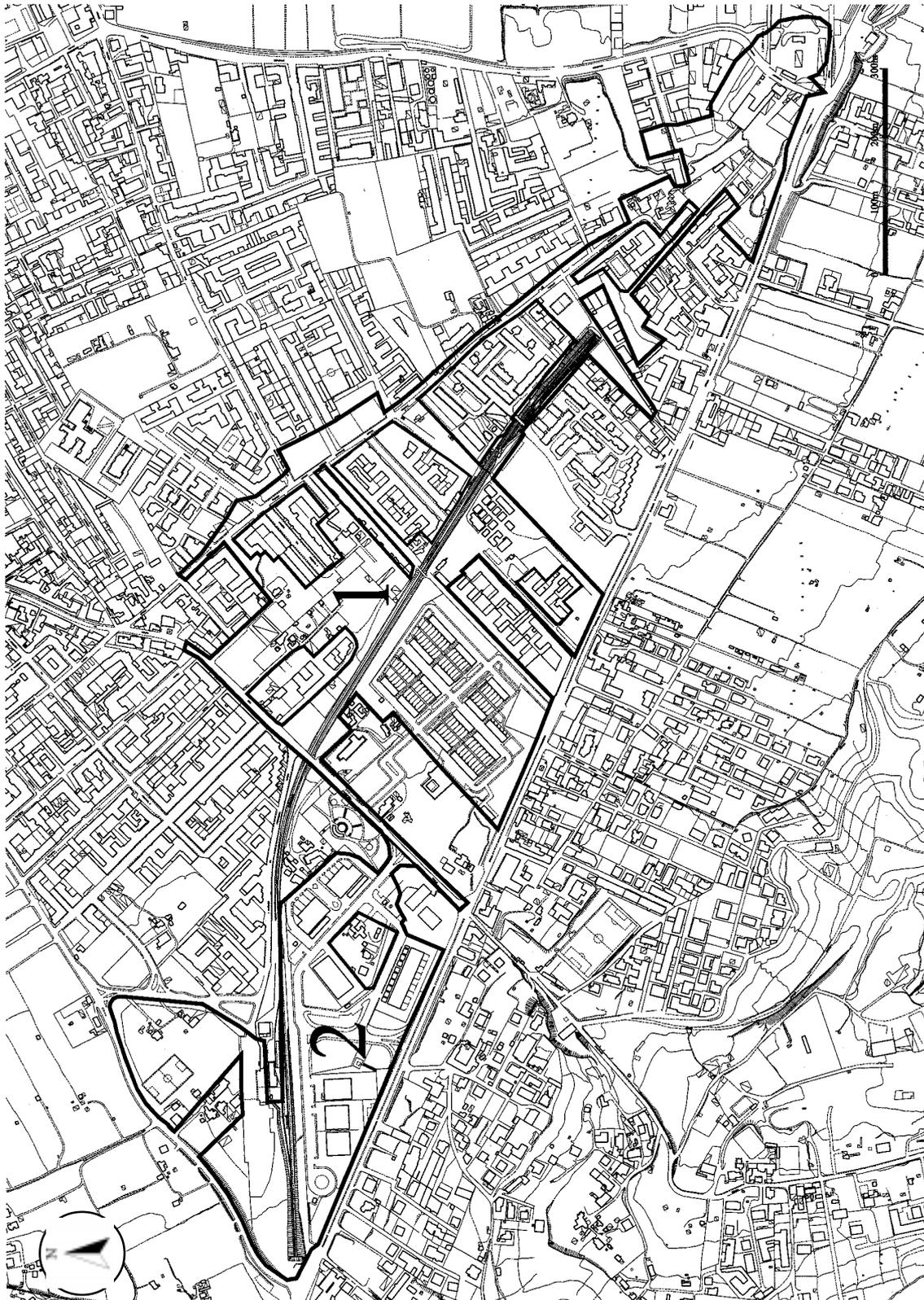
ambito n. 2

Scheda

Art.127

Pianura

55



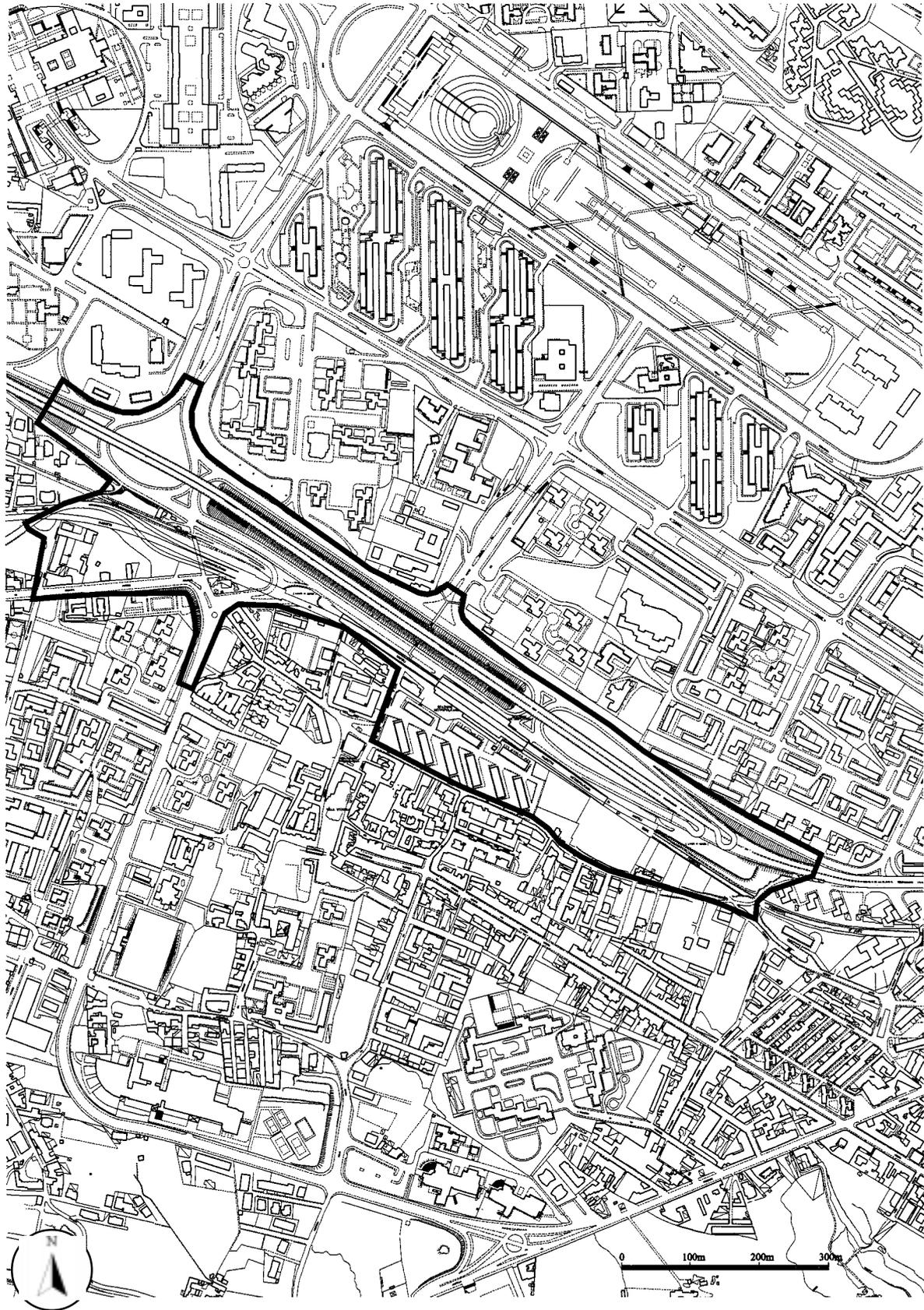
ambito n. 4

Scheda

Art.129

nodo di interscambio - Piscinola

57



Art.130

ambito n. 5

Scheda

caserme Secondigliano

58



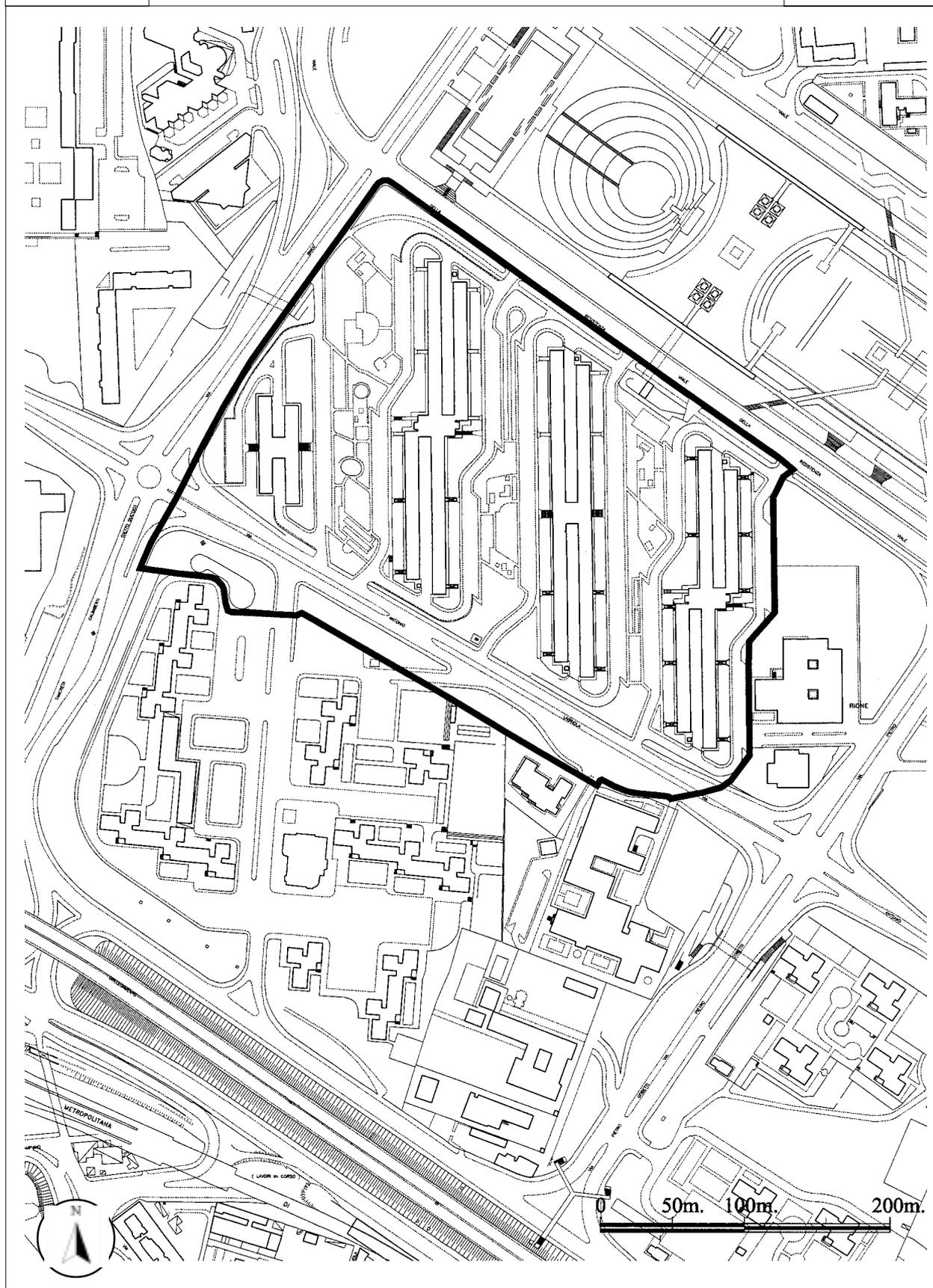
Art.131

ambito n. 6

Scheda

Vele di Scampia

59



Art.132	ambito n. 7	Scheda
	ex centrale del latte di Scampia	60



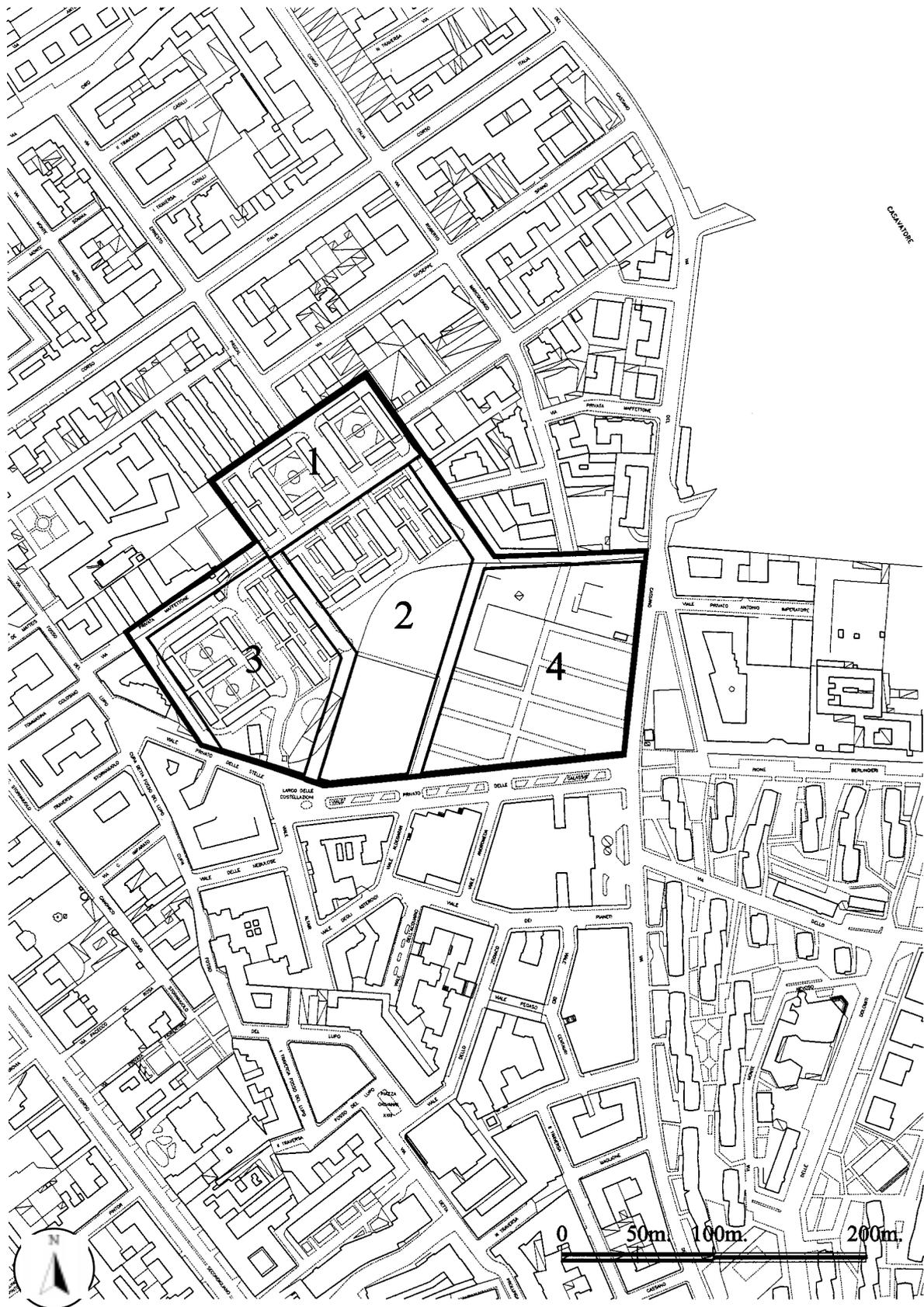
ambito n. 8

Scheda

Art.133

via delle Galassie - Secondigliano

61



Art.134	ambito n. 9	Scheda
	mercato dei fiori - San Pietro a Patierno	62



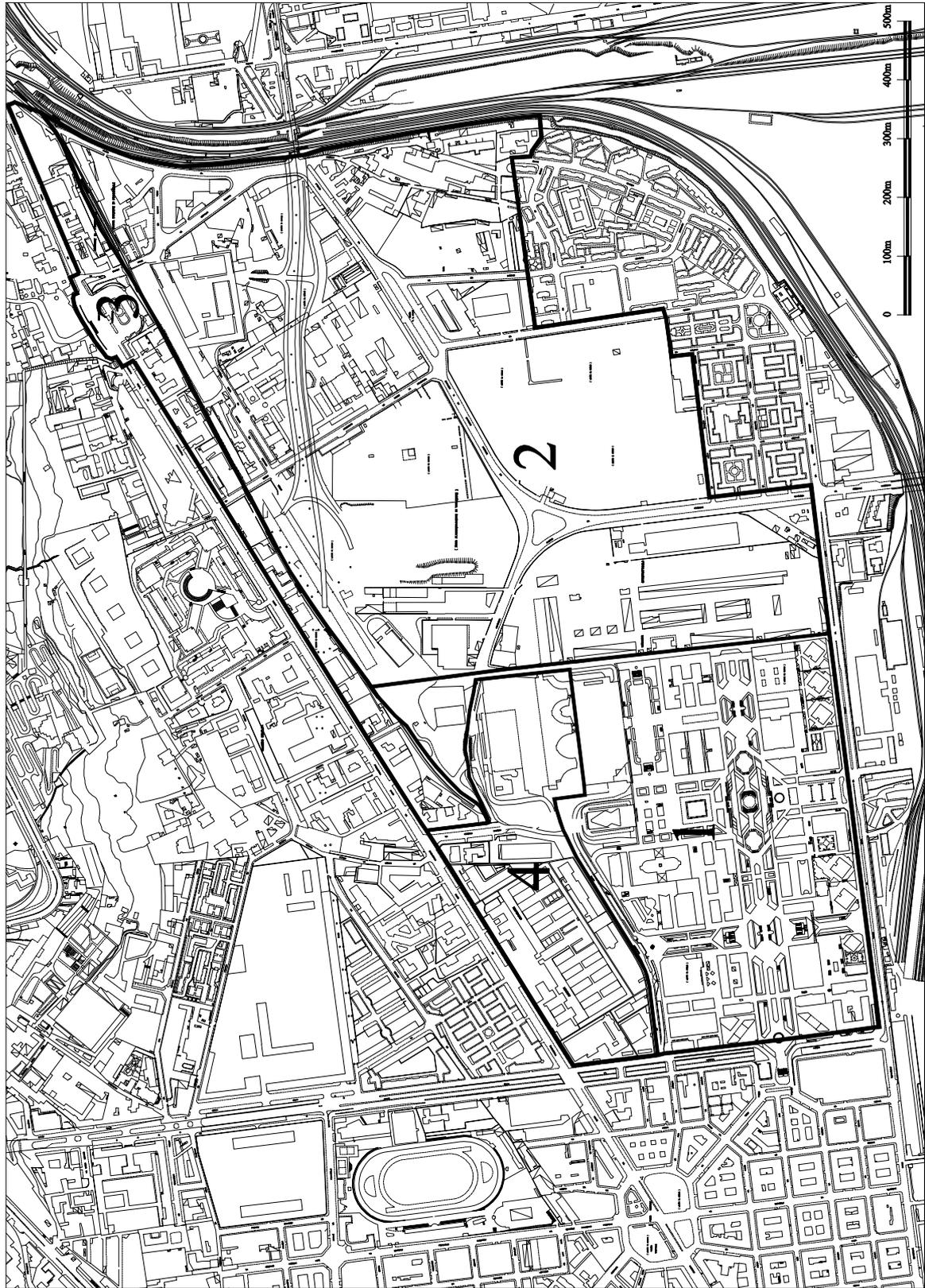
Art. 135

ambito n. 10

Scheda

Centro direzionale

63



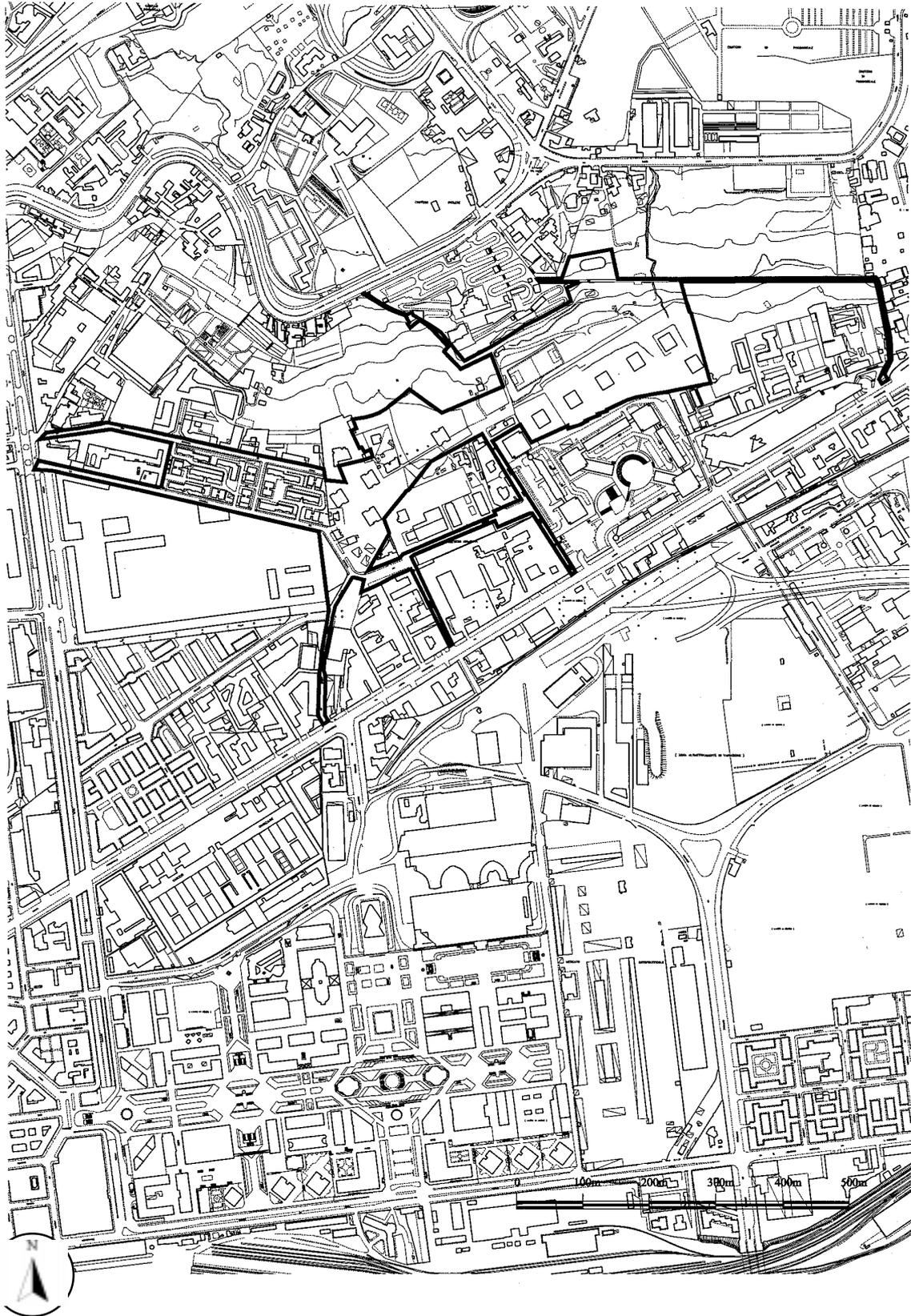
Art.136

ambito n. 11

Scheda

Rione Sant'Alfonso

64



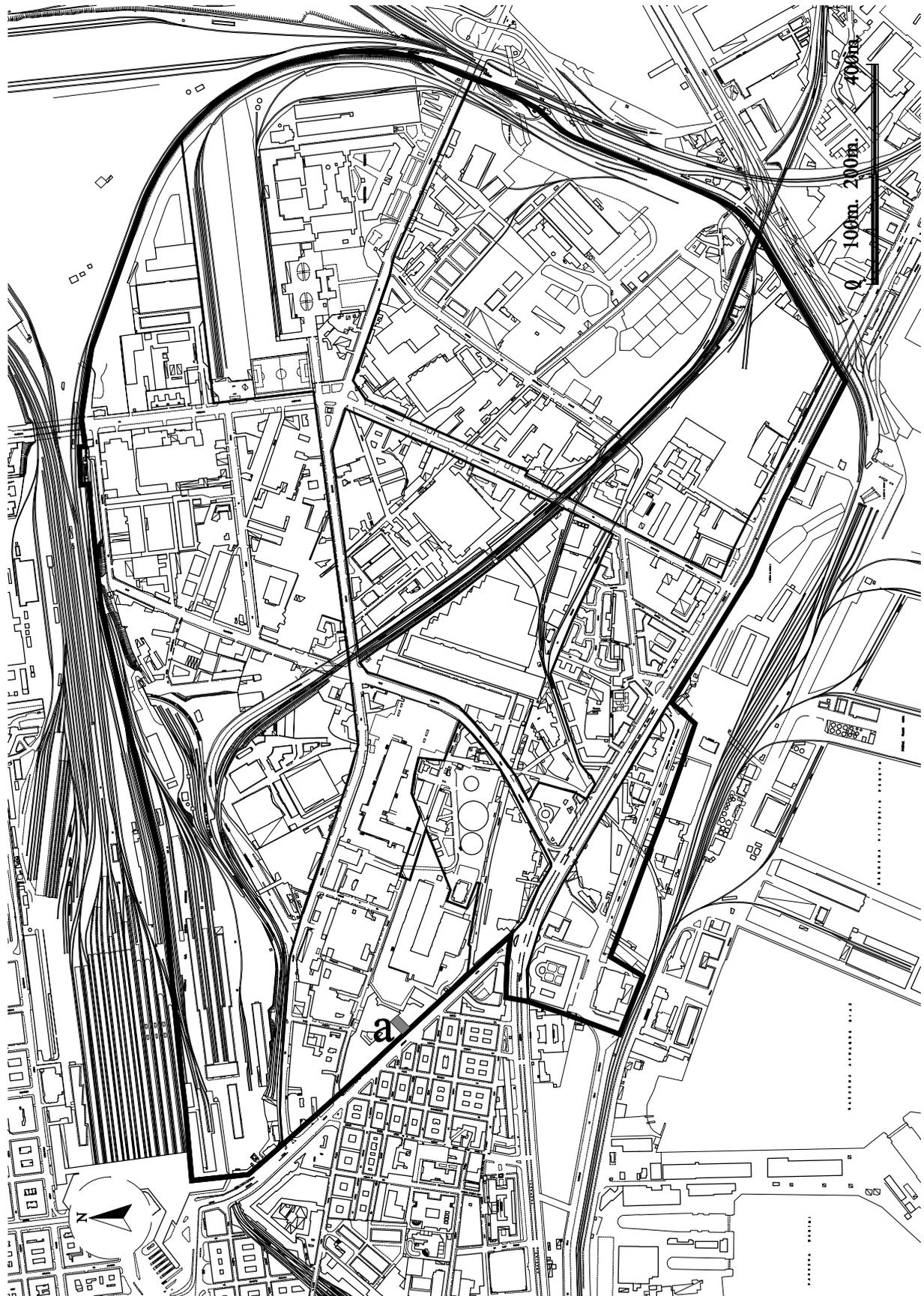
Art. 137

ambito n. 12

Scheda

Gianturco

65



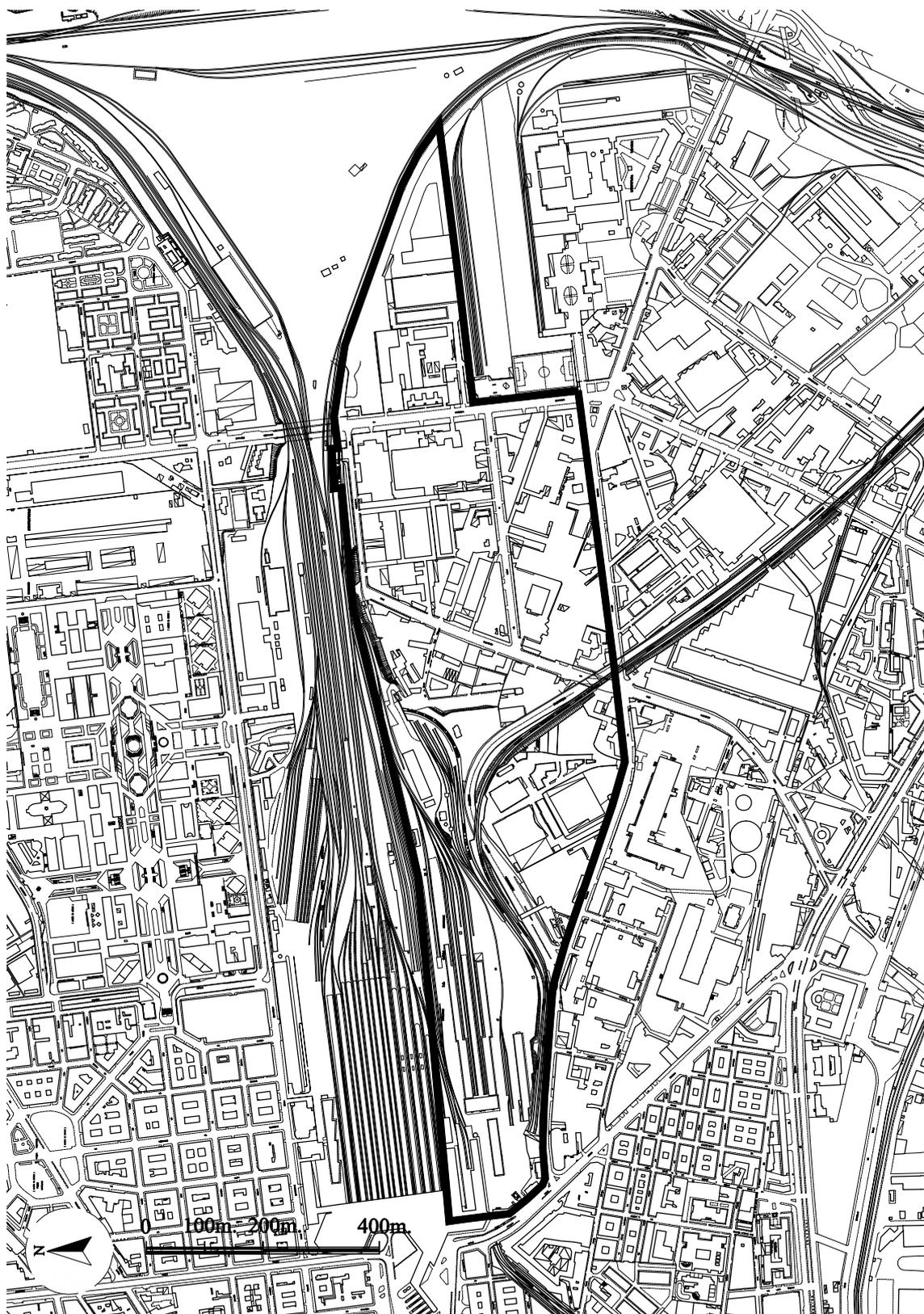
Art. 138

ambito n. 12a

Scheda

Gianturco FS

66



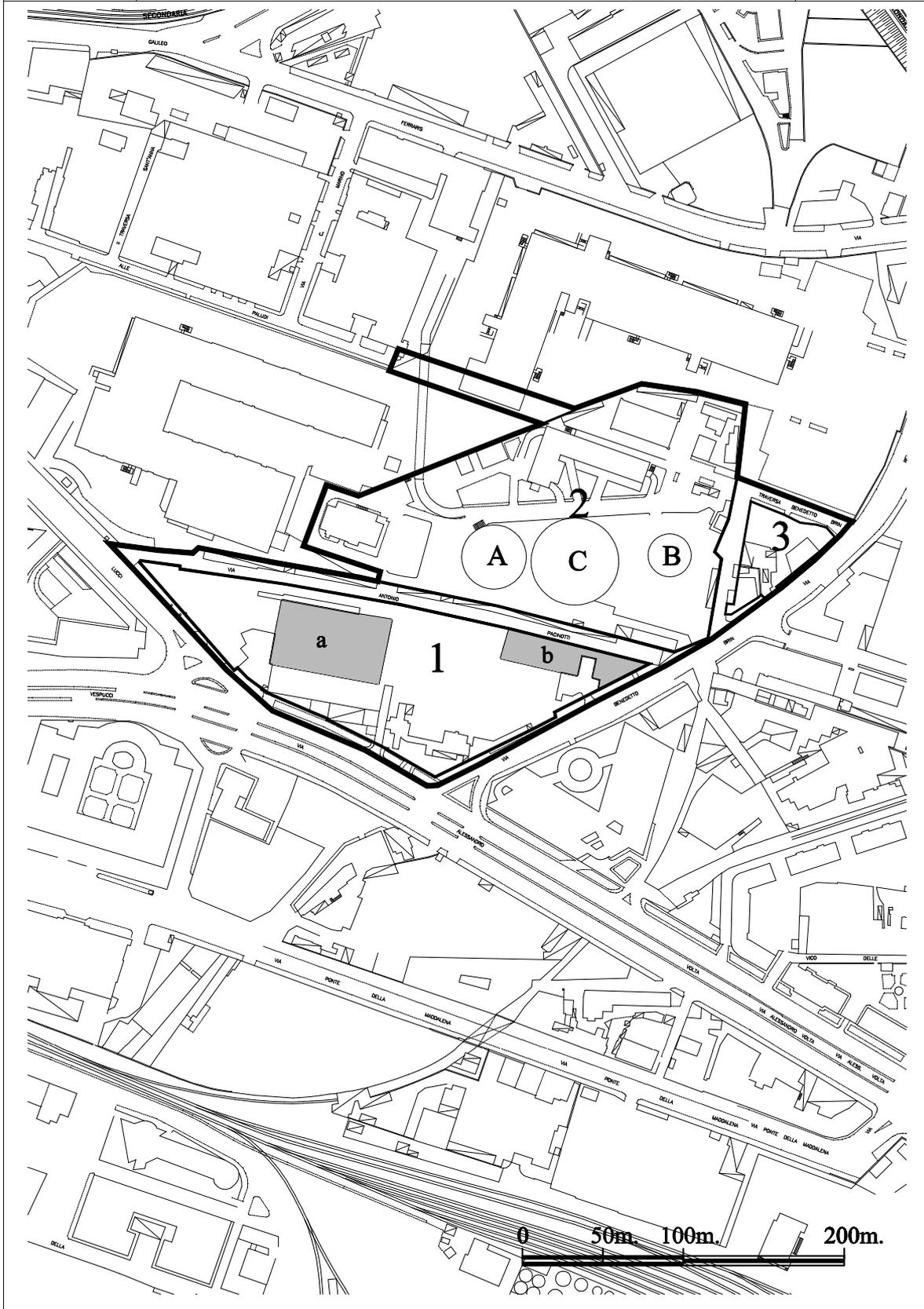
Art. 139

subambito n. 12b

Scheda

Gasometro

67



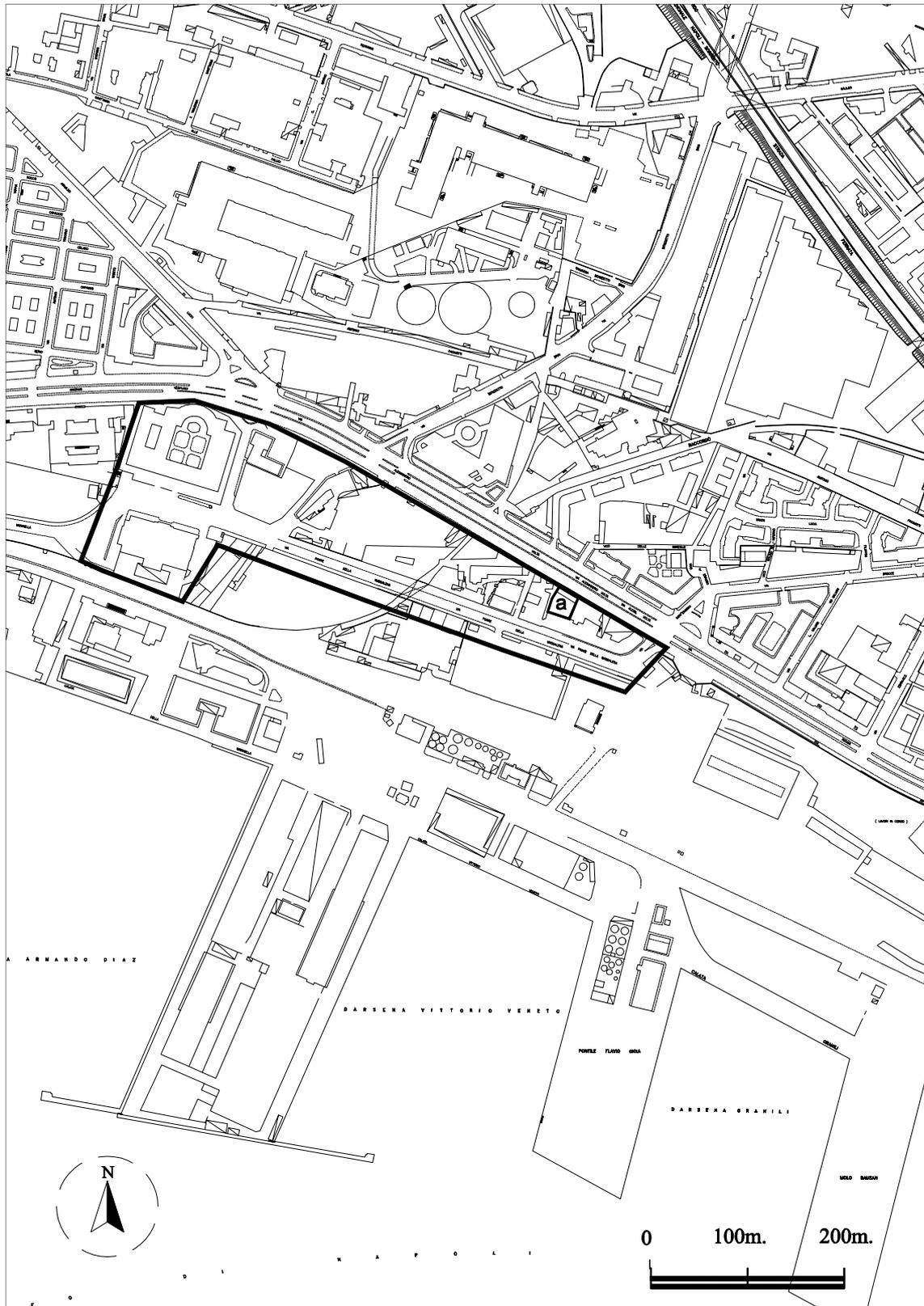
Art. 140

sub ambito n. 12c

Scheda

ponte della Maddalena

68



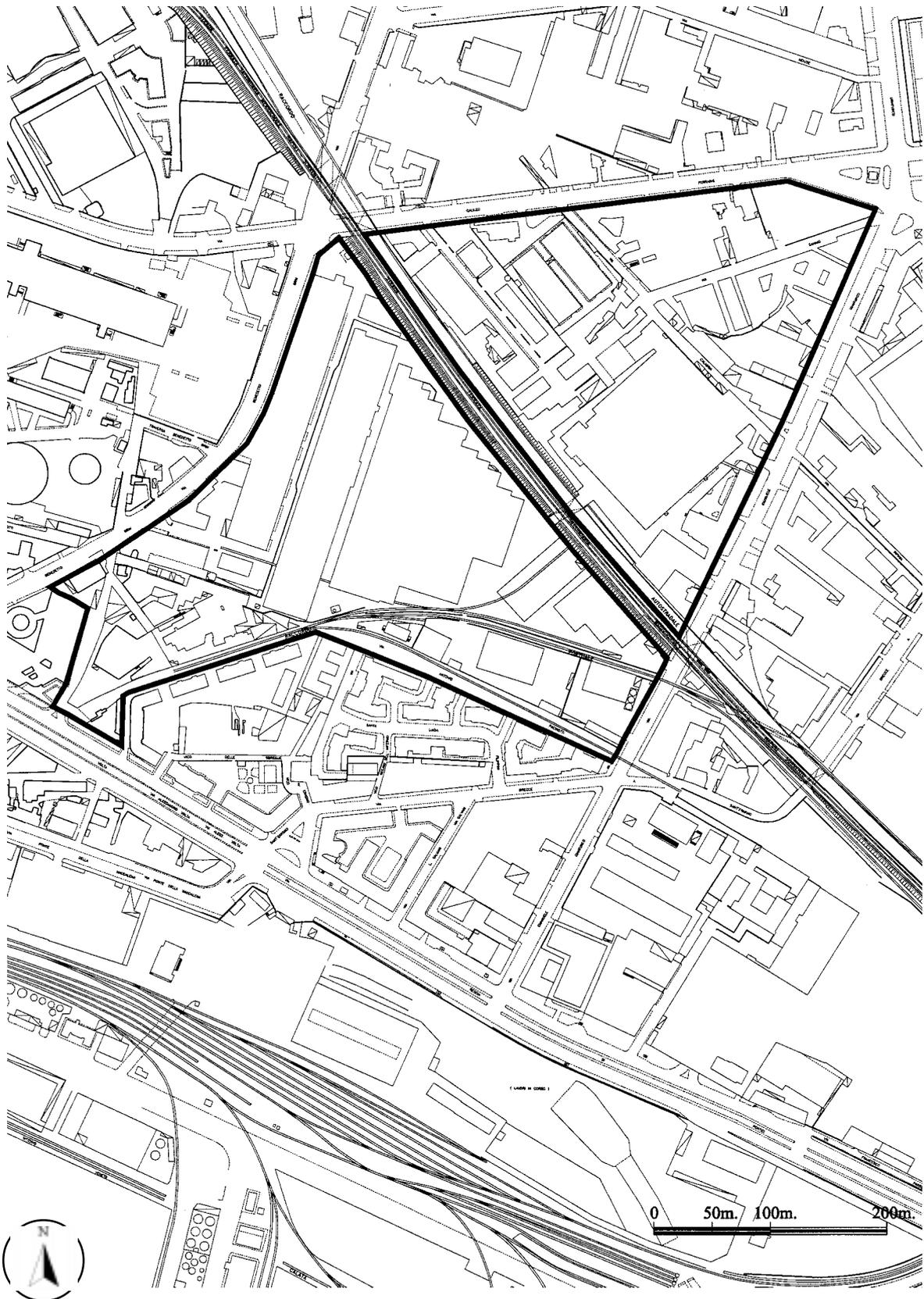
sub ambito n. 12d

Scheda

Art.141

Mecfond

69



Art.142	sub ambito n. 12e	Scheda
	Feltrinelli	70



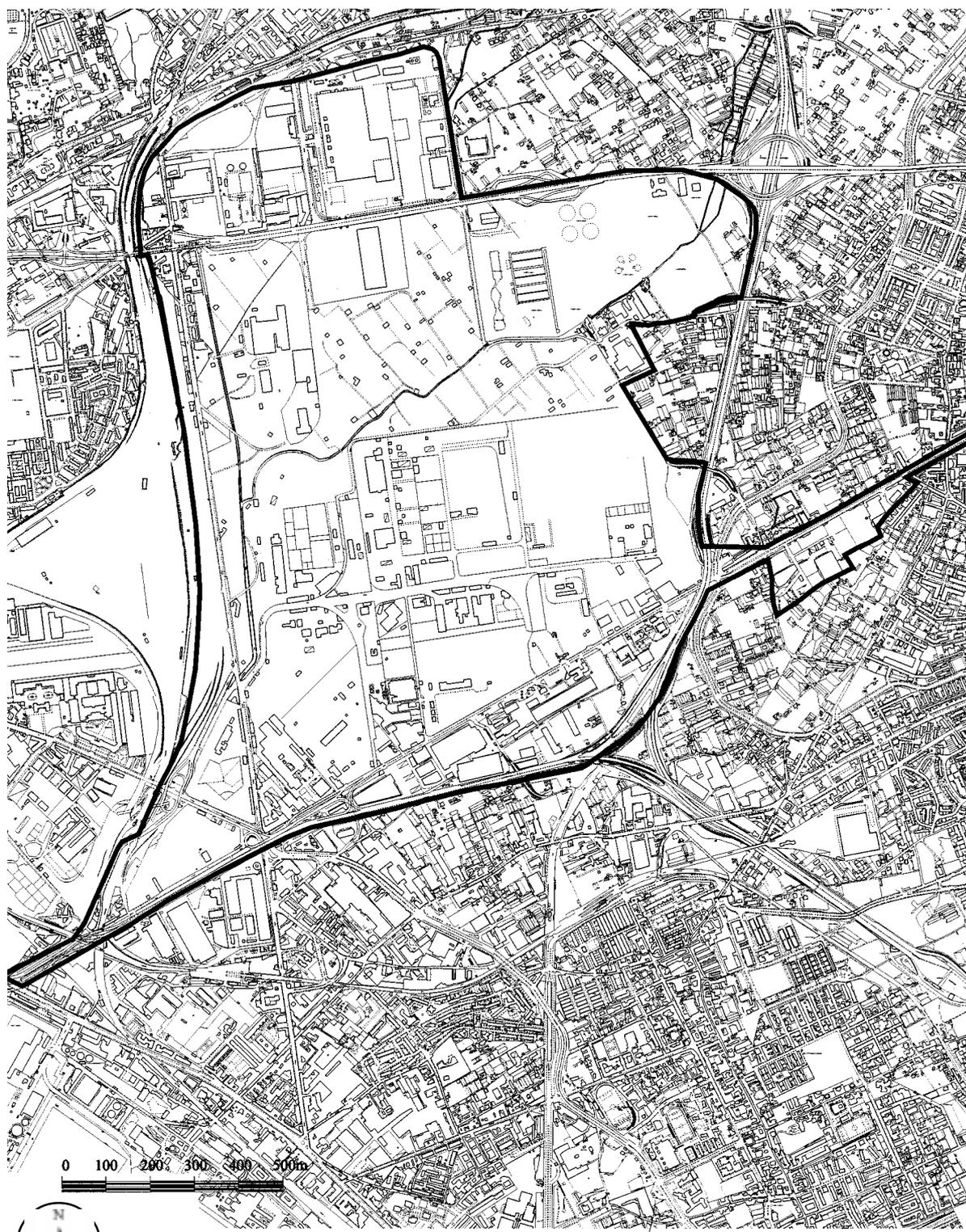
Art.143

ambito n. 13

Scheda

ex raffineria

71



Art.143	ambito n. 13	Scheda 71bis
	ex raffineria	

Piano Urbanistico Esecutivo

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

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

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

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

La variante attribuisce all'area del piano urbanistico esecutivo un ruolo strategico di vera e propria rifondazione dell'intera area orientale. Un ruolo connotato al suo valore geografico e posizionale di cerniera sia rispetto ai contesti immediatamente circostanti (la collina di Poggioreale, il Centro Direzionale, l'area di Gianturco, i quartieri di S. Giovanni e Barra, Ponticelli), sia rispetto alla più ampia scala sovracomunale della pianura circumvesuviana occidentale (il territorio del comune di Volla a nord-est, il territorio del comune di Cercola a est).

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

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

Nel secondo caso è la dimensione geografica che è stata riproposta sia per ricollocare l'area nel suo contesto naturale, il bacino idrografico del Sebeto, sia per stabilire le linee di confine di un grande parco pubblico che, sviluppandosi diagonalmente rispetto alla griglia ortogonale degli insediamenti, recupererebbe la topografia originaria e il percorso delle acque, dalle sorgenti del Volla al ponte dei Granili. Il parco così concepito rievocherà il *genius loci* degli "orti detti le paludi" e della valle del Sebeto, ricollegandosi, anche fisicamente, alle aree ancora coltivate e piene di serre che più a est si sviluppano lungo l'asse autostradale.

Il piano urbanistico esecutivo riguarda essenzialmente i due sistemi distinti e strettamente interrelati a cui il disegno di variante affida la rifondazione della zona orientale: il parco di scala urbana e territoriale, gli insediamenti urbani integrati e quelli per la produzione di beni e servizi. Due sistemi che a tutti gli effetti sono stati ritenuti strettamente connessi e complementari, in coerenza con le attuali previsioni di sviluppo ed evoluzione dei mercati internazionali che vedono la qualità ambientale come elemento concorrente in misura determinante nello sviluppo dell'economia, nonché come fattore di per se trainante .

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

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

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

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

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

indagini a questo riguardo.

Se lo sviluppo del parco nel suo complesso risulta direttamente dettato dalle linee di *impluvium* dei sistemi di canalizzazione, i confini e l'articolazione delle parti che lo compongono scaturiscono dalla ricerca di una sua immediata relazione con i contesti urbani della zona orientale.

La parte centrale viene a trovarsi sull'ideale prosecuzione dell'asse principale del centro direzionale determinando in tal modo, oltre che il superamento della barriera del rilevato ferroviario, anche la sua proiezione a livello territoriale. Lungo quest'asse si attesta inoltre la *porta* sul parco a ridosso del rilevato ferroviario che coincide con una delle nuove stazioni della futura metropolitana regionale.

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

La parte orientale del parco sconfina direttamente nel tessuto agricolo delle serre attestandosi a sud nel punto in cui l'asse verde si innesta su via Argine proseguendo verso il centro storico di Ponticelli e poi fino a Cercola. Si individua in tal modo un diretto e naturale punto di ingresso al parco, da oriente.

I nuovi insediamenti urbani.

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

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

Lungo la via Ferrante Imperato, la fascia FS lasciata libera dall'arretramento dei binari viene destinata ad insediamenti urbani integrati che potranno contenere parte delle residenze previste dal piano urbanistico esecutivo.

Le normative e le esigenze funzionali connesse alle attività produttive e commerciali hanno determinato la tendenza all'orizzontalità ed alla dispersione dei paesaggi produttivi contemporanei. Ne risulta un'urbanizzazione sempre più vincolata alle necessità di circolazione e affluenza veloce, ma sempre più svincolata sul piano delle relazioni di tipo urbano.

Partendo dunque dal presupposto di un'acquisita eterogeneità architettonica e tipologica dei manufatti, che tendono sempre più a caratterizzarsi come *macchine introverse* precostituite, sia per quanto riguarda le tecnologie di costruzione che per la predisposizione di spazi standard di servizio e funzionamento, esterni ed interni (parcheggi utenza, scarico merci, lavorazione dei prodotti, esposizione e vendita, uffici ecc.), sono state compiute tre scelte normative aventi come fine quello di controllare la dispersione sul territorio dei nuovi insediamenti riconnettendoli strettamente all'impianto urbano.

La prima riguarda la concentrazione del verde di standard lungo le strade e nel parco che garantisce la qualità del sistema del verde e un maggiore grado di compattezza dei singoli insediamenti.

La seconda è stata quella di assumere indici fondiari espressi in mq/mq che consentono una maggiore flessibilità delle altezze; il che giova sia alla rappresentatività degli spazi interni di aggregazione dei singoli manufatti e alla funzionalità degli stabilimenti industriali sia al paesaggio produttivo nel suo complesso che potrà presentare un maggior grado di alternanza tra verticalità ed orizzontalità.

La terza prescrive:

- per i fronti prospicienti sulle strade nord-sud, di osservare il filo stradale sul quale si attestano i manufatti produttivi o le loro *recinzioni-filtro* in grado di mediare il carattere urbano e unificante della strada con l'esigenza sempre più pressante di questi insediamenti di dotarsi di ampi spazi liberi, parcheggi ecc. Queste ultime andranno sempre realizzate nei tratti in cui la tipologia di insediamento prescelto prevede un'arretramento rispetto al filo stradale. E' prescritto per tali recinzioni l'uso di paramenti in mattoni a faccia vista, di altezza compresa tra i 2.50m e i 4.00m. che possono anche alternarsi con i fronti dei manufatti prospicienti direttamente su strada. In base alle necessità di permeabilità, i paramenti possono inoltre presentare varchi, finestre e finanche sistemi seriali di ampie bucaure;

- per i fronti sugli assi est-ovest la normativa prescrive invece, nei tratti di discontinuità o di arretramento delle cortine, sistemazioni a verde di consistenza perlomeno paragonabile a quella stradale di cui devono costituire l'integrazione;

- per lotti in contiguità col parco, le sistemazioni esterne devono costituire il prolungamento del verde nelle aree di pertinenza degli insediamenti.

Si prescrive infine l'integrazione di tutti gli spazi liberi o a parcheggio con sistemi di alberature ad alto fusto tali da superare il colmo dei paramenti esterni.

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

L'analisi ambientale iniziale costituisce il punto di partenza per la definizione degli obiettivi ambientali e deve tenere conto dei seguenti argomenti:

- valutazione dell'incidenza delle attività sulle varie componenti dell'ambiente (aria, acqua, suolo);
- analisi dei consumi energetici;
- analisi dei consumi di materie prime e di acqua;
- analisi delle quantità e delle tipologie dei rifiuti prodotti;
- valutazione dell'inquinamento acustico sia all'interno che all'esterno dello stabilimento;

Il sistema della viabilità.

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

La strada è il luogo pubblico che ordina e regola lo spazio privato, la componente strutturante le gerarchie interne al nuovo assetto urbanistico dell'area, l'elemento che media e sancisce le relazioni esterne di questa parte di città con la struttura urbana storica e il territorio circostante.

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

Le fasce del verde, veri e propri corridoi ecologici, che si collegano tra di loro e con il parco, costituiscono uno dei principali caratteri unificanti del nuovo insediamento. Altro elemento prescritto dalla normativa è il mantenimento del filo stradale o attraverso gli stessi manufatti produttivi o attraverso sistemi di recinzione-filtro di cui sono stati regolamentati i tipi e i materiali e in più in generale lo spazio di relazione tra la strada e gli insediamenti privati (spazi a verde e parcheggi).

Attraverso la linearità, la modularità e l'autonoma caratterizzazione tipologica del sistema viario rafforzata dalla ripetizione di elementi minori ricorrenti dello scenario urbano vengono garantiti quei caratteri unificanti dello spazio pubblico che costituiranno il controcampo di mondi eterogenei sul piano formale e tipologico e di un'*introversione* tipica dei manufatti produttivi e commerciali che colloca gli spazi di aggregazione all'interno dei singoli lotti.

La caratterizzazione tipologica dello spazio pubblico è stata ritenuta un elemento essenziale per la riuscita stessa del piano infrastrutturale che come si è detto non è altro che la reinterpretazione attraverso il restauro, il completamento, nonché l'ampliamento e la caratterizzazione di quella griglia principale e secondaria già esistente per frammenti non compiuti sul territorio, dovuta alla realizzazione in tempi successivi del piano industriale degli anni Venti. Sono stati assunti come modelli di riferimento i principali tipi di strade prodotti dalla cultura ottocentesca rielaborandoli alla luce di quelle che appaiono come necessità e caratteristiche peculiari dei paesaggi commerciali e produttivi della città contemporanea.

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

Le fasce a verde destinate tradizionalmente alla funzione del passeggio sono state riproposte nella funzione di corridoi ecologici complementari all'attività produttiva e al tempo stesso come rete integrata di piste ciclabili.

Le essenze e i tipi di alberatura saranno prescelti privilegiando il reinsediamento di elementi di vegetazione caratteristica di ambienti planiziali.

Le strade sono state differenziate in due tipi-base corrispondenti al ruolo che svolgono all'interno del contesto produttivo.

Per le strade di attraversamento veloce che svolgono anche una funzione di connessione tra la seconda fascia periferica e il centro urbano, il modello prescelto è quello del *boulevard*, con

strada a due corsie per ogni senso di marcia (14-17m) e controstrade laterali ad una corsia più una per la sosta (6m) tra loro separate da una fascia a verde di spessore variabile tra m.8 e m.10 contenente piste ciclabili (2.50m) e luoghi destinati a funzioni varie (chioschi, edicole, fermate trasporti pubblici, spazi al coperto per esposizioni, insegne pubblicitarie e segnaletica, ecc.)

Per le strade secondarie costituenti la griglia di distribuzione dei lotti produttivi e integrati nonché gli accessi al parco, il modello prescelto è quello della *rambla*, ossia di una fascia centrale a verde di 8-9m (contenente anche in questo caso piste ciclabili (2.50m) e luoghi destinati a funzioni varie) e due strade laterali di m.6.

Per quanto riguarda *gli assi principali* la precisazione delle loro sezioni rispetto allo schema base sottolinea la specificità di ciascun asse nel suo rapporto con il contesto.

L'asse verde presenta un consistente ampliamento della fascia di vegetazione che corre sul lato del parco (m.30) entro cui è stata collocata la sede del tram, che collega il centro di Napoli con Ponticelli e Cercola, una pista ciclabile, ed un'ampia *promenade* pedonale, in diretto contatto con i nuovi insediamenti che sorgeranno nell'area ex-Q8 e con il parco stesso, attraverso le fasce a verde che corrono centralmente lungo le strade ad esso ortogonali.

L'asse nord-sud che attraversa l'intera zona industriale per ricollegarsi a sud con il prolungamento di via Alveo Artificiale e quindi con il nuovo porto turistico di S.Giovanni a Teduccio, presenta l'interruzione delle controstrade e delle fasce a verde sugli accessi del grande parco proseguendo su quest'ultimo con un tratto a ponte, una grande arcata a sesto ribassato. Si ottiene in tal modo il duplice obiettivo di salvaguardare la continuità del parco ed al tempo stesso di poter usufruire dall'auto della vista di quest'ultimo in tutto il suo sviluppo.

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

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

Infine la via Ferrante Imperato costituisce un caso a sè in quanto, immersa nel parco in tutta la sua lunghezza, ne disegna anche il bordo sul lato occidentale, presentando una sezione contenuta (16) m con marciapiedi e alberature laterali.

In estrema sintesi il piano urbanistico esecutivo deve prevedere:

- la prefigurazione del tipo di rapporto che dovrà sussistere tra parco e insediamenti produttivi sia sul piano economico e gestionale (costi di manutenzione, utilizzo di energie alternative, eccetera), che attraverso possibili ed eventuali integrazioni tra i due sistemi che ne valorizzino punti di connessione e di interrelazione fisica (per esempio la realizzazione di un ciclo delle acque comune alla manutenzione del parco, al depuratore, alle esigenze produttive) ;
- il programma di valorizzazione e recupero del sistema dei canali e dei fossi, la precisazione dei percorsi del sistema delle acque, dei bacini e delle canalizzazioni, delle quote altimetriche e delle linee di impluvio del parco;
- la selezione e l'eventuale destinazione ad altri usi di quei manufatti di architettura industriale che andranno conservati nell'opera di bonifica in quanto significativi sul

piano formale ed espressivo ai fini di una futura identità del parco che dovrà testimoniare la fase industriale di quest'area, ma anche e soprattutto il nuovo carattere produttivo della zona orientale;

- il recupero e la riutilizzazione di opere infrastrutturali e di manufatti industriali ricadenti nel parco;
- la definizione dei percorsi pedonali e ciclabili che attraversano il parco;
- la connotazione delle varie parti secondo cui si articola il parco precisandone sia i caratteri dominanti che le varie funzioni e usi, anche in relazione ai contesti circostanti con cui il parco direttamente si rapporta: attrezzature a scala urbana, attrezzature finalizzate alla valorizzazione dell'attività produttiva, zone produttive, commerciali e fieristiche, attrezzature per lo sport e il tempo libero;
- l'individuazione delle aree che dovranno soddisfare gli standard delle attrezzature di quartiere dei circostanti contesti urbani;
- la ridefinizione di via Ferrante Imperato come asse dal carattere misto, in quanto compreso nel parco ma anche asse residenziale e di servizi;
- il rapporto e le connessioni delle due zone a sud del parco separate dal rilevato ferroviario;
- l'analisi e la soluzione di quei tratti in cui il sistema della viabilità interseca il parco;
- l'approfondimento analitico-progettuale dello stato luoghi in quei punti corrispondenti alle sue "porte" principali che ne determinano il rapporto diretto con i contesti urbani circostanti: ingresso su via Marina (ponte dei Granili); le porte-stazioni di accesso dal centro direzionale e da Gianturco;
- il rapporto del parco con il tessuto agricolo degli orti e delle serre che ne costituisce la diretta prosecuzione verso l'entroterra;
- il rapporto del parco con l'asse verde e con Ponticelli.

Studi preliminari alla redazione del piano urbanistico esecutivo:

- valutazione del livello d'inquinamento dell'area Q8 e lineamenti per il piano di bonifica;
- studio inerente il reimpiego delle acque trattate dal depuratore Napoli Est, al fine di ricostituire il reticolo idrografico interno all'area del parco;
- censimento dei manufatti industriali che presentano un interesse sul piano storico e tipologico e più in generale sul piano architettonico e formale;
- analisi di modelli di economia ambientale che valutino le possibilità di integrazione e reciproco vantaggio tra il parco e gli insediamenti produttivi.

Art.144

ambito n. 14

Scheda

Cirio - Corradini

72

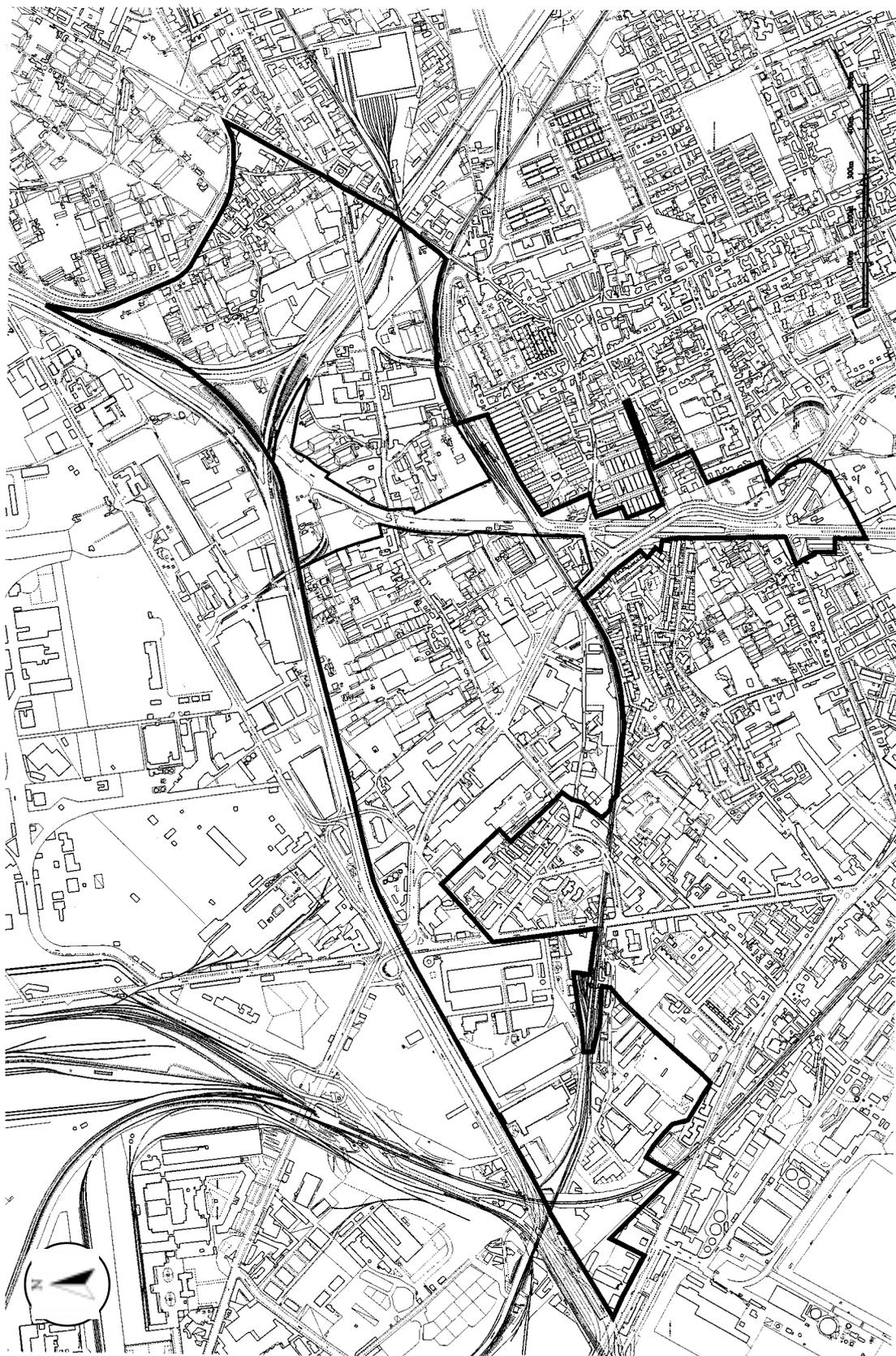


Art.145

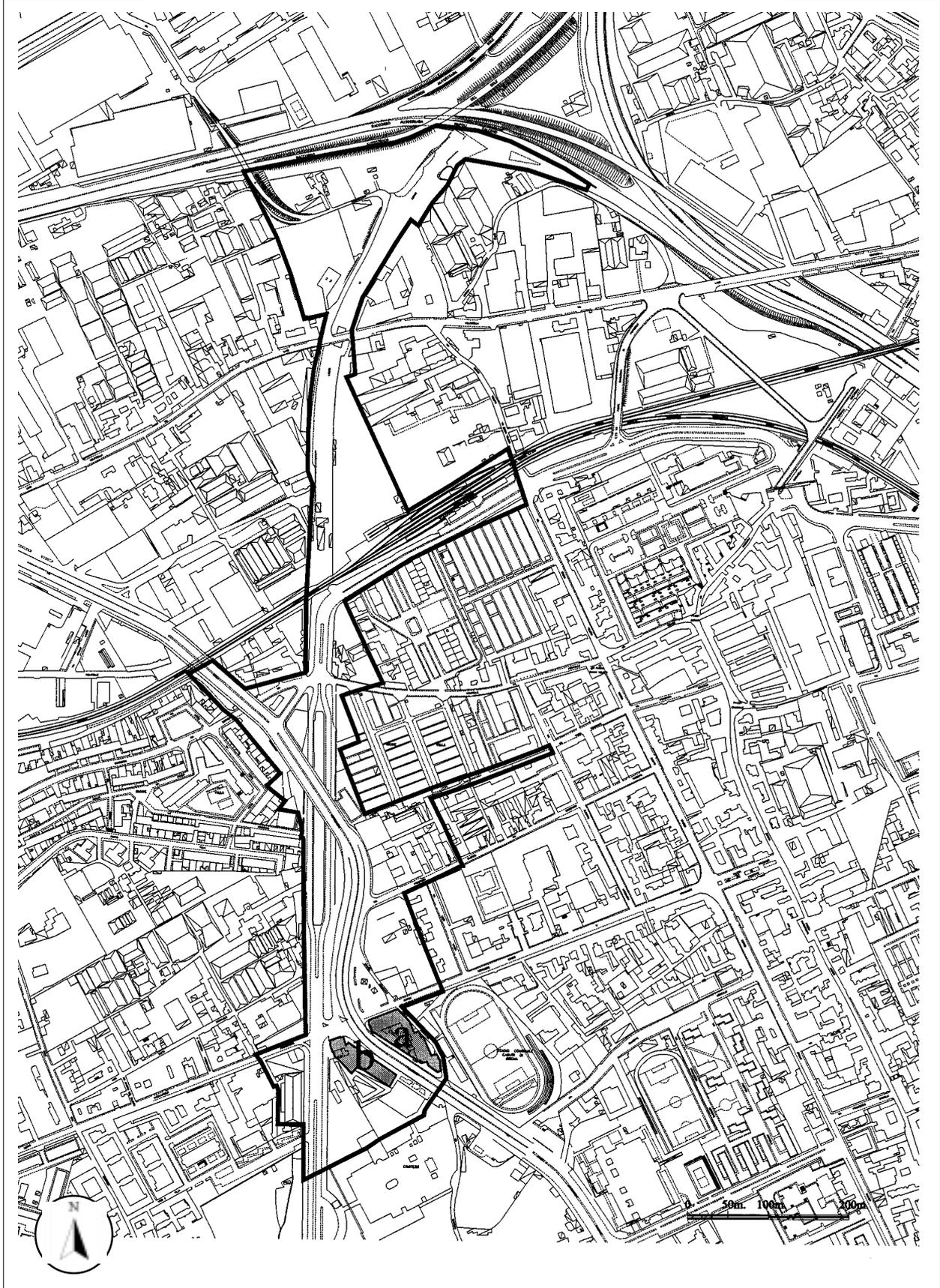
ambito n. 15
serre Pazzigno

Scheda

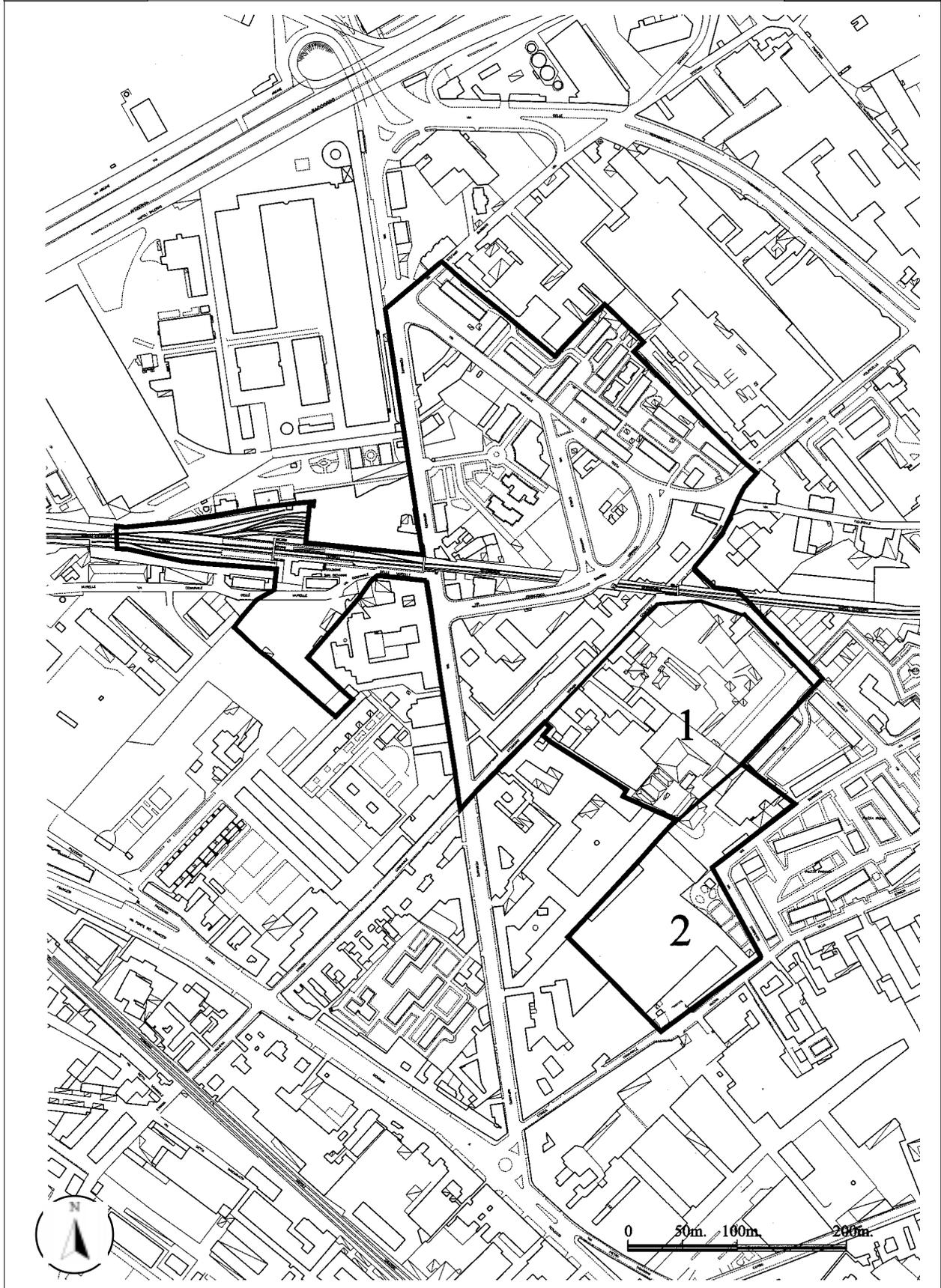
73



	sub ambito n. 15a	Scheda
Art.146	via delle Repubbliche Marinare/ via Alveo Artificiale	74



Art.147	ambito n. 16	Scheda
	rione Baronessa - rione Villa	75



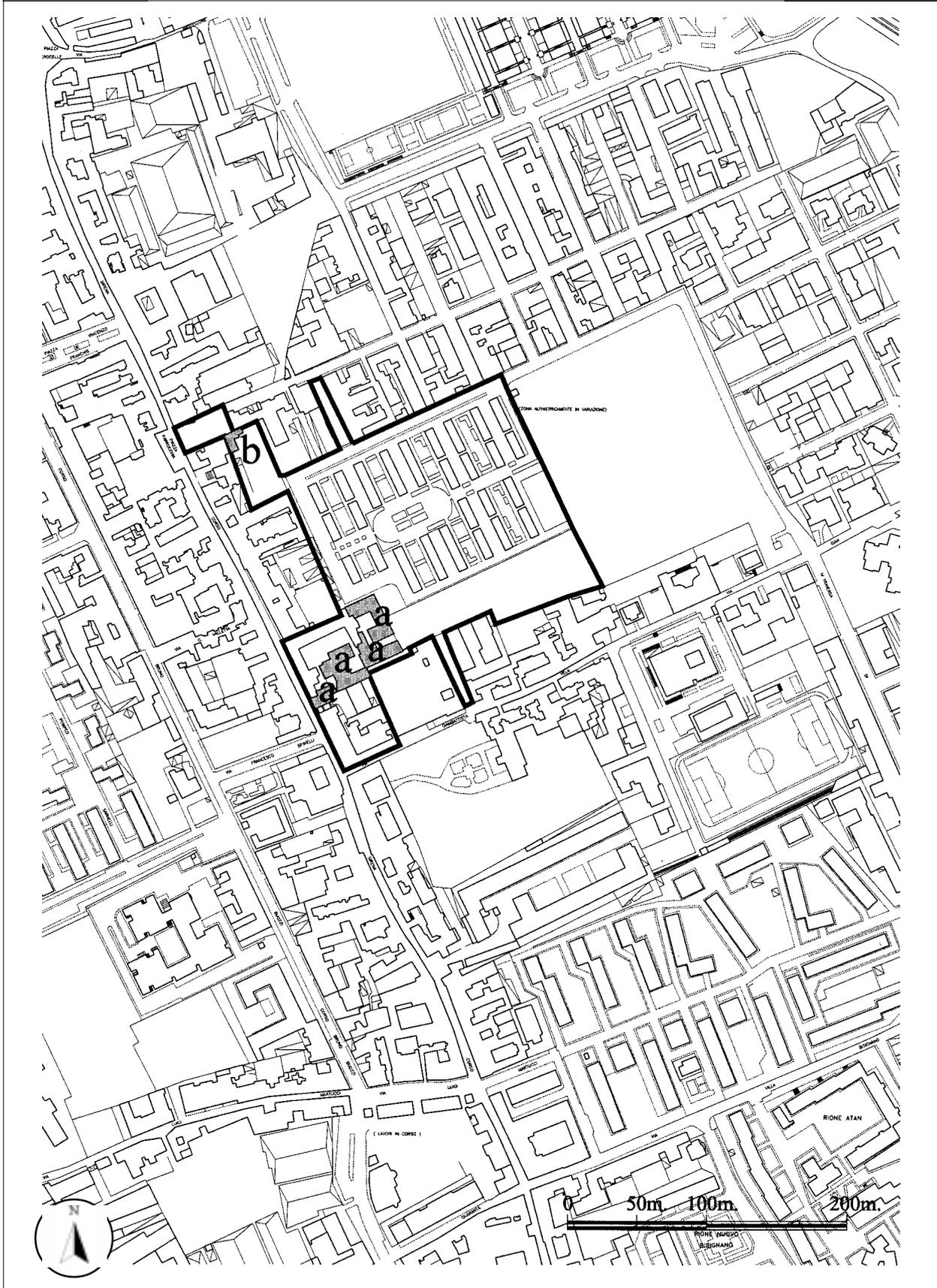
ambito n. 17

Scheda

Art.148

ex campo bipiani Barra

76



Art. 149

ambito n.18

Scheda

Ponticelli

77



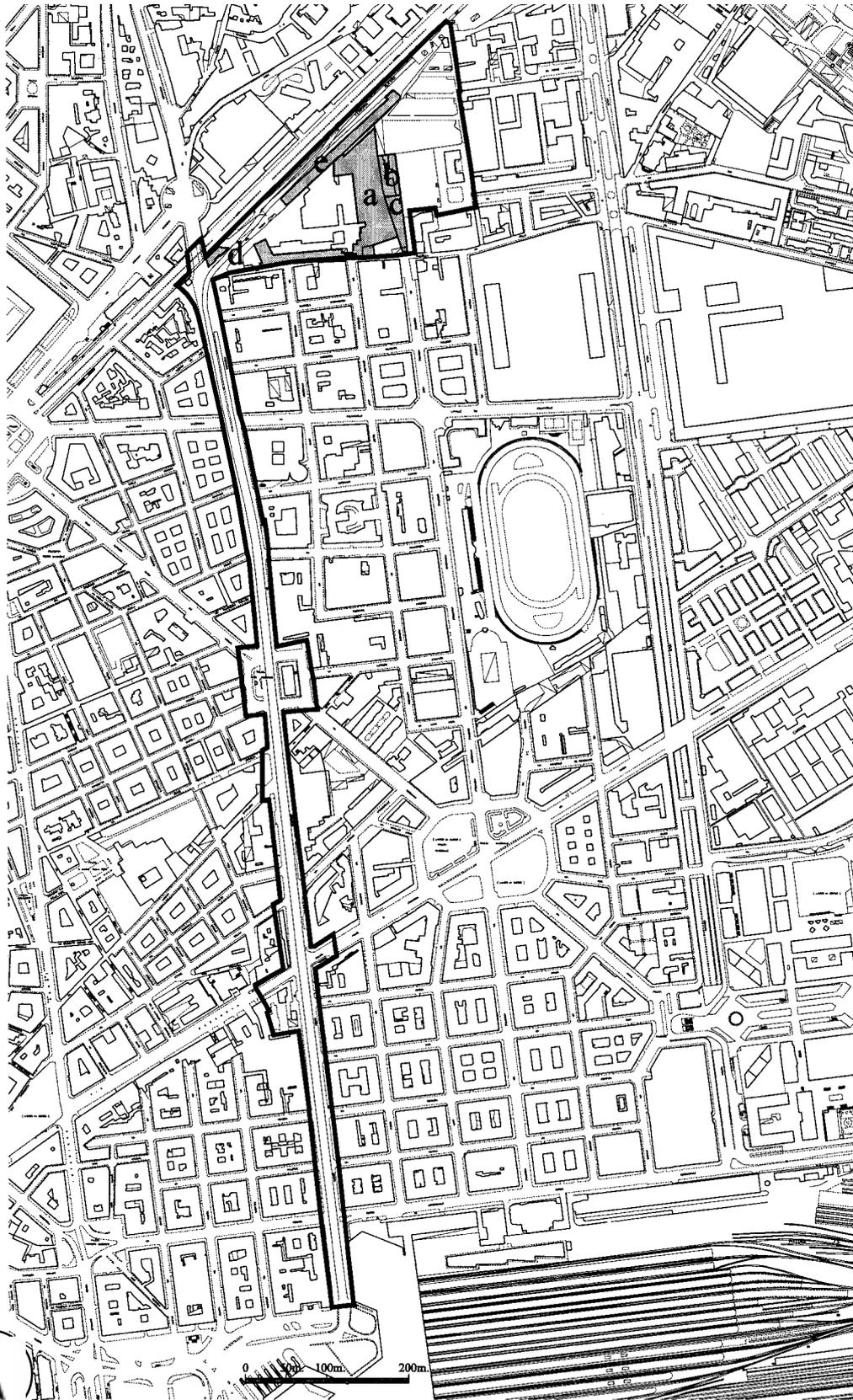
ambito n. 19

Scheda

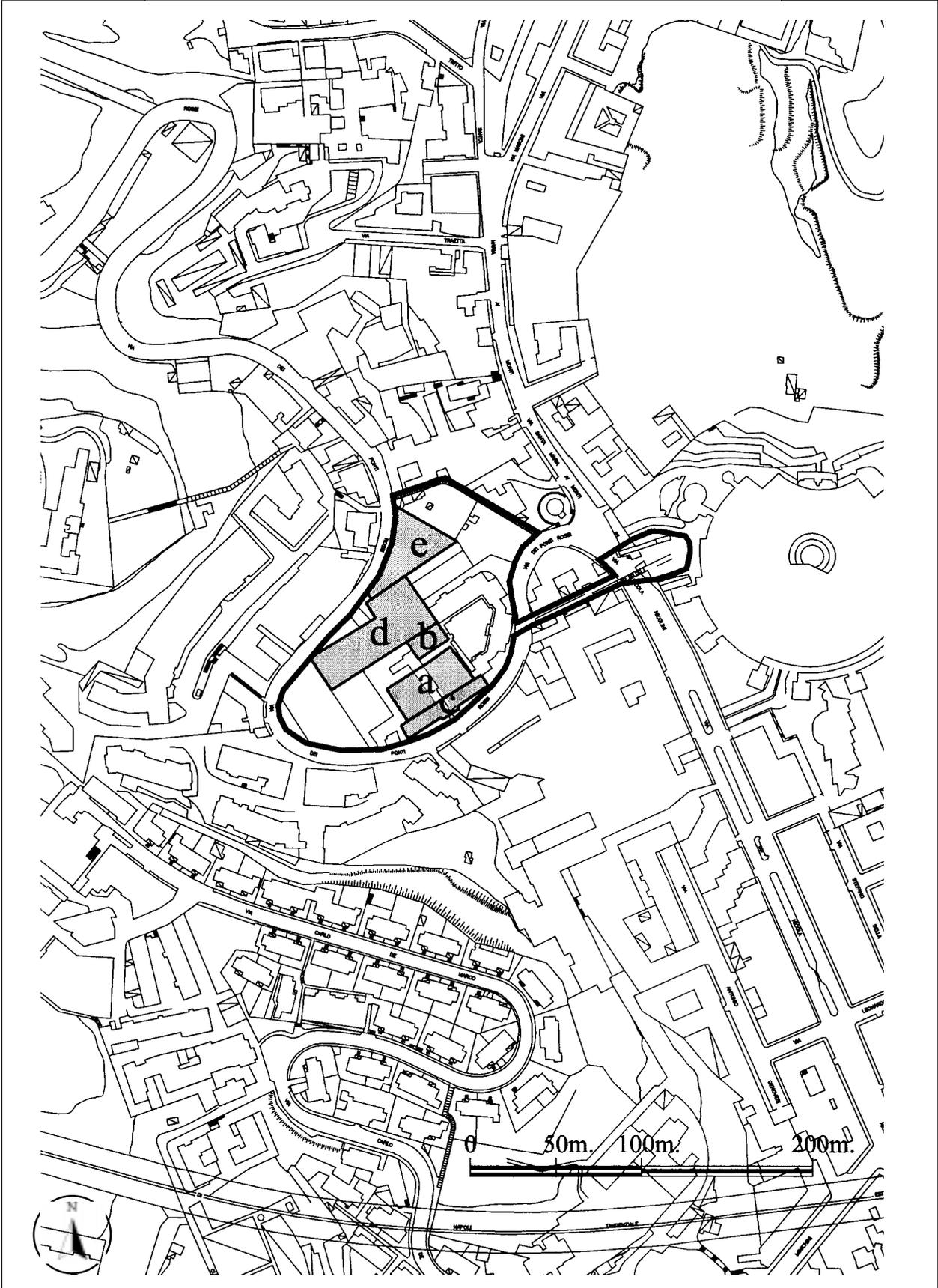
Art.150

ex industria Redaelli

78



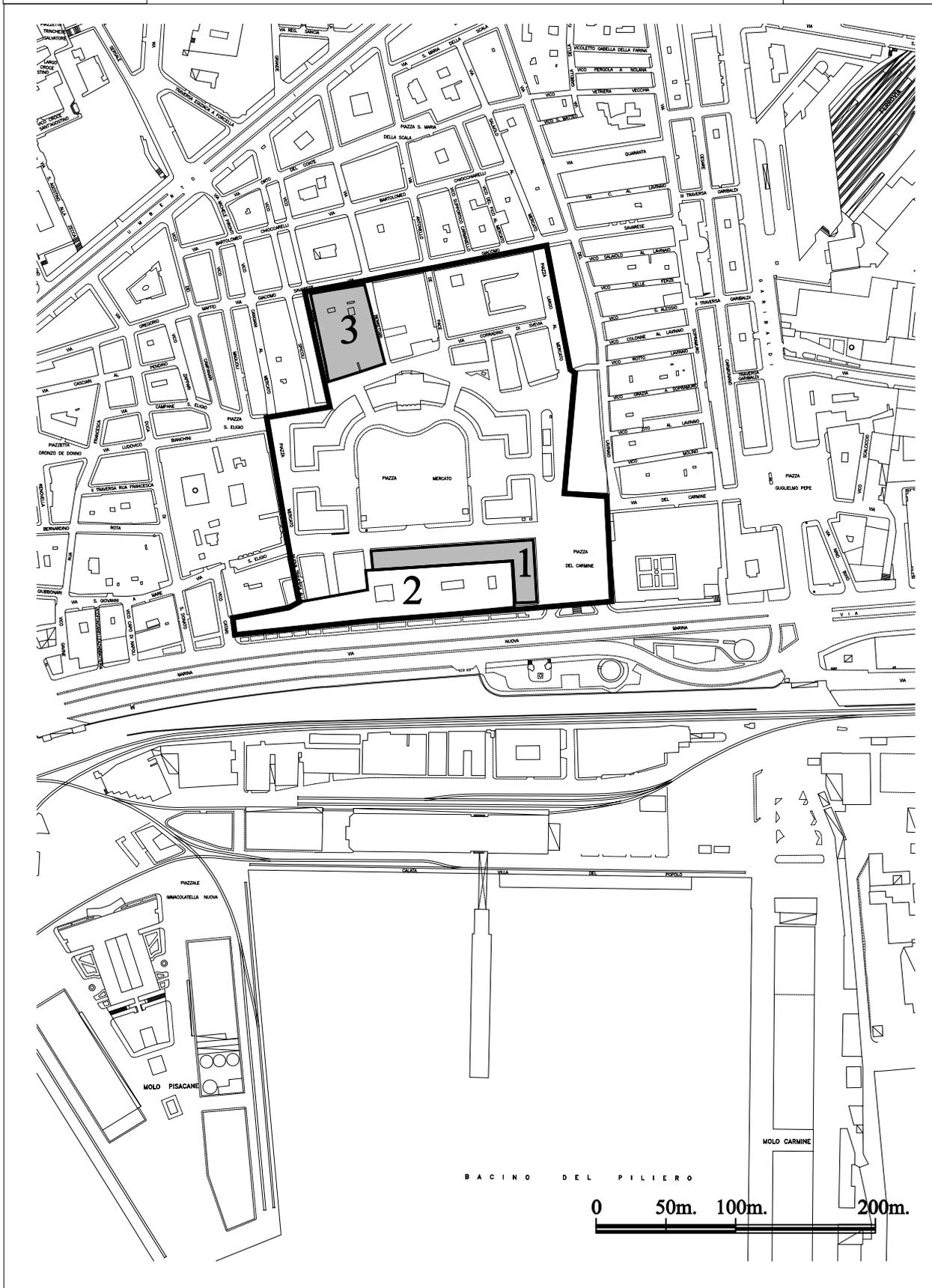
	ambito n. 20	Scheda
Art.151	Ponti rossi	79



Art.152

ambito n. 21
piazza Mercato

Scheda
80



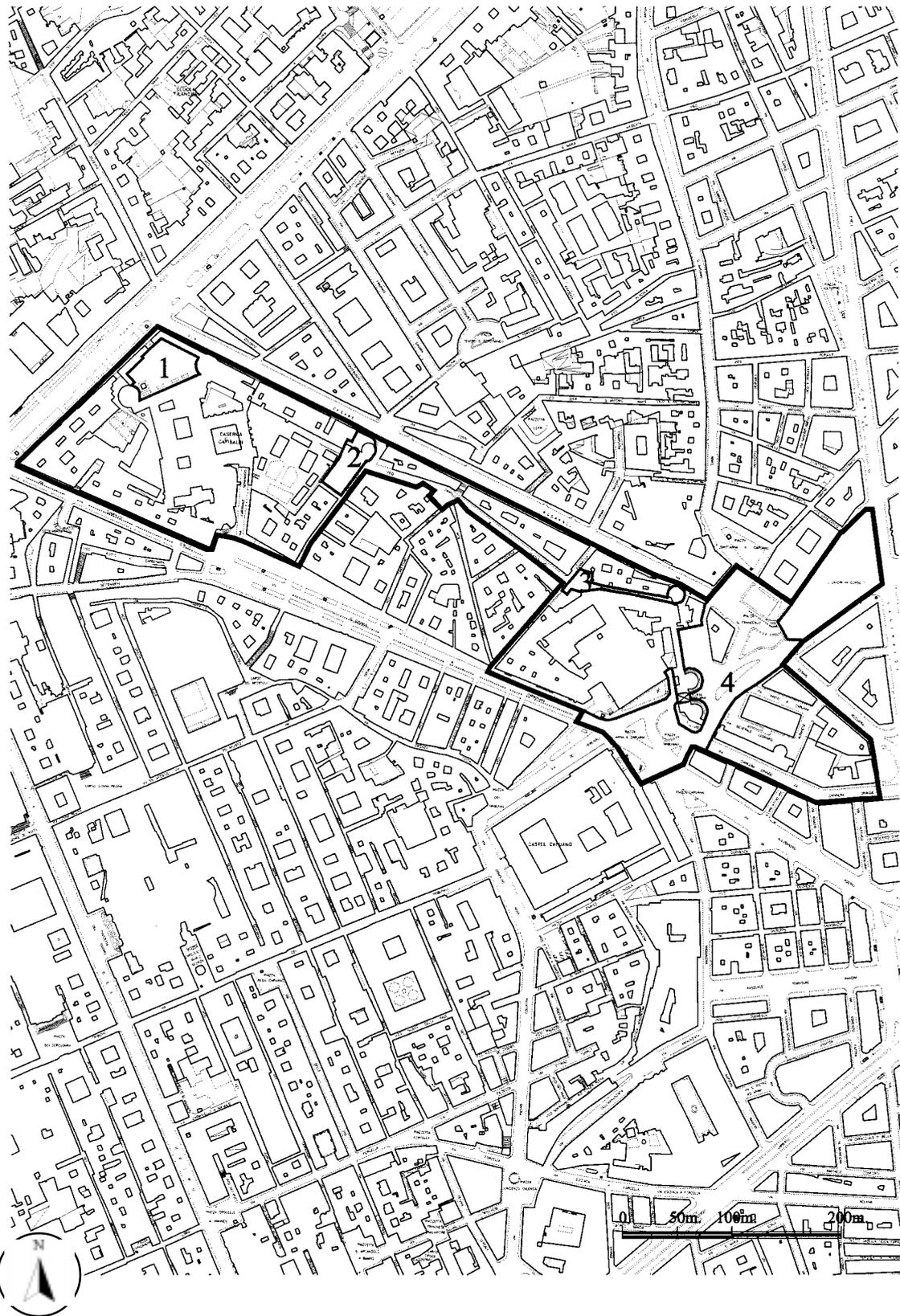
Art.153

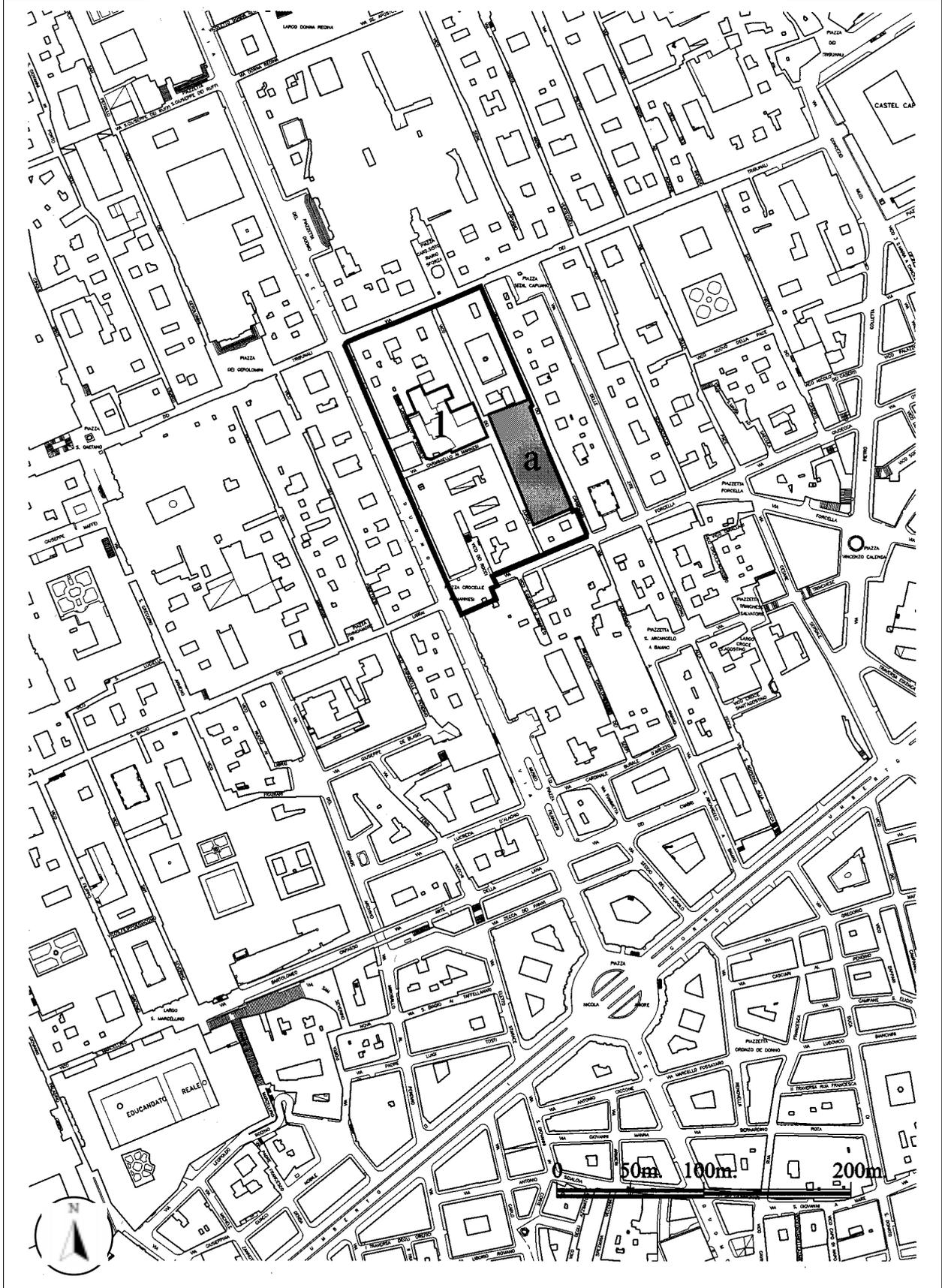
ambito n. 22

Scheda

mura nord orientali

81





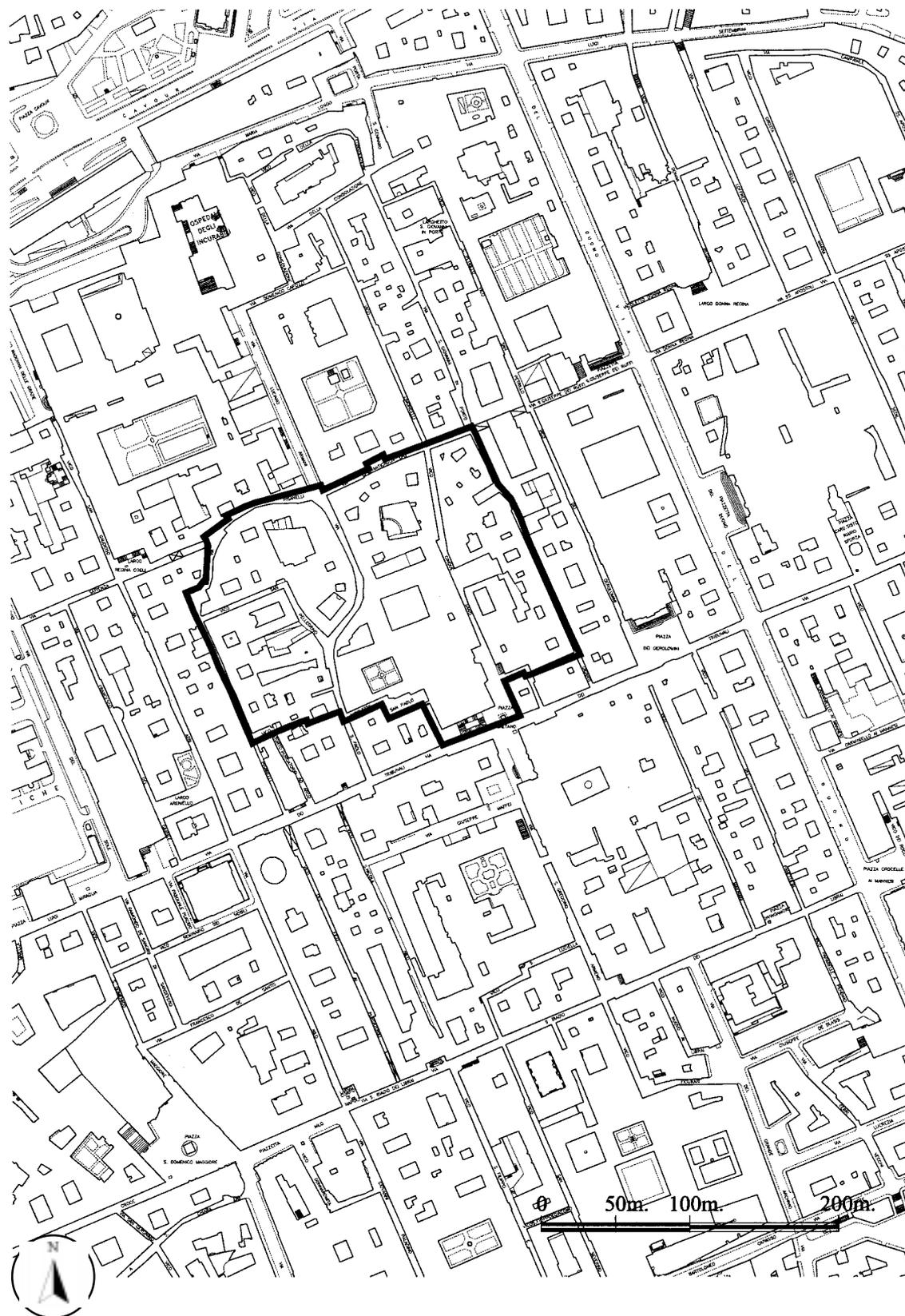
Art.156

ambito n. 25

Scheda

teatri

84



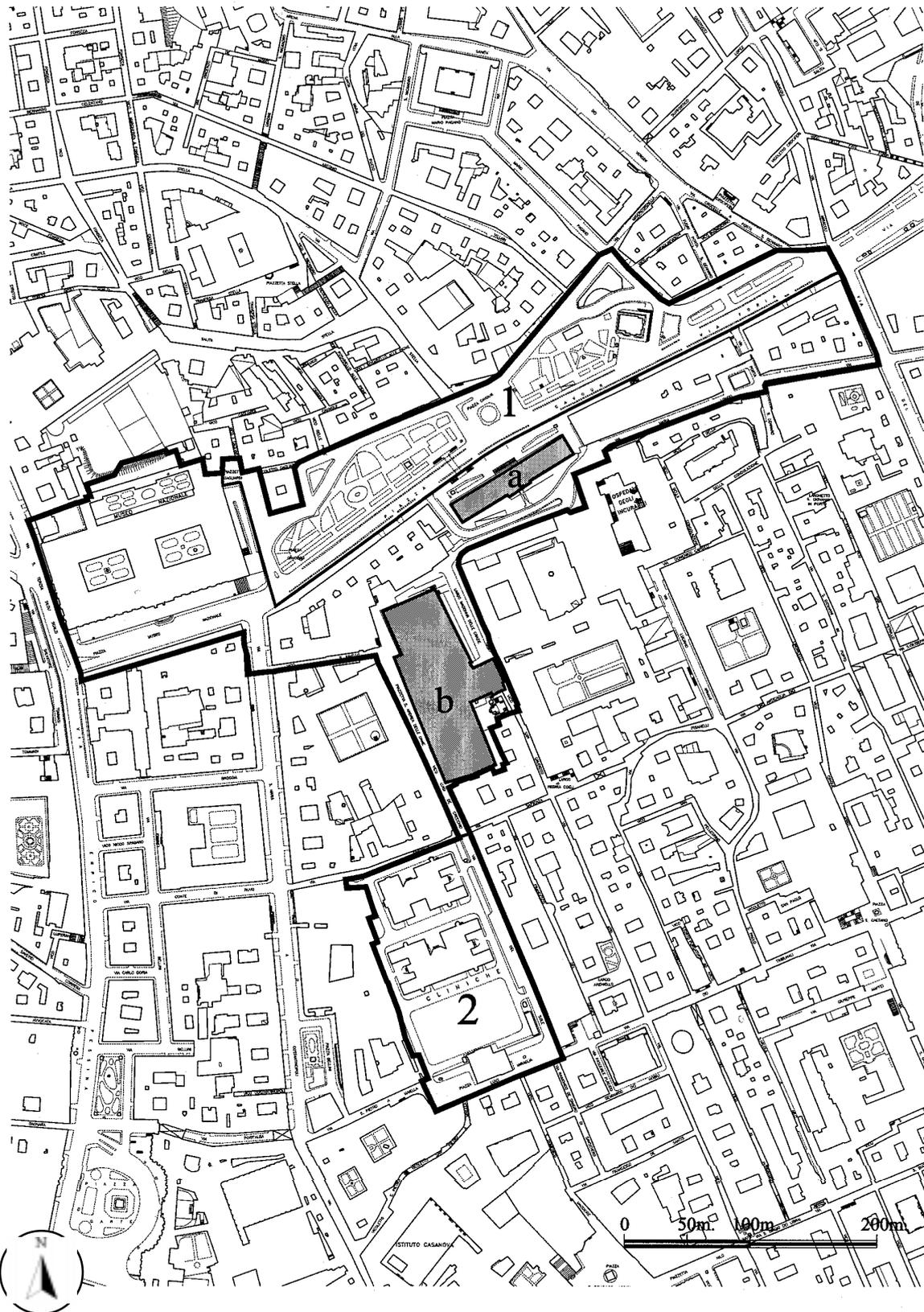
Art.157

ambito n. 26

Scheda

acropoli e piazza Cavour

85



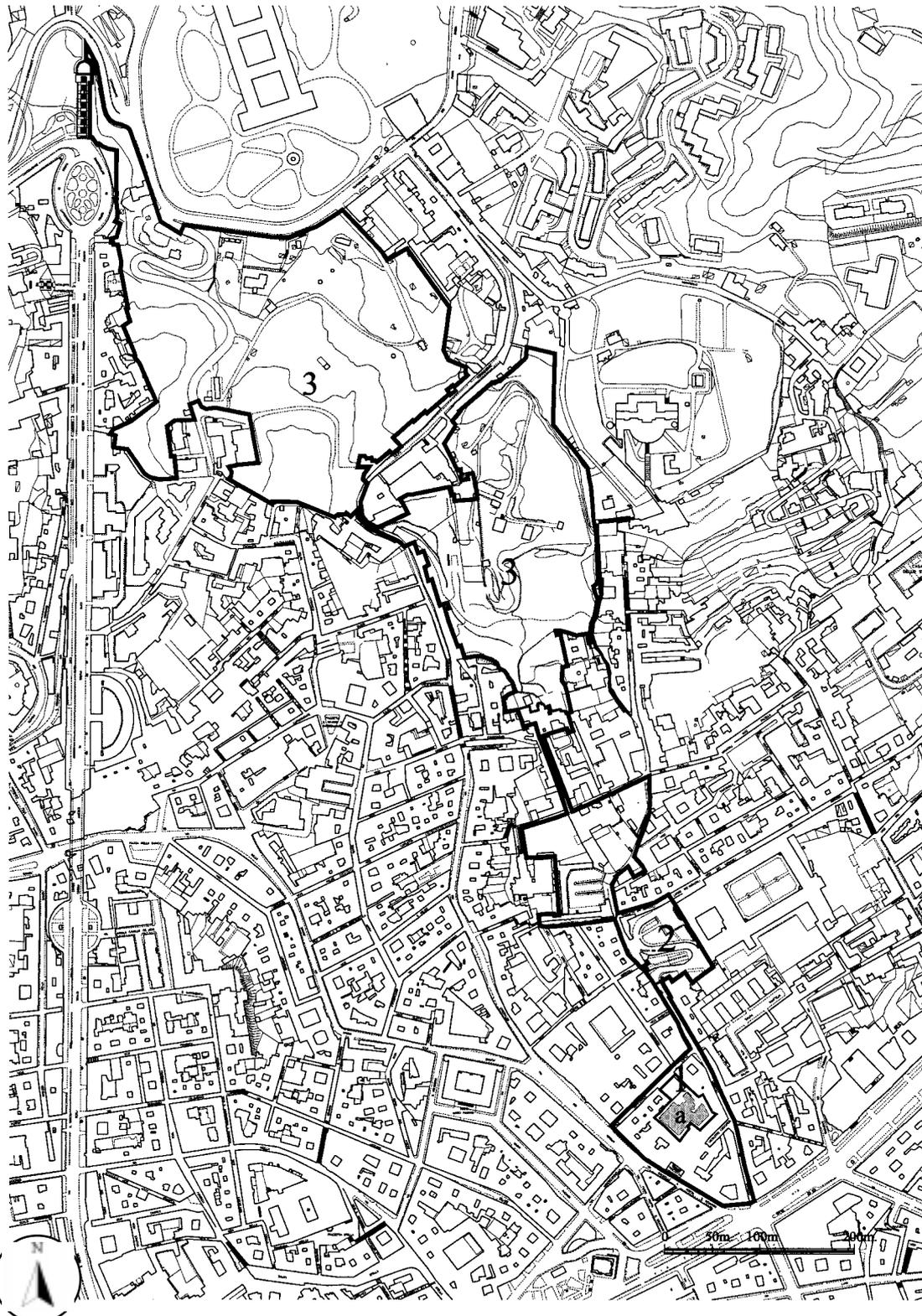
Art.158

ambito n. 27

Scheda

funicolare dei due musei

86



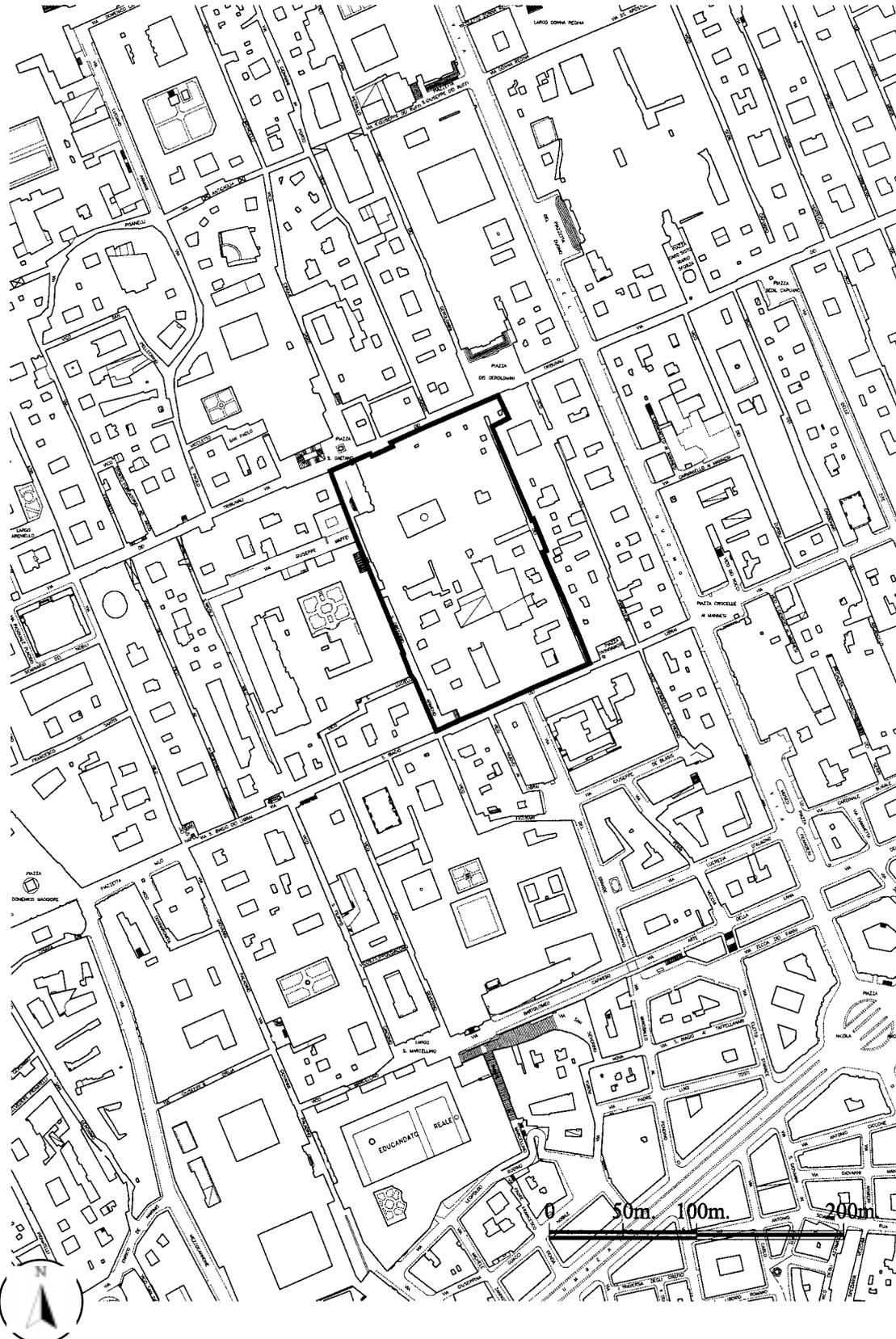
Art.160

ambito n. 29

Scheda

San Lorenzo

88



Art. 161	ambito n. 30					Scheda 89
	stazioni					

Stazioni esistenti e previste, suddivise per linea su ferro

linea metropolitana 1, circolare Piscinola-Dante-Municipio-Garibaldi-Aeroporto-Piscino

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. Esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale (zona Prg)	
1	Garibaldi	entro terra	nuova realizzazione	NO	Garibaldi - (Ff)	
2	Centro Direzionale	entro terra	nuova realizzazione	NO	Centro Direzionale (art.135)	
3	Poggioreale	entro terra	nuova realizzazione	NO	Centro Direzionale (art.135)	
4	Cimitero	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	
5	Aeroporto	entro terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo	Aeroporto - (Ff)
6	Capodichino	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
7	Secondigliano	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
7 bis	Regina Margherita	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	via Montello - Secondigliano - Miano (art. 128)	NO
8	Miano	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
9	Piscinola	fuori terra	riqualificazione	interscambio di sistema	nodo di interscambio a Piscinola -(Art.129)	Piscinola - (Ff)
10	Chiaiano	fuori terra	nessun intervento	interscambio di sistema	Masseria Chiaiano (art. 162)	Chiaiano (Ff)
11	Frullone	fuori terra	riqualificazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo	Frullone
12	Colli Aminei	entro/fuori terra	riqualificazione	interscambio di sistema	Vallone San Rocco (art. 162)	Colli Aminei
13	Policlinico	entro terra	nessun intervento	interscambio locale	NO	NO
14	Rione Alto	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
15	Montedonzelli	entro terra	nessun intervento	interscambio locale	NO	NO
16	Medaglie D'oro	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
17	Vanvitelli	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
18	Cilea	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
19	Salvator Rosa	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
20	Materdei	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
21	Museo	entro terra	nessun intervento	NO	Acropoli e piazza Cavour (art. 157)	NO
22	Dante	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
23	Toledo	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
24	Municipio	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
25	Università	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
26	Duomo	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO

linea metropolitana 2, passante metropolitano Fs S.Giovanni-Gianturco-Bagnoli-Pozzuoli

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. Esecutivo normativa) (art.	Nodo intermodale (zona Prg)
27	<i>Bagnoli</i>				
28	<i>Agnano</i>				
29	<i>Cavalleggeri</i>				
30	<i>Leopardi</i>				
31	<i>Campi Flegrei</i>				
32	<i>Mergellina</i>	fuori terra	nessun intervento	NO	NO
33	<i>Amedeo</i>	entro terra	nessun intervento	NO	NO
34	<i>Montesanto</i>	entro terra	nessun intervento	NO	NO
35	<i>Cavour</i>	entro terra	nessun intervento	NO	NO
36	<i>Garibaldi</i>	entro terra	nessun intervento	NO	Garibaldi - (Ff)
37	<i>Gianturco</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio di sistema	Gianturco - (Art. 137)
38	<i>G. Ferraris</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	Gianturco - (Art. 137)
39	<i>Vigliena</i>	fuori terra	nuova realizzazione	NO	Cirio-Corradini (Art. 144)
40	<i>S. Giovanni</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	Cirio-Corradini (Art. 144)

Le stazioni prive di indicazioni ricadono nel territorio disciplinato dalla variante per la zona occidentale approvato con decreto n. 4741 del Presidente della giunta regionale della Campania del 15 aprile 1998

linea metropolitana 3, Circumvesuviana S.Giorgio-Poggioreale-C.Garibaldi

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo normativa) (art.	Nodo intermodale (zona Prg)
41	<i>Centro Direzionale</i>	entro terra	nessun intervento	NO	Centro Direzionale (art. 135)
42	<i>Poggioreale</i>	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	Centro Direzionale (art. 135)
43	<i>Stadera</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo
44	<i>Bottegelle</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	strumento esecutivo
45	<i>Madonelle</i>	entro terra	riqualificazione	interscambio locale	strumento esecutivo
46	<i>Argine - Palasport</i>	entro terra	riqualificazione	interscambio di sistema	Pru Ponticelli - (Art.149)
47	<i>San Pietro</i>	entro terra	riqualificazione	interscambio locale	Pru Ponticelli - (Art.149)
48	<i>Vesuvio -De Meis</i>	entro terra	riqualificazione	interscambio locale	Pru Ponticelli - (Art.149)
49	<i>Bartolo Longo</i>	entro terra	riqualificazione	NO	strumento esecutivo
50	<i>S.Maria del Pozzo</i>	entro terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo

linea metropolitana 4, Circumvesuviana Vesuvio-Ponticelli-C.Garibaldi-P.Municipio

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale (zona Prg)	
51	<i>Municipio</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	
52	<i>Porto Salvo</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	
53	<i>Pisacane</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	
54	<i>Napoli (corso Garibaldi)</i>	entro terra	nessun intervento	NO	Mura orientali (art. 154)	
55	<i>Garibaldi</i>	entro terra	nessun intervento	NO	NO	Garibaldi - (Ff)
56	<i>Gianturco</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	Gianturco - (Art.137)	NO
57	<i>S. Giovanni</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	Rione Baronessa - Rione Villa (art. 147)	NO
58	<i>Barra</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	Repubbliche Marinare - (Art. 146)	NO
59	<i>Santa Rosa</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
60	<i>Ponticelli</i>	fuori terra	riqualificazione	NO	Ponticelli (art. 149)	NO
61	<i>Vesuvio - De Meis</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO

linea metropolitana 5, Circumflegrea Pianura-Montesanto

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale (zona Prg)	
62	<i>Pisani</i>	fuori terra	riqualificazione	NO	strumento esecutivo	NO
63	<i>Torre Poerio</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	strumento esecutivo	NO
64	<i>Pianura</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio di sistema	Pianura - (Art. 127)	Pianura
65	<i>Trencia</i>	entro terra	riqualificazione	NO	Pianura - (Art. 127)	NO
66	<i>Traiano</i>	fuori terra	riqualificazione	NO	strumento esecutivo	NO

linea metropolitana 6, metropolitana leggera Campi Flegrei-S.Pasquale- Municipio

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. Esecutivo normativa)	(art.	Nodo intermodale (zona Prg)
67	<i>Mostra</i>	entro terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	Piano urbanistico exec. per la zona occidentale	Campi Flegrei (Ff)
68	<i>Politecnico</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
69	<i>Lala</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
70	<i>Mergellina</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
71	<i>Arco Mirelli</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
72	<i>S. Pasquale</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
73	Martiri	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
74	<i>Plebiscito</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
75	<i>Municipio</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO

linea metropolitana 7, circolare (Circumflegrea e Cumana) Montesanto-Soccavo-M.S.Angelo-Campi Flegrei-Montesanto

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo normativa)	(art.	Nodo intermodale (zona Prg)
76	<i>Montesanto</i>	fuori terra	nessun intervento	NO	NO	NO
77	<i>Cilea</i>	entro terra	nuova realizzazione	NO	NO	NO
78	<i>Piave</i>	entro terra	riqualificazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo	Piave - (Ff)
79	<i>Soccavo</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio locale	strumento esecutivo	Soccavo - (Ff)
80	<i>S.Angelo</i>	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
81	<i>Cinthia</i>	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
82	<i>Terracina</i>					
83	<i>Kennedy</i>					
84	<i>Mostra</i>	entro terra	nessun intervento	interscambio di sistema	Piano urbanistico exec. per la zona occidentale	Campi Flegrei (Ff)
85	<i>Fuorigrotta</i>	entro terra	nessun intervento	NO	NO	NO
86	<i>V. Emanuele</i>	fuori terra	nessun intervento	NO	NO	NO

Le stazioni prive di indicazioni ricadono nel territorio disciplinato dalla variante per la zona occidentale approvato con decreto n. 4741 del Presidente della giunta regionale della Campania del 15 aprile 1998

linea metropolitana 8, Cumana Bagnoli Dazio-Coroglio-Campi Flegrei

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale (zona Prg)	
87	<i>Dazio</i>					
88	<i>Giusso</i>					
89	<i>Coroglio</i>					
90	<i>Cederna</i>					
91	<i>Cocchia</i>					
92	<i>Cavalleggeri</i>					

Le stazioni prive di indicazioni ricadono nel territorio disciplinato dalla variante per la zona occidentale approvato con decreto n. 4741 del Presidente della giunta regionale della Campania del 15 aprile 1998

linee regionali

Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale (zona Prg)	
Circumvesuviana Sorrento						
93	<i>Sirena</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
94	<i>S. Maria del Pozzo</i>	fuori terra, previsto interramento	riqualificazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo	S. Maria del Pozzo (Ff)
Circumvesuviana Sarno						
94 bis	Nuovo ospedale	fuori terra	nuova realizzazione	NO	Ponticelli (art. 149)	NO
<i>Fs Cassino</i>						
95	<i>Traccia</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio locale	Ex raffinerie (Art. 143)	NO
96	<i>Stadera</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	strumento esecutivo	Stadera- (Ff)
<i>Fs Salerno</i>						
97	<i>Due Palazzi</i>	fuori terra	nuova realizzazione	interscambio locale	strumento esecutivo	NO
98	<i>Pietrarsa</i>	fuori terra	riqualificazione	interscambio di sistema	Cirio-Corradini - (art. 144)	Pietrarsa - (Ff)

funicolare dei due Musei

Stazione		Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. Esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale
99	Museo	entro terra	nuova realizzaz ione	NO	Acropoli e piazza Cavour (Art. 157)	NO
100	Miracoli	entro terra	nuova realizzazione	NO	Funicolare dei due Musei (Art. 158)	NO
101	Capodimonte	entro terra	nuova realiz zazione	NO	Funicolare dei due Musei (Art. 158)	NO
102	Lieti	entro terra	nuova realizzazione	interscambio locale	Funicolare dei due Musei (Art. 158)	NO
103	Nicolardi	entro terra	nuova realizzazione	NO	Funicolare dei due Musei (Art. 158)	NO
104	Colli Aminei	entro terra	nuova realizzazione	interscambio di sistema	Vallone San Rocco (Art. 162)	Colli Aminei

funicolari						
Stazione	Posizione della linea su ferro	Intervento previsto	Parcheggio	piano urb. esecutivo (art. normativa)	Nodo intermodale (zona Prg)	

funicolare centrale

105	Piazza Augusteo	entro terra		NO	NO	NO
106	Corso Vittorio Emanuele	entro terra		NO	NO	NO
107	Palizzi	entro terra		NO	NO	NO
108	Piazza Fuga	fuori terra		NO	NO	NO

funicolare di Chiaia

109	Parco Margherita	fuori terra		NO	NO	NO
110	Corso Vittorio Emanuele	fuori terra		NO	NO	NO
111	Palazzolo	entro terra		NO	NO	NO
112	Cimarosa	fuori terra		NO	NO	NO

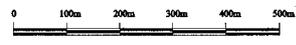
funicolare di Montesanto

113	Montesanto	fuori terra		NO	NO	NO
114	Corso Vittorio Emanuele	fuori terra		NO	NO	NO
115	San Martino	entro terra		NO	NO	NO
116	via Morghen	fuori terra		NO	NO	NO

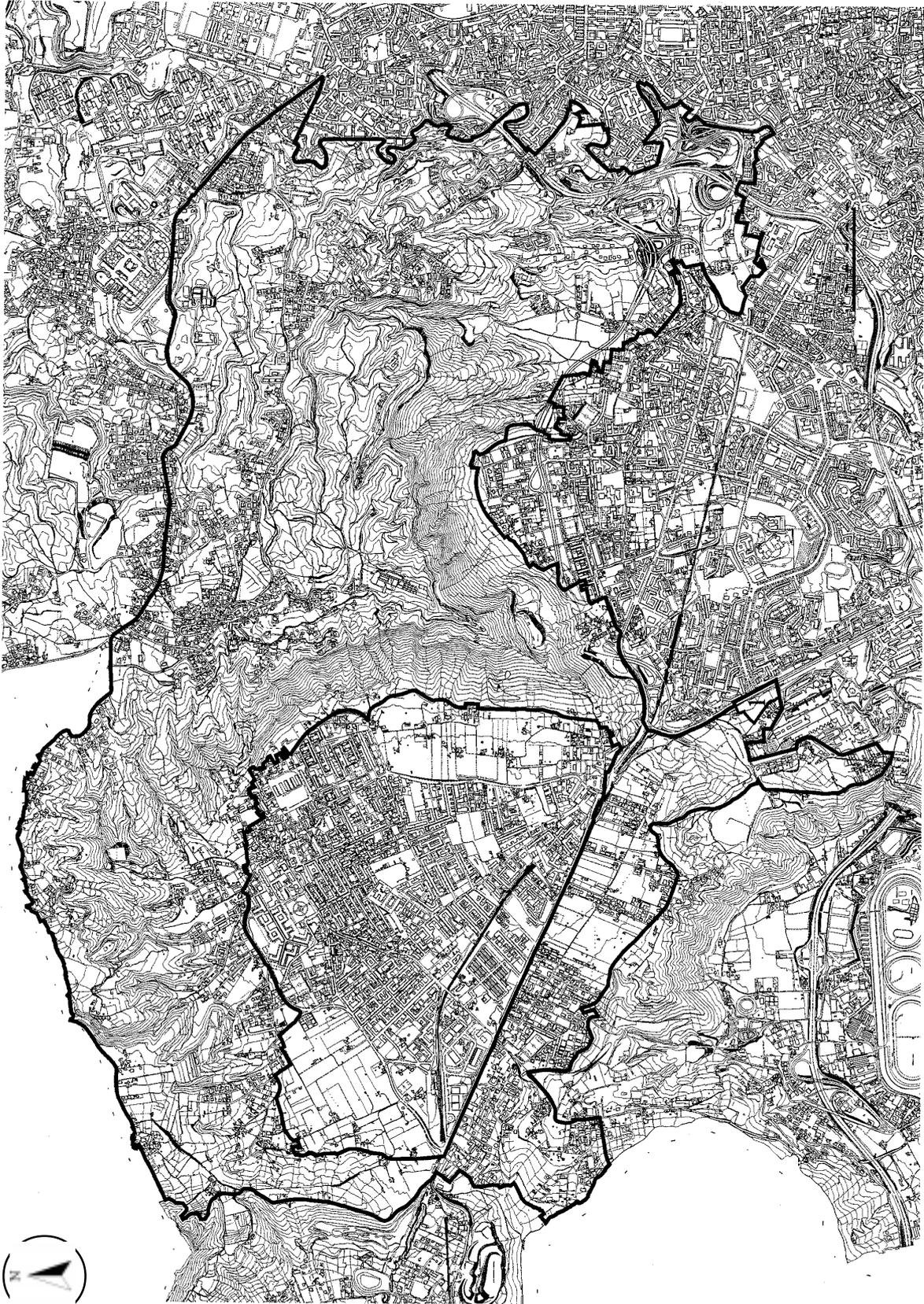
funicolare di Mergellina

117	Mergellina	entro terra		NO	NO	NO
118	Sant'antonio	entro terra		NO	NO	NO
119	San Gioacchino	fuori terra		NO	NO	NO
120	Parco Angelina	fuori terra		NO	NO	NO
121	Manzoni	fuori terra		NO	NO	NO

Art.162	ambito n. 31	Scheda
	Pisani	90



Art.162	ambito n. 32	Scheda
	Camaldoli	91



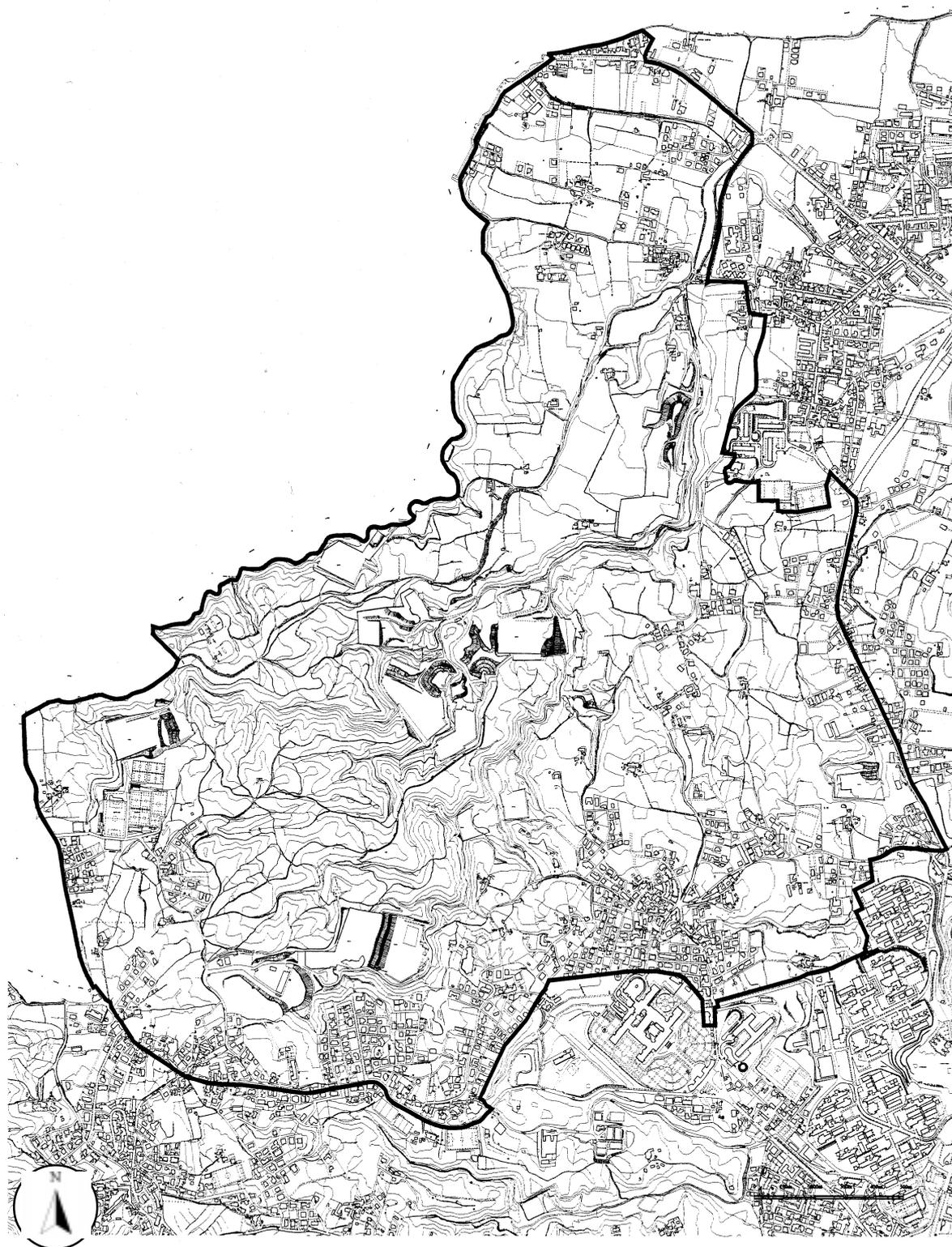
Art.162

ambito n. 33

Scheda

Selva - Chiaiano

92



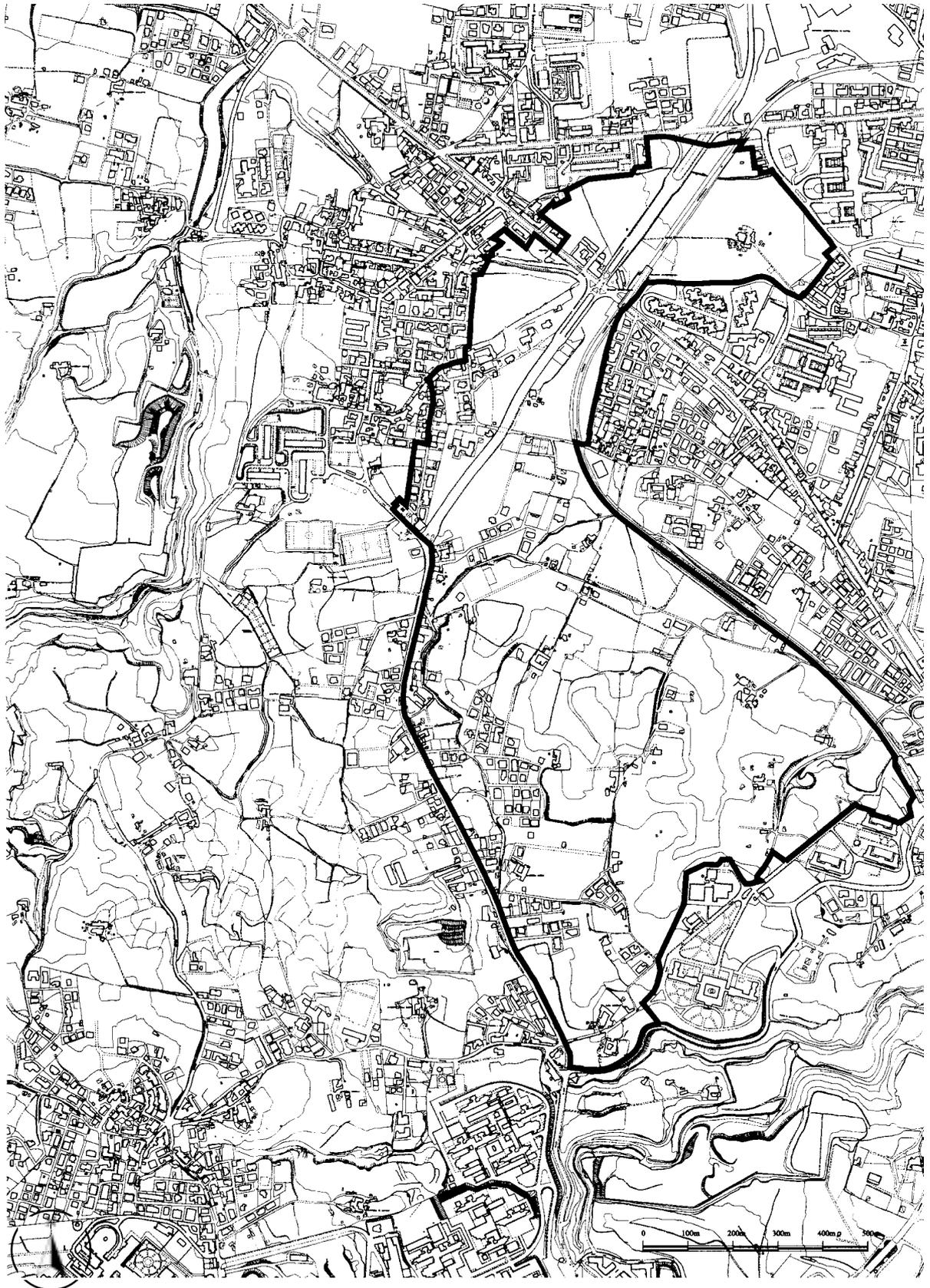
Art.162

ambito n. 34

Scheda

Masseria - Chiaiano

93



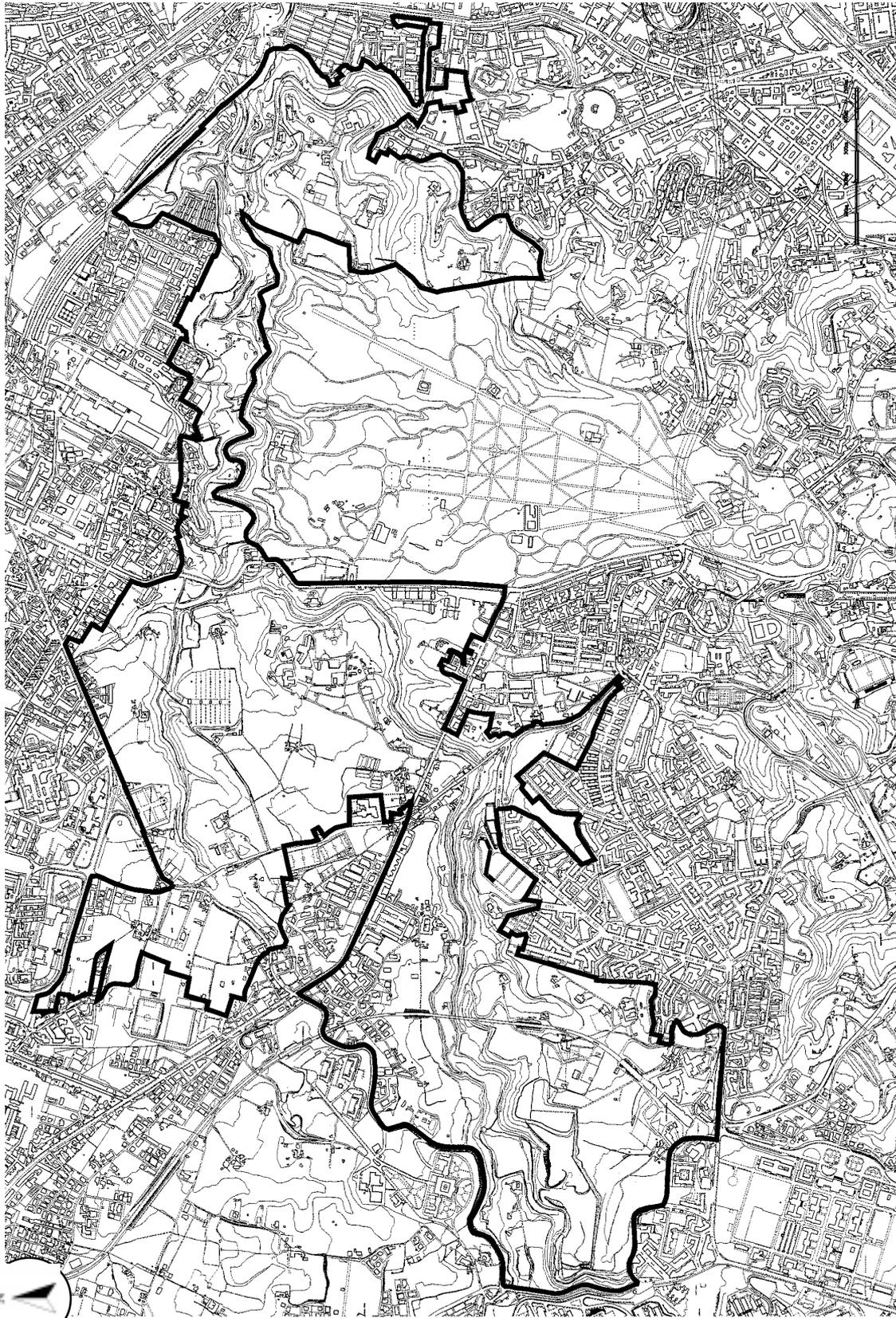
ambito n. 35

Scheda

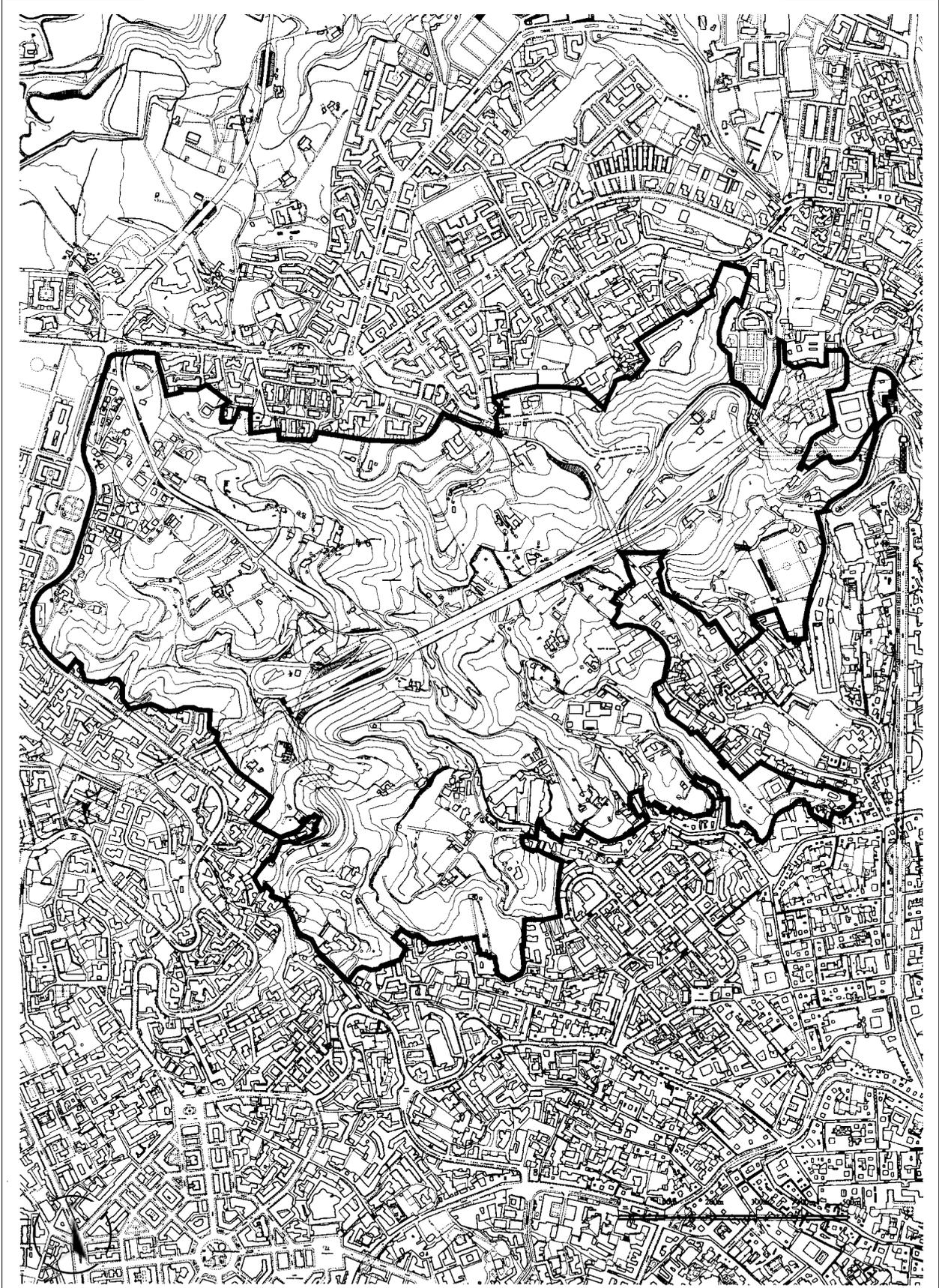
Art.162

Vallone San Rocco

94



Art.162	ambito n. 36	Scheda
	Scudillo	95



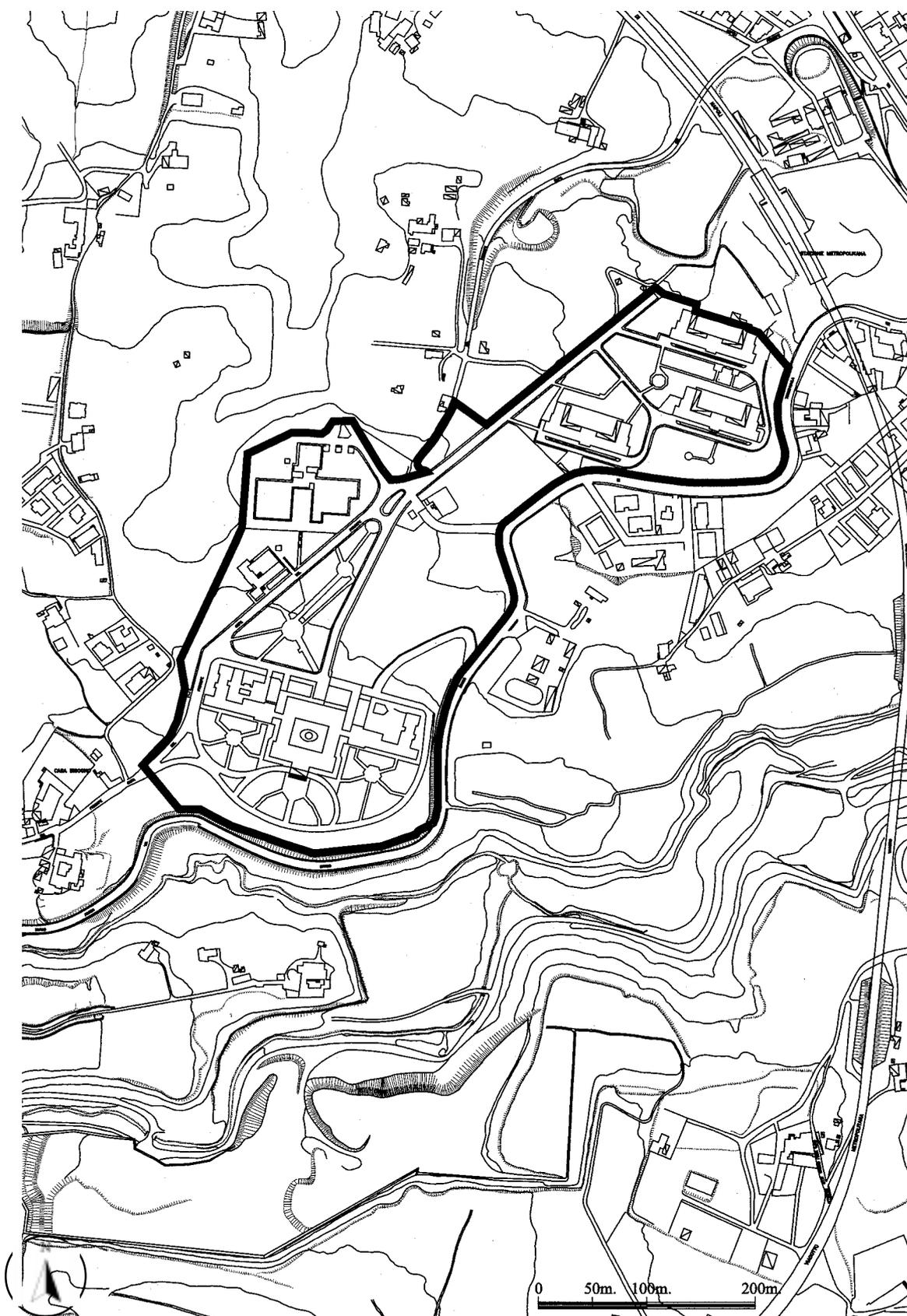
Art.163

ambito n. 37

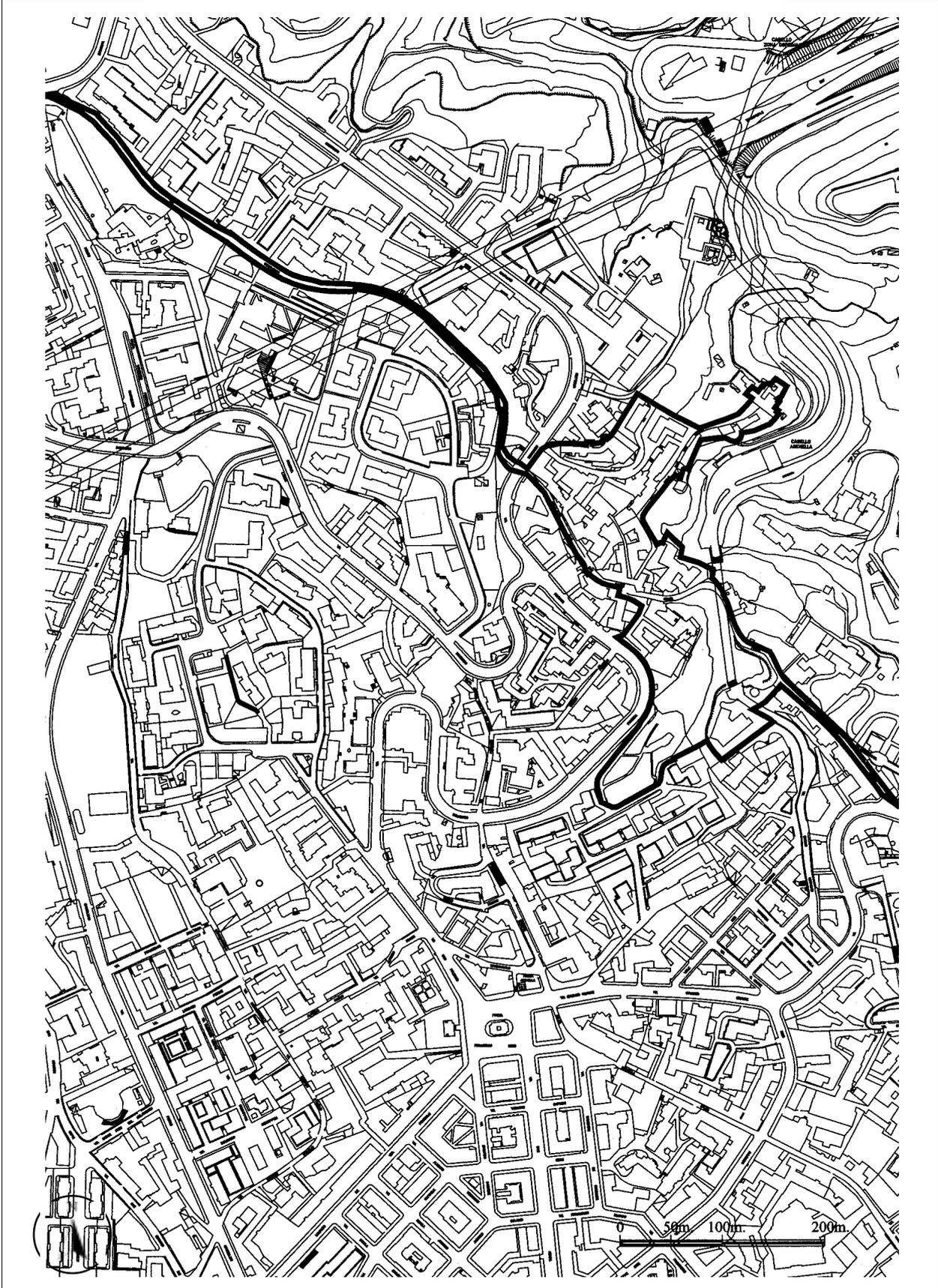
Scheda

Frullone

96



	ambito n. 38	Scheda
Art.164	casale due porte all'Arenella	97



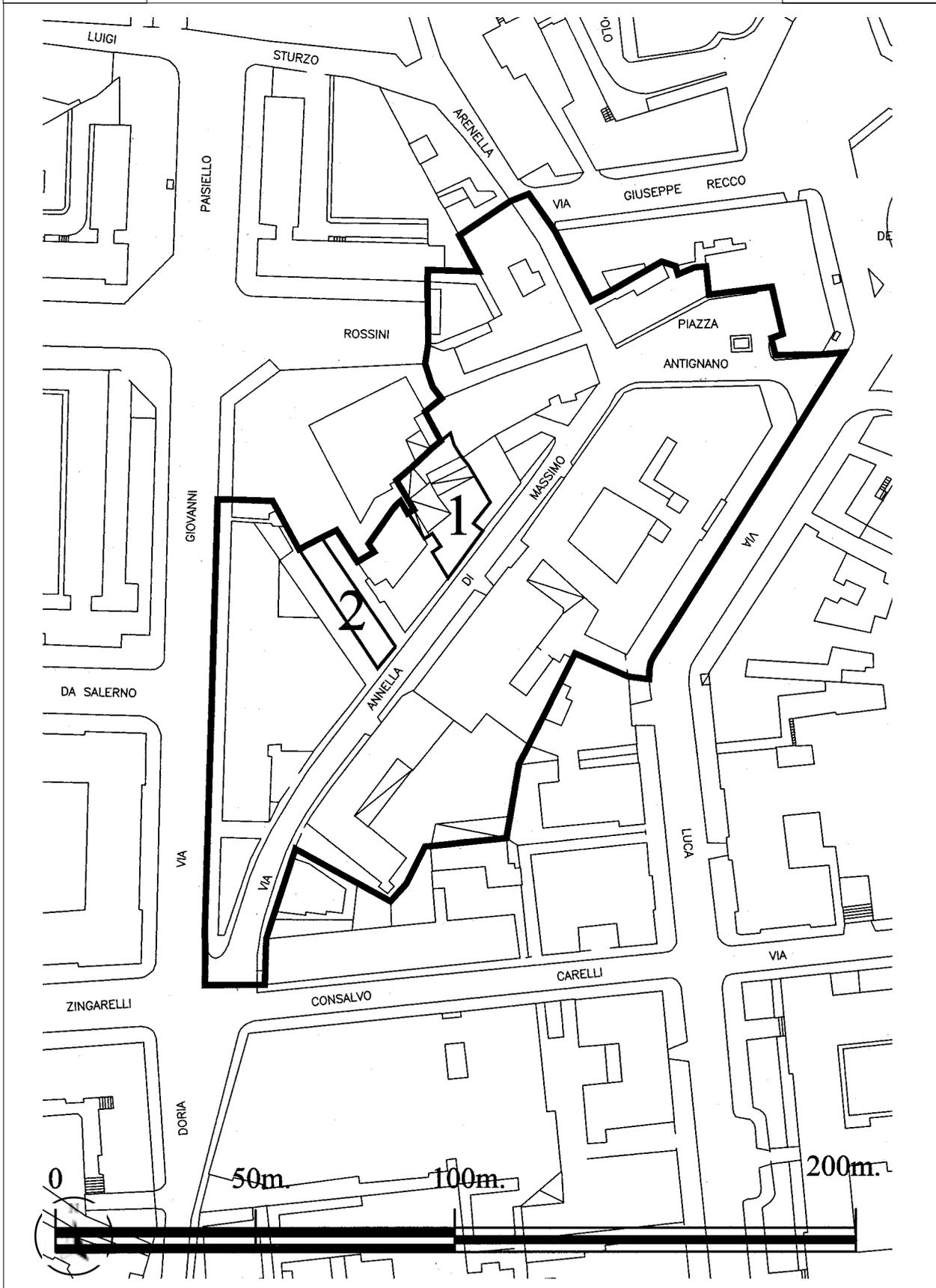
ambito n. 39

Scheda

Art.165

Antignano

98



Art.166

ambito n. 40

Scheda

ex ospedale Bianchi

99

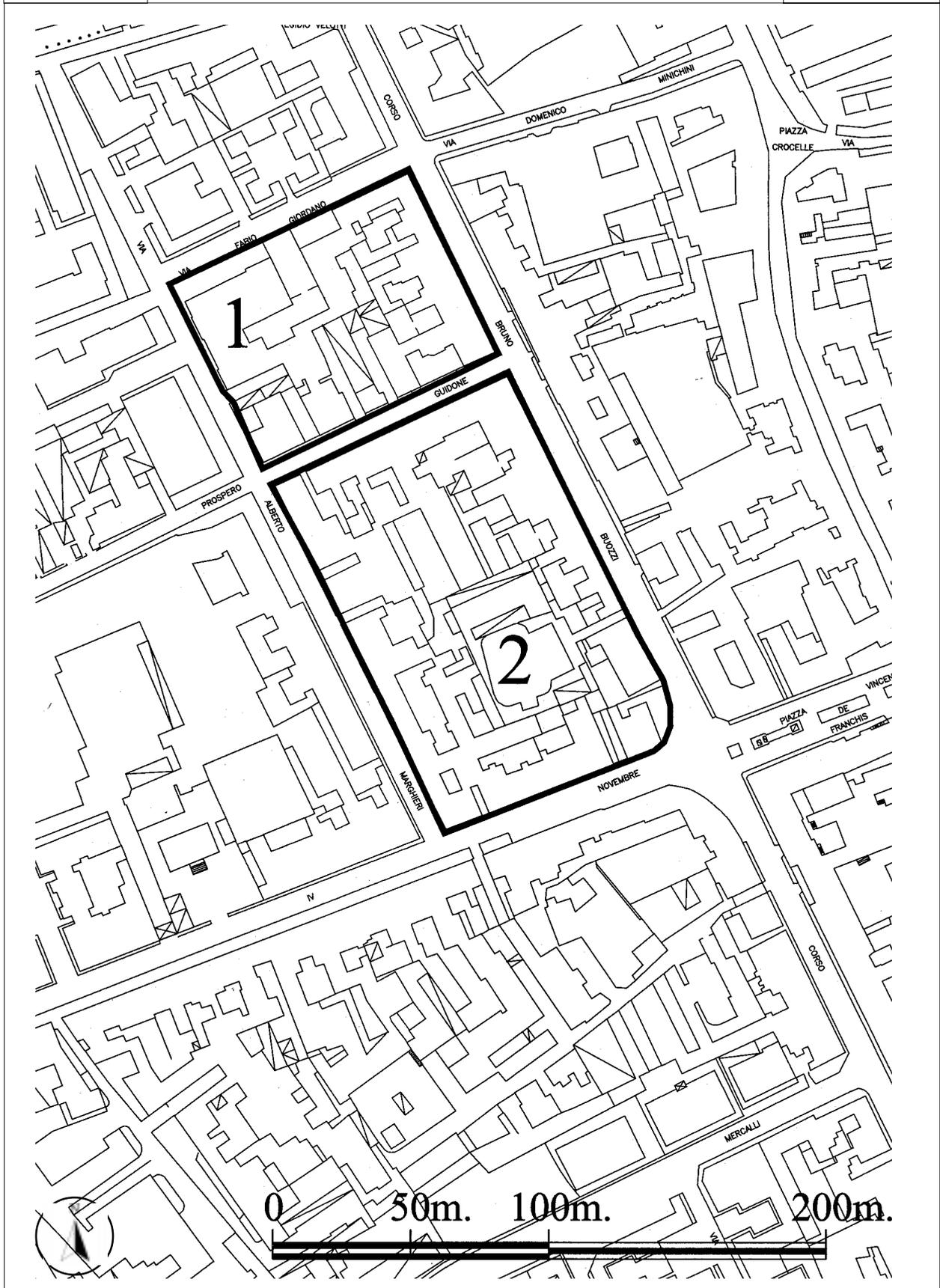


Art.168

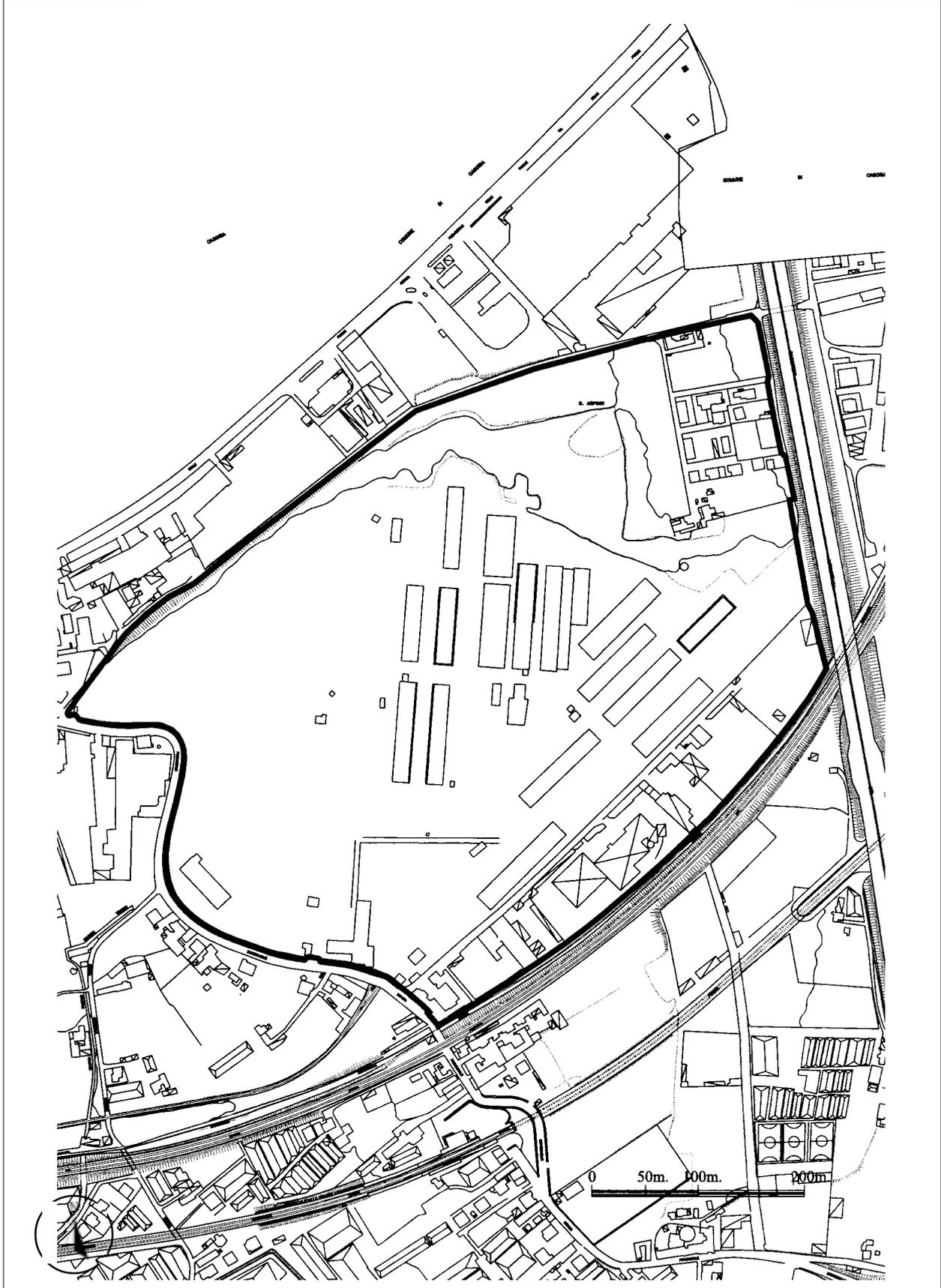
ambito n. 42
centro storico di Barra

Scheda

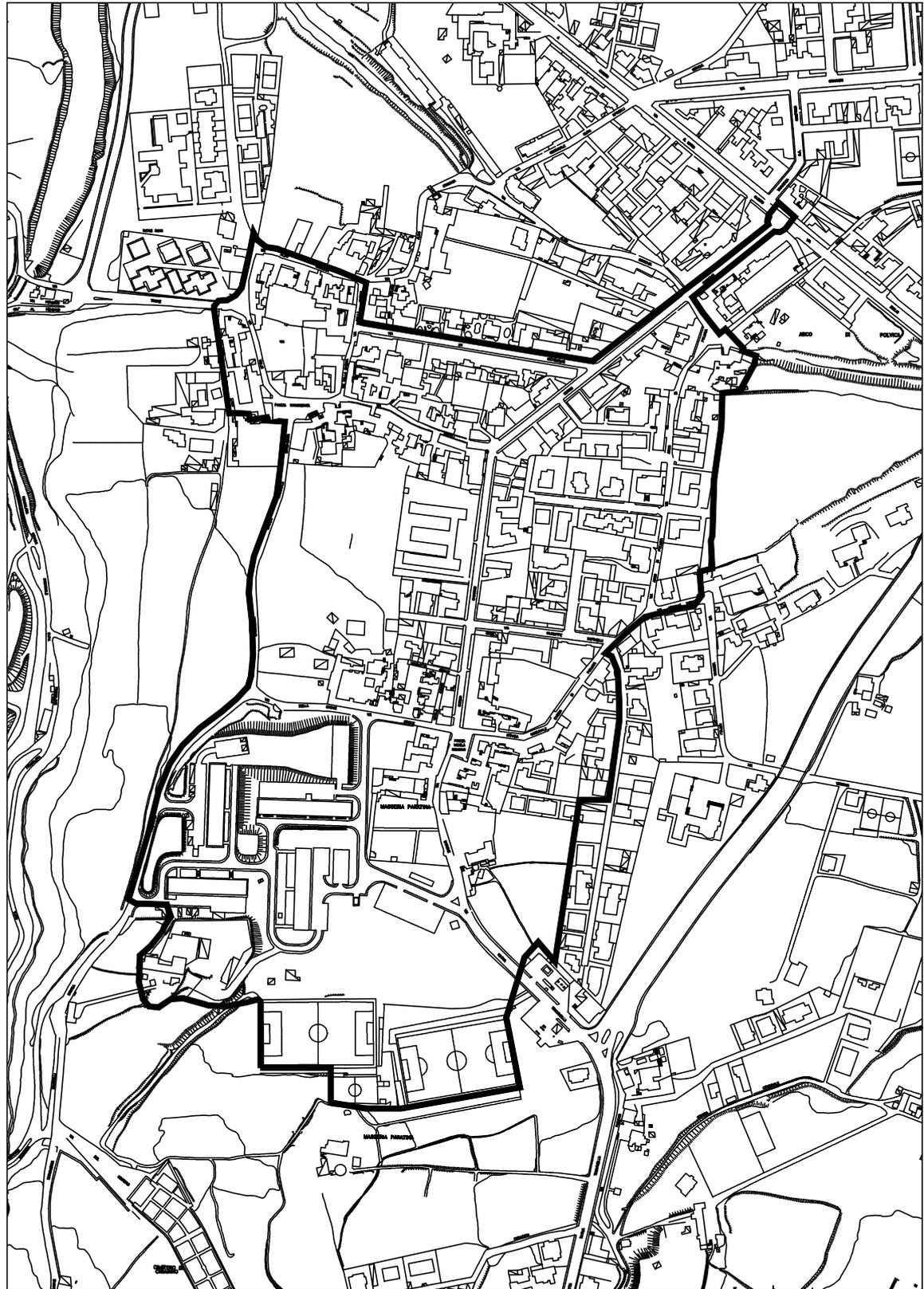
101



Art.169	ambito n. 43	Scheda
	magazzini approvvigionamento	102



Art.170	ambito n. 44	Scheda
	Chiaiano	103



Art.172

ambito n. 46

Scheda

Sanità

105

