

Il «Centro» nel contesto metropolitano e urbano. Un elemento essenziale per portare finalmente a soluzione i problemi urbanistici di Napoli

# La modernizzazione

Il nuovo Centro direzionale di Napoli, che occupa un'area di 110 ettari inserita nel tessuto urbano preesistente ai margini del centro storico, è elemento essenziale per la soluzione dei problemi urbanistici di Napoli: è infatti la prima consistente occasione per la modernizzazione della città, restituendo il centro storico alle sue funzioni tradizionali, liberandolo dal traffico ed esaltandone la vocazione abitativa, culturale e turistica. Il Cdn costituisce il polo d'attrazione per tutte le attività commerciali e amministrative dell'area metropolitana di Napoli e dell'intera Regione favorendo una sistemazione razionale dei fattori di espansione economica e di progresso tecnologico e sociale. A fronte della concentrazione nel capoluogo regionale di una popolazione pari al 21% della popolazione della Campania e del 45% del volume delle attività economiche della Regione, il Cdn offre quindi l'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo di una fascia territoriale suscettibile di spingersi anche oltre la sfera campana.

## La Mededit dall'avvio dell'idea del Centro direzionale all'intervento Italtat

La Mededit - Società edilizia mediterranea Spa - avvia le procedure per un progetto di Centro direzionale a partire dall'anno 1975, quando nella platea azionaria figurano la Società Italiana per condotte d'acqua, la Società generale immobiliare, l'Istituto romano beni stabili, la Sme, il Banco di Napoli e la società Risanamento Napoli. In data 27 dicembre 1978 la Mededit stipula una convenzione con il Comune di Napoli per l'edificazione dei suoli di sua proprietà prendendosi carico di tutti gli oneri di urbanizzazione. Tra il febbraio e l'ottobre 1982 l'Italtat acquista tutte le azioni Mededit dai vari soci, elevando il capitale sociale da 2 a oltre 50 miliardi di lire e assumendo direttamente il controllo della Società.

- L'ingresso dell'Italtat nella Mededit determina in tempi brevissimi il raggiungimento di notevoli risultati:
- la reimpostazione del progetto planovolumetrico complessivo dell'intero Centro direzionale, avvalendosi del contributo dell'arch. Kenzo Tange;
  - l'ottenimento dal Comune di Napoli di tutte le approvazioni conseguenti alla nuova impostazione del progetto;
  - l'organizzazione di una struttura aziendale in grado di affrontare i gravosi impegni connessi allo sviluppo del progetto;
  - l'ottenimento di un mutuo Bei a tasso agevolato di 110 miliardi;
  - la concessione da parte del Comune delle opere di interramento delle due tratte ferroviarie, di attraversamento del Centro direzionale, della Circumvesuviana e della Alifiana;
  - la concessione da parte della Regione Campania della costruzione della propria sede;
  - l'avvio delle opere di urbanizzazione dei suoli;
  - l'inizio delle attività di commercializzazione delle aree e conseguentemente dell'edificazione;

In sostanza, la Mededit si configura oggi con un doppio ruolo: quello di proprietaria, di progettista generale e di soggetto urbanizzatore delle aree destinate alla vendita agli investitori interessati e insieme di garante della coerente esecuzione dei progetti e della manutenzione successiva del Centro; e quello di concessionaria, per la realizzazione delle infrastrutture di competenza delle diverse Amministrazioni interessate e per la realizzazione delle sedi patrimoniali degli Enti pubblici presenti nel Centro direzionale. In ultima analisi, il sistema delle Partecipazioni statali con i 50 miliardi di conferimento di capitale sociale alla Società Mededit e con i 200 miliardi di investimento diretto in infrastrutture, ha mosso e muoverà investimenti pubblici e privati per 2000 miliardi per le sole aree Mededit (circa il 50% del Centro direzionale).

## Il progetto del Centro direzionale

Il progetto urbanistico del Centro direzionale è stato redatto dall'arch. Kenzo Tange nel 1982; nella fase di realizzazione il progetto ha subito, sempre con la supervisione del progettista, l'evoluzione necessaria per tener conto delle esigenze tecnico-esecutive e commerciali.

- I principi base del progetto Tange sono:
- la distinzione della circolazione pedonale da quella carrabile, che restituisce qualità oggi inusitate di vivibilità all'ambiente urbano;
  - l'organizzazione degli spazi pubblici su tre assi longitudinali, destinati principalmente ai flussi pedonali, posti in direzione Est-Ovest (Asse verde, Asse pubblico e Asse sportivo) e collegati trasversalmente con gli assi attrezzati dei trasporti ferroviari e della grande viabilità;
  - l'adozione di un elevato indice fondiario, che con tipologie edilizie a prevalente sviluppo verticale, sino a 70-100 metri di altezza, crea al tempo stesso una forte concentrazione di attività e ampi spazi liberi a verde;

Il progetto di Kenzo Tange consente la massima flessibilità realizzativa perché rinuncia in partenza a disegnare in dettaglio le architetture, mentre prescrive invece le regole che garantiscono l'unità formale dell'insieme, stabilendo dimensioni e sintesi compositive da rispettare, secondo criteri di priorità.

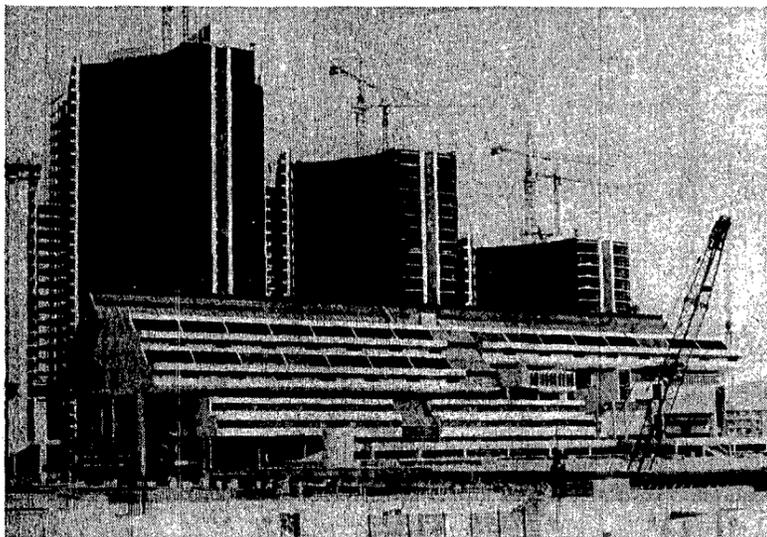
**Le infrastrutture**  
Il Centro direzionale è dotato di un sistema di infrastrutture molto ricco che caratterizza il quartiere e gli conferisce standard particolarmente elevati.

**Viabilità**  
La separazione del traffico veicolare, che si

Si tratta della prima consistente occasione per la modernizzazione della città, restituendo il centro storico alle sue funzioni tradizionali, liberandolo dal traffico ed esaltandone la vocazione abitativa, culturale e turistica. Il progetto urbanistico è stato redatto dall'architetto giapponese Kenzo Tange nel 1982. Napoli sarà la prima città italiana ad essere dotata di un teleporto, un sistema di fibre

ottiche che lega gli edifici fra loro e la struttura centrale. Le caratteristiche dell'investimento. La manodopera direttamente impegnata oggi. Gli aspetti commerciali. Nella zona orientale previsti il palazzo della Regione e gli uffici comunali che possono essere attuati soltanto dopo lo spostamento del mercato ortofrutticolo. Le prospettive di sviluppo futuro.

ALCUNI DATI ESSENZIALI		
Superficie complessiva	ha	110
Area per verde, sport, pedonalità e tempo libero	ha	52
Superficie della zona Mededit	ha	50
Area per verde, tempo libero e pedonalità della zona Mededit	ha	24
Volumetria totale	mc	6.216.000
Volumetria secondo Prg per direzionalità (80%) e residenziale (20%)	mc	4.916.000
Volumetria per palazzo di Giustizia, uffici comunali e caserma vigili del fuoco	mc	1.300.000
Volumetria della zona Mededit	mc	2.243.000
Parcheggi per posti auto	N.	25.000
Centri di culto	N.	2
Complessi attrezzature scolastiche	N.	6
Superficie attrezzature scolastiche	mq	100.000
Superficie zone commerciali	mq	100.000
Residenti previsti	N.	12.000
Addetti al terziario previsti	N.	45.000
Costo totale delle infrastrutture	mldi	500
Costo delle infrastrutture Mededit	mldi	200
Investimenti degli operatori nelle aree Mededit	mldi	2.000
Canieri in corso	N.	40
Manodopera diretta e indotta attuale	Unità	1.830
Manodopera diretta e indotta anni futuri per anno	Unità	3.000



Alcuni edifici in fase di realizzazione del centro direzionale

svolge a quota inferiore a quello pedonale, con accesso ai parcheggi pubblici, garantisce, con una rete stradale sotterranea ampia e capace una efficace e scorrevole viabilità interna e allo stesso tempo favorisce i collegamenti pedonali tra un'isola edificatoria e l'altra, assicurando una pedonalità gradevole e generale per tutto il comprensorio che in tal modo risulta dimensionato a misura d'uomo. Per quanto riguarda l'impianto viario di accesso al Centro dall'area metropolitana, esso è diversificato in:

- rete viaria principale: costituita da strade a scorrimento veloce che hanno la funzione di accesso e di attraversamento del Centro e di collegamento rapido con la Tangenziale e con la rete autostradale regionale e nazionale;
- rete viaria secondaria: costituita dalle strade interne di penetrazione a servizio del quartiere, che si sviluppano con carreggiate unidirezionali disposte perimetralmente alle isole edificatorie;

**I grandi assi pedonali:**  
**L'Asse verde**

Il primo dei tre Assi immaginati da Tange è l'Asse verde, così chiamato per i giardini pensili che lo caratterizzano. Progettato dal prof. Pierluigi Spadolini, esso è largo 70 metri e lungo 800. Arredato da ampie zone a giardini con piante d'alto fusto e zone per lo svago e la sosta, ai suoi lati coronano i porticati degli edifici sui quali si aprono negozi.

**I grandi assi pedonali:**  
**L'Asse pubblico**

Anch'esso interamente riservato ai pedoni e delimitato da una piazza quadrata ad Est e da una piazza longitudinale ad Ovest, l'Asse pubblico (o asse formale) è caratterizzato nei suoi spazi dagli edifici pubblici che vi si affacciano tra cui i principali sono il palazzo della Regione e il palazzo di Giustizia.

All'estremità occidentale dell'Asse sono situate le stazioni ferroviarie della Circumvesuviana e dell'Alifiana.

**I grandi assi pedonali:**  
**L'Asse sportivo**

Anch'esso libero dalla circolazione veicolare e collocato nella zona nord-orientale, l'Asse

sportivo è prevalentemente dedicato allo sport e al tempo libero: tra le numerose attrezzature previste, una piscina coperta, campi da tennis, da basket eccetera.

**Le ferrovie**  
Due stazioni ferroviarie sono situate all'interno del Centro, una adiacente al palazzo di Giustizia, trasversale all'Asse pubblico, e l'altra nella zona nord-orientale, in corrispondenza dell'emulio di Poggioreale. Le stazioni servono le linee dell'Alifiana (gestione Ctp) e della Circumvesuviana (gestione Sism) che corrono in sotterranea con funzione di metropolitana urbana ed extraurbana (la prima raggiunge Piedimonte d'Alife, la seconda Nola e Baiano).

**I parcheggi**  
Il sistema di parcheggi si sviluppa su due livelli, situati alle quote 5,00 e 8,50 slm, sottostanti al livello pedonale. Sono previsti in totale 25mila posti auto, di cui 10mila ad uso pubblico, che soddisfano più che ampiamente gli standard di legge.

**L'asse Nord-Sud**

Si tratta di complessa struttura integrata veicolare-pedonale disposta come una sorta di copertura della fascia che ospita le ferrovie interrate. Con l'attraversamento dell'asse verde forma la Grande crociera che sarà il punto nevralgico e fortemente caratterizzato sotto il profilo architettonico del Cdn.

**Gli attraversamenti stradali veloci**

Sono prevalentemente in direzione Nord-Sud e dovrebbero smistare, oltre al traffico di accesso e deflusso al Cdn, tutte le correnti tra Porto, Stazione ferroviaria e Aeroporto e quelle tra Tangenziale, Autostrada del Sole e tratto urbano della Napoli-Pompei-Salerno.

**Il teleporto**

La Mededit ha promosso la realizzazione di un teleporto nel Centro direzionale di Napoli. Sul progetto si è manifestato l'interesse di Sip, Telespazio, Banco di Napoli, Consorzio autonomo del porto e Azienda di Stato per i servizi

telefonici; questi Enti, insieme alla Mededit, hanno recentemente ultimato le indagini e gli studi preliminari per realizzarlo. La Mededit, in attesa della concretizzazione del progetto del Teleporto ha da parte sua preparato uno studio di fattibilità per realizzare nel Cdn una rete di fibre ottiche, indispensabile per legare gli edifici del Centro direzionale tra loro e con la struttura centrale, materializzando una vera e propria Città Cablata. La Sip ha dimostrato interesse ad investire per tale infrastruttura impegnandosi intanto ad un programma parziale di doppiaggio della rete in rame.

## Caratteristiche dell'investimento

Per l'urbanizzazione dei 50 ettari di terreni di sua proprietà la Mededit ha investito circa 200 miliardi di lire, utilizzando anche finanziamenti della Banca europea degli investimenti per 110 miliardi di lire. Si sono così innescati investimenti per 2.000 miliardi di lire con i quali i privati ed Enti stanno realizzando più di 2 milioni di metri cubi di costruzione, per l'85% destinati ad attività direzionale e per il 15% ad uso residenziale. Il Fondo europeo di sviluppo regionale ha concesso al Comune di Napoli contributi per 86 miliardi di lire per la costruzione delle infrastrutture di competenza comunale a servizio del Centro direzionale.

## I lavori

La Mededit è impegnata nella attuazione del programma di infrastrutture a suo carico ai sensi della Convenzione di lottizzazione. Si tratta di tutte le opere di urbanizzazione a servizio della zona occidentale del Comprensorio: in particolare dei grandi assi viari tangenti

al Cdn e delle opere interne. Tra i primi vi è corso Malta, asse di collegamento con la Tangenziale, e le vie Taddeo da Sessa e Francesco Lauria tangenti al comprensorio rispettivamente a Sud e a Nord. Tra le opere interne essenziali sono il sistema dei parcheggi, gli assi pedonali che costituiscono la crociera centrale, l'asse Nord-Sud e la parte occidentale dell'Asse pubblico. Quale concessionaria del Comune di Napoli, la Mededit realizza l'interamento delle ferrovie Circumvesuviana ed Alifiana, opera a carico del Comune e prima ad essere stata messa in cantiere. Quale concessionaria del commissario straordinario di governo, la Mededit ha in avanzata realizzazione la ristrutturazione e l'ampliamento dell'impianto di depurazione di S. Giovanni a Teduccio, destinato a trattare le acque reflue provenienti dal Centro direzionale e dal palazzo di Giustizia. L'importo delle opere di urbanizzazione del Cdn poste a carico della Mededit dal contratto in essere con il Comune di Napoli è stato stimato a valori attuali, sulla base di consuntivi per le opere già eseguite e di preventivi per le opere in corso o da eseguire, in lire 200 miliardi. Ad oggi sono state eseguite opere per complessivi 150 miliardi (75%) scelte tra quelle prioritarie per assicurare la funzionalità delle aree in corso di edificazione (collegamenti con il sistema autostradale, realizzazione dell'Asse verde, eccetera). I lavori saranno completati entro il 1989. Per la realizzazione dei lavori relativi alle infrastrutture sono attualmente in essere trenta contratti d'appalto, sui quali sono impegnate venti differenti imprese private e cooperative nella quasi totalità locali o della Campania che impiegano manodopera di cantiere proveniente da Napoli e Regione. L'attività edilizia di acquisizioni di terreni della Mededit si sviluppa attualmente su trenta cantieri; 10 di essi sono in avanzato stadio realizzativo, due edifici sono già completati ed occupati.

È in corso di costruzione anche la Cittadella postale per la quale la Mededit è impegnata quale Concessionaria del ministero delle Poste e delle Comunicazioni. Il favorevole andamento dell'iter autorizzativo delle concessioni edilizie lascia prevedere a breve l'apertura di altri cantieri. La manodopera direttamente oggi impegnata al Centro direzionale ammonta a 1.130

unità. Aggiungendo l'indotto diretto, valutato in 700 addetti, il totale della manodopera impiegata diviene di 1.830 unità. Per la realizzazione completa del Centro direzionale, vale a dire per la realizzazione dell'intero progetto delle infrastrutture e per l'edificazione dell'intera volumetria edilizia può stimarsi un'occupazione diretta ed indotta di circa 3000 addetti/anno per dieci anni.

## Aspetti commerciali

**Le vendite dei terreni urbanizzati**  
La Mededit ha avviato la commercializzazione delle aree all'inizio del 1983. In una prima fase si è proceduto alla vendita delle aree urbanizzate e fino a maggio 1988 risultano vendute o compromesse tutte le aree per 2.243.000 metri cubi (di cui 1.892.323 di terziario e 350.677 di residenziale). Gli acquirenti di aree a destinazione terziaria sono suddivisi tra operatori pubblici e privati. Tra gli acquirenti pubblici figurano Enel, Poste, Istituto Universitario Navale. Tra i privati presenti nel Centro spiccano, oltre ai più importanti costruttori e promotori napoletani, le Assicurazioni generali e la Olivetti. Quanto al residenziale, circa 270.000 metri cubi sono stati acquistati dal gruppo Viarelli; ciò comporterà la realizzazione nel Centro direzionale a breve termine di oltre 1000 appartamenti di buon livello.

## Zona orientale del Centro direzionale

L'area del Centro direzionale di Napoli (110 ettari) di cui alla variante del Piano regolatore del 1971 è così suddivisa:

- per 50 ettari proprietà Mededit (2.243.000 metri cubi);
  - per 60 ettari della Zona orientale proprietà parte del Comune (2.193.000 metri cubi) e parte privati (480.000 metri cubi).
- La Mededit sta da tempo studiando l'opportunità di estendere la propria attività anche alla zona orientale. L'evoluzione positiva dell'attività della Mededit nelle aree di sua proprietà e competenza, la recente concessione ad esse per la costruzione della sede regionale, l'attività di concessionaria di infrastrutture che la Mededit sta svolgendo o è in procinto di svolgere, sempre per la zona orientale, rendono ormai attuale una assunzione di indirizzo concreto circa lo sviluppo dell'attività della Mededit in tale zona. Nella zona orientale sono previsti due importanti insediamenti di direzionalità pubblica: il palazzo della Regione e gli uffici comunali. La Regione, avendo recentemente deliberato il suo insediamento al Cdn, ha in atto una convenzione per la concessione alla Mededit della realizzazione del complesso; si prevede una costruzione con una cubatura di circa 350.000 metri cubi fuori terra.

Anche la costruzione degli Uffici comunali, previsti nel progetto planovolumetrico in una area situata all'interno del perimetro dell'attuale mercato ortofrutticolo può essere intrapresa a breve, se il Comune confermerà l'intenzione di realizzarli in permuta contro cessione di proprie aree edificabili oggi non utilizzate. Lo sviluppo di queste due fondamentali realizzazioni può essere attuato soltanto dopo lo spostamento del mercato ortofrutticolo, che al momento impedisce la realizzazione degli uffici comunali, condizione negativamente l'insediamento della Regione e non consente l'organico completamento del Centro direzionale.

## Prospettive di sviluppo futuro

Una volta risolti tutti i problemi realizzativi e di gestione, l'avvio del funzionamento a regime del Cdn e delle sue principali dotazioni di servizio riproporrà inevitabilmente gli interrogativi sul ruolo che la zona orientale di Napoli deve giocare nel futuro sviluppo della città e nel processo di ammodernamento e riqualificazione della compagine urbana. Fin da ora le società del gruppo Italtat, se richieste, si pongono al servizio di Comune e Regione per lo studio congiunto di tutti i problemi connessi con lo sviluppo moderno di Napoli e per assicurare al meglio i processi di trasformazione urbana che verranno originati dal funzionamento a regime del Cdn.

In questo senso si potrebbero già ora ipotizzare effetti indotti di trasformazione sulle aree adiacenti al Centro direzionale, sulla base di un programma di destinazioni d'uso che la realtà via via acquisita verrà suggerendo e che potrebbe sommarariamente prevedere i seguenti punti:

- delocalizzazione del carcere di Poggioreale, con contemporanea assunzione di responsabilità da parte di un soggetto idoneo per la realizzazione su diversa area di un alto impianto carcerario moderno, e acquisizione delle relative aree a funzioni urbane;
- intervento sul sistema di relazione costituito dall'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno, dalla Tangenziale e dal Centro direzionale, con interessamento delle aree ferroviarie;
- accordo generale con l'Ente ferrovie dello Stato per l'uso più razionale dei sedimi ferroviari e per una definitiva razionalizzazione degli impianti ferroviari urbani;
- effetto trainante del Cdn su alcune aree industriali dismesse;
- attrezzatura della via Nuova Poggioreale (parallelamente alla quale corrono anche due linee ferroviarie che interessano il Centro) e riorganizzazione delle maglie infrastrutturali di collegamento veloce a scala urbana;
- previsione delle misure più opportune per il coordinamento delle progettazioni infrastrutturali derivanti dal Prs n. 4 della Regione Campania.