

# Napoli Porta Est

## Scheda norma del nuovo Ambito di Trasformazione

6 Aprile 2023



**01. Introduzione**

Napoli porta Est – inquadramento generale

Gli obiettivi del progetto

**02. Sistemi strutturali del contesto urbano**

Analisi trasportistica del nuovo AdV – Nodo di Napoli Garibaldi

Relazione con il contesto di riferimento

**03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente**

Estratti PPR

Estratti PTCP

Estratti PRG

**04. Obiettivi strategici**

Schema prescrittivo degli interventi

Descrizione del progetto

**05. Disposizioni attuative**

Iter normativo per la proposizione e approvazione della variante urbanistica del nuovo AdV

Piano dei finanziamenti

**06. Scheda tecnica riepilogativa e sintetica del nuovo AdV**

Finalità dell'intervento di Variante Urbanistica

Individuazione sub-ambiti d'intervento

Parametri urbanistici





# 01. Introduzione

## Napoli Porta Est – Inquadramento generale

Il progetto di valorizzazione denominato «Napoli Porta Est» si inserisce in un programma più ampio di proposte d'intervento finalizzate a rilanciare il capoluogo campano, che costituisce un forte catalizzatore dei flussi di trasporto a livello regionale, oltre che nazionale, in quanto sul territorio sono presenti diversi poli attrattori sia a livello turistico e culturale che a livello formativo e lavorativo.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Napoli, adottato con delibera n° 415 del 13/08/2021, infatti, evidenzia la necessità di garantire processi complessivi e integrati di pianificazione della mobilità, come indicato anche dall'Unione Europea. Gli strumenti di pianificazione precedenti rispondevano ad una visione per comparti del sistema trasportistico, focalizzando l'attenzione su un singolo sistema di trasporto per volta, senza valorizzare le interazioni tra i diversi interventi. Tale impostazione allo stato attuale si riflette sul nodo infrastrutturale di Napoli Piazza Garibaldi, in cui confluiscono linee ferroviarie, metropolitane e su gomma sia pubbliche che private generando molteplici criticità. Ne consegue la necessità di ridefinire il disegno di tale area al fine di generare una nuova porta di accesso urbano alla città, creando nuovi spazi di interconnessione con il contesto, e al contempo un hub intermodale efficiente, che faccia fronte alle esigenze trasportistiche ed infrastrutturali attuali.

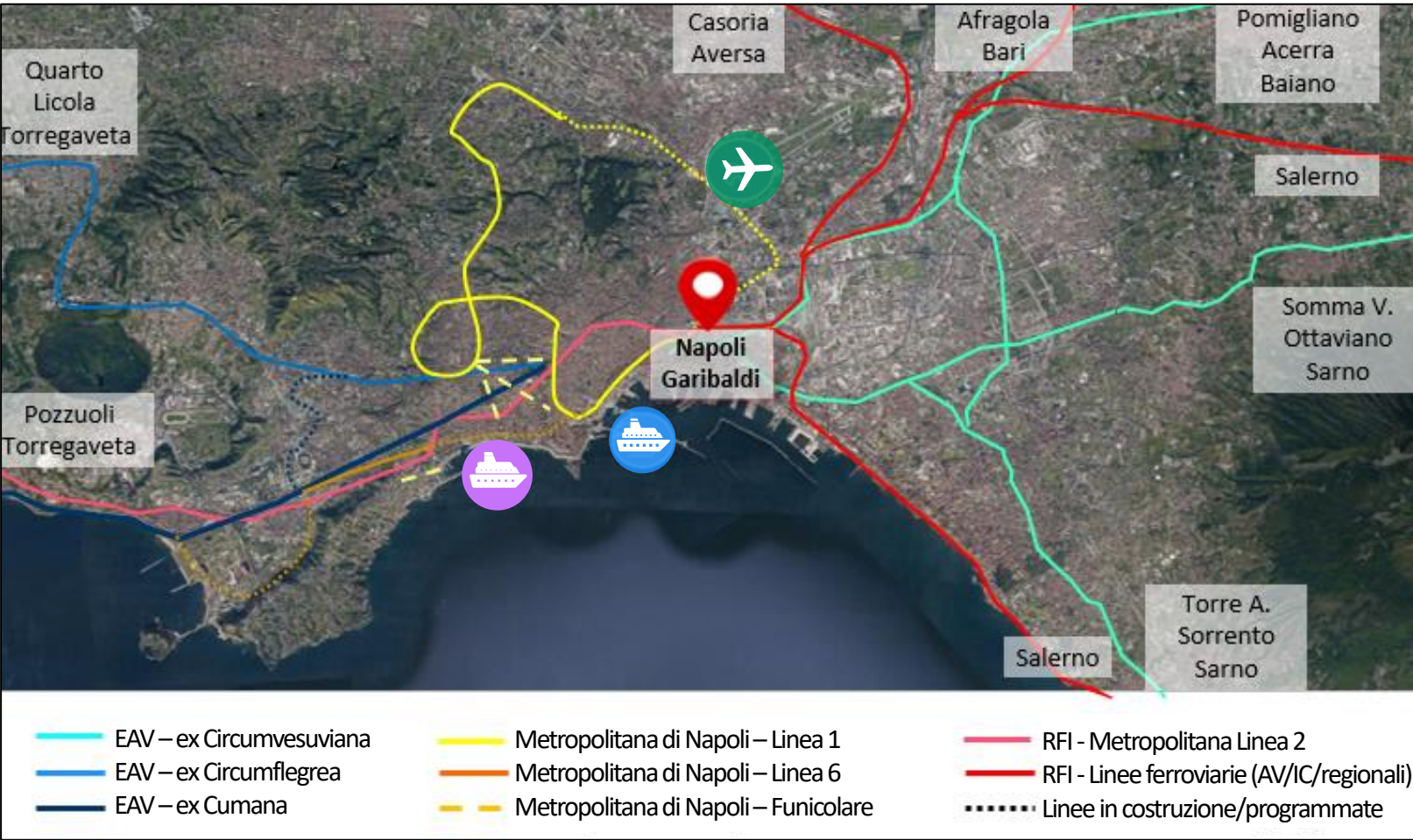
Le dinamiche demografiche sono una caratteristica importante della città di Napoli, che risulta la prima in Italia per densità di popolazione; questo, tradotto in densità di auto, restituisce un dato preoccupante: 4.500 auto per chilometro quadrato (Milano 3.800, Roma 1.500). La mobilità dall'area metropolitana verso la città cresce in misura esponenziale; di fronte a questi dati, risulta necessario ripensare i modelli di pianificazione della mobilità al fine di scardinare un sistema «auto-centrico» in favore di modelli incentrati sul trasporto collettivo.

Anche dal punto di vista della protezione dell'ambiente e della tutela della salute, è necessario incentivare la mobilità a basso impatto ambientale e ad «impatto zero». Il cardine del futuro sistema sarà, quindi, il trasporto collettivo, principalmente su ferro, attraverso anche la sua integrazione con gli altri sistemi di mobilità, favorendo gli spazi di sosta d'interscambio con le linee urbane e sviluppando sistemi tecnologici per la gestione della mobilità.

La rigenerazione dell'area ferroviaria «Napoli Porta Est» rappresenta quindi un'importante opportunità per il miglioramento del sistema di mobilità sul territorio e della qualità spaziale, ecologica ed ambientale complessiva della città di Napoli.

La sua principale caratteristica è quella di essere posizionata in adiacenza allo scalo ferroviario di Napoli Centrale, porta d'accesso alla capitale campana per chi proviene dal territorio nazionale; raccoglie i principali flussi della viabilità cittadina, sia su ferro che su gomma, e identifica un nodo intermodale importante che va, però, potenziato.

Il progetto porterà alla realizzazione di un nuovo hub di interscambio che – in virtù dell'elevato livello di connettività su scala internazionale e locale e con il sistema su ferro-gomma-nave-aeroporto - rilancerà l'intero territorio del Mezzogiorno, generando nuove opportunità di sviluppo in ambito produttivo, industriale e turistico. Per la strategicità dell'intervento, un investimento di tale portata contribuisce significativamente al rilancio dei territori del Sud Italia, con un evidente impatto economico e sociale all'interno di un territorio fortemente colpito dalla pandemia, incrementando la resilienza e la competitività del Mezzogiorno, non solo a livello nazionale, ma soprattutto, a livello internazionale





# 01. Introduzione

## Napoli Porta Est – Gli obiettivi del progetto



In coerenza con i contenuti programmatici del quadro normativo sovraordinato e di pianificazione territoriale, il progetto di riqualificazione si pone l'obiettivo principale di realizzazione, nell'area denominata Napoli Porta Est, un HUB tra i più completi a livello nazionale, fortemente interconnesso con la città, mediante la valorizzazione dell'intermodalità territoriale e comunale (pedonale, ferro, gomma, bici), al fine di favorire nel tempo il passaggio a un sistema di mobilità sostenibile, con la graduale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata in favore del mezzo pubblico.

Il progetto **“Napoli Porta Est”** è un intervento integrato che mette a sistema diversi ambiti d'intervento, rispondendo pienamente alle necessità di adeguamento strutturale e funzionale del sistema di mobilità sul territorio che attualmente presenta diverse criticità.

Il **precorsso progettuale** è Iniziato nel Luglio 2018 con un Accordo di collaborazione tra soggetti tecnici (EAV-FSSU-RFI) per la redazione del PFTE per la riqualificazione e riorganizzazione del nodo intermodale di Napoli Garibaldi; su tale intervento di upgrade infrastrutturale si innesta l'opportunità di attuare la rigenerazione urbana dello scalo ferroviario dismesso sviluppando nuove funzioni pubbliche e private in un'area strategica della città fortemente interconnessa. In tale scenario a Luglio 2021 è stato sottoscritto il MoU tra Regione Campania e FSSU per la realizzazione del nodo intermodale complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie.

In data 21/04/2022 la Regione Campania ha avviato la Conferenza dei Servizi istruttoria per la definizione dello schema di Accordo di Programma (AdP) finalizzato all'approvazione della variante urbanistica relativa al progetto in argomento ed alla definizione degli impegni tra Regione, Comune, EAV, RFI e FS Sistemi Urbani quali soggetti sottoscrittori. Il Comune di Napoli ha avviato e concluso, con Deliberazione C.C. n. 66 del 28/11/2022 l'iter tecnico-amministrativo per definire gli indirizzi alla variante urbanistica.

Il progetto proposto prevede il superamento delle criticità tramite diversi interventi che porteranno all'upgrade infrastrutturale e del sistema di scambio ferro-gomma: la realizzazione di un piano interrato totalmente dedicato al trasporto, l'efficientamento del sistema di trasporto AV/TPL, il miglioramento del sistema di accessibilità al territorio e il conseguente decongestionamento viario, con evidenti benefici in ambito ambientale.

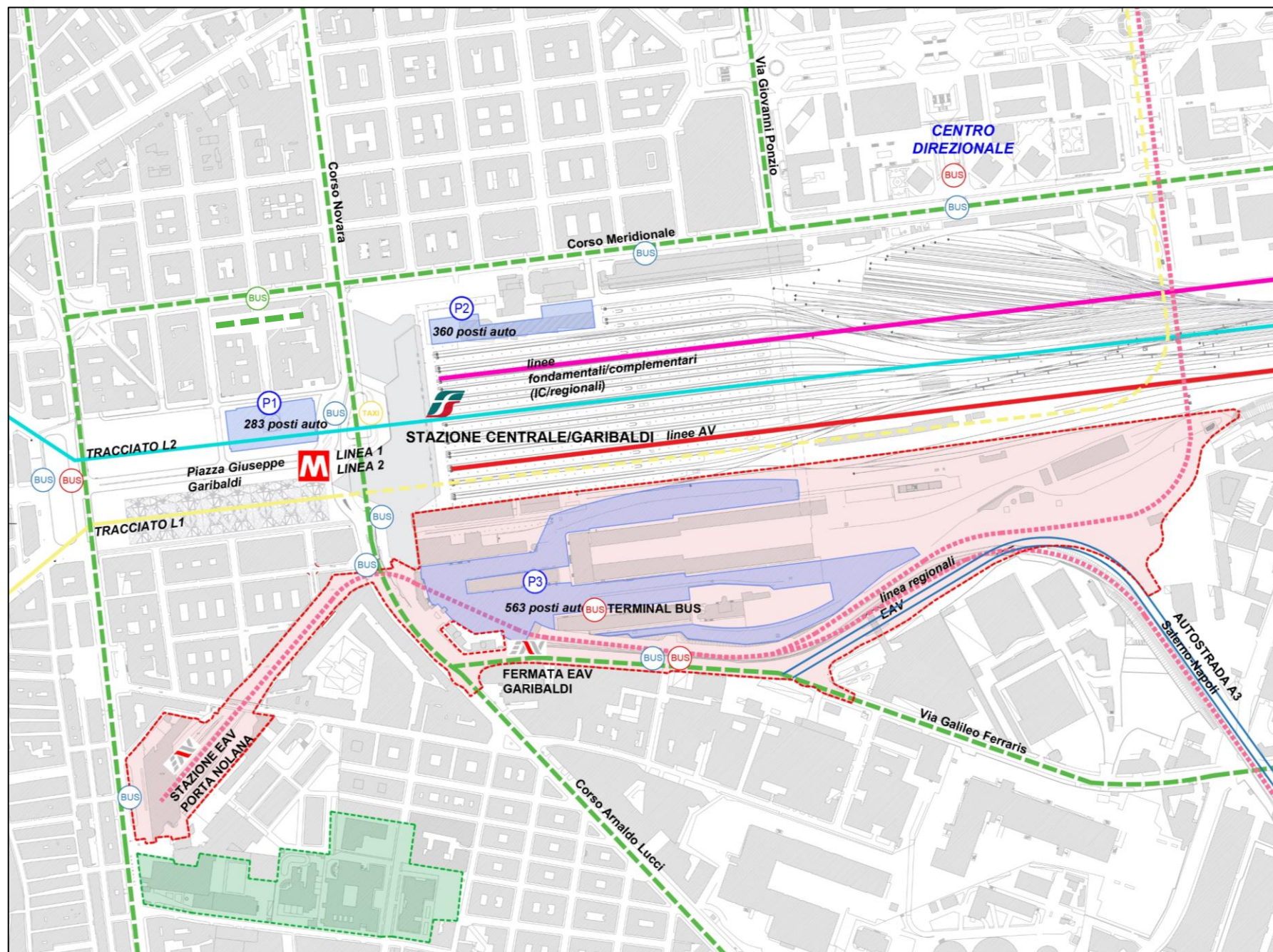
Saranno conseguentemente migliorati i collegamenti tra le principali città italiane (rete AV) e il territorio locale (TPL metropolitano, ferroviario e su gomma). La realizzazione dell'intervento infrastrutturale favorirà inoltre il processo di rigenerazione e ricucitura urbana delle aree ferroviarie dismesse adiacenti l'attuale stazione di “Napoli Centrale”, generando il miglioramento del livello di connettività sul territorio e sviluppando nuovi servizi per il turismo, per la collettività per l'area vasta della zona industriale/direzionale di “Napoli Est” e dell'intero ambito metropolitano, regionale e nazionale. I suddetti interventi di rigenerazione e ricucitura urbana prevedono inoltre la realizzazione di nuovi servizi pubblici e privati e di nuovi spazi verdi, contribuendo allo sviluppo del benessere ambientale, favorendo il processo di transizione ecologica del territorio e lanciando la città verso i nuovi trend internazionali delle smart cities.

Criticità	Interventi	Benefici attesi
<b>Lotto intercluso e non connesso alla città</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di nuove connessioni (stradali, ciclo-pedonali e verdi)</li> <li>- Insediamento di nuovi servizi pubblici e privati</li> <li>- Realizzazione della copertura dei binari EAV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ricucire le aree ferroviarie dismesse al tessuto urbano, favorendo la connessione anche con Napoli est e il centro direzionale.</li> <li>- Restituire qualità agli spazi urbani</li> <li>- Aprire un «varco urbano» verso piazza Garibaldi</li> </ul>
<b>Sistema poco funzionale</b> delle connessioni tra reti ferroviarie (FS ed EAV), metropolitane (l1el2) e gomma (pubblica e privata)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riorganizzazione sistemica e integrata delle reti di trasporto, sia ferroviarie che su gomma</li> <li>- Realizzazione del nuovo Terminal Bus, raggiungibile direttamente dal raccordo autostradale a livello interrato</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Migliorare il livello di connettività sul territorio</li> <li>- Incentivare l'uso del trasporto collettivo</li> <li>- Rendere «intelligente» il sistema di mobilità</li> </ul>
<b>Rete stradale fortemente congestionata e assenza di una connessione diretta tra la rete autostradale e l'hub di scambio intermodale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di una bretella di connessione diretta con l'autostrada A3</li> <li>- Realizzazione di un piano interrato dedicato al trasporto su gomma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Decongestionare il traffico cittadino</li> <li>- Ridurre le emissioni inquinanti</li> <li>- Migliorare il livello di connettività sul territorio</li> </ul>
<b>Efficientamento e riorganizzazione del nodo di interscambio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di un parcheggio di interscambio al piano interrato</li> <li>- Realizzazione di parcheggi raso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riorganizzare il sistema della sosta</li> <li>- Incentivare l'uso del trasporto collettivo</li> </ul>
<b>Attraversamenti e passaggi pedonali promiscui e non sicuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di collegamenti pedonali verso piazza Garibaldi e lungo via Ferraris.</li> <li>- Riqualificazione del sottopassaggio tra rete ferroviaria FS ed EAV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Migliorare la sicurezza della mobilità</li> <li>- Incentivare la mobilità ciclo-pedonale</li> </ul>
<b>Inquinamento ambientale da emissioni CO2 per elevati volumi di traffico privato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione del Kilometro verde</li> <li>- Realizzazione di un parco urbano</li> <li>- Realizzazione di un nuovo Smart-District con elevati standard di sostenibilità ambientale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Migliorare la qualità ecologica e ambientale</li> </ul>



## 02. Sistemi strutturali del contesto urbano

### Analisi trasportistica del nuovo AdV – Nodo di Napoli Garibaldi



- Proposta di variante PRG per nuovo ambito di valorizzazione
- Area via Cosenz
- Linee AV
- Linee fondamentali/completari (IC/regionali)
- Linee regionali EAV- ex circumvesuviana
- Metro L1 Garibaldi - Piscina
- Metro L1 - Garibaldi - Aeroporto Capodichino - in corso di costruzione
- Metro L2 Pozzuoli - San Giovanni Barra (passante Salerno)
- Autostrada A3 - Salerno - Pompei - Napoli
- Strade Urbane

- TAXI Fermata Taxi
- BUS Fermata autobus urbana
- BUS Fermata autobus extraurbana

<span style="color: blue;">Pn</span>	Parcheggi esistenti			
P1	Napoli Piazza Garibaldi	283 p.a.	8.863 mq	
P2	Napoli Ex Oca	360 p.a.	11.209 mq	
P3	Napoli corso Lucci	563 p.a.	33.620 mq	

### Relazione con il contesto di riferimento

#### a. Il contesto urbano

Dal punto di vista morfologico-strutturale, l'area oggetto della presente analisi è un'area ferroviaria dismessa. Nel corso degli anni ha perso la sua funzione originaria ed esclusiva di scalo merci; ad oggi presenta un mix di destinazioni d'uso differenti (uffici, parcheggio, spazi commerciali, piccola logistica).

Queste aree sono fortemente caratterizzate dalla presenza dei sistemi infrastrutturali che le hanno costituite; è un'area interclusa e non connessa alla città dal punto di vista degli insediamenti edilizi e urbani, dei collegamenti ciclopedonali, del tessuto storico-culturale.

Dal punto di vista della percezione visiva, l'area oggetto di trasformazione ha un forte valore, sia a livello sovralocale che a livello locale; trovandosi in adiacenza a diversi servizi di trasporto ferroviario (AV, IC, regionale) e di TPL infatti, rappresenta la porta di accesso alla città per chi arriva dal territorio regionale e nazionale.

Dal punto di vista simbolico, la stazione centrale di Napoli è, da un lato, il punto di apertura verso il territorio e di scambio interculturale; dall'altro lato presenta una forte congestione di traffico urbano e la difficoltà di fruire degli spazi urbani, nonché la mancanza di spazi verdi e di mitigazione ambientale.

#### b. Il sistema trasportistico-infrastrutturale

##### TRASPORTO SU FERRO

- Linee FS (AV/LP)
- Linee Regionali
- Linea EAV
- Metro (L1-L2)

##### TRASPORTO SU GOMMA

- Viabilità cittadina (via Ferraris, corso Lucci, corso Novara, via Meridionale)
- Raccordo autostradale A3
- Terminal bus urbani e extraurbani

##### CRITICITÀ DEL SISTEMA TRASPORTISTICO ATTUALE

- Connessioni assenti o poco funzionali tra le reti ferroviarie (FS e EAV), le reti metropolitane (L1 e L2) e il traffico veicolare (pubblico e privato)
- Assenza di una connessione diretta tra rete autostradale e rete ferroviaria;
- Rete stradale locale satura rispetto agli attuali flussi e fortemente congestionata;
- Inquinamento ambientale da emissione di CO<sub>2</sub> per elevati volumi di traffico;
- Attraversamenti e passaggi pedonali promiscui e non sicuri.

##### POTENZIALITÀ

La presenza di diversi sistemi infrastrutturali consentirà, attraverso i processi di seguito descritti, di realizzare un HUB di scambio intermodale (ciclabile, pedonale, ferroviario e automobilistico) tra i più completi a livello nazionale.

#### c. Il sistema del verde

Il sistema delle aree verdi della città di Napoli e del suo territorio ha avuto negli ultimi anni un forte rilancio. All'interno di un programma di sviluppo urbano sostenibile, le amministrazioni, negli anni, si sono dotate di piani volti a promuovere la rigenerazione del sistema del verde, attraverso la realizzazione di nuovi parchi e la rivitalizzazione di quelli esistenti.

Il progetto di valorizzazione proposto si trova ad avere un ruolo chiave in questo processo di rigenerazione, in quanto l'area oggetto della presente analisi risulta di carenza di aree verdi allo stato attuale, ma sarà attraversata dal «chilometro verde», un progetto di connessione urbana che diventa la principale linea guida per l'evoluzione dell'idea progettuale. L'ambito «Napoli Porta Est» ambisce quindi a diventare il fulcro di una rigenerazione urbana in una chiave di sviluppo urbanistico sostenibile.

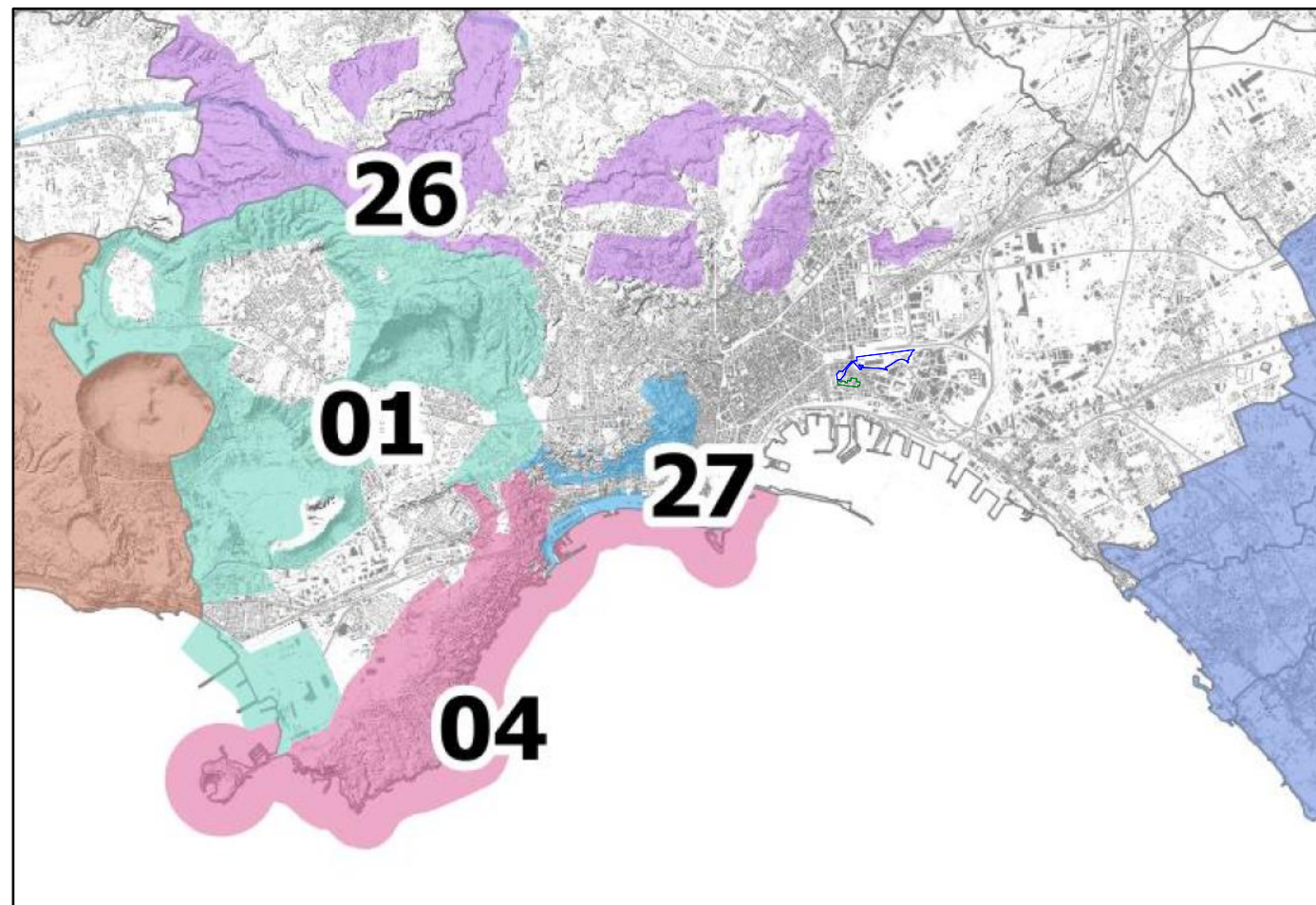


### 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

Estratto PPR – I beni paesaggistici – Aree tutelate dai DM ai sensi del comma 1 lettere c) e d) dell'articolo 136 del Codice

#### TAVOLA GD21\_2/Novembre 2019 – AMBITI DI TUTELA

L'area di progetto non è inserita tra le aree tutelate dal D.Lgs. 42/2004 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art.136

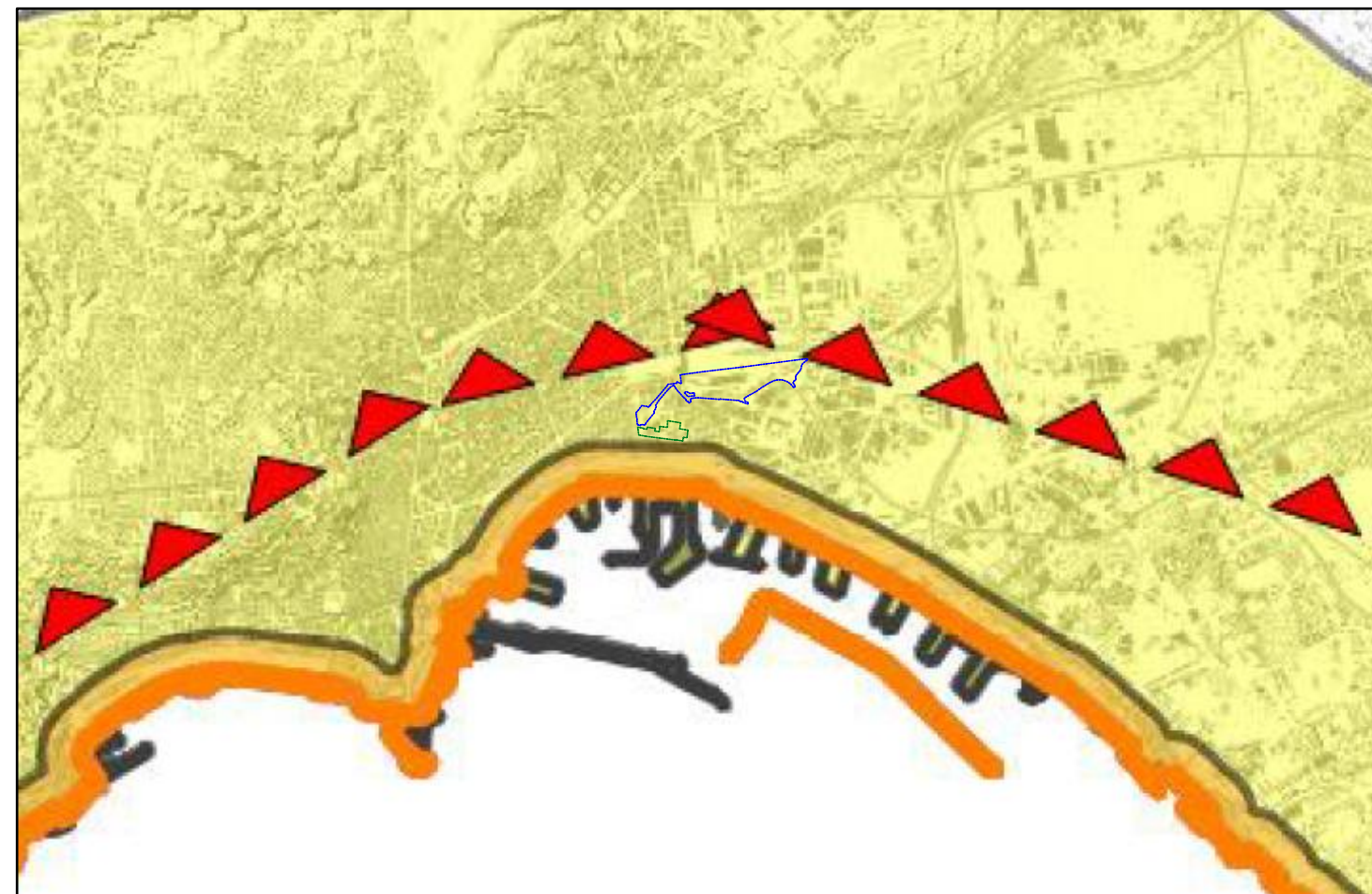


#### AMBITI DI TUTELA

- 01 - Agnano Camaldoli Bagnoli
- 04 - Collina di Posillipo
- 26 - Napoli Nord
- 27 - Napoli

#### TAVOLA GD22a/Novembre 2019 - COSTE

L'area di progetto non è inserita tra le aree tutelate dal D.Lgs. 42/2004 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art.142, in quanto rientra nel Buffer dei 5000 mt, ma non in quello dei 300 mt.



#### AMBITO VISUALE FASCIA COSTIERA

- ▲▲▲ Visuale aperta
- Visuale di crinale
- Macro Unità Fisiografiche Costiere
- Foce Garigliano - P.ta Imperatore
- P.ta Campanella - P.ta il Limmo
- P.ta il Limmo - P.ta Licosa
- P.ta Licosa - T.re degli Iscolelli
- T.re degli Iscolelli - T.re di Mezzanotte
- Buffer 300 mt
- Buffer 5000 mt



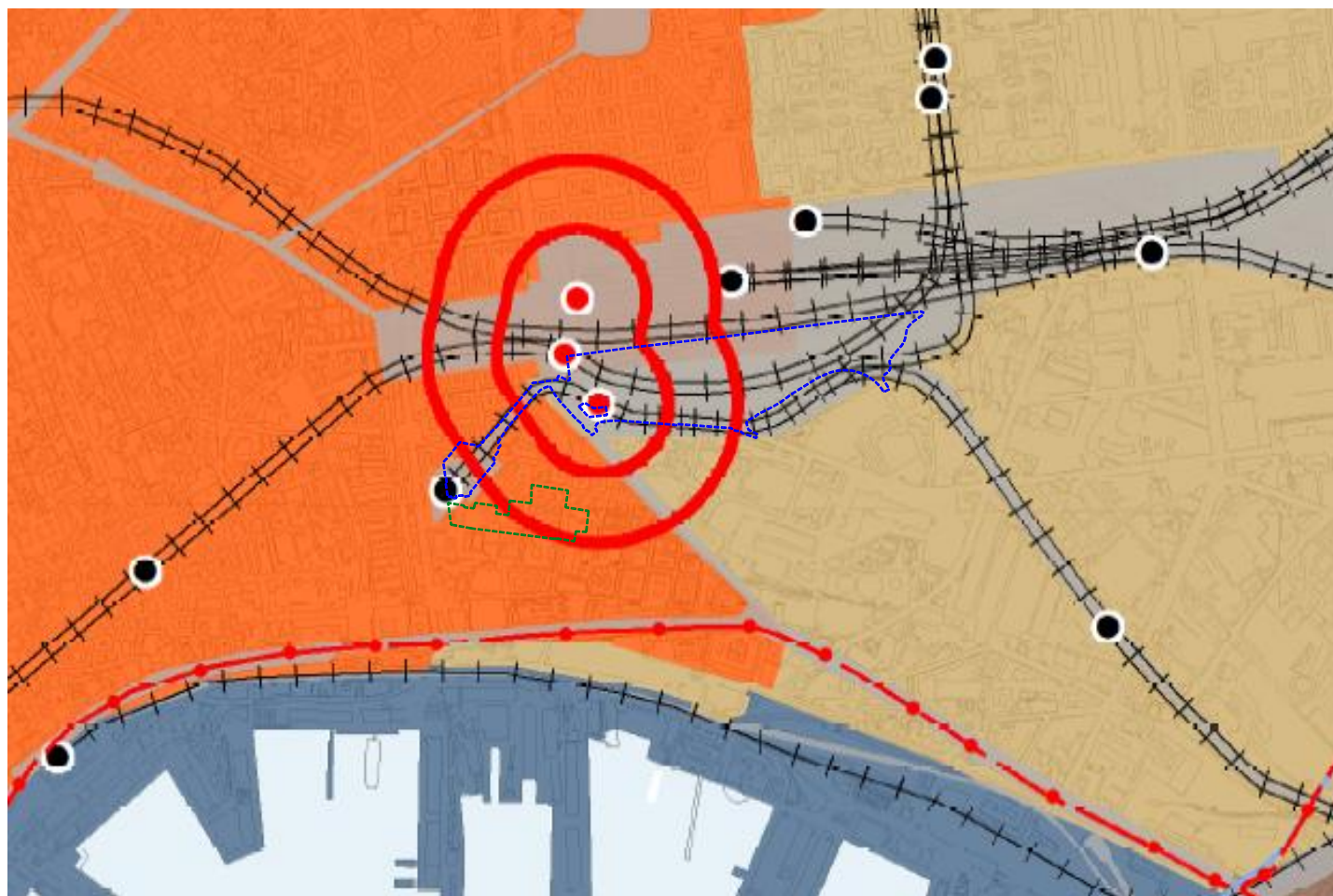
### 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

#### Estratti PTCP





##### TAVOLA P.06.3 – Disciplina del territorio

L'area di progetto è così classificata:

- Centri e nuclei storici (art.38)
- Aree e componenti di interesse urbano – Aree di integrazione urbanistica e di riqualificazione ambientale (art.53)
- Nodi e Reti per la connettività territoriale – reti infrastrutturali per la mobilità (art.63)



##### AREE E COMPONENTI DI INTERESSE STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO

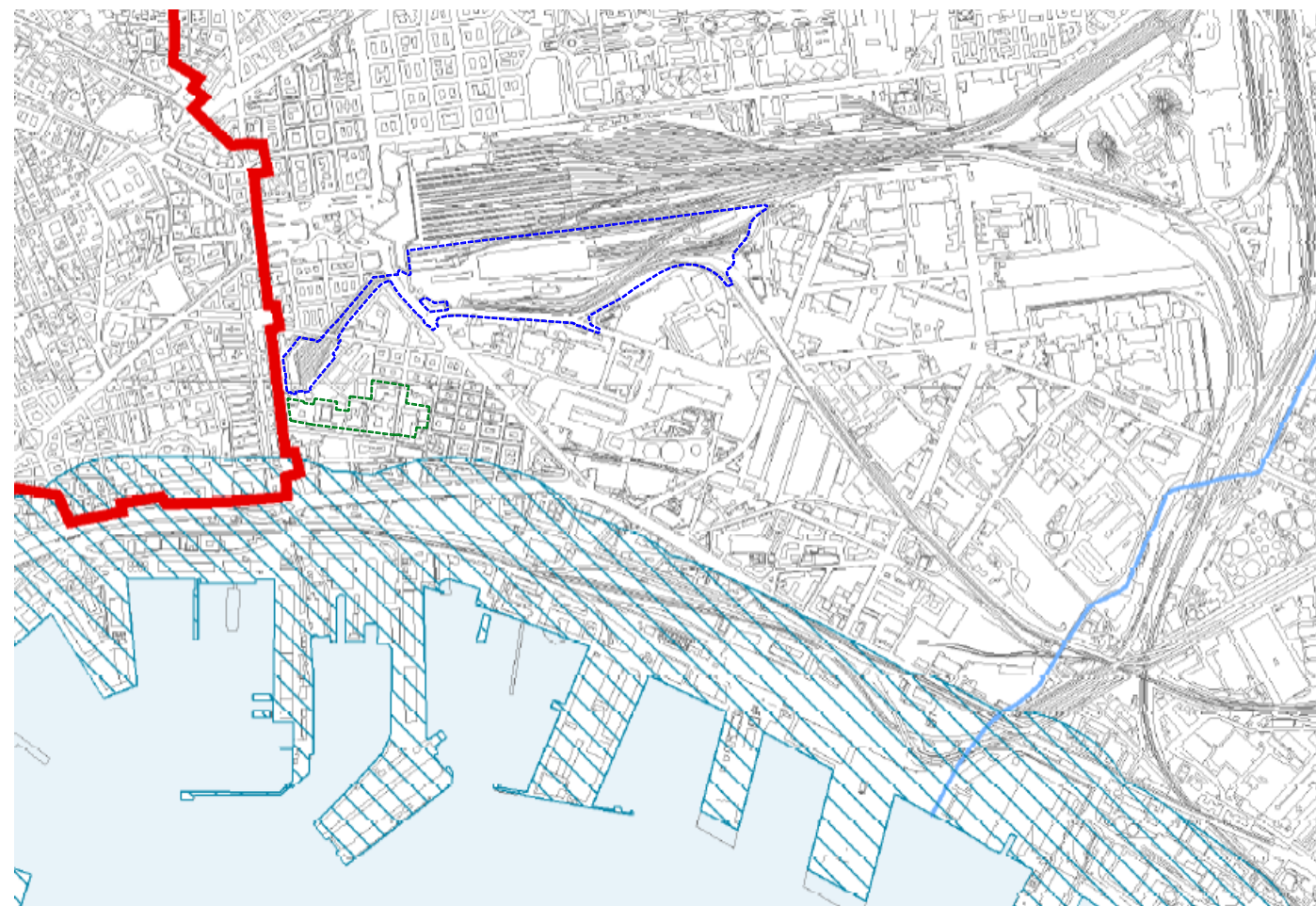
-  Art.38 – Centri e Nuclei Storici
-  Art.53 – Aree di integrazione urbanistica e di riqualificazione ambientale
-  Art.63 – Reti infrastrutturali per la mobilità
-  Nodi Intermodali



##### TAVOLA P.09.3 – Individuazione dei beni paesaggistici di cui all'art. 134 del D.lgs 42/2004

L'area di progetto è così classificata:


- Centri e nuclei storici (art.38)
- Aree e componenti di interesse urbano – Aree di integrazione urbanistica e di riqualificazione ambientale (art.53)
- Nodi e Reti per la connettività territoriale – reti infrastrutturali per la mobilità (art.63)



##### AREE DI APPLICAZIONE DEL DLGS 42/2004 ,ART. 136

-  Aree di notevole interesse pubblico

##### AREE DI APPLICAZIONE DEL DLGS 42/2004 ,ART. 142

-  A – Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m

##### PATRIMONIO MONDIALE DELL'UNESCO

-  Perimetrazione dei siti

Elaborazione  
grafica



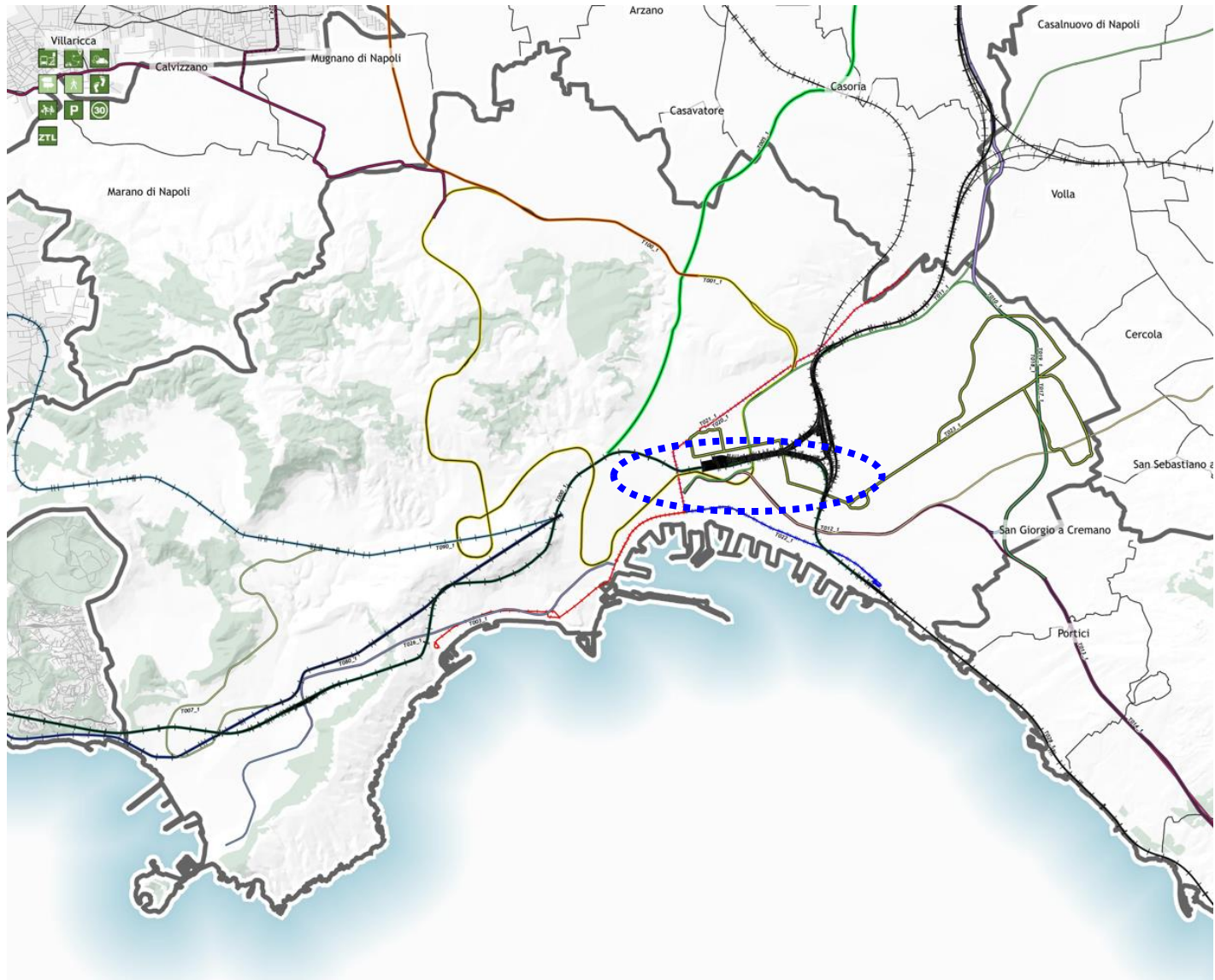


### 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

#### Estratti PUMS Città metropolitana di Napoli

Il PUMS della Città Metropolitana di Napoli è stato adottato con deliberazione sindacale n. 208 del 27/10/2022 ai sensi del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, del Decreto ministeriale n. 397 del 4 agosto 2017 e della legge 2/2018. Si compone di diversi elaborati, scaricabili e consultabili in questa sezione.

**ESTRATTO QUADRO SINOTTICO DELLE LINEE DI INTERVENTO PER GLI AMBITI URBANI COMUNALI NEL TERRITORIO METROPOLITANO Tavola 1– Quadrante Ovest (Flegreo- Giuglianese)**



**ESTRATTO NUOVA LINEA DI GRONDA “EST” - GIUGLIANO - AFRAGOLA- POMIGLIANO D'ARCO/CASTELCISTERNA/NOLA (PROPOSTA PUMS) - Tavola 6**



#### Rete di trasporto pubblico di primo livello

—+— Rete ferroviaria nello scenario di lungo periodo

#### Linee portanti del trasporto pubblico

— BRT Riqualificazione Napoli est 2.0

—+— Linea tranviaria 1 - Via Nazionale delle Puglie Mergellina

⊙ Nuovo ambito di valorizzazione



Elaborazione grafica

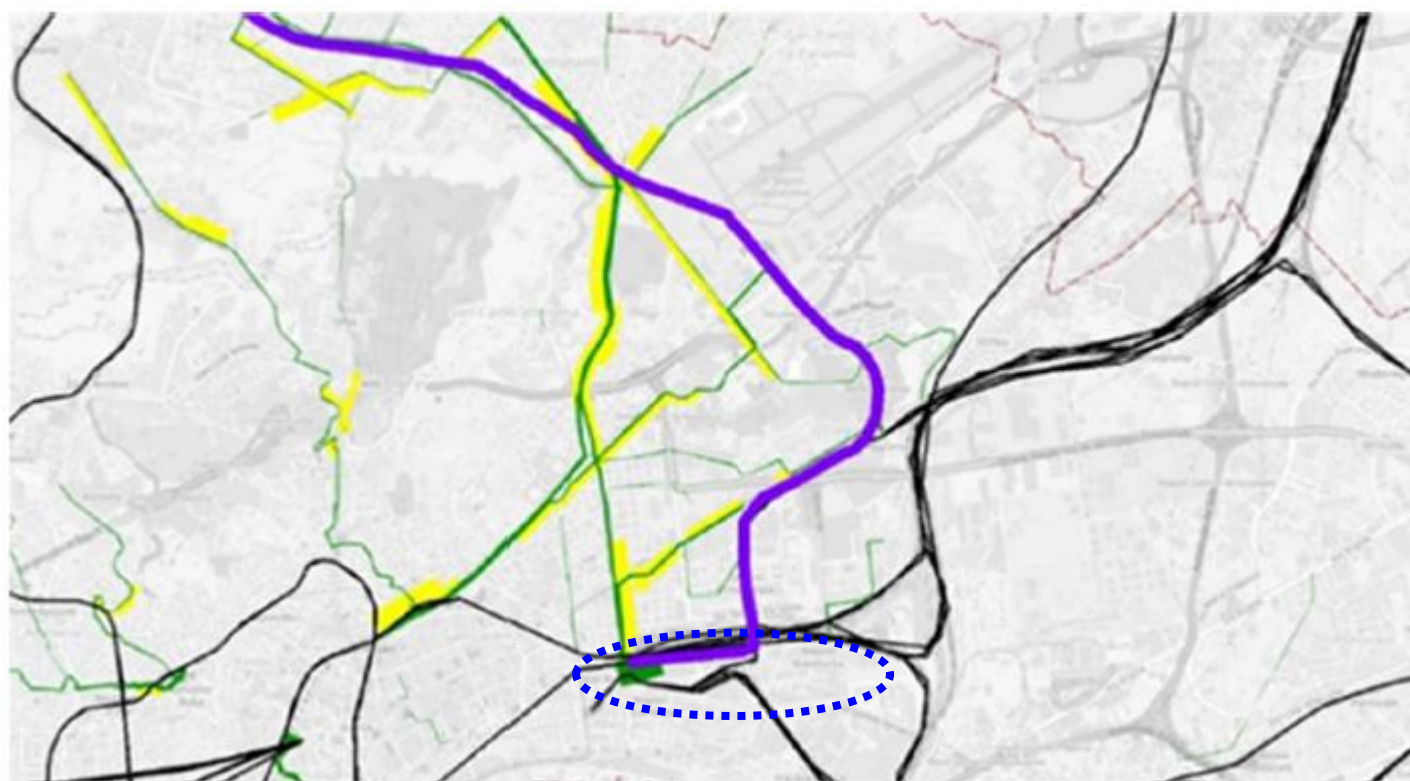




### 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

#### Estratti PUMS Città metropolitana di Napoli

ESTRATTO ALLEGATO 0 – QUADRO CONOSCITIVO PUMS TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA  
Completamento linea M1



LINEA M1

Oltre agli interventi di tipo “lineare” di estensione e potenziamento della rete infrastrutturale in sede fissa, il PUMS di Napoli ha inserito nei suoi scenari di sviluppo futuri, interventi relativi a nuove fermate metropolitane in luoghi di valenza strategica per la città e modifiche a nodi esistenti di rilievo (ad esempio il progetto di “Napoli Porta Est” nel nodo ferroviario Garibaldi).

Il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico “ferrati”, in aree attualmente servite dal solo trasporto pubblico su gomma, comporterà un cambiamento nella domanda di mobilità per le linee oggi in esercizio. Il PUMS di Napoli ha analizzato gli effetti sulla rete TPL gommata a seguito del completamento della Linea 1, attraverso il modello di simulazione del traffico, evidenziando gli ambiti territoriali sui quali intervenire per una successiva revisione del servizio.



### 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

#### Estratti PUMS Comunale

##### ESTRATTO RELAZIONE GENERALE

Il nodo infrastrutturale di Napoli Garibaldi, nella sua configurazione attuale, si contraddistingue per una forte presenza dei servizi su ferro (linee ferroviarie RFI ed EAV, linee metropolitane RFI ed ANM), siano essi di carattere nazionale, regionale o metropolitano.

Punto di accesso privilegiato per il traffico extracittadino tramite il collegamento alla bretella autostradale di corso Lucci, al suo interno presenta, oltre al capolinea di numerose linee di bus urbani a piazza Garibaldi, un terminal bus dedicato alle linee private che forniscono servizi di collegamento extraurbani. Il raccordo autostradale, inoltre, favorisce il traffico su gomma privato, determinando forti problemi di congestione dell'area in esame.

Dalle analisi condotte sulle diverse scale di approfondimento (regionale, metropolitana e di nodo), emerge la forte connotazione naturale di elemento di scambio intermodale dell'area di piazza Garibaldi-Napoli Centrale, ma si profila la necessità di migliorare le vie di accesso al nodo, di ottimizzare i collegamenti con il TPL e di potenziare i servizi di connessione tra le diverse modalità di trasporto.

Lo scenario di riferimento prevede la realizzazione dell'hub intermodale AV/TPL "Napoli Porta Est" tramite l'upgrade infrastrutturale del sistema di scambio ferro-gomma nell'ambito urbano della stazione di Napoli Centrale, ponendo le basi per il successivo intervento di trasformazione urbana delle aree ferroviarie dismesse ad essa adiacenti.

Si prevede in primis di realizzare un hub di scambio intermodale AV/TPL interrato per il potenziamento del sistema di connessione tra la rete ferroviaria RFI, la rete ferroviaria regionale EAV, il TPL e il traffico privato su gomma con l'obiettivo di migliorare il sistema di mobilità dell'Area Metropolitana di Napoli, creando le condizioni per la rigenerazione urbana dell'ambito. Più in particolare, come meglio rappresentato nei successivi elaborati grafici, si prevede:

- la riconnessione della mobilità su ferro tra rete ferroviaria FS, rete ferroviaria EAV e reti metropolitane L1 e L2 tramite il miglioramento e la realizzazione di elementi di riconnessione tra i diversi sistemi di trasporto;
- la riconnessione tra infrastruttura ferroviaria e mobilità su gomma (pubblica e privata) tramite la realizzazione ad un livello interrato – in continuità con i servizi ferroviari e metropolitani esistenti – di un nodo dedicato allo scambio ferro-gomma;
- il collegamento viario alla vicina autostrada A3 e il miglioramento del sistema di viabilità urbana (sistema di 3 rotatorie) per il decongestionamento stradale dello svincolo autostradale, di via Galileo Ferraris e corso Arnaldo Lucci;

L'intervento infrastrutturale si inserisce inoltre nel più ampio sistema di connessioni che tramite la linea metropolitana L1 esistente/in corso di realizzazione - collegherà la stazione ferroviaria AV/TPL, l'aeroporto di Capodichino e il terminal portuale turistico della "Stazione Marittima", creando un unico hub della mobilità "ferro-gomma-aereonave", con l'obiettivo di rispondere al meglio alle nuove esigenze di mobilità sostenibile da attuare anche tramite un sistema di scambio intermodale efficace, efficiente e di qualità.

Il progetto infrastrutturale consentirà inoltre la realizzazione di un rilevante intervento di ricucitura urbana - il cd. "Chilometro Verde" - un percorso ciclopeditonale che collegherà le stazioni di "Porta Nolana" e di Napoli "Garibaldi" con Gianturco. Tale intervento - e i relativi benefici di sostenibilità ambientale - prevede inoltre la realizzazione di aree attrezzate e di nuovi spazi verdi, con l'obiettivo di ricucire l'intera area metropolitana (Napoli Est - Centro storico) e di restituire ai cittadini la piena fruibilità del territorio, fornendo un forte impulso al processo di transizione ecologica dell'intera area metropolitana.

Si precisa inoltre che, oltre alle funzioni puramente trasportistiche, a causa del grande flusso di persone che attraversa l'interscambio e per l'accessibilità favorita rispetto agli altri punti del territorio metropolitano ed extrametropolitano, il nodo assumerà un carattere fortemente attrattivo anche per una serie di nuove funzioni/servizi strategici (direzionale, commerciale, servizi di interesse pubblico, turistico-ricettivo ecc.) la cui fruizione implica la riorganizzazione dei rapporti fisici con la città. Si profila così un nuovo concetto di hub intermodale il quale comprende non solo una mera dimensione trasportistica, ma coinvolge anche gli aspetti funzionali, programmatici, gestionali, politici, sociali, urbani ed economici della Città.

Slancio per un grande progetto di rigenerazione urbana dell'ambito di Napoli Garibaldi e di Napoli Est, quindi, favorirà la rilocalizzazione di tutte le funzioni strategiche all'interno del nodo multimodale che diverrà in tale configurazione una città dei servizi a supporto della Città, in grado di generare nuove opportunità di sviluppo per il territorio, di rilancio del tessuto economico locale e di promozione del turismo.



Tavola 2. Ipotesi di schema funzionale hub intermodale interrato



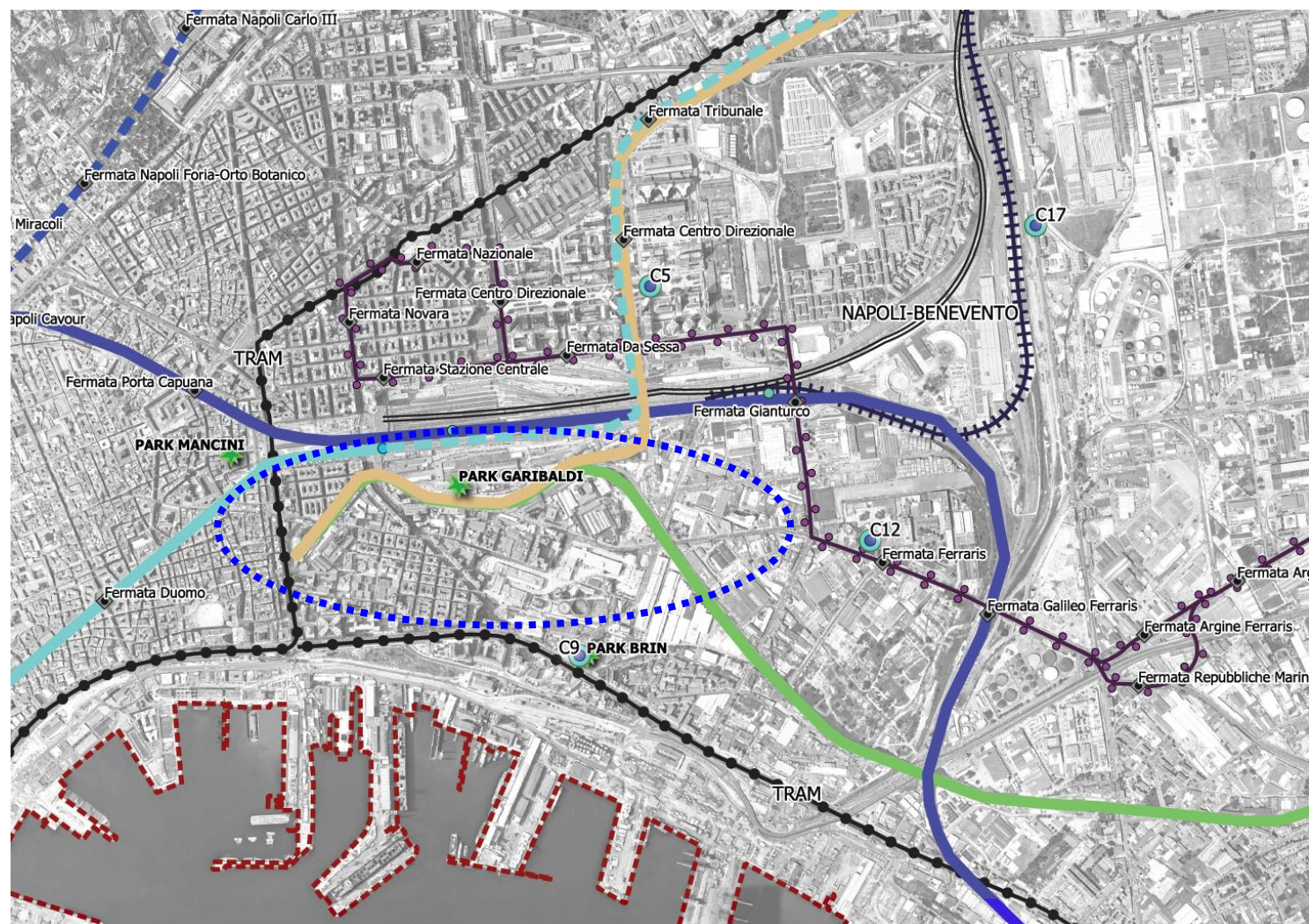
Tavola 3. Il sistema di viabilità stradale



### 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

#### Estratti PUMS Comunale

ESTRATTO TAVOLA P001: Il potenziamento della rete TPL in sede fissa o in sede propria (EST)



#### STATO ATTUALE

##### Linee Ferrovie dello Stato (F.S.)

----- LINEE F.S. NAZIONALI

----- LINEE F.S. REGIONALI

##### Linee Metropolitane regionali

===== LINEE METROPOLITANE REGIONALI (EAV)

##### Linee Metropolitane Urbane

##### Altri servizi in sede fissa

----- LINEE TRANVIARIE

----- FUNICOLARI

##### Parcheggi di interscambio (PUMS e Piano Direttore)

★ Parcheggi di interscambio (PUMS e Piano Direttore)

#### INTERVENTI DI PROGETTO

##### Linee metropolitane urbane

----- L01 - Completamento Linea 1 (Scampia-Garibaldi)

----- L09 - Ipotesi nuova Linea 9 (Colli Aminei-Cavour)

----- L06 - Completamento Linea 6 (Municipio-Nisida)

----- L07 - Linea 7 Soccavo-Kennedy (Ipotesi tracciato)

----- L10 - Nuova Linea 10 LAN (Napoli-Afragola)

----- L03 - Prolungamento della ex Circumvesuviana San Giorgio-Volla fino ad Afragola

----- L05 - Potenzialmento della Ex-Circumflegra tra Pisani e Quarto

----- L08 - Potenzialmento della Ex-Cumana tra Dazio e Cantieri

##### Altri servizi in sede fissa

----- Ipotesi Elettrometrico per Capodimonte

----- Nuovo elettrometrico fermata Montedonzelli-Via Fontana

----- Prolungamento Linea Tranviaria fino a Via Nazionale delle Puglie

----- Ripristino Linea Tranviaria fino a Mergellina

##### Bus Rapid Transit (BRT)

----- BResT - Nuova linea Bus Rapid Transit per Napoli Est

##### Fermate di progetto

◆ Fermate

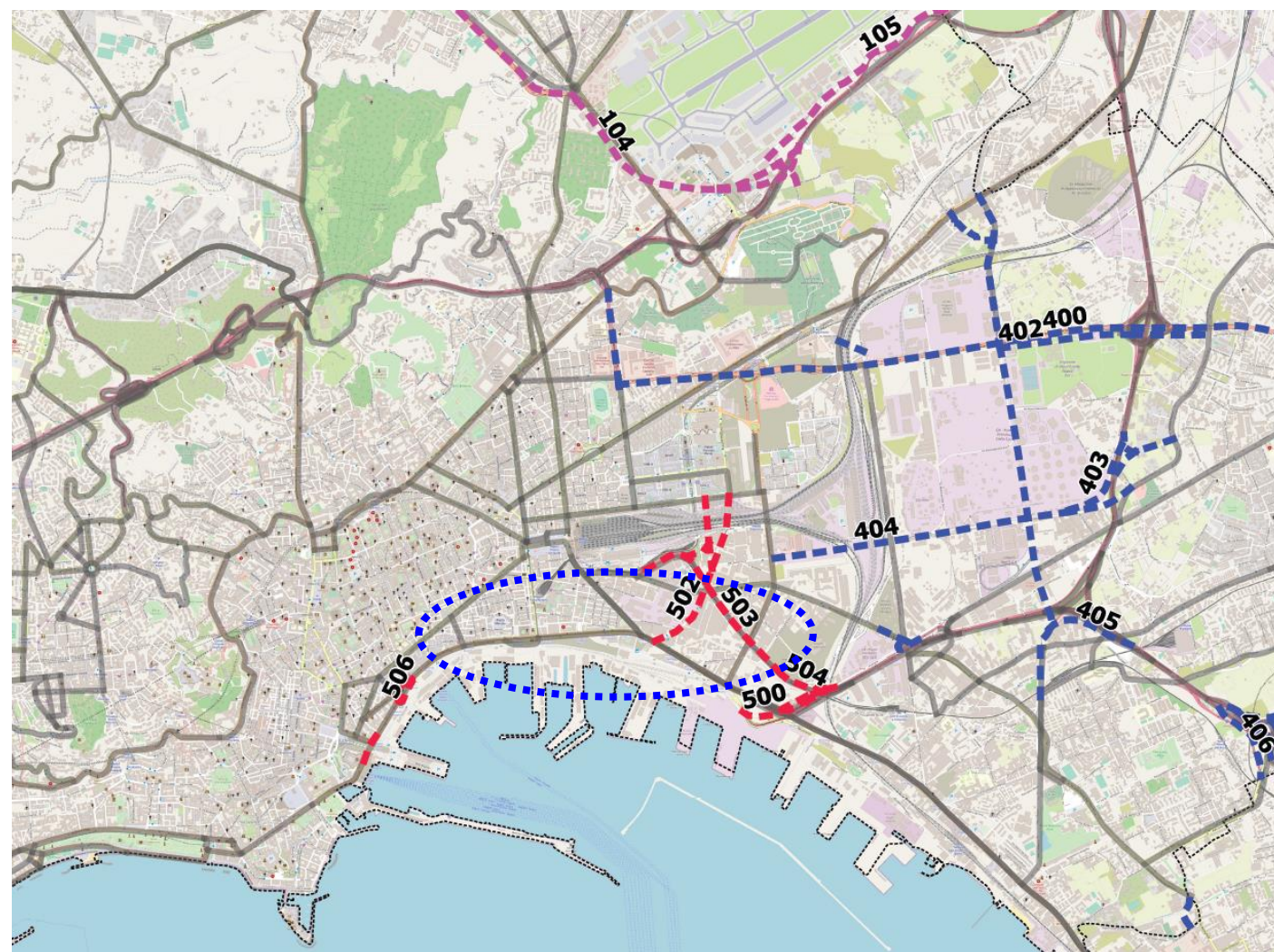
##### Nodi di interscambio-cerniere di mobilità

● Localizzazione nodi da potenziare

##### Confine Comunale

----- Confine Comunale

ESTRATTO TAVOLA P009: Interventi programmati sul sistema infrastrutturale viario nel Comune di Napoli



#### ATTUALE

##### Rete primaria

----- Principali viabilità

#### PROGETTO

----- Interventi rete viaria di "Gronda Nord"

----- Interventi rete viaria di "Gronda Ovest"

----- Interventi rete viaria "Sud-Ovest"

----- Interventi rete viaria "Connessioni Est-Ovest"

----- Interventi rete viaria nel sistema "Porto-Città-Stazione"

#### CONFINI COMUNALI

----- CONFINI COMUNALI

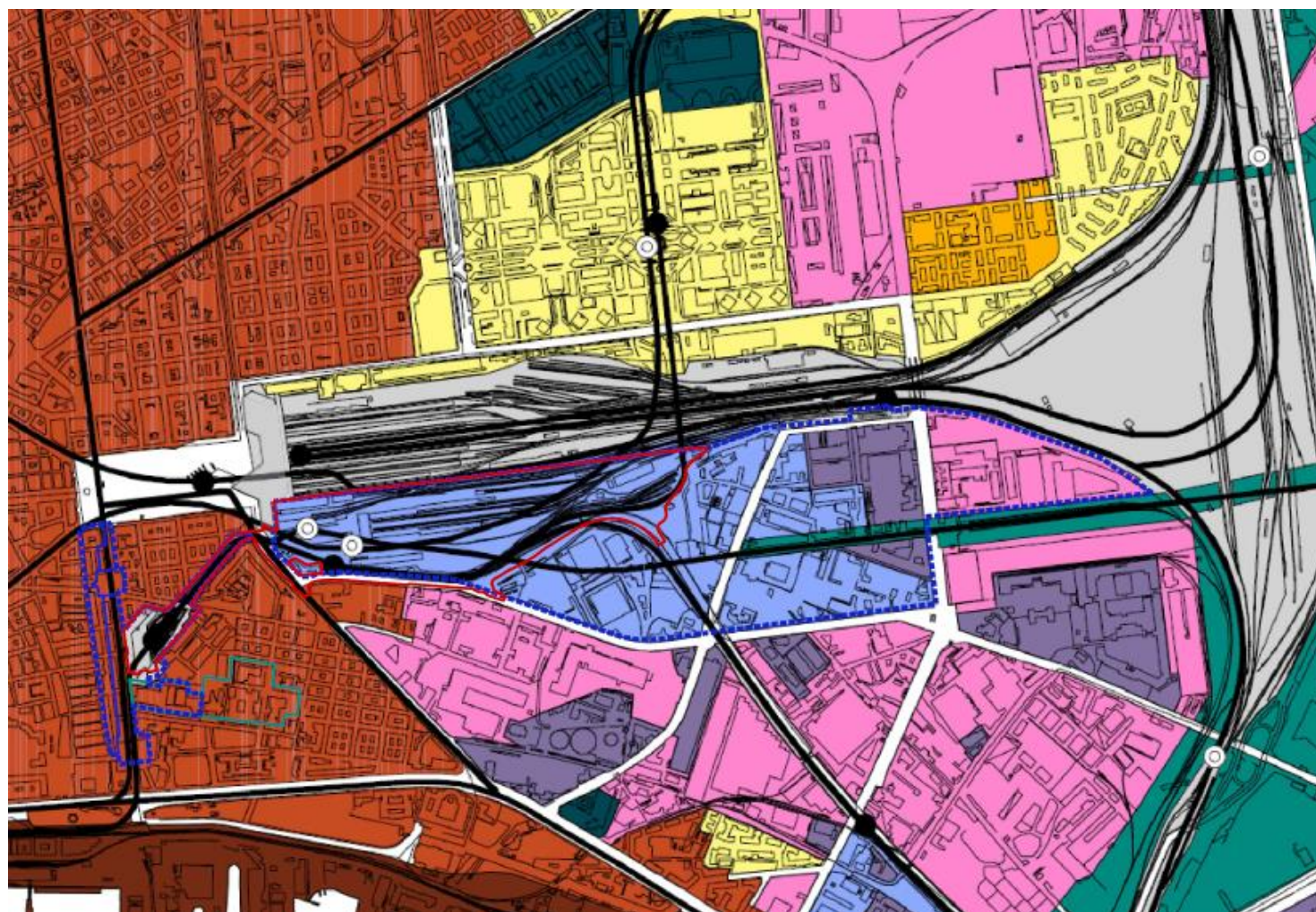


## 03. Inquadramento della normativa urbanistica vigente

### Estratti PRG

#### TAVOLA 5 – Zonizzazione:

**Variante al piano regolatore generale** - centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale, approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 dell'11 giugno 2004.



- Ambito 12a e Ambito 23 - PRG Vigente
- Proposta di Variante PRG per nuovo ambito di valorizzazione
- Aree di via Cosenz

#### INSEDIAMENTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI

- Da – Insediamenti per la produzione di beni e servizi d'interesse tipologico testimoniale
- Db – Nuovi insediamenti per la produzione di beni e servizi

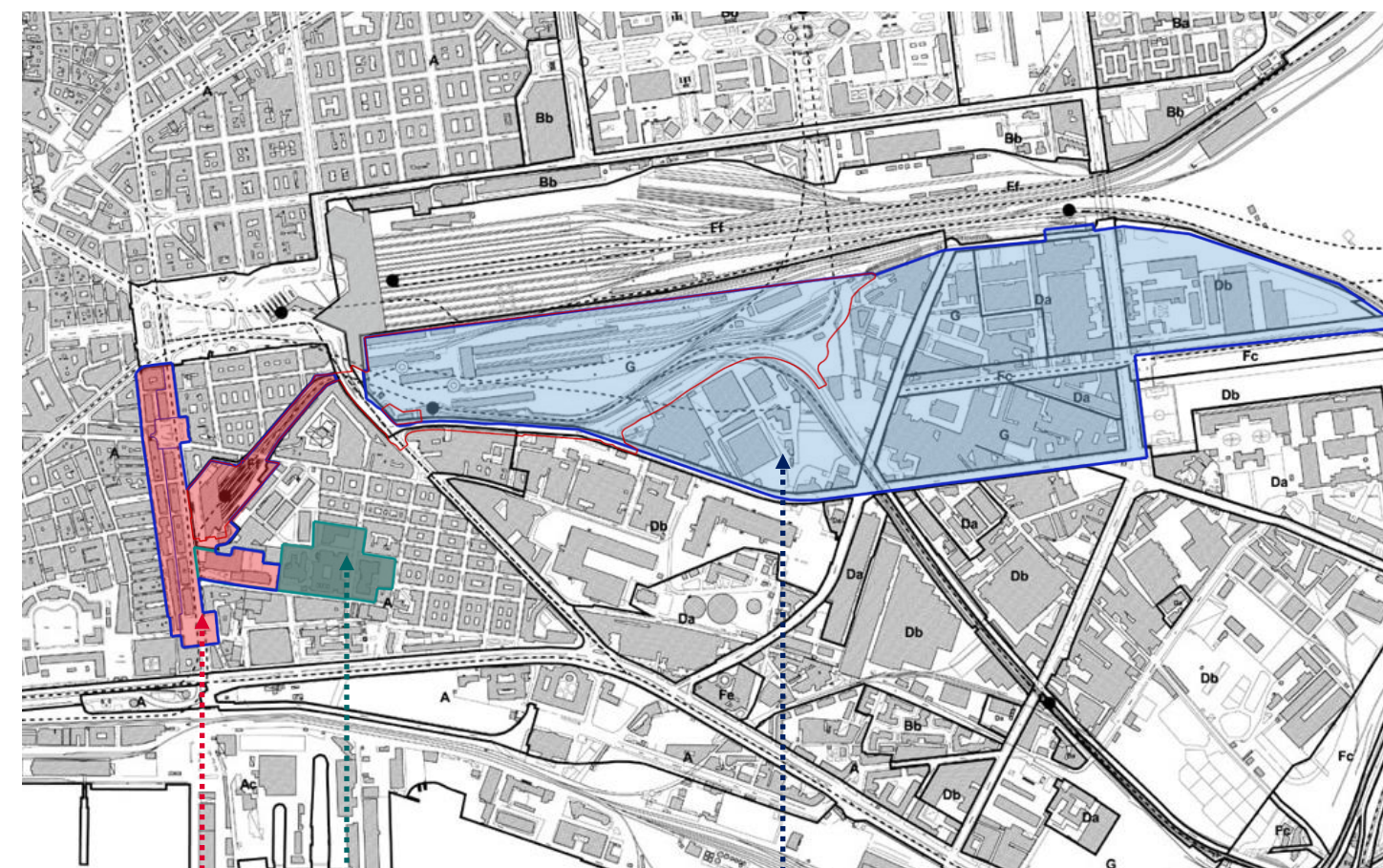
#### COMPONENTI STRUTTURANTI LA CONFORMAZIONE NATURALE DEL TERRITORIO

- Ff – Ferrovie e nodi di interscambio
- G – Insediamenti urbani integrati

#### TAVOLA 6 – Zonizzazione:

##### Individuazione ambiti d'intervento

Ambito 12a (Gianturco) - Ambito 23 (Mura Orientali) - Art.26 (Via Cosenz) – Art.55 (Strade)



**Via Cosenz**  
**Ambito 23**  
**Mura Orientali**

**Ambito 12a**  
**Gianturco**

##### Ambito 12a - Gianturco

- Indice di utilizzazione fondiaria non superiore a 0,8mq/mq;
- Conservazione e recupero dei manufatti di architettura industriale;
- Nuova piazza in corrispondenza dell'arrivo dell'alta velocità;
- Realizzazione tratto terminale viale di collegamento tra la nuova piazza e il quartiere Ponticelli;
- Riqualificazione della stazione di Gianturco, della linea 1 metropolitana e realizzazione del parcheggio di interscambio

##### Ambito 23 - Mura orientali

- Ricostruzione via Diomede
- Ricostruzione via Carmignano
- Sistemazione piazza Nolana e piazza Pepe
- Riqualificazione dell'insula adiacente alla stazione della circumvesuviana e della stazione

##### Art.26 - Via Cosenz

- Immobili destinati a istruzione, interesse comune e parcheggi;
- Art. 26 - Zona A: insediamenti di interesse storico;

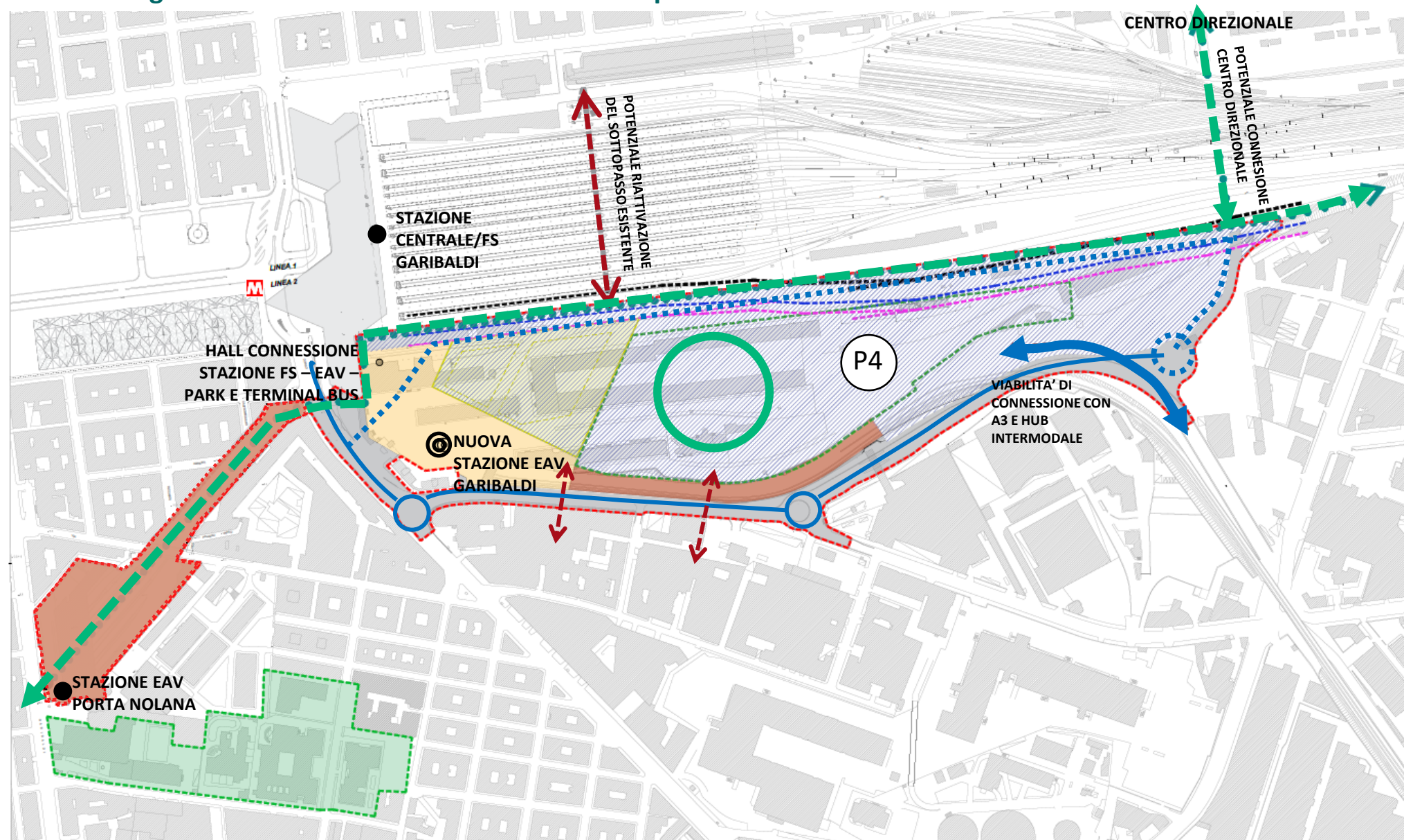
##### Art.55 –Strade

- Definizione degli interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture per la mobilità;
- Possibile modifica del perimetro: max 10% rispetto a quanto riportato nella Tav.6
- Le aree contigue alla viabilità primaria (Tav.10) hanno valenza di corridoio ecologico;
- Sono ammessi Interventi di «forestazione urbana», fermo restando le limitazioni delle norme di legge in termini di sicurezza stradale



## 04. Obiettivi strategici

### Schema degli interventi infrastrutturali e urbanistici previsti



#### AREE DI SVILUPPO

- Area stazione EAV interrata
- Terminal Bus interrato
- Aree destinate allo sviluppo urbanistico
- Copertura Fascio Binari EAV
- Parcheggio interrato
- Proposta di variante PRG per nuovo AdV
- Aree di via Cosenz

Nota: le aree ed i perimetri relativi agli interventi rappresentati hanno carattere indicativo e non prescrittivo. Saranno definiti in esito alle successive analisi progettuali ed in fase di PUA

- Connessioni pedonali
- Chilometro verde
- Potenziale Parco Urbano
- STAZIONI ESISTENTI
- STAZIONI DI PROGETTO
- Strada esistente (oggetto di modifica)
- Nuova strada (tracciato non prescrittivo)
- Viabilità Di Connessione Con A3 E Hub Intermodale (tracciato non prescrittivo)
- Parcheggio interrato

### Descrizione del progetto

#### a. Connessione al contesto urbano

L'analisi del contesto urbano ha portato in evidenza alcune caratteristiche peculiari delle aree oggetto di rigenerazione. L'obiettivo principale è il superamento dell'interclusione del lotto, che verrà attuato attraverso la sua connessione con la città, con la riorganizzazione dell'assetto infrastrutturale e urbanistico dell'area del Gruppo FS, unitamente alla realizzazione della copertura dei binari EAV, consentiranno l'apertura di un «varco» urbano verso piazza Garibaldi. La caratteristica di forte visibilità dell'area, sia a livello sovra locale che a livello locale, sarà l'occasione per offrire alla città spazi urbani e scorci prospettici di forte interesse.

#### b. Connessione al sistema trasportistico-infrastrutturale

L'analisi del contesto ha sottolineato anche come il sistema trasportistico-infrastrutturale sia determinante per lo sviluppo del progetto. In base all'analisi delle criticità presenti nello scenario attuale, è stato sviluppato il programma infrastrutturale che porterà alla realizzazione di un HUB di scambio intermodale (ciclabile, pedonale, ferroviario e automobilistico) tra i più completi a livello nazionale.

Gli interventi previsti possono essere così sintetizzati.

#### Nuova stazione EAV:

- dismissione dell'attuale stazione passeggeri di Porta Nolana e sua riconversione in deposito rotabili e officine di primo intervento;
- realizzazione della nuova stazione passeggeri interrata, adiacente alla stazione Napoli Centrale, al fine di migliorare la connessione infrastrutturale tra la linea EAV e il sistema ferroviario;
- copertura dei binari per la realizzazione di percorsi pedonali, area verde e parcheggi raso.

#### Nuovo terminal bus

#### Nuovo parcheggio interrato d'interscambio

#### Connessioni stradali

#### Connessioni ciclopedonali

#### c. Connessione al sistema del verde

L'area, attualmente configurata come «recinto chiuso» verrà connessa alla città lungo l'asse est-ovest proprio grazie a questa vera e propria «infrastruttura verde»; confort ambientale, benessere fisico e mobilità sostenibile sono solo alcuni dei temi che caratterizzano il processo di valorizzazione dell'ambito Napoli Porta Est. In sintesi, gli interventi previsti sono:

- realizzazione del chilometro verde;
- realizzazione di uno spazio di connessione con la città;
- realizzazione di un parco cittadino;
- realizzazione di percorsi verdi in corrispondenza della copertura dei binari EAV.



## 05. Disposizioni attuative

### Iter normativo per la proposizione e approvazione della variante urbanistica del nuovo Adv

PROCEDURA URBANISTICA PER ATTUAZIONE DELL'AMBITO DI VARIANTE (L.R.16/2004)
<b>RICHIESTA DI INDIZIONE DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI</b> Trasmissione della richiesta alla Regione Campania ed al Comune di Napoli
<b>AVVIO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI (ex artt. 14 e ss., L 241/1990)</b> Viene avviata la CdS istruttoria finalizzata alla definizione di tutti gli elementi necessari alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma per la realizzazione del "Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi – Porta Est e la Rigenerazione Urbana delle aree ferroviarie"
<b>FASE ISTRUTTORIA</b> Raccolta dei pareri degli Enti interessati, per la definizione della Scheda Norma relativa all'Adv oggetto dell'Accordo di Programma
<b>CONCLUSIONE DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI</b> Approvazione della Scheda Norma che recepisce i pareri di tutti gli Enti presenti alla CdS
<b>AVVIO ITER DI VARIANTE URBANISTICA PER SOTTOSCRIZIONE ACCORDO DI PROGRAMMA</b> Approvazione della Scheda Norma che recepisce i pareri di tutti gli Enti presenti alla CdS
<b>SOTTOSCRIZIONE ACCORDO DI PROGRAMMA</b> Da parte di Regione, Comune ed FSSU che recepisce le indicazioni della Scheda Norma approvata in CdS
<b>PUBBLICAZIONE ATTI DA PARTE DEL COMUNE</b> Pubblicazione-deposito-raccolta osservazioni
<b>RATIFICA DECISIONI ASSUNTE DAL CONSIGLIO COMUNALE</b> Deliberazione dal Consiglio Comunale
<b>DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE CHE RENDE ESECUTIVO L'ACCORDO DI PROGRAMMA</b>
<b>ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI</b> <b>ATTRAVERSO strumento urbanistico esecutivo-attuativo, quale PUE o altro strumento urbanistico similare</b>

L'attuazione degli interventi di rigenerazione proposti avverrà attraverso l'approvazione di una variante urbanistica, che ha lo scopo di delineare due ambiti del PRG di Napoli (l'ambito 12a Gianturco e l'ambito 23 Mura Orientali) in un nuovo assetto urbanistico per le aree incluse attualmente in due ambiti distinti del PRG di Napoli.

### Piano dei Finanziamenti

FINANZIAMENTO	INTERVENTO OGGETTO DEL FINANZIAMENTO
Fondi FSC 2014/2020 Patto per lo Sviluppo della Regione Campania	Progettazione NODO INTERMODALE COMPLESSO NAPOLI GARIBALDI – PORTA EST
Fondi FSC 2021/2027 Finanziamento CIPESS nell'ambito dei «progetti bandiera»	Nodo Garibaldi – Primo lotto attuativo opere infrastrutturali Importo finanziamento: 100 mln €
Finanziamenti da individuare	Altri interventi che ad oggi sono stimati con un importo di circa 350 Mio €



## 06. Scheda tecnica riepilogativa e sintetica del nuovo AdV

### Finalità dell'intervento di Variante Urbanistica

- Riorganizzazione sistemica e integrata delle reti di trasporto, sia ferroviarie che su gomma;
- Rigenerazione urbana delle aree afferenti ambito della stazione Centrale di Napoli Garibaldi con insediamento di nuove funzioni pubblico-private
- Ricucitura dell'area al tessuto urbano;
- Decongestione del traffico cittadino;
- Miglioramento della qualità ecologica e ambientale;

### Assetto proprietario delle aree di intervento



- |   |   |
|---|---|
|  FS                        |  FS Sistemi Urbani       |
|  Regione/Eav               |  Viabilità esistente     |
|  Rete ferroviaria italiana |  Altre proprietà-privati |

In data 28/11/2022 il Consiglio Comunale ha approvato con delibera n°66 la delibera della Giunta Comunale n.452 del 17/11/2022 che definisce gli indirizzi per la modifica della vigente disciplina urbanistica delle aree interessate dall'Accordo di Programma per la realizzazione del «Nodo intermodale Complesso di Napoli Garibaldi – Porta Est». I dati sotto riportati tengono in considerazione le risultanze del parere sopra citato.

### Parametri urbanistici

AMBITO DI VALORIZZAZIONE	
<b>Superficie territoriale AdV</b>	<b>183.590 mq</b> (quantità stimata)
<b>Ambito di Rigenerazione Urbana - Generatore di diritti di superficie</b>	<b>143.400 mq</b> di cui: 126.800 mq Gruppo FS 16.600 mq EAV
<b>Indice di utilizzazione fondiaria</b>	1,13 mq/mq
<b>Parametri quantitativi</b>	SLP 81.097 mq
<b>Funzioni ammesse</b>	Insedimenti per la produzione di beni e servizi: 85%  Edilizia Residenziale Sociale, edilizia residenziale e attività di servizio: 15%
<b>Categorie di intervento</b>	MO, MS, RC, RE, NE da approvare con PUA, RU
<b>Modalità di attuazione</b>	1) L'intervento sarà sviluppato mediante un PUA relativo sia all'intervento urbanistico che infrastrutturale, che definisca le fasi, gli stralci funzionali e i sub comprensori di attuazione. Al fine di dare impulso all'attuazione dell'intervento: <ul style="list-style-type: none"> <li>il PUA (integrale o riferito ai singoli sub comprensori di attuazione) potrà avere anche valore di Permesso di Costruire;</li> <li>gli interventi infrastrutturali da realizzarsi secondo le fasi attuative definite nel PUA complessivo, potranno essere realizzati mediante intervento diretto.</li> </ul> 2) Gli interventi infrastrutturali, da sviluppare secondo le fasi attuative definite nel PUA complessivo, potranno essere realizzati mediante intervento diretto.
<b>Dotazioni Territoriali</b>	1) Per le opere a scomputo e compensative si potranno includere interventi finalizzati al recupero di attrezzature comunali - restauro della stazione Bayard ed eventuale acquisizione delle aree di Via Cosenz 2) Possibilità di reperire standard da infrastrutture esterne all'ambito;
<b>Indicazioni progettuali</b>	1) E' consentito il riuso temporaneo delle aree e degli edifici dismessi ai sensi della normativa vigente. 2) All'interno dell'ambito sono in corso di realizzazione e saranno realizzati, a cura del Gruppo FS impianti e fabbricati tecnici funzionali all'esercizio ferroviario. Sarà necessario un coordinamento tecnico progettuale con RFI riguardo la progettazione. Le nuove volumetrie degli interventi in ambito ferroviario, strumentali all'esercizio, non contribuiscono a sviluppare SLP