

Allegato 15

Parte b2



COMUNE DI NAPOLI
Area Urbanistica

Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Attuativa
il Dirigente

Prot. pg. 643687 del 3/08/2023

All'Area infrastrutture
Servizio Linee metropolitane

Al Servizio Tutela dell'ambiente, della salute e del paesaggio
al Rappresentante Unico dell'Ente
arch. Giuliana Vespere

E p.c.

Al Servizio Strade, Illuminazione pubblica e Reti Tecnologiche

Al Servizio Progetti Strategici

Oggetto: CUP 9460 – Istanza per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs. n. 152/2006 per il progetto "Servizi di Ingegneria e Architettura per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica degli interventi Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete Metropolitana di Napoli. Tracciato Fondamentale - Afragola Centro/Carlo III" – Proponente ACAMIR. Parere di compatibilità urbanistica.

Si fa seguito alla nota prot. PG/2023/0583500 del 14 luglio 2023 e alla successiva nota PG/2023/619572 del 26 luglio 2023, di codesto Servizio Tutela dell'ambiente, della salute e del paesaggio con le quali nel comunicare il nominativo del Rappresentante Unico dell'Ente relativo alla procedura PAUR e i termini entro i quali far pervenire eventuali richieste di integrazione chiedeva l'espressione del parere di competenza in merito all'intervento in epigrafe.

La documentazione progettuale, come desumibile dalla documentazione allegata è stata resa reperibile alla pagina web:

http://viavas.regione.campania.it/opencms/opencms/VIAVAS/VIA_files_new/Progetti/prg_9460_prot_2022.413205_del_12-08-2022.via

Da tale corposa documentazione sono stati estrapolati gli elaborati di interesse rinvenuti nella cartella contenente le modifiche ed integrazioni introdotte a seguito delle osservazioni effettuate dai vari soggetti, istituzionali e non, in prima consultazione.

Nel corso della prima fase di cui si diceva questo servizio, come noto, si è già espresso con propria nota PG/2023/218724 del 13/03/2023. In tale occasione il servizio scrivente, dopo una descrizione sintetica della proposta progettuale, aveva rilevato alcune difformità con la disciplina urbanistica e alcune interferenze con interventi, non di propria competenza ma incidentalmente noti, già approvati o in corso di approvazione.

Più in particolare le difformità di competenza urbanistica rilevate riguardavano:

- l'uscita diretta della stazione Leonardo Bianchi nel giardino dell'omonimo ex ospedale psichiatrico con l'impermeabilizzazione dell'area d'intervento;
- la sistemazione di superficie del manufatto di linea SH05 collocato tra via monte Faito e via del Cassano in quanto in contrasto con le previsioni del piano urbanistico attuativo di via del Cassano approvato con delibera di giunta comunale n. 276 del 29.05.2019.

In dettaglio, relativamente all'uscita prevista nel giardino dell'ex ospedale, si rilevava che "l'intervento risulta difforme tanto alla disciplina tipologica della parte seconda delle Nta (art. 114) che alla disciplina d'ambito di cui alla parte terza (art. 161), che prevedono la conservazione e la tutela del giardino storico dell'ex ospedale mentre l'intervento prevede la

impermeabilizzazione di una parte di questo, attraverso l'eliminazione della vegetazione esistente. È bene precisare, però, che l'ingresso previsto in quota a Calata Capodichino risulta ammissibile quand'anche subordinato al parere della competente Soprintendenza". Si suggeriva comunque di rinviare a una fase successiva la eventuale previsione di un collegamento diretto tra la stazione e l'attrezzatura soprastante, in considerazione delle problematiche connesse con il suo utilizzo, data la sua prossimità all'Aeroporto di Capodichino (l'ex ospedale rientra infatti nelle curve isorischio).

Per quanto concerne l'interferenza con le sistemazioni di superficie del Pua di via del Cassano si prescriveva di prevedere una diversa collocazione delle sistemazioni di superficie del manufatto di linea che fosse *"compatibile con le previsioni del piano attuativo citato"*.

Sempre in merito alla conformità urbanistica, si rilevava la difformità di tipo procedurale relativamente alle sistemazioni di superficie delle stazioni Leonardo Bianchi e Di Vittorio. Esse infatti ricadono in ambiti soggetti a pianificazione urbanistica attuativa e si concludeva dunque che *"L'assenza del Pua quindi determina la variante urbanistica che può essere adottata con le opportune procedure dal Consiglio comunale"*. Per la stazione di Vittorio si evidenziava peraltro che *"gli interventi previsti sono nel merito conformi alla disciplina parte I richiamata e che la stazione Linea 1 cui si riferisce tale normativa unitamente alla sistemazione superficiale dell'intera tratta della linea, dalla stazione Piscinola alla stazione Di Vittorio appunto, sono stati approvati in variante urbanistica"*.

Le interferenze rilevate con progetti non di competenza di questo servizio riguardavano invece:

- la sistemazione di superficie della stazione Carlo III che proponeva modifiche relative alla dimensione e ubicazione delle aree pedonali e veicolari incompatibili *"con quella prevista con il PFTE "Valorizzazione e rigenerazione urbana del Real Albergo dei Poveri a Napoli e dell'ambito urbano piazza Carlo III, via Foria, piazza Cavour"*; al fine di coordinare i due progetti si suggeriva dunque di interloquire con il servizio Valorizzazione della città storica – Sito Unesco la cui competenza attuale è del Servizio Progetti Strategici;
- la sistemazione di superficie proposta per il manufatto di linea SH01 riguardante lo slargo posto alla confluenza di via Gussone e via Arenaccia in quanto in contrasto con la sistemazione di superficie prevista nell'ambito del progetto di *Riqualificazione dell'Emiciclo Caduti Vigili del Fuoco*; al fine di coordinare i due progetti si suggeriva dunque di interloquire con il servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche ora Servizio Strade, Illuminazione pubblica e Reti Tecnologiche.

In riferimento alla sistemazione di superficie della stazione Ottocalli si evidenziava, inoltre, la necessità di acquisire *"l'assenso dell'Ente preposto alla tutela delle fasce di rispetto della Tangenziale, atteso che il progetto prevede anche al di sotto dei piloni del viadotto una sistemazione a verde attrezzato (...)"* pur sottolineando che tale destinazione risultava urbanisticamente compatibile.

Si precisava infine che *"i manufatti di linea d'interesse ricadono parte in spazi pubblici (manufatto SH01, SH04 e SH20) parte in spazi privati che saranno oggetto di esproprio (manufatto SH02, SH03, SH05)"*.

Descrizione dell'intervento modificato a seguito delle osservazioni

Come desumibile dagli elaborati consultati l'intervento è stato modificato anche al fine di corrispondere ai rilievi effettuati e sintetizzati nella sezione che precede.

Si legge nella Relazione generale *"I progetti urbani dei singoli nodi stazione sono stati adeguatamente valutati e sviluppati in relazione alle osservazioni e prescrizioni ricevute dai vari enti coinvolti nella fase istruttoria della conferenza dei servizi necessaria al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR). Attraverso un dialogo costruttivo e collaborativo, nella fase interlocutoria intercorsa sono state opportunamente concertate e valutate differenti ipotesi progettuali, per giungere ad una sintesi volta a definire una soluzione quanto più possibile condivisa tra le parti in gioco. Il progetto della stazione Leonardo Bianchi, pur essendo auspicabile un progetto di rigenerazione dell'intero ex ospedale dismesso, interessa l'omonimo complesso in maniera molto parziale, concentrandosi quasi esclusivamente sul muro di contenimento del terrapieno e sull'unico accesso storico presente alla quota di via Capodichino. Nell'ottica di definire uno spazio di connessione urbana, tenendo*

conto della complessità orografica del sito, il progetto prevede di "incassare" il volume di risalita all'interno del muro storico di perimetrazione e di contenimento del complesso, non alterando, pertanto, la relazione tra l'asse stradale di Calata Capodichino e il muro monumentale stesso. L'intervento si concentra solo sulla parte bassa del suddetto muro, conservando integralmente il giardino storico alla quota dell'ex ospedale, fatto salvo la necessità di far arrivare in superficie alcuni elementi tecnici necessari per il funzionamento della stazione."

Dall'elaborato P101009-LTF-MIA-LAN-MS05-DR-Y-0007 si evince dunque che il progetto prevede il mantenimento in superficie del giardino storico al di sotto del quale è incassato il volume di progetto che accoglie blocchi scala, ascensori e locali tecnici. Per consentire l'accesso al volume incassato nel terrapieno è previsto un taglio, all'interno del muro di tufo storico, alla quota di Calata Capodichino. L'uscita della stazione, è realizzata sul muro di contenimento del terrapieno, sull'unico accesso storico già presente alla quota stradale. L'intervento prevede, alla quota del giardino dell'ex ospedale, alcuni elementi tecnici necessari per il funzionamento della stazione. Per la realizzazione del manufatto di progetto sarà presumibilmente necessaria la realizzazione di uno scavo di notevoli dimensioni che comporterà il temporaneo espianto delle essenze del giardino soprastante interferenti con lo scavo. Il nuovo progetto prevede, di inserire come testualmente riportato, lo sbocco in superficie dei locali tecnici menzionati, dei quali non è ben chiaro l'impatto planaltimetrico sulle aree incidenti. Una seconda uscita, con relativa pensilina, è stata posizionata su via Leonardo Leo. La pensilina accoglie una scala fissa e due blocchi ascensori. Altra novità rispetto al progetto precedentemente esaminato riguarda la realizzazione di due punti destinati a bike sharing, uno dei quali posto in adiacenza a via Feo che modifica dunque l'area d'intervento superficiale dell'intervento. In particolare il suddetto bike sharing, sovrapposto ad un locale tecnico di stazione, viene posizionato in un suolo attualmente ineditato.

Per quanto concerne l'interferenza con il Pua di via del Cassano l'aggiornamento relativo ai manufatti di linea (elaborati P101009-LTF-MIA-LAN-SH00-DR-Y-0004 e P101009-LTF-MIA-LAN-SH00-RP-Y-0001) propone una nuova disposizione di griglie e botole di pertinenza del manufatto SH05 collocate all'interno dell'area a verde pubblico approvata dal Pua citato e ad essa armonizzata.

Anche per effetto dell'interferenza segnalata con il progetto di "Valorizzazione e rigenerazione urbana del Real Albergo dei Poveri a Napoli e dell'ambito urbano piazza Carlo III, via Foria, piazza Cavour" la nuova proposta prevede una nuova sistemazione di superficie maggiormente coerente con la sistemazione di superficie ipotizzata nel progetto appena richiamato. Si legge nella Relazione Generale che il progetto ipotizza "una griglia ortogonale 10x10 m che, oltre a ricercare una misura con Palazzo Fuga definisce un primo dispositivo di controllo spaziale di un vaso molto ampio e complesso, che contribuisce ad una lettura della piazza come un unico grande sistema continuo". Gli assi di via Foria e via Don Bosco "penetrano" all'interno della griglia determinando "un nuovo spazio centrale che ridisegna quello esistente, "avanzando" verso l'Albergo e configurando un nuovo grande accesso libero e pedonale in diretta continuità con lo scalone di accesso. (...) All'interno di tale impianto generale sono stati collocati i dispositivi di connessione verticale della stazione in quattro punti, tali che individuano un sistema di connessione e di attraversamento in senso trasversale e longitudinale dell'intera piazza. La pensilina più grande è stata inserita, anche simbolicamente, a completamento del prospetto principale dell'edificio dell'ex Alifana, della quale la pensilina e gli elementi sottostanti (scala fissa e mobile, blocco ascensori, sedute e sistema puntuale dei pilastri) ne riprendono la giacitura entrando in tensione con la griglia di base. La seconda pensilina, che accoglie due scale mobile e una fissa centrale, è collocata sul bordo ovest dello spazio pubblico compreso tra Corso Garibaldi e via S. Alfonso Maria de Liguori. La terza pensilina, ancora più piccola della seconda, accoglie due ascensori ed è accostata al muro perimetrale che delimita il salto di quota tra via Don Bosco e lo spazio a sviluppo lineare presente a nord-ovest della piazza. Una quarta uscita scoperta, collocata al centro della piazza, è pensata come un nuovo accesso diretto all'Albergo dei Poveri. L'assenza di copertura è determinata dalla volontà di non interferire in alcun modo con il prospetto del grande edificio monumentale. Le azioni di progetto sono accompagnate e rese possibili da un indispensabile e necessario cambio del funzionamento della viabilità. Tale revisione della viabilità, che per altro

non comporta nessun particolare sconvolgimento dei flussi carrabili, consente di incrementare sensibilmente la superficie pavimentata libera pedonale e, soprattutto, di "agganciare" lo spazio centrale allo scalone dell'Albergo."

In altri termini, la nuova proposta prevede una profonda revisione della sistemazione di superficie che si concretizza nella pedonalizzazione di un tratto di strada che da via Foria va verso la rotonda di via Arenaccia e nel restringimento delle corsie carrabili da cui consegue una dilatazione dello spazio pedonale. Nel ridisegno delle aree pedonali trovano una diversa collocazione gli accessi alla stazione, nuovi filari alberati che circoscrivono *"nuovi ambiti e spazi raccolti ombreggiati (...)* Per quanto riguarda le griglie di areazione, le botole delle scale di emergenza e quelle del calaggio materiali, sono state studiate delle modalità di posizionamento e disposizione tali da consentire la massima integrazione possibile con la geometria delle pavimentazioni di progetto." Anche in questo caso la costruzione della stazione determinerà la ricollocazione di alberature preesistenti interferenti con la fase di realizzazione delle opere ma anche con la nuova sistemazione di superficie prevista.

Per la Stazione Ottocalli l'aggiornamento progettuale non presenta modifiche rilevanti dal punto di vista d'interesse. Il progetto, infatti, prevede ancora due blocchi di uscita con ascensori, ubicati al centro della piazza e coperti da pensiline mentre si registrano lievi modifiche relativamente alla dimensione ed alla giacitura delle aree verdi previste dal progetto e vengono previste aree di bike sharing, di cui una all'interno di un piccolo volume trasparente. La soluzione progettuale prevede che, in alcuni punti, le superfici vegetali siano rialzate *"rispetto al piano di calpestio a formare delle dune che, oltre a rafforzare in sezione la barriera verde a protezione della nuova piazza, consentono anche di aumentare lo spessore di terreno sopra la copertura il solaio di copertura della stazione, consentendo la piantumazione di alberature di prima e seconda grandezza"*. Anche in questo caso è prevista la ricollocazione di alcune alberature a basso fusto preesistenti.

Per quanto riguarda la Stazione Di Vittorio si rilevano alcune differenze rispetto agli elaborati già esaminati, non rilevanti per i profili di competenza. In particolare il progetto prevede la riconfigurazione delle parti carrabili e di quelle pedonali, a vantaggio di queste ultime *"attraverso il ridisegno dei suoi margini"*. Alcune modifiche riguardano l'andamento e la dimensione delle aree a verde che *"articulano e movimentano il piano orizzontale del suolo"* e la predisposizione di bike sharing in prossimità delle uscite poste sul lato sud della piazza, al di sotto del viadotto, ma anche in prossimità dell'uscita verso il corso Secondigliano, all'interno di un piccolo volume. Le uscite di stazione, sempre in numero di tre, presentano differenze di dimensioni ma anche di ubicazione (non è più presente l'uscita in prossimità della chiesa dell'Immacolata mentre è prevista un'uscita ulteriore sul lato sud al di sotto del viadotto autostradale esistente).

Come già sottolineato nel precedente parere, tra le stazioni, è prevista una serie di manufatti di linea adibiti a camere di ventilazione, CDV, Uscite di Emergenza e Accesso per i soccorritori Vigili del Fuoco. Nel territorio comunale di Napoli è prevista la realizzazione di n. 6 manufatti di linea (SH01, SH02, SH03, SH04 SH05 e SH20) parte in spazi privati e parte in spazi pubblici. Del manufatto SH05 si è già detto in precedenza mentre per quanto riguarda gli altri manufatti si rileva quanto segue.

Come si legge nella Relazione tecnica e descrittiva per l'inserimento urbano dei manufatti di linea *"le sistemazioni del manufatto SH01, riguardanti lo slargo posto alla confluenza tra via Gussone e via Arenaccia, sono state riviste in relazione all'interferenza rilevata con il progetto denominato "Riqualificazione dell'emiciclo caduti vigili del fuoco" (Progetto esecutivo), che prevede la realizzazione di una rotatoria per migliorare la fluidità del traffico veicolare che impegna lo slargo. Anche in questo caso, recepiti i grafici di progetto, si è provveduto a collocare il manufatto in una posizione compatibile, integrando le asole di ventilazione e le botole della CDV con la soluzione di progetto già deliberata."*

Le sistemazioni del manufatto SH02 riguardanti un lotto privato anche se parzialmente modificate rispetto alla versione progettuale esaminata continuano a riguardare la stessa area e a prevedere sistemazioni a verde e sport anche se variate nel disegno.

Anche le sistemazioni del manufatto SH03, che impegnano un'area presumibilmente privata di pertinenza di un complesso commerciale, presentano una ubicazione di griglie e botole diversa da quella precedentemente visionata, ma l'area impegnata dalle sistemazioni di superficie non

sembra presentare modifiche rispetto a quella già visionata e gli usi previsti anche se con una distribuzione diversa continuano ad essere quelli a parcheggio e verde.
Le sistemazioni dei manufatti SH04 e SH20 sono le medesime di quelle già visionate.

Lettura urbanistica dell'intervento

Tutte le aree d'intervento relative alle sistemazioni di superficie siano esse pertinenti alle stazioni ovvero ai manufatti di linea non presentano variazioni significative rispetto a quelle già esaminate precedentemente. Fanno eccezione le stazioni Leonardo Bianchi e Di Vittorio. Le modifiche apportate al progetto che riguarda la stazione Leonardo Bianchi sono da considerarsi parte in diminuzione e parte in aumento. Sono da considerarsi in diminuzione quelle riguardanti l'ex ospedale psichiatrico per il quale come detto in precedenza non è più previsto un collegamento diretto con la stazione e con esso la modifica del giardino storico. È invece in aumento l'area destinata a bike sharing. Ciò premesso si ritiene opportuno riproporre la lettura urbanistica relativa alle sistemazioni di superficie delle stazioni e dei manufatti di linea.

Tutte le sistemazioni, sia relative alle stazioni che ai manufatti di linea, ricadono nel perimetro della "Variante al piano regolatore generale, centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale" approvata con decreto del presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 del 11.06.2004, pubblicato sul BURC n. 29 del 14.06.2004. Per comodità espositiva, si procederà alla lettura urbanistica per singola stazione e manufatto di linea a partire dalla stazione di testa Carlo III, fino all'ultima area d'intervento rientrante nel territorio comunale di competenza (manufatto di linea SH05 CDV).

- *Stazione Carlo III.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti lo spazio pubblico esistente coincidente con larga parte della piazza omonima, ricadono in zona A – *Insedimenti di interesse storico* e rientrano tra le *Unità di spazio scoperto non concluse* di cui all'art. 123 delle Nta della Variante generale.
- *Manufatto di linea SH01 CDV.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti lo spazio pubblico esistente coincidente con lo slargo posto alla confluenza tra via Gussone e via Arenaccia, ricadono in zona A – *Insedimenti di interesse storico* e rientrano tra le *Unità di spazio scoperto non concluse* di cui all'art. 123 delle Nta della Variante generale.
- *Stazione Ottocalli.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti lo spazio pubblico esistente coincidente con larga parte della piazza omonima, ricadono in zona A – *Insedimenti di interesse storico* e rientrano tra le *Unità di spazio scoperto non concluse* di cui all'art. 123 delle Nta della Variante generale.
- *Manufatto di linea SH02 CDV.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti parte della particella 708 del foglio 58 del NCT, ricadono in zona B – *Agglomerati urbani di recente formazione sottozona Bb - Espansione recente* di cui agli artt. 31 e 33 delle Nta della Variante generale.
- *Stazione Leonardo Bianchi.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti le particelle 165 (seconda uscita lungo via L. Leo) e 221 del foglio 36 del NCT (uscita su Calata Capodichino), ricadono in zona A – *Insedimenti di interesse storico* e rientrano tra le *Unità di spazio scoperto non concluse* di cui all'art. 123 delle Nta della Variante generale. L'area destinata a bike sharing lungo via Feo coincidente con la particella 162 del foglio 36 rientra invece in zona B – *Agglomerati urbani di recente formazione sottozona Bb - Espansione recente* di cui agli artt. 31 e 33 delle Nta della Variante generale. Essa rientra inoltre tra le aree individuate per attrezzature in quanto *immobile destinato a istruzione, interesse comune e parcheggi*.
- *Manufatto di linea SH03 CDV/SSE.* Le aree interessate dall'intervento ricadono in zona B – *Agglomerati urbani di recente formazione sottozona Bb - Espansione recente* di cui agli artt. 31 e 33 delle Nta della Variante generale.
- *Stazione Di Vittorio.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti lo spazio pubblico esistente coincidente con la piazza omonima e zone limitrofe, ricadono in gran parte in *sede stradale* di cui all'art. 55 delle Nta, parte in zona B – *Agglomerati urbani di recente formazione sottozona Bb - Espansione recente* di cui agli artt. 31 e 33 delle Nta (l'uscita posta all'ingresso di viale U. Maddalena e quella al di sotto del viadotto autostradale) e parte in zona A – *Insedimenti di interesse storico, Unità di spazio scoperto non concluse* di cui all'art. 123 delle Nta (l'uscita posta all'ingresso di corso Secondigliano). Tutte le aree interessate dall'intervento, come appena definite, rientrano nell'ambito 30 stazioni S6 di cui all'art. 161 scheda 89 ad eccezione di parte dell'uscita verso corso

Secondigliano.

- *Manufatto di linea SH04 e SH20 CDV.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti parte della particella 100 del foglio 22 del NCT, ricadono in zona B - *Agglomerati urbani di recente formazione*, sottozona Bb - *Espansione recente* di cui agli artt. 31 e 33 delle Nta della Variante generale.
- *Manufatto di linea SH05 CDV.* Le aree interessate dall'intervento, riguardanti parte della particella 97 del foglio 9 del NCT, ricadono in zona B - *Agglomerati urbani di recente formazione*, sottozona Bb - *Espansione recente* di cui agli artt. 31 e 33 delle Nta della Variante generale. Tali aree ricadono nel Piano urbanistico attuativo di iniziativa privata ubicato nei pressi di via del Cassano approvato con delibera di giunta comunale n. 276 del 29.05.2019 in applicazione dell'art. 33 delle Nta.

Con riferimento al Piano di Rischio aeroportuale (PRA), si evidenzia che alcune delle suddette aree di intervento ricadono nelle relative zone di tutela e più precisamente:

- nella zona di tutela A ricadono le uscite della stazione L. Bianchi e il manufatto di linea SH03 CDV/SSE;
- nella zona di tutela C ricadono le uscite della stazione Di Vittorio ed il manufatto di linea SH02 CDV;
- nella zona di tutela D ricadono le uscite della Stazione Ottocalli, l'uscita della stazione Di Vittorio verso corso Secondigliano e i manufatti di linea SH01, SH04 e SH20 CDV.

Si evidenzia inoltre che sia la stazione L. Bianchi che il manufatto di linea SH03 CDV/SSE ad essa successivo ricadono nelle *curve isorischio* trasmesse da Enac di cui all'art. 11 - *norme transitorie* delle Norme di attuazione dello stesso PRA, rispettivamente in zona B e C.

Dal punto di vista vincolistico si evidenzia quanto segue.

L'area d'intervento della stazione Carlo III è l'unica tra quelle sopra riportate a rientrare nella tav. 14 *Aree di interesse archeologico* nelle quali gli interventi sono soggetti alla disciplina di cui all'art. 58 delle Nta.

Dal punto di vista ambientale e paesaggistico non si riscontrano vincoli insistenti sulle aree d'intervento come prima definite.

Con riferimento alla tav. 12 *Vincoli geomorfologici* le aree d'intervento sono tutte classificate come *area stabile* o, al più, come *area a bassa instabilità* (uscita interna all'ex ospedale L. Bianchi, stazione Ottocalli).

Conformità urbanistica dell'intervento

Preliminarmente si riporta il contenuto della disciplina sopra richiamata nei passaggi d'interesse per l'intervento qui esaminato.

Innanzitutto è il caso di riportare quanto previsto all'art 56 comma 4 delle Nta secondo cui: *"Tra le attrezzature di quartiere di cui al comma 1 destinate ad interesse comune ai sensi del Dm 2 aprile 1968 n. 1444 rientrano le stazioni delle linee metropolitane e delle funicolari elencate all'art. 161, scheda n. 89, di cui alla parte III della presente normativa. Riguardo le trasformazioni fisiche delle stazioni elencate nella scheda n. 89, e fatta eccezione per la zona A, sono ammessi per gli edifici esistenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia. Nelle aree già di proprietà pubblica ovvero indicate nella tavola 8-specificazioni come attrezzature pubbliche destinate ad interesse comune è altresì ammessa la realizzazione di stazioni con interventi di nuova edificazione. Per tutte le stazioni elencate nella scheda n. 89 e ricadenti in zona A, sono ammessi interventi per garantire il collegamento interno tra diverse linee metropolitane e, nel caso di stazioni ricadenti in unità edilizie di recente formazione, come definite dall'art. 124, interventi di ristrutturazione edilizia".*

Relativamente alla disciplina di zona di cui alla parte I delle Nta si evidenzia quanto segue. Come detto, gran parte degli interventi relativi alle stazioni (Carlo III, Ottocalli e L. Bianchi seconda uscita e Di Vittorio uscita verso corso Secondigliano) e quello relativo al manufatto SH01, ricadono in zona A nelle *Unità di spazio scoperto non concluse*. Ai sensi del comma 3 dell'art. 123 di cui alla parte II delle Nta *"Per tutte le unità di spazio non concluse di cui al precedente comma 2a) (tra gli altri: strade, piazze, larghi urbani n.d.r.), non sono ammesse trasformazioni fisiche che producano la modifica degli impianti attuali, essendone previste la conservazione nonché la valorizzazione, in quanto elementi fondativi della conformazione del*

tessuto storico nella sua interezza. (...) è ammessa la piantumazione di essenze arboree, l'inserimento di manufatti di arredo urbano, edicole e chioschi" e, ai sensi del comma 4 seguente, "è prescritto il mantenimento della maglia insediativa e dei tracciati viari, ivi comprese giacitura e dimensioni".

Ai sensi del successivo comma 5bis inoltre "Nelle aree già di proprietà pubblica sono consentiti interventi per la realizzazione delle nuove stazioni delle linee su ferro e per la realizzazione di ulteriori uscite delle stazioni esistenti. Per le stazioni sono ammesse esclusivamente soluzioni che prevedano uscite a raso, scoperte o coperte, o realizzate sfruttando salti di quota esistenti; è altresì ammessa la realizzazione di volumi per l'installazione di impianti ascensori e la realizzazione di collegamenti di risalita, purché posizionati nel rispetto della conformazione del tessuto storico. Sono consentiti, nei dintorni delle uscite delle stazioni, interventi tesi a conseguire il miglioramento dell'accessibilità pedonale mediante ampliamento dei marciapiedi e interventi di traffic-calming".

Le aree d'intervento relative ai manufatti di linea (eccetto il manufatto di linea SH01 di cui si è detto) e alla seconda e terza uscita della stazione Di Vittorio verso viale U. Maddalena-Calata Capodichino, sono disciplinate dall'art. 33 delle Nta che, sembra il caso di evidenziare, al comma 2 prevede "Sono ammessi, ove compatibili con la disciplina delle trasformazioni relative ai singoli edifici, gli adeguamenti delle sedi stradali, le modificazioni dei tracciati su ferro, la realizzazione dei corridoi ecologici così come definiti nel successivo articolo 55, nonché la formazione di slarghi, zone di sosta pedonale, parcheggi e simili. Sono ammesse le trasformazioni del sistema dei sottoservizi, nonché le operazioni connesse agli adeguamenti previsti dalle vigenti normative di settore. E' ammessa l'edificazione ai fini pubblici delle aree libere e risultanti da demolizioni, per la realizzazione di attrezzature primarie e secondarie a scala di quartiere. Sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia a parità di volume".

Per quanto concerne la stazione Di Vittorio, ad esclusione dell'uscita verso corso Secondigliano e di quelle rientranti in sottozona Bb, le sistemazioni ivi previste sono disciplinate dall'art. 55 delle Nta per il quale va evidenziato quanto riportato al comma 1 e cioè che "La tavola n.6 - zonizzazione, della presente variante riporta le superfici entro le quali sono consentiti interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture per la mobilità (...)"

Per quanto concerne la disciplina d'ambito essa interessa, per effetto delle modifiche apportate in questa fase, la sola stazione di Vittorio. La disciplina di cui alla parte III, prevede che il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nella disciplina d'ambito sia perseguito mediante l'approvazione di un piano urbanistico attuativo (PUA) coerente con i medesimi (art. 161 commi 6 e 7). Ai sensi del comma 2 dell'art. 161 "le stazioni devono garantire la massima accessibilità dei territori serviti. La progettazione di nuove stazioni o di ristrutturazione di quelle esistenti deve essere conformata ai seguenti requisiti: a) nel caso in cui, in corrispondenza della stazione, la linea sia sotterranea, il requisito dell'accessibilità è garantito con uscite sugli spazi pubblici, scelti tra quelli che presentano caratteri di maggiore centralità urbana, privilegiando una tipologia che preveda vari accessi lungo le diverse direttrici dell'impianto urbano". Al comma 3 dello stesso articolo è poi previsto che "l'elenco riportato nella scheda n. 89 individua le stazioni dotate di parcheggi d'interscambio, di sistema o locale, e le stazioni ricadenti in nodi intermodali, esistenti o da realizzare con l'approvazione di strumento urbanistico esecutivo (...)"

Per quanto concerne le aree d'intervento ricadenti nel PRA occorre fare riferimento all'art 6 - Interventi ammessi nelle zone di tutela comma 2 lettera e) che prevede: "Ferma restando la disciplina della vigente strumentazione urbanistica e di specifiche norme di settore, sono inoltre consentiti i seguenti interventi relativi a opere pubbliche o di interesse pubblico: (...) e) costruzione ampliamento o ristrutturazione di infrastrutture di trasporto sotterranee". È poi di rilievo ricordare che ai sensi del successivo art. 11 Norme transitorie è previsto che "fino al recepimento del regime vincolistico derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 715 del Codice della Navigazione nelle aree interessate dalla valutazione dell'impatto di rischio non potrà essere autorizzata alcuna opera e/o attività all'interno delle curve isorischio come definite dall'Enac".

Per la parte ricadente in area di interesse archeologico e segnatamente per la stazione Carlo III occorre fare riferimento all'art. 58 comma 1 che così recita: "Sono delimitate nella tavola

14 le aree di interesse archeologico. Per gli interventi che ricadono in detta perimetrazione, con le specificazioni di cui al successivo comma 2, è necessario acquisire il parere preventivo della soprintendenza archeologica della provincia di Napoli e Caserta (...)".

Tutto quanto premesso al punto precedente si riporta di seguito la valutazione circa la compatibilità urbanistica degli interventi.

Per le sistemazioni d'uscita delle stazioni Carlo III e Ottocalli, ai sensi di quanto ricordato riguardo all'art. 123 delle Nta, le modifiche apportate al perimetro della parte pedonale, ampliamenti (Carlo III) o previsioni (Ottocalli) di aree a verde, le uscite delle stazioni con le relative coperture comprendenti anche ascensori e chioschi, sono da considerarsi compatibili. Resta fermo che le modifiche alla circolazione veicolare proposte saranno più opportunamente valutate dai competenti servizi e che segnatamente alla stazione Carlo III le soluzioni proposte sono comunque subordinate al parere della competente Soprintendenza per effetto della sussistenza del vincolo indiretto connesso al Real Albergo dei Poveri (art. 45 codice dei beni culturali). Resta comunque inteso che anche se la configurazione proposta per piazza Carlo III risulta maggiormente armonizzata con il progetto di *"Valorizzazione e rigenerazione urbana del Real Albergo dei Poveri a Napoli e dell'ambito urbano piazza Carlo III, via Foria, piazza Cavour"* la congruità della proposta su tali aspetti dovrà essere opportunamente verificata dal competente Servizio.

Per quanto concerne le sistemazioni d'uscita della stazione L. Bianchi per la seconda uscita lungo via L. Leo valgono le considerazioni appena espresse relative alle stazioni Carlo III e Ottocalli. L'ingresso alla stazione previsto in quota a Calata Capodichino risulta ammissibile quand'anche subordinato al parere della competente Soprintendenza.

È da ritenersi invece non compatibile la previsione di un bike sharing in un'area attualmente adibita a pertinenza di attrezzatura scolastica esistente. Tale incompatibilità non riguarda il manufatto sottostante.

Per la stazione Di Vittorio si ritiene corretto effettuare qualche riflessione. Dalla lettura della disciplina che riguarda questa stazione si ravviserebbe una difformità di tipo procedurale che deriva dalla previsione di subordinare la realizzazione della stazione all'approvazione di un Pua. Va evidenziato però che a seguito dell'intervenuta approvazione in variante del progetto della Linea Metropolitana 1, si è di fatto "consumata" la previsione della Variante generale che, d'altro canto, era riferita proprio a questa linea. Ciò detto è da ritenersi superata la necessità di procedere mediante piano urbanistico attuativo. Peraltro si ravvisa che gli interventi previsti sono nel merito compatibili con la disciplina parte I richiamata.

Per quanto concerne i manufatti di linea relativamente al manufatto SH01 riguardante lo slargo posto alla confluenza di via Gussone e via Arenaccia la nuova configurazione risulta armonizzata con il progetto di *Riqualificazione dell'Emiciclo Caduti Vigili del Fuoco*. La congruità di tale previsione andrà verificata dal competente servizio Strade, Illuminazione pubblica e Reti Tecnologiche.

Le sistemazioni di superficie proposte per i manufatti SH02, SH03, SH04 e SH20 sono compatibili con la disciplina della sottozona Bb.

L'aggiornamento relativo alla sistemazione di superficie del manufatto di linea SH05 collocato tra via monte Faito e via del Cassano, come detto, propone una nuova disposizione di griglie e botole di pertinenza del manufatto SH05 collocate all'interno dell'area a verde pubblico approvata dal Pua citato e ad essa armonizzata.

L'area è da espropriare il che comporterà una revisione della convenzione che regola gli obblighi del soggetto proponente il Pua in tema di urbanizzazioni da realizzare e cedere. Il particellare d'esproprio dovrà eventualmente essere adeguato in modo da comprendere anche il percorso d'accesso se privato.

In ultimo è bene precisare che l'intervento non contrasta con la disciplina urbanistica introdotta dal PRA. Con riferimento al regime vincolistico derivante dall'art. 11 delle Norme di Attuazione del PRA riferite alle curve di isorischio, in considerazione della natura pubblicistica dell'intervento, si ritiene che su tale aspetto risulti assorbente il parere dell'ENAC relativamente alle parti incluse nelle suddette curve isorischio (manufatto SH02 e stazione L. Bianchi).

Conclusioni

In conclusione si ritiene il progetto presentato compatibile con la disciplina urbanistica vigente con la sola prescrizione relativa alla previsione di un bike sharing e aree a verde connesse,

collocato in adiacenza a via Feo e pertinente all'uscita della stazione Leonardo Bianchi, che andranno eliminate ovvero dislocate in altro luogo mentre sono compatibili i volumi interrati che corrispondono alla suddetta area. Anche se si tratta di intervento compatibile per utilizzazioni e tipologie di interventi resta fermo che ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio su aree private è necessaria l'approvazione da parte del Consiglio comunale con la procedura prevista dal DPR 327/01.

A tal proposito si segnala la necessità di provvedere all'aggiornamento del particellare di esproprio in relazione alle modifiche introdotte sulle aree d'intervento (in aumento e diminuzione).

Si ribadisce la necessità che la verifica di congruità della proposta sia esaminata per la sistemazione di Piazza Carlo III e per il manufatto SH01 dai servizi competenti.

Si ribadisce altresì che, con riferimento alla sistemazione di superficie della stazione Ottocalli, dove il progetto prevede una sistemazione a verde e sport anche al di sotto dei piloni del viadotto della Tangenziale soprastante, e delle uscite di stazione Di Vittorio, sottoposte al viadotto della perimetrale di Scampia, è necessario acquisire l'assenso dell'Ente preposto alla tutela delle fasce di rispetto.

Si rammenta infine la necessità di richiedere parere ad Enac per quanto concerne le parti del progetto ricadenti all'interno delle curve di isorischio.

Tanto si trasmette per quanto di competenza.

Il responsabile di P.O.
arch. Alessandro De Cicco

il dirigente
arch. Andrea Ceudech