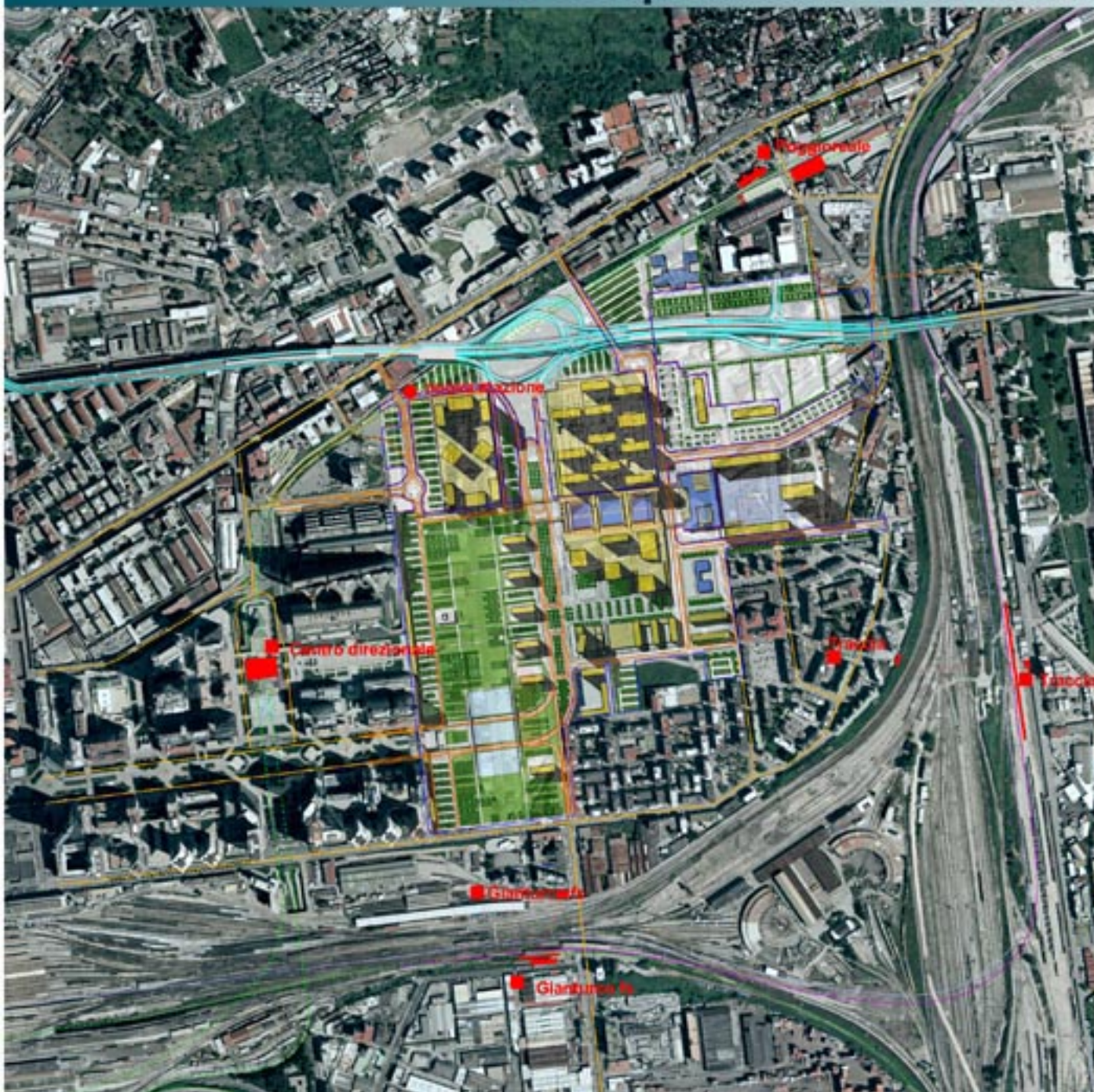




il completamento del centro direzionale



**sub-comprensorio orientale
del centro direzionale
piano urbanistico attuativo**
inquadramento su ortofotopiano
e sistema della mobilità

viabilità primaria autostradale

nuova viabilità di progetto

viabilità esistente da riqualificare

linea metropolitana 3 - circumvesuviana
linea metropolitana 1 - alifana

● nuova stazione

■ stazione esistente

area di concessione
proposta dal promotore

comune di Napoli
dipartimento pianificazione urbanistica
elaborazione sulla proprietà del promotore

Per il completamento del Centro Direzionale, il Comune ha messo a punto la proposta per la realizzazione del comprensorio orientale del Centro direzionale di Napoli (1998), poi raccolta nella variante generale al Prg (2004). In seguito, è stato presentato e approvato il piano urbanistico attuativo del sub-comprensorio orientale del centro direzionale (2005), che si realizza mediante la procedura del project financing. Con questi provvedimenti sono state compiute due scelte essenziali:

- far crescere lo spazio delle attrezzature pubbliche, con un duplice effetto positivo: la riduzione dell'intensità edilizia, e l'incremento della dotazione di servizi;
- investire il valore di parte delle residue aree edificabili per la quasi completa realizzazione delle opere di urbanizzazione, e per dare luogo ai requisiti di qualità che possono determinare una soddisfacente realizzazione dell'insediamento.

Il Centro direzionale, concepito negli anni '60, è stato in seguito edificato solo nel settore occidentale di proprietà del principale lottizzatore privato (Mededit), realizzando un complesso di alta densità edilizia prevalentemente terziaria e privo di attrezzature pubbliche; mentre, per lungo tempo, non sono stati promossi interventi nella parte di proprietà comunale, ricadente nel settore orientale, caratterizzato da limitata accessibilità e, intorno, da condizioni di degrado. Avviata a soluzione la questione dell'accessibilità, prevalentemente con il rafforzamento della rete ferroviaria metropolitana previsto dalla nuova pianificazione della mobilità, l'Amministrazione ha elaborato una strategia per completare il Centro direzionale, risolvendo problemi insoluti, primo fra tutti la dotazione di attrezzature. La strategia si avvale dello strumento del project financing, attuato con modalità espressamente elaborate per questo caso. L'intervento messo a gara ha come oggetto fondamentale la

realizzazione della gran parte delle opere pubbliche previste al completamento del Centro direzionale. I costi della loro realizzazione, circa 84 milioni di euro, sono compensati, per una quota di poco superiore al 30%, da rientri tariffari per le opere di cui il concessionario accetta di effettuare una gestione trentennale; per il resto sono compensate dalla cessione al concessionario, quale contributo pubblico, di parte delle aree edificabili che l'amministrazione possiede nell'area del Centro direzionale. Con questa particolare modalità di project financing, il Comune ottiene il duplice scopo di realizzare le attrezzature necessarie e risparmiare denaro pubblico. Le opere pubbliche sono quindi distinte fra quelle che il concessionario realizza e cede al Comune, e quelle in gestione trentennale al concessionario e, solo al termine, cedute al Comune.

Opere pubbliche destinate al Comune

- a) parco pubblico (circa 9 ha)
- b) complesso scolastico
- c) l'intera viabilità dell'area
- d) la rete di sottoservizi a integrazione delle esistenti e loro riqualificazione.

Opere pubbliche in gestione trentennale al concessionario

- e) impianti sportivi: 2 piscine coperte, 1 scoperta, palestre, e servizi
- f) ripristino e completamento dell'impianto sportivo preesistente: campi da gioco, 300 posti auto
- g) cinema multisala: 11 sale per 1956 posti, servizi e 100 posti auto coperti
- h) alloggi: per anziani, giovani coppie e disabili
- i) 1200 posti auto

In alto e sotto:
vedute del centro direzionale
e delle aree circostanti

