



# Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale

## The Waterfront of Naples in the New Master Plan

**Roberto Gianni**

Comune di Napoli  
Dipartimento Pianificazione Urbanistica  
e-mail: [urbana@comune.napoli.it](mailto:urbana@comune.napoli.it); web: [www.comune.napoli.it](http://www.comune.napoli.it)

La riqualificazione della linea di costa e la ricostituzione di un rapporto concreto della città con il suo mare è una delle manovre fondamentali della strategia che il nuovo piano regolatore generale (Prg) si prefigge per dare a Napoli un'elevata qualità urbana. Il Prg assoggetta l'intera linea di costa, da La Pietra a Pietrarsa, all'approvazione di un piano urbanistico attuativo (Pua) che, per alcuni tratti coperti da pianificazione ambientale, come Posillipo, è richiesto anche dal piano paesistico vigente, per dare soluzioni pianificatorie e operative all'azione di tutela oggi vigente. La formazione del Pua, attualmente in corso, è affidata al dipartimento di pianificazione urbanistica comunale. Come in altre occasioni, la scelta operativa è di condurre una pianificazione attuativa per parti, collocata tuttavia in un disegno di base e in un quadro formale unitari, che definiscono la strategia e gli obiettivi fondamentali.

La ricostituzione del rapporto tra la città e il mare si persegue con tre diverse modalità: a) il miglioramento delle condizioni di accesso al mare, che oggi sono interdette in vasti settori della costa; b) il miglioramento delle infrastrutture costiere, da quelle per la balneazione a quelle portuali ai diversi livelli; c) la formazione di un sistema di infrastrutture e attrezzature costiere, variamente articolato e distribuito: infrastrutture specie per migliorare la mobilità lungo la costa, dove si concentrano i maggiori fenomeni di congestione sul territorio dell'area metropolitana; attrezzature, in special modo quelle che consentano di usare la costa come un'unica, straordinaria infrastruttura per il tempo libero, la ricreazione, il godimento delle risorse naturali.

L'insieme di queste modalità devono essere praticate compatibilmente con la tutela e la valorizzazione delle risorse storiche e ambientali di cui la costa napoletana è particolarmente ricca.

È bene ricordare infatti che il Prg stabilisce che le attrezzature costiere – a cominciare dagli approdi per la nautica da diporto – non debbano essere dimensionate sul fabbisogno che esse

The report suggests a synthetic summary of the main elements involved in the complex process of requalification of Naples coastline, starting from the new general town plan.

The requalification of the coastline and the reconstitution of a true relationship of city and sea is one of the crucial actions of the strategy established by the new general town plan in order to offer an high urban quality to Naples.

In the General Town Plan the whole coastline, from La Pietra to Pietrarsa, is subjected to the approval of an Urban Implementation Plan (UIP) that, for few segments covered by environmental planning, such as Posillipo, is required also by the landscape plan in force, in order to suggest planning and operative solutions to the current safeguarding action.

The development of the UIP is still in progress and the Municipal Urban Planning Department has been given the task of it. As it occurred in similar occasions, the operating choice consists in making an implementing planning for sections, placed anyway into a unitary basic design and formal framework which define the fundamental strategy and goals.

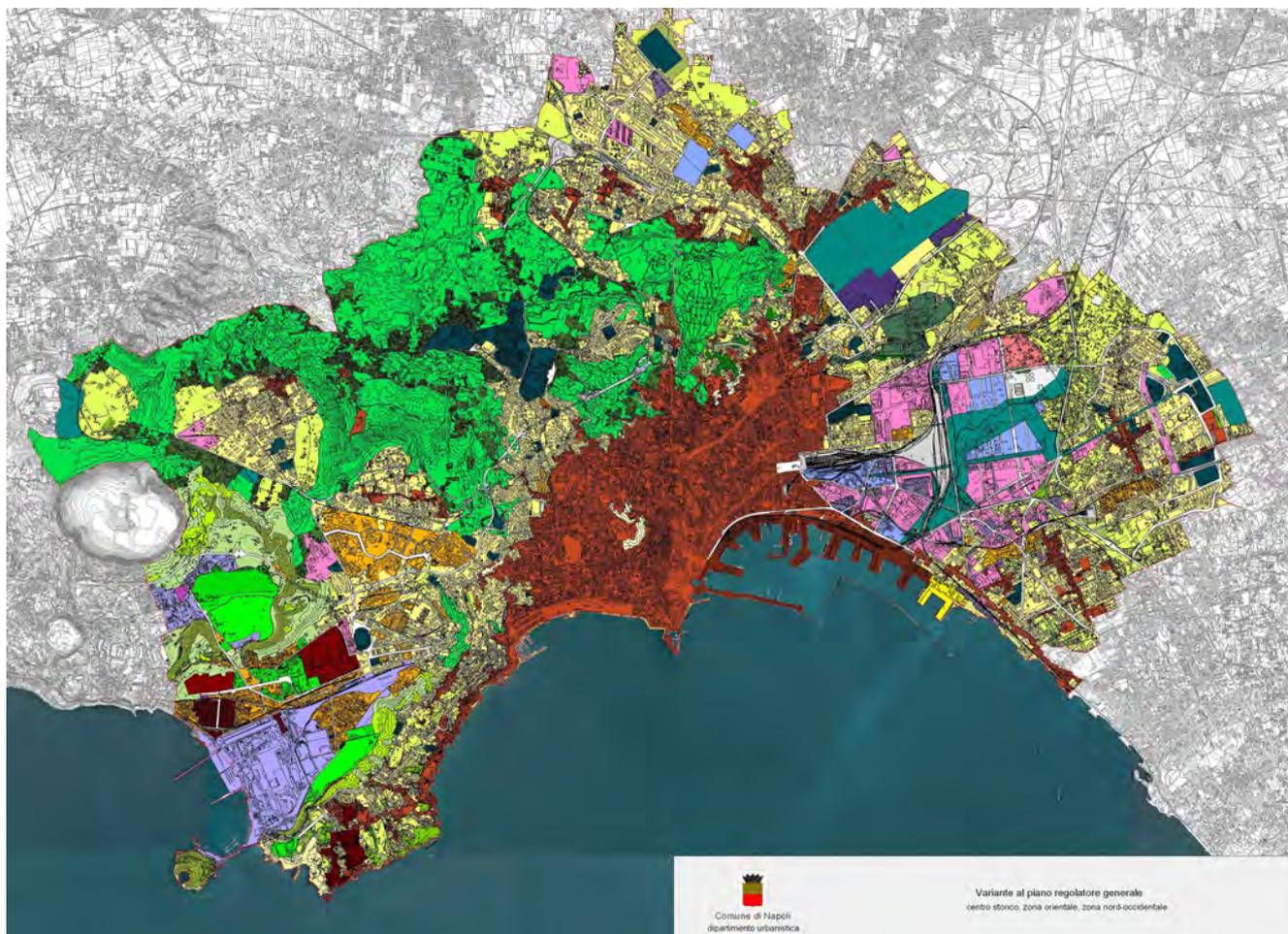
The reconstitution of the relationship between city and sea is pursued in three different ways:

- improvement of the accesses to the sea, which at present are forbidden in several stretches of the coast;
- improvement of the coast infrastructure, on different levels, from swimming to harbour ones; realization of a coast infrastructure and equipment system articulated and distributed in different ways: infrastructure specifically targeted to improve the mobility along the coast, characterized by high congestion of the metropolitan area;
- equipment specifically targeted to facilitate the use of the coast as unique, extraordinary infrastructure for free time, amusements and enjoyment of natural resources.

All those modalities should be accomplished in accordance with the safeguard and exploitation of the many historic and environmental resources characterizing the Neapolitan coast.

It should be mentioned too that the general town plan states that the coast equipment – starting from the landing places for recreational boating – should not be sized according to the need it expresses, but on the effective availability that the city territory can really offer, taking into account the safeguard of the prevailing requirements of historical, natural and environmental resources. Besides the general town plan hopes that the action on the city coast could be connected, on both sides, with similar initiatives outside the municipal borders.

Five years after the approval of the new general town plan, the implementation of the carried out choices shows a combination of implementation planning initiatives and effective realizations that – although with difficulty – begin delineating a new scenario.



Comune di Napoli  
dipartimento urbanistica

Variante al piano regolatore generale  
centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale

La riqualificazione della linea di costa e la ricostituzione di un rapporto concreto della città con il mare è un obiettivo del piano regolatore di Napoli che assoggetta l'intera linea di costa all'approvazione di un piano urbanistico attuativo.

esprimono, ma sulla reale disponibilità che il territorio cittadino può concretamente offrire, in ragione delle prevalenti esigenze di salvaguardia delle risorse storiche, naturalistiche e ambientali.

Il piano regolatore auspica inoltre che l'azione sulla costa cittadina possa connettersi, su entrambi i versanti, con iniziative dello stesso segno fuori dai confini comunali.

A circa cinque anni dall'approvazione del nuovo Prg, l'attuazione delle scelte compiute vede un intreccio di iniziative di pianificazione attuativa e di concrete realizzazioni che –sia pure faticosamente– cominciano a delineare il nuovo scenario. Riepiloghiamo sinteticamente e per punti gli elementi salienti di questo complesso processo di riqualificazione, procedendo da ovest a est.

A Bagnoli, un piano urbanistico esecutivo (Pue), approvato nel 2004, prevede di formare, com'è noto, un imponente complesso di attrezzature costiere per il tempo libero, il turismo e la ricerca. Qui si vorrebbe ricostituire la grande spiaggia della città, destinando alla balneazione quasi tutta la costa, circa 1.500 metri, da Nisida a La Pietra, con la sola

interruzione –circa 150 metri– di un piccolo porto (dimensionato per un numero massimo di 700 imbarcazioni) che sarà affiancato al così detto *pontile nord*, che è già stato restaurato e restituito all'uso giornaliero di migliaia di cittadini. Il tratto di costa che sarà disponibile per la balneazione, le passeggiate, il tempo libero è, di fatto, molto più esteso: giunge infatti fino a Pozzuoli, includendo il bel litorale della cittadina flegrea, restaurato negli ultimi anni e frequentato da cittadini di ogni età in tutte le ore del giorno. Alle spalle della spiaggia è prevista la realizzazione di un parco (oltre 150 ettari) il cui progetto è già stato approvato e che per circa la metà della sua estensione è in corso di realizzazione o in via di appalto da parte di Bagnolifutura, società operativa del Comune per la trasformazione dell'area. Sarà questo progetto a disegnare dettagliatamente la conformazione delle attrezzature per la balneazione a cui dovranno uniformarsi i soggetti, pubblici e privati, compresi quelli che attualmente gestiscono pezzi di spiaggia in concessione dall'autorità portuale. Questo programma ambizioso è rallentato dalle difficoltà di realizzazione delle due opere forse più complesse – e in qualche modo

controverse– che esso prevede: la realizzazione del porto e la rimozione della colmata, con la bonifica delle acque antistanti.

La realizzazione del porto ha suscitato, fin dal momento della presentazione del Pue, una irriducibile opposizione da parte di alcuni settori dell'ambientalismo e del mondo professionale napoletano, gli stessi che si erano opposti con decisione al restauro del *pontile nord* di cui si è appena detto. Uno degli argomenti sostenuti dagli oppositori è quanto meno singolare: si dice che la realizzazione del porto contrasterebbe con l'obiettivo del ripristino della balneazione. E' evidente, al contrario, che con la realizzazione di quest'opera sarebbe possibile ricondurre in un bacino organizzato e di piccole dimensioni le imbarcazioni che occupano ormai

grande parte della baia, che in tale modo sarebbe quindi restituita alla balneazione, anche per il netto miglioramento che si avrebbe nella qualità delle acque.

La realizzazione del porto ha compiuto, negli ultimi mesi, un significativo passo in avanti: nello scorso mese di luglio la conferenza dei servizi istituita presso il comune di Napoli per esaminare le proposte avanzate da operatori privati –ai sensi della così detta *legge Burlando*- per la realizzazione e la gestione del porto, ha scelto il progetto preliminare presentato da uno dei concorrenti, autorizzandolo a redigere il conseguente progetto definitivo. Si tratta di una decisione molto importante perché è frutto dell'intesa conseguita tra Comune e soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici, superando incomprensioni del recente passato. La soluzione progettuale condivisa rappresenta una sintesi tra gli obiettivi che il Pue approvato nel 2004 assegna a quest'opera per la riqualificazione dell'area e i requisiti indicati dalla soprintendenza per corrispondere al vincolo di protezione ambientale apposto sull'area.

Comune e Soprintendenza, in realtà, hanno da sempre condiviso –come si legge chiaramente nella stessa relazione posta a base del vincolo– l'intento di riqualificazione e ricomposizione ambientale che il disegno pianificatorio disponeva per l'area di Cordoglio e le scelte deliberate per conseguirlo. Partendo da tale premessa, si trattava di lavorare alla definizione consensuale del progetto edilizio del porto che –a questa specifica scala– consentisse di qualificare alcuni obiettivi condivisi di tutela ambientale e paesaggistica, come la continuità della linea di costa, la valorizzazione di scorci panoramici rimarchevoli, eccetera: è



Le azioni per la riqualificazione della costa devono essere praticate compatibilmente con la tutela e la valorizzazione delle risorse storiche e ambientali di cui la costa napoletana è particolarmente ricca.

ciò che si tardava a fare e che oggi è finalmente avvenuto. Si tratta di una decisione importante nel metodo, oltre che nel contenuto, dovuta alla saggezza dell'ex direttore regionale Pio Baldi e del soprintendente Stefano Gizzi, che hanno ben compreso l'importanza della cooperazione istituzionale e del metodo della condivisione nel processo per la riqualificazione della nostra città. Se i tempi previsti dalla legge saranno rispettati sarà possibile passare all'attuazione del nuovo porto –a carico dei proponenti- entro la prossima estate.

Il passaggio alla fase attuativa nella realizzazione del porto può determinare un impulso anche nella *rimozione della colmata*, considerato che il porto ricade sulla colmata e richiede quindi l'eliminazione di circa un terzo della sua superficie complessiva. L'attuazione di quest'opera ricade nella competenza di una pluralità di soggetti: in primo luogo il commissariato per le bonifiche e il ministero dell'Ambiente, ma in qualche misura anche il Comune e Bagnolifutura. Nessuna delle istituzioni interessate ha mai messo formalmente in discussione la decisione approvata, che resta quella di rimuovere la colmata per ricostituire la spiaggia. Non si può dimenticare in proposito che si tratterebbe dell'unica spiaggia disponibile in territorio comunale: una risorsa preziosa per cittadini e turisti ma anche uno straordinario fattore di valorizzazione del nuovo insediamento di bagnoli e quindi di accelerazione della sua realizzazione. Il problema è la disponibilità dei finanziamenti per realizzare l'intervento, nelle modalità attualmente previste. Si tratta quindi di lavorare su questo aspetto su due diversi versanti: la verifica del progetto, nell'ipotesi che possano essere



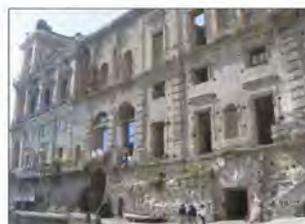
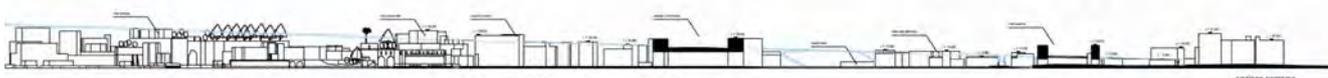
praticabili soluzioni meno costose e la ricerca di risorse economiche integrative a quelle pubbliche. Il previsto finanziamento privato del porto potrebbe consentire un prezioso apporto di risorse, senza mettere in discussione la gestione unitaria dell'opera di rimozione, posta in capo al commissariato per le bonifiche e al provveditorato per le opere pubbliche della Campania.

Restando alla costa di Coroglio, vi è un'altra decisione recente che consente di accelerare il processo di attuazione delle scelte urbanistiche. La giunta comunale ha infatti approvato la variante al piano urbanistico esecutivo proposta da Bagnolifutura. Il provvedimento consente, tra l'altro, di elevare la quota di edilizia residenziale, con una pari riduzione

dell'edilizia terziaria, a parità di volume complessivo. Questa scelta comporta non solo una configurazione più appropriata del nuovo insediamento, con una proporzione più equilibrata tra le diverse funzioni che lo costituiscono, ma migliora anche il bilancio economico dell'operazione e quindi un rafforzamento delle condizioni operative per la società di trasformazione urbana.

Il tratto di costa da Posillipo a Mergellina è una delle risorse più pregiate della città e al tempo stesso una delle sue parti meno fruibili: se Posillipo è infatti uno dei territori meno accessibili alla totalità dei cittadini e dei turisti, Mergellina e via Caracciolo soffrono di congestione di traffici e di funzioni

Il tratto di costa da Posillipo a Mergellina è una delle risorse più pregiate della città e al tempo stesso una delle sue parti meno fruibili: il Pua si propone di migliorare le condizioni di accesso al mare attraverso il recupero del sistema dei percorsi storici allo scopo di infittire i punti di accesso alla costa e al mare.



che rendono frequentemente quest'area concretamente impraticabile. La costa di Posillipo è caratterizzata dalla presenza di abitazioni private (ville, dimore storiche), cui si alternano altre attività quali ristoranti, rimessaggi per natanti, stabilimenti balneari. Nonostante siano presenti alcuni approdi e punti di alaggio (Villa Rosbery, Riva Fiorita, Marechiaro, la Gaiola), il litorale risulta poco accessibile da mare, così come da terra. Esistono numerosi percorsi (scalinate, sentieri, strade), quasi sempre storici, che dalle vie Manzoni, Petrarca e Posillipo scendono al mare senza tuttavia raggiungerlo, se non in pochissimi casi. Tra i motivi più frequenti di tale impedimento vi è la privatizzazione, in varie forme, di tali percorsi, ma anche il degrado indotto dalla carenza di controllo e di manutenzione (la viabilità, i terrapieni in muratura, l'illuminazione pubblica, i coltivi abbandonati, l'abusivismo).

Il Pua in corso di redazione si propone di migliorare le condizioni di accesso al mare e di fruizione della costa. Si pensa, in primo luogo, al recupero del sistema dei percorsi storici, specie quelli *trasversali*, allo scopo di infittire i punti di accesso alla costa e al mare. Si pensa poi alla formazione di una sistema di attrezzature leggere, compatibili con la fragilità e il pregio di questo territorio, per elevare, rendere più sicura e gradevole la balneabilità della costa e la pratica del mare, con l'uso di imbarcazioni leggere e non inquinanti, ma anche per elevare nettamente la fruizione pedonale degli ambienti costieri: una passeggiata lungo il mare, da Mergellina a Coroglio è possibile e potrebbe essere un'esperienza irripetibile. La definizione di queste scelte si intreccia con la realizzazione, in parte già avvenuta, di opere che lasciano concretamente intuire la direzione verso la quale la pianificazione comunale intende muoversi. Gli interventi più significativi riguardano senza dubbio il restauro del Parco Virgiliano e della cosiddetta Valle dei Re e la valorizzazione delle testimonianze archeologiche romane del Parco Archeologico di Posillipo. Il parco Virgiliano è unanimemente considerato luogo di fascino e bellezza incomparabili, divenuto non a caso una delle mete estive più frequentate da giovani e famiglie al completo. Altrettanto si può dire del parco di *Pausilypon* e della *grotta di Seiano*. Tuttavia il mancato completamento del parco, la sua irregolare apertura al pubblico –limitata solo a brevi periodi dell'anno– lo rendono misconosciuto al grosso pubblico e ai turisti. In realtà il valore storico e la bellezza ineguagliabile del sito fanno di questo luogo –potenzialmente– una delle mete turistiche più rinomate del paese, che potrebbe contribuire alla valorizzazione dell'insediamento in corso di formazione a Bagnoli, trovando al tempo stesso nelle attrezzature che li dovrebbero realizzarsi i servizi necessari per il suo adeguato sviluppo sul mercato internazionale del turismo.

Da Mergellina a Molosiglio il problema è quello di riordinare lo spazio pubblico gravemente afflitto, come si è detto, da



La costa di Posillipo è caratterizzata dalla presenza di abitazioni private cui si alternano altre attività quali ristoranti, rimessaggi per natanti, stabilimenti balneari.

fenomeni di congestione e usi impropri. Mergellina, si sa, è una dei posti più noti al mondo, cantata in versi famosi, *location* di film sofisticati o popolari, la meta più frequentata per il tempo libero domenicale della popolazione dell'intera area metropolitana. Ma anche il nodo di intersambio preferito dal turismo di *elite*, nazionale e internazionale, per raggiungere le isole del golfo. Sono decenni che questa enorme domanda si accumula su questo prezioso lembo di territorio rendendo ormai indilazionabili interventi di razionalizzazione, che consentano una riqualificazione che ne preservi e valorizzi i caratteri di pregio storico e ambientale: la definizione organica e dettagliata di questi interventi, la loro organizzazione nel tempo con costi plausibili è il compito demandato al Pua della costa in corso di formazione. E' un compito tutt'altro che semplice anche perché, specie in questo caso, richiede un'azione coordinata di una pluralità di soggetti: il comune di Napoli, che è titolare della pianificazione urbanistica e della pianificazione dei trasporti urbani, un aspetto centrale, quest'ultimo ai fini della riqualificazione urbana che si intende conseguire; la società delle ferrovie dello stato, che gestisce il nodo ferroviario di Mergellina, da riformare radicalmente a seguito del dirottamento, ormai completato, del traffico nazionale sul



La nuova piazza Municipio, disegnata da Alvaro Siza per la realizzazione della stazione della metropolitana, formerà un unico grande spazio pubblico tra la piazza attuale e il piazzale della stazione marittima recentemente restaurata.

nodo di piazza Garibaldi; l'autorità portuale, che gestisce il porto, dove convivono con difficoltà crescenti le imbarcazioni da diporto e quelle del servizio di trasporto per le isole; la soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici che chiede giustamente, da tempo, che l'insieme delle opere che si sono convulsamente accumulate in decenni sia sottoposto a una radicale riorganizzazione affinché consegua livelli di qualità adeguati al rango del luogo. Né si può dimenticare, in questo elenco, l'insieme degli operatori economici qui insediati: i gestori degli *chalet*, dei chioschi, dei ristoranti, i parcheggiatori, insomma di tutti coloro che traggono vantaggi e guadagni anche considerevoli dall'occupazione –a vari gradi di legittimità– di suolo pubblico; vantaggi che non sono facilmente disposti a mettere in discussione. Il punto di partenza, la base operativa concreta della riforma da disegnare è rappresentato dalla riorganizzazione in atto del sistema della mobilità. Questa riorganizzazione fa di Mergellina uno dei nodi cittadini più importanti del trasporto pubblico su ferro.

Si è già detto dello spostamento del traffico nazionale, che consente di dedicare quella linea (linea 2 della metropolitana)

al solo traffico metropolitano, in questo caso a scala regionale. Sono inoltre in corso di completamento la linea metropolitana 6, la cui stazione di Mergellina è già in funzione, e il rinnovamento della linea tranviaria costiera, che avrà da queste parti la sua stazione di testa. Questo notevole incremento dell'offerta di trasporto pubblico può concretamente consentire di pianificare il trasferimento di una quota rilevante del traffico che attualmente si dirige in questo luogo, dal trasporto privato a quello pubblico, con una conseguente, notevole riduzione della congestione che attualmente affligge Mergellina e via Caracciolo.

Resterà ovviamente una certa quantità di traffico privato, cioè di automobili, per i fruitori del porto e i visitatori che per ragioni diverse non possono o non vogliono rinunciarvi. A questa domanda il piano intende offrire una risposta organizzata di parcheggi –a tariffe adeguate al valore elevato del servizio offerto– e rispettosa della qualità del sito.

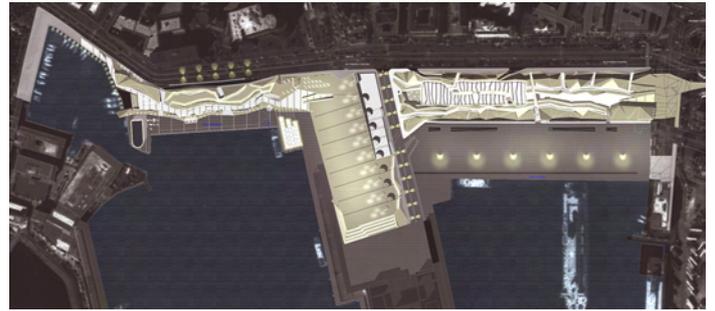
Il secondo aspetto di cui si occupa la pianificazione attuativa in corso di formazione è la riorganizzazione funzionale e qualitativa dello spazio pubblico, una volta che sarà stato sgravato in buona misura dall'occupazione delle automobili, che hanno progressivamente spodestato i pedoni. Gli spazi del porto, della passeggiata e dei

giardini antistanti, di piazza Sannazzaro, del piazzale della stazione ferroviaria saranno ridisegnati sia nell'assetto sia nella conformazione architettonica dei servizi necessari. L'obiettivo è di conseguire adeguati livelli di funzionalità, di qualità ma anche di protezione e di sicurezza per i cittadini –spesso giovani e famiglie– che li frequentano.

Il tratto di costa occupato dal porto commerciale –da Molosiglio a Vigliena, il così detto *ambito portuale*– è quello in cui l'azione di trasformazione in corso è più intensa e delicata. La pianificazione dell'ambito portuale è regolata da uno strumento *ad hoc*, il piano regolatore portuale (Prp). Il nuovo Prp è stato predisposto dall'autorità portuale e ha compiuto gran parte della complessa procedura istituzionale per la sua approvazione; nelle diverse tappe di questo percorso è stato oggetto di integrazioni e rettifiche e, per questa ragione, è stato sottoposto nuovamente all'intesa con il Comune, che era già stata espressa nel 2002. In questo settore le iniziative in corso sono molteplici, e si muovono su due distinti fronti. Nell'area occidentale, dalla stazione marittima alla barriera doganale, si mira a migliorare

i servizi di accoglienza per i passeggeri e a realizzare un sistema di attrezzature e di servizi per il turismo e il tempo libero. Già da anni, a questo fine, tutti i traffici commerciali che insistevano in questa zona sono stati trasferiti nella zona portuale orientale, col relativo spostamento della barriera doganale. Si punta insomma a formare un'area urbana in assoluta continuità con la città storica retrostante, che dovrebbe riconquistare in tal modo il rapporto diretto con il mare che aveva perso più di un secolo addietro. L'autorità portuale ha curato, a tal fine, la formazione del progetto per il così detto *waterfront*, ma un pezzo importante di questo ambizioso programma è già in corso di realizzazione: la nuova sistemazione di piazza del municipio, disegnata da Alvaro Siza, in occasione della formazione della stazione della metropolitana (linee 1 e 6), è previsto che formi un unico grande spazio pubblico tra la piazza attuale e il piazzale della stazione marittima recentemente restaurata. Si compirà in tal modo il disegno concepito dal Prg di costituire un unico spazio pubblico monumentale che ha inizio da piazza del Plebiscito restaurata, con i suoi monumenti, fiancheggia il San Carlo, recentemente restaurato, e il Maschio Angiolo, passa per l'area archeologica disvelata con i lavori della metropolitana e si conclude con l'affaccio sul mare. Questo disegno deve ancora mettere a punto alcuni nodi di notevole importanza: la formazione di un nuovo porto per le imbarcazioni da diporto che il Prg colloca tra il Molosiglio e il molo San Vincenzo; l'auspicata acquisizione degli edifici militari, che si affacciano sulla darsena Acton e che sarebbe opportuno inserire, dopo un adeguato restauro, nel sistema degli spazi monumentali di cui si è detto; la definizione di adeguati interventi per gli edifici storici che ricadono in quest'area, a cominciare dall'edificio *Magazzini generali* progettato da Marcello Canino. Per la soluzione di questi nodi, che dev'essere organicamente inserita nel disegno

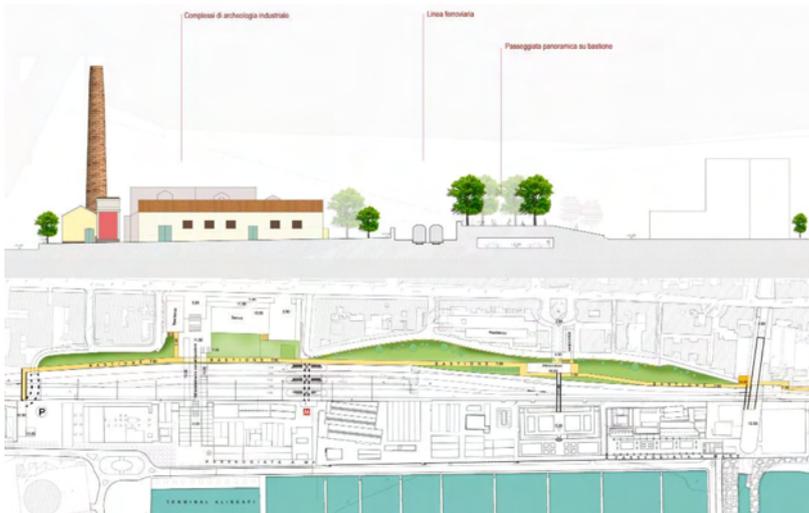
Nell'area orientale sono in corso molte iniziative pubbliche e private (il porto turistico, il terminale della linea 2 della metropolitana, la riconversione della centrale di Vigliena, la nuova sede dell'università, ecc.) che il Comune intende ulteriormente coordinare con un piano urbanistico attuativo, che è in corso di approvazione.



Dalla stazione marittima alla barriera doganale, il progetto *Waterfront* migliora i servizi per i passeggeri e realizza un sistema di attrezzature per il turismo e il tempo libero.

del *Waterfront*, stanno lavorando in questi giorni, col metodo della cooperazione istituzionale positivamente sperimentata in altre occasioni di cui si è detto, Comune, Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici e Autorità portuale. Nell'area orientale dell'ambito portuale, la ristrettezza degli spazi di servizio alle attività commerciali e la riorganizzazione delle infrastrutture (strade e ferrovia) per il collegamento tra il porto all'entroterra, in coerenza con gli obiettivi di riqualificazione urbanistica della zona orientale, sono i problemi più rilevanti da affrontare. Per quanto riguarda gli spazi, il tombamento della darsena di levante, in corso di realizzazione, potrà risolvere solo in parte la questione. Alcuni ulteriori spazi si potranno certamente liberare a seguito del trasferimento fuori dal territorio cittadino, come prevede il Prg approvato, di tutte le residue attività petrolifere. In ogni caso la soluzione organica richiede un accurato lavoro di pianificazione congiunta tra Comune, Autorità portuale che ha recentemente esteso la propria giurisdizione anche al porto di Castellammare di Stabia e –per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto– con le società competenti, a partire da FS Spa: un lavoro che deve trovare prime risposte





Nell'area orientale il modellamento del territorio ai margini della ferrovia tende a realizzare molteplici punti di attraversamento, rimarginando la frattura tra il territorio storico e il mare, dando vita a una passeggiata che interconnetta gli spazi e le attrezzature pubbliche esistenti e in progetto.

nel Pua della costa ma che dovrà certamente proseguire anche dopo la sua approvazione.

Oltre il confine portuale di Vigliena corre un tratto di costa lungo circa 3 chilometri, degradato dalla crisi delle industrie che lo punteggiavano e marginalizzato dalla ferrovia costiera. Anche qui è in atto la realizzazione di molte iniziative pubbliche e private –in attuazione del Prg– che il Comune intende ulteriormente coordinare con un piano urbanistico attuativo, che è in corso di approvazione. Ricordiamo le più importanti, tra le opere in corso di realizzazione:

- il porto turistico nello specchio d'acqua antistante l'area dismessa Corradini, di cui viene riutilizzata gran parte degli edifici;
- il nuovo terminale della linea 2 della rete ferroviaria metropolitana, spostato da Gianturco a San Giovanni a Teduccio, con relativi lavori di potenziamento della stazione da parte di Fs/Rfi;
- la riconversione energetica della centrale elettrica di Vigliena, trasformata in impianto a ciclo combinato;
- la colmata della darsena di levante, di cui si è detto, destinata a piazzale container del porto.

A queste quattro significative infrastrutture costiere si aggiungono, nell'immediato retro-costa, nuove sedi di corsi e dipartimenti dell'università Federico II, nell'area dismessa della ex fabbrica Cirio. A fianco di queste iniziative, tutte di scala urbana e territoriale, sono state intraprese altre azioni, promosse in sede locale, orientate alla riqualificazione degli spazi pubblici e dei tessuti edilizi di più recente formazione:

- il recupero alla fruizione pubblica delle spiagge poste sul margine orientale della costa di San Giovanni;
- la riqualificazione del corso San Giovanni e degli spazi pubblici che vi si affacciano;

- la riconfigurazione dell'insediamento di edilizia residenziale pubblica di Taverna del ferro.

A completare il quadro, concorrono numerose iniziative intraprese da operatori privati –su singoli fabbricati, ma anche con la formazione di piani d'area, che comprendono quindi anche la realizzazione di ulteriori spazi pubblici con risorse private– che fanno comprendere come il programma di iniziative pubbliche di cui si è detto mobilita di riflesso rilevanti risorse private. La pianificazione comunale persegue in questo tratto di costa essenzialmente due obiettivi. Il primo obiettivo riguarda la formazione, a monte ma in special modo a valle della ferrovia, di un sistema di attrezzature per la cultura, il tempo libero e i giovani, affacciato sul mare. E' qui disponibile un consistente patrimonio immobiliare, dimesso o in via di dismissione, che può essere riconvertito a questo scopo: il complesso della ex fabbrica Corradini, in gran

parte di proprietà comunale, con fabbricati diruti ma di elevato valore storico, che dispone di una magnifico belvedere sul golfo, con una insolita prospettiva verso la costa occidentale; il deposito dell'azienda comunale di trasporti, che può essere riconvertito ad altri usi nel quadro di una organica e più funzionale riorganizzazione dei depositi dell'azienda; gli spazi e i fabbricati delle ferrovie dello stato, in considerazione della riconversione di questo tratto ferroviario al traffico metropolitano, a seguito della deviazione di quello nazionale sul binario a monte del Vesuvio.

Il secondo obiettivo riguarda il modellamento del territorio ai margini della ferrovia, su entrambi i versanti, con due scopi: realizzare molteplici punti di attraversamento della stessa, scavalcandola o passandovi sotto, a seconda della situazione, e quindi rimarginare la frattura tra il territorio storico e il mare, che la costruzione della ferrovia aveva determinato: questo è l'investimento pubblico più importante da mettere in campo, anche al fine di rendere accessibile l'insieme delle opere in programma, senza il quale le stesse sarebbero destinate a un sicuro insuccesso; realizzare una passeggiata pubblica, dotata di terrazze e affacci sul mare, che inglobi i tratti già oggi disponibili e interconnetta gli spazi e le attrezzature pubbliche esistenti (dal fortino di Vigliena da restaurare al museo ferroviario di Pietrarsa) e quelli da costituire ex novo. Una passeggiata che potrebbe spingersi, come si è già detto per il versante occidentale, ben oltre il confine comunale, in coordinamento con l'azione degli altri comuni costieri.

#### Referenze immagini

Le immagini sono del Comune di Napoli o tratte dai progetti in corso di realizzazione.