



Proc. n. 3821-AP-2024 - CONCORSO DI PROGETTAZIONE a procedura aperta in due fasi per la realizzazione del “Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie, ivi compresa la progettazione dell'Headquarter della Regione Campania” (Napoli Porta Est)

C.U.P. B65B24000410006

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE



Il presente DIP è stato redatto con il contributo dei seguenti:

REGIONE CAMPANIA

Per L'Ufficio Speciale Grandi Opere

Dott. Fabrizio Manduca
Arch. Pasquale Manduca
Ing. Roberta Santaniello
Arch. Michele Testa
Ing. Salvatore Di Bonito
Arch. Daniela Marchetiello
Arch. Barbara Izzo
Arch. Rita Calvanese
Arch. Casimiro Martucci
Dott.ssa Giulia Cianciulli

Per l'UDCP

Arch. Monica D'Amore

Per Direzione Risorse Strumentali (Patrimonio)

Arch. Bruno Schiano Lomoriello
Arch. Ludovica Grompone
Arch. Daniela Giaccio
Ing. Alessandra Ciardi
Arch. Elena Brigida

Per Direzione Generale Mobilità

Ing. Gennaro Di Prisco
Arch. Stefania Regalbuto

Per Direzione Generale Governo del Territorio

Arch. Annamaria Roffo
Arch. Silvia Valentino

FS Sistemi Urbani S.p.A. con il contributo del soggetto tecnico CREW S.r.l.

Ing. Tommaso Diomaiuta – (GdL)
Ing. Alessia Ingenito – (GdL)
Arch. Fabio Michele Petruzzi
Arch. Megi Hysaj
Ing. Alessandra Varuni
Arch. Federica Mengoni

COMUNE DI NAPOLI

Arch. Andrea Ceudech
Arch. Alessandro Barletta



EAV SRL

Ing. Pasquale Sposito

Dott. Filippo Porzio

Ing. Tommaso Esposito

INDICE

1.	PREMESSA.....	5
2.	OGGETTO DEL CONCORSO	6
2.1	IL NUOVO SISTEMA INFRASTRUTTURALE.....	6
2.2	IL NUOVO SVILUPPO URBANISTICO	7
3.	PROCEDURA CONCORSURALE.....	8
3.1	FASI DEL CONCORSO.....	8
3.2	PERIMETRI DI RIFERIMENTO.....	8
3.2.1	P1 – Perimetro di Analisi	9
3.2.2	P2- Perimetro di progettazione	10
3.3	FASIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI.....	10
3.4	ELENCO ALLEGATI AL DIP	11
4.	L'AMBITO DI PROGETTO	12
4.1	INQUADRAMENTO GEOGRAFICO-SPAZIALE.....	12
4.2	AMBITO STORICO E FASI DI FORMAZIONE	13
4.2.1	La Stazione FS di Napoli Centrale	13
4.2.2	La stazione EAV di Porta Nolana	15
4.2.3	L'antica stazione Bayard	16
4.3	LO SVILUPPO SOCIO ECONOMICO DELL'AREA DI PROGETTO	17
4.4	INQUADRAMENTO TRASPORTISTICO	18
4.4.1	Stato di fatto	18
4.4.2	Il nuovo assetto infrastrutturale previsto per l'hub intermodale complesso di Napoli Garibaldi/Centrale	19
4.4.3	Informazioni di sintesi sul lotto 1 - EAV	20
4.5	ITER AUTORIZZATIVO E PRECEDENTI INTESE	22
4.6	INQUADRAMENTO URBANISTICO	24
5.	LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE	24
5.1	OBIETTIVI GENERALI	28
5.1.1	Ricucitura Urbana	28
5.1.2	Sostenibilità	28
5.1.3	Architettura e design urbano innovativi	29
5.1.4	Urban Health	30
5.2	ELENCO DEGLI INTERVENTI.....	31
5.2.1	IL NUOVO SISTEMA INFRASTRUTTURALE	33
5.2.2	IL NUOVO SVILUPPO URBANISTICO	39
5.2.3	IL NUOVO SISTEMA DELLE CONNESSIONI URBANE E DEGLI SPAZI PUBBLICI	47
5.2.4	IL NUOVO SISTEMA DEL VERDE	51
5.3	INVARIANTI PROGETTUALI E VINCOLI	55
5.3.1	Invarianti fisiche	55
5.3.2	Invarianti funzionali	56
5.3.3	Vincoli	56
5.4	FASIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI E SCENARI TEMPORALI ATTUATIVI.....	56

1. PREMESSA

Il presente Concorso viene bandito da Regione Campania in coordinamento con FS Sistemi Urbani S.p.A. ai sensi dell'art. 4 dell'Accordo di Programma per la realizzazione del "Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la Rigenerazione Urbana delle aree ferroviarie" sottoscritto in data 11 settembre 2023 tra Regione Campania, FS Sistemi Urbani S.p.A. (già s.r.l.) RFI S.p.A., Comune di Napoli ed EAV s.rl.

Oggetto del presente concorso di progettazione è la realizzazione del "Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie", ivi compresa la progettazione dell'headquarter della Regione Campania.

L'intervento si inserisce in un programma più ampio di proposte d'intervento finalizzate a rilanciare il capoluogo campano: in particolare, è parte integrante nel progetto denominato «Napoli Porta Est», che prevede anche l'**upgrade infrastrutturale dell'hub di scambio intermodale Centrale/Garibaldi**. Su tale intervento di potenziamento infrastrutturale si innesta l'opportunità di attuare la **rigenerazione urbana dello scalo ferroviario dismesso**, sviluppando nuove funzioni pubbliche e private in un'area strategica e fortemente interconnessa.

Le finalità principali dell'intervento possono essere così sintetizzate:

- Ricucitura dell'area oggetto di progettazione con il tessuto urbano;
- Rigenerazione urbana con lo sviluppo di nuove funzioni pubbliche e private, residenziali, turistico-ricettive, commerciali e direzionali;
- Restituzione di qualità agli spazi urbani;
- Potenziamento dell'Hub di scambio intermodale e riorganizzazione sistemica e integrata delle reti di trasporto, sia ferroviarie che su gomma;
- Realizzazione del nuovo Headquarter della regione Campania;
- Miglioramento del livello di connettività sul territorio;
- Decongestione del traffico cittadino;
- Incentivazione dell'uso del trasporto collettivo;
- Miglioramento la sicurezza della mobilità;
- Riorganizzazione del sistema della sosta;
- Riduzione delle emissioni inquinanti;
- Miglioramento della qualità ecologica e ambientale.

La rigenerazione dell'area di «Napoli Porta Est» rappresenta, quindi, un'importante opportunità per il miglioramento della qualità spaziale, ecologica ed ambientale complessiva della città di Napoli, da connotare in termini sociali, urbanistici e architettonici, in una prospettiva di sostenibilità rispetto al consumo di suolo e alla programmazione dei servizi.

Questo documento intende dettare gli indirizzi progettuali per la redazione di un Masterplan, inteso come parte del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) dell'intera area oggetto di intervento del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) del nuovo headquarter della Regione Campania.

Il Masterplan - che interessa un ambito di superficie complessiva pari a circa 185.000 mq – dovrà consentire l'integrazione sistemica dell'intervento di rigenerazione dell'ambito urbano di riferimento con gli interventi di potenziamento infrastrutturale per la realizzazione dell'hub intermodale complesso di Garibaldi/Centrale con particolare attenzione all'individuazione dei sub-comprensori di attuazione dell'intervento, ai fini della sua realizzazione per fasi funzionali autonome.

2. OGGETTO DEL CONCORSO

Oggetto del presente concorso di progettazione è la realizzazione del **“Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie, ivi compresa la progettazione dell’headquarter della Regione Campania”** mediante l’acquisizione di un **Masterplan**, inteso come parte del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) dell’intera area oggetto di intervento e del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) del nuovo headquarter della Regione Campania.

Il Masterplan - che interessa un ambito di superficie complessiva pari a circa 185.000 mq – dovrà consentire l’integrazione sistemica dell’intervento di rigenerazione dell’ambito urbano di riferimento con gli interventi di potenziamento infrastrutturale per la realizzazione dell’hub intermodale complesso di Garibaldi/Centrale.

Vista la natura degli interventi, si dovrà prestare particolare attenzione all’individuazione dei sub-comprensori di attuazione dell’intervento, ai fini della sua realizzazione per fasi funzionali autonome.

Tale masterplan è estrapolato dal più ampio elenco di elaborati riferiti ai livelli di progettazione richiesti (PUA e PFTE) nel rispetto dell’art. 46 del D.lgs. n. 36/23, delle previsioni dell’Accordo di Programma sottoscritto tra gli Enti coinvolti nonché nella normativa nazionale, regionale e locale di settore.

Il vincitore dovrà perfezionare il PUA e il PFTE mediante l’integrazione degli elaborati di cui all’allegato I.7 – Sezione II del D.lgs. 36/2023.

Il relativo montepremi è coincidente con il compenso professionale (onorario + spese e compensi accessori) afferente a tale livello progettuale, calcolato ai sensi dell’art. 41, comma 15 del D.lgs. 36/2023.

Nello specifico, il progetto riguarda gli interventi di seguito meglio indicati.

2.1 IL NUOVO SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Come meglio approfondito nel successivo “Capitolo 4 - Ambito Trasportistico”, la principale caratteristica dell’area oggetto del presente concorso è quella di identificarsi come un nodo intermodale complesso, che necessita di una serie d’interventi al fine di soddisfare le attuali esigenze di mobilità.

FS Sistemi Urbani ha redatto il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica (PFTE) dell’Hub intermodale Complesso di Napoli Centrale/Garibaldi con oggetto la riqualificazione e la riorganizzazione del Nodo infrastrutturale. Alcuni estratti del PFTE vengono allegati al presente DIP (All.F).

Il nuovo sistema infrastrutturale si articolerà nei seguenti interventi:

INF.A - MODIFICA DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E NUOVA STAZIONE EAV

INF.A.1 – Nuova stazione EAV di Piazza Garibaldi

INF.A.2 –Conversione funzionale Porta Nolana

INF.A.3 –Copertura binari

INF.B - ADEGUAMENTO DELL’INFRASTRUTTURA STRADALE

INF.B.1 – Adeguamento della viabilità esistente

INF.B.2 –Penetrazione urbana dell’autostrada A3

INF.B.3 –Viabilità interna al nuovo comparto urbano

INF.C – REALIZZAZIONE DEL NUOVO SISTEMA DELLA SOSTA

INF.C.1 – Nuovo parcheggio di scambio intermodale

INF.C.2 – Nuovi parcheggi a standard

INF.C.3 – Nuovi parcheggi pertinenziali

INF.D – REALIZZAZIONE DEL NUOVO TERMINAL BUS

Si chiede ai concorrenti di considerare nel Masterplan il progetto del nuovo sistema infrastrutturale, al fine di pervenire ad **una progettazione coordinata e complessa di tutte le variabili presenti**. Per **tutti i dettagli si rimanda al successivo Capitolo 5 – “Linee guida per la progettazione”** e agli elaborati grafici allegati.

2.2 IL NUOVO SVILUPPO URBANISTICO

Come anticipato in premessa, e meglio approfondito nel successivo “Capitolo 5 – Linee guida alla progettazione”, **l’obiettivo cardine della rigenerazione delle aree adiacenti alle Stazioni di Napoli Garibaldi e di Porta Nolana è la riqualificazione di un brano di città ad oggi intercluso e disconnesso, proponendo un modello di trasformazione urbana che risponda ai temi complessi della società contemporanea attraverso l’attuazione di innovative strategie di pianificazione.**

Il nuovo sviluppo urbanistico si articolerà nei seguenti interventi:

NUE - I NUOVI EDIFICI

NUE.01 - IL NUOVO HEAD QUARTER DELLA REGIONE CAMPANIA

NUE.02 – I NUOVI EDIFICI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI

NUE.03 - IL NUOVO INSEDIAMENTO DI EDILIZIA RESIDENZIALE

NUE.04 – I NUOVI FABBRICATI FUNZIONALI ALL’ATTIVITÀ FERROVIARIA RFI

CON - IL NUOVO SISTEMA DELLE CONNESSIONI URBANE E DEGLI SPAZI PUBBLICI

CON.01 - IL NUOVO SISTEMA DEGLI SPAZI PUBBLICI

CON.02 - LA NUOVA VIABILITÀ CICLOPEDONALE

CON.03 - UN NUOVO COLLEGAMENTO VERSO LA STAZIONE FS

CON.04 - CONNESSIONE CON LA NUOVA PIAZZA GARIBALDI E LA GALLERIA COMMERCIALE

CON.05 – NUOVI COLLEGAMENTI PEDONALI VERSO VIA GALILEO FERRARIS

CON.06 – LE NUOVE CONNESSIONI CON IL CENTRO DIREZIONALE E CORSO MERIDIONALE

CON.07 - PIAZZA DI ACCESSO ALLA STAZIONE DI PORTA NOLANA

VER - IL NUOVO SISTEMA DEL VERDE

VER.01 - IL PARCO URBANO

VER.02 – IL CHILOMETRO VERDE

Per tutti i dettagli si rimanda al successivo Capitolo 5 – “Linee guida per la progettazione” e agli elaborati grafici allegati.

3. PROCEDURA CONCORSUALE

È adottata una procedura concorsuale aperta in due fasi, in forma anonima, finalizzata all'acquisizione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi dell'art. 46 del codice.

3.1 FASI DEL CONCORSO

Il concorso si articolerà in due fasi come appresso descritto:

- **1a fase:**
In questa fase i partecipanti dovranno elaborare un **Concept di progetto**, che nel rispetto delle previsioni dell'Accordo di Programma sottoscritto tra i vari Enti coinvolti, dei costi, delle Linee Guida per la Progettazione, e delle prestazioni richieste dai medesimi Enti, permetta alla Commissione Giudicatrice di scegliere, secondo i criteri di valutazione di cui al paragrafo 4.6, le migliori cinque proposte ideative. Queste verranno scelte senza la formazione di una graduatoria e ammesse alla 2° fase del concorso.
- **2a fase:**
Nella 2° fase, gli autori delle migliori cinque proposte, dovranno sviluppare il **Masterplan**, attraverso una serie di elaborati, meglio descritti nei paragrafi successivi, estrapolati dal più ampio elenco di riferimento del **Piano Urbanistico Attuativo (PUA)** dell'intera area oggetto di intervento e del **Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) del nuovo Headquarter della Regione Campania**.
Questa fase dovrà essere sviluppata in piena coerenza con quanto elaborato e proposto nella 1° fase nonché nel rispetto delle previsioni dell'Accordo di Programma sottoscritto tra i vari Enti coinvolti, dei costi, delle Linee Guida per la Progettazione (DIP) e delle prestazioni richieste dai medesimi Enti.
Le proposte saranno valutate dalla Commissione giudicatrice, che, applicando i criteri riportati nel Bando di Concorso, formulerà la graduatoria, individuando la proposta progettuale vincitrice.

Per maggiori dettagli rispetto agli elaborati progettuali e amministrativi richiesti, alla modalità di consegna degli stessi e ai criteri di valutazione si rimanda al disciplinare di Concorso.

3.2 PERIMETRI DI RIFERIMENTO

Le proposte progettuali da produrre della presente procedura concorsuale, secondo le invarianti, i vincoli e le linee guida progettuali previsti dal presente testo, dovranno essere sviluppate attraverso la redazione di:

- un'analisi a scala più ampia per lo sviluppo del Concept che nella 1° fase affronti metodologicamente l'impianto complessivo riferito alle aree ricomprese all'interno del "P1- Perimetro di analisi"
- nella 2° fase, un approfondimento progettuale focalizzato sulla redazione di un Masterplan, attraverso una serie di elaborati, meglio descritti nei paragrafi successivi e nel Disciplinare di gara, estrapolati dal più ampio elenco di riferimento del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) dell'intera area oggetto di intervento e del Progetto di

Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) del nuovo headquarter della Regione Campania, riferite alle opere comprese nel perimetro “P2 – Perimetro di intervento”.

Il Masterplan dovrà visualizzare lo stato attuale del perimetro “P2” complesso e definirne le linee guida progettuali, la progettazione del paesaggio e degli spazi pubblici, le forme costruite, le infrastrutture e i servizi, fornendo indicazioni, oltre che sulle trasformazioni urbanistiche e edilizie, sui tipi di intervento, e sulle funzioni urbane ammissibili.

Il Masterplan individuerà gli ambiti territoriali del comparto, la volumetria complessiva dei sub ambiti del perimetro d’intervento, le relative quote edificatorie attribuite ai proprietari degli immobili inclusi nel comparto, le quantità e localizzazione degli immobili da cedere gratuitamente al Comune o ad altri soggetti pubblici per la realizzazione di infrastrutture, attrezzature e aree verdi. Inoltre, il masterplan dovrà evidenziare le relazioni con il contesto urbano che circonda l’area di intervento e dovrà consentire l’integrazione sistemica dell’intervento di rigenerazione urbana del perimetro di riferimento con gli interventi di potenziamento infrastrutturale per la realizzazione dell’hub intermodale complesso di Garibaldi/Centrale, previsti nel PFTE infrastrutturale.

Altresì il Masterplan indicherà le destinazioni transitorie più funzionali dei singoli ambiti territoriali del comparto di intervento durante la realizzazione delle opere, e le ipotesi di gestione di essi. Il masterplan suddetto riguarderà in generale:

- la rigenerazione urbana delle aree dell’ex scalo merci FS afferenti all’ambito della stazione FS Centrale/Garibaldi con l’insediamento di nuove funzioni pubblico-private, della nuova stazione EAV presso Napoli Garibaldi, di parcheggi interrati e del nuovo Headquarter della Regione Campania;
- la realizzazione di un parco urbano quale diaframma con la città nelle aree dell’ex scalo merci FS;
- la realizzazione del così detto “chilometro verde” nell’ambito di un nuovo e complessivo sistema di connessioni ciclopedonali e di aree attrezzate e spazi verdi tra Porta Nolana, la nuova stazione EAV presso Napoli Garibaldi, la stazione FS di Napoli Centrale e le aree dell’ex scalo merci, nonché le aree del Centro Direzionale/Corso Meridionale e della zona di Napoli Est;
- nuove soluzioni di viabilità afferenti al perimetro d’intervento.

I perimetri oggetto di analisi e di progettazione degli interventi sono rappresentati nell’allegato al presente documento All. B_1.

3.2.1 P1 – Perimetro di Analisi

Il perimetro “P1” si riferisce all’intera area urbana presa in considerazione e connessa all’ambito di stazione.

La sua individuazione ha un doppio scopo: da un lato quello di sottolineare, come anticipato in premessa, che l’intervento di rigenerazione urbana e trasportistica come Porta Est della Città si inserisce in un programma più ampio di proposte di rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse e dell’intero ambito della Città; dall’altro quello di evidenziare le relazioni urbane con i punti attrattori indicati ed i relativi assi viari.

In particolare:

- La Stazione FS Napoli Garibaldi

-
- Piazza Garibaldi;
 - Centro Direzionale Nord;
 - Corso Meridionale;
 - Via Taddeo da Sessa;
 - Viale Umberto Terracini;
 - Via Galileo Ferraris;
 - Via Cosenz;
 - Porta Nolana;
 - La stazione Bayard;
 - Corso Garibaldi.

3.2.2 P2- Perimetro di progettazione

Il Perimetro “P2” coincide con il perimetro dell’Accordo di Programma (AdP) di cui all’allegato All.A_1 e comprende i due sub-ambiti:

- S1 - Sub-ambito Ex Scalo Merci
- S2 - Sub-ambito Porta Nolana

Identifica l’area nella quale i concorrenti dovranno sviluppare il progetto dei singoli interventi individuati nel precedente Capitolo 2 – “Oggetto del Concorso”, e in particolare:

- Il Nuovo Sistema Infrastrutturale di scambio intermodale
- Il Nuovo Sviluppo Urbanistico

3.3 FASIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Il programma concorsuale prevede che le attività di progettazione si riferiscano a due scenari temporali attuativi distinti e consecutivi di cui tener conto per entrambe le fasi del concorso:

- scenario temporale a breve termine;
- scenario temporale a medio-lungo termine.

Per tutti i dettagli si rimanda al successivo “Paragrafo 5.5.5 – Fasizzazione degli interventi e scenari temporali attuativi” e agli elaborati grafici allegati.

3.4 ELENCO ALLEGATI AL DIP

A. Riferimenti normativi e Strumenti di pianificazione

- 001 All.A_1 Accordo di Programma ed allegati pareri della CdS
- 002 All.A_2 Strumenti urbanistici ed elenco normativa di riferimento
- 003 All.A_3 Piano Urbano Mobilità Sostenibile del Comune di Napoli
- 004 All.A_4 Accordo di collaborazione tra Ministero della Cultura, FS Sistemi Urbani, RFI
- 005 All.A_5 Sviluppo socioeconomico – Estratti cartografici

B. Elaborati grafici di indirizzo alla progettazione

- 006 All.B_1 Planimetria con individuazione dei perimetri e dei sub-ambiti di riferimento
- 007 All.B_2 Planimetria individuazione degli obiettivi progettuali, vincoli, invarianti infrastrutturali e normative
- 008 All.B_3 Planimetria individuazione dei comparti di intervento e individuazione degli interventi correlati a medio e lungo termine

C. Elaborati grafici dello stato di fatto

- 009 All.C_1 Schema funzionale dell'accessibilità, della viabilità e del sistema della sosta
- 010 All.C_2 Schema funzionale dei servizi
- 011 All.C_3 Schema del verde e spazi pubblici
- 012 All.C_4 Schema edifici esistenti oggetto di demolizione

D. Documentazione dell'area di progetto

- 013 All.D_1 Estratto di Mappa catastale
- 014 All.D_2 Estratto aerofotogrammetrico dell'area di progetto
- 015 All.D_3 Documentazione fotografica

E. Elaborati grafici editabili

- 016 All.E_1 Aerofotogrammetrico - Stato di Fatto
- 017 All.E_2 Aerofotogrammetrico – Stato di Progetto

F. Intervento infrastrutturale

- 018 All.F_1 Estratti dello Studio di Fattibilità (PFTE)

4. L'AMBITO DI PROGETTO

Come evidenziato in premessa, la principale caratteristica dell'area di progetto è quella di essere posizionata in adiacenza allo scalo ferroviario di Napoli Centrale; raccoglie i principali flussi della viabilità cittadina, sia su ferro che su gomma, e identifica un importante nodo intermodale.

Grazie alle sue caratteristiche di accessibilità e connettività al territorio, a seguito dell'intervento di Rigenerazione Urbana previsto dal presente concorso, l'area d'intervento diventerà la PORTA EST d'accesso alla Capitale Campana per chi proviene dal territorio nazionale.

4.1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO-SPAZIALE

L'area oggetto del presente concorso riveste una superficie complessiva di circa 185.00 mq e si articola in due sub ambiti:

- S1 – Sub-ambito Ex Scalo Merci - superficie pari a circa 143.500mq –Dal punto di vista morfologico-strutturale, si configura come **un'area ferroviaria dismessa**. Questo tipo di 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 storicoculturale. 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).
Trovandosi in adiacenza a diversi servizi di trasporto ferroviario (AV, IC, regionale) e di TPL rappresenta la porta di accesso alla città per chi arriva dal territorio regionale e nazionale. 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.
- S2 – Sub-ambito Porta Nolana - superficie pari circa a 15.000mq: ricomprende la stazione EAV di Porta Nolana, il piazzale antistante, la stazione storica Bayard nonché la trincea ferroviaria che rappresenta una forte cesura urbana rispetto al contesto urbanizzato circostante. Il principale intervento previsto per questo sub-ambito è proprio la copertura del fascio binari, al fine di creare un importante intervento di ricucitura urbana con la creazione di un boulevard a servizio della collettività; dal punto di vista funzionale, il progetto prevede dalla riconversione del sedime ferroviario in impianto di manutenzione rotabili ad esito della cessazione del servizio viaggiatori

L'intervento progettuale posto alla base del presente concorso nasce dall'esigenza funzionale di efficientare il sistema di trasporto pubblico-privato afferente il nodo core di Centrale/Garibaldi, nonché di sviluppare in un'area caratterizzata dall'elevata accessibilità nuove funzioni urbane pubbliche e/o private.

Ciò alla luce delle molteplici criticità presenti che possono essere così sintetizzate:

- Mancanza di connessione con la città;
- Sistema della mobilità poco funzionale;
- Rete stradale fortemente congestionata;
- Assenza di una connessione diretta tra rete autostradale e hub di scambio intermodale;

- Attraversamenti pedonali promiscui e non sicuri;
- Mancanza di aree verdi;
- Carenza di parcheggi;
- Inquinamento ambientale da emissioni di CO2 per elevati volumi di traffico privato;
- Rischio di desertificazione e degrado paesaggistico e ambientale;

L'obiettivo principale del progetto di rigenerazione urbana oggetto del presente concorso è superare queste criticità, attraverso le seguenti azioni:

- ricucire al tessuto urbano le aree ferroviarie dismesse;
- aprire un varco urbano verso Piazza Garibaldi e verso il Centro Direzionale;
- creare nuovi spazi fruibili e innovativi a servizio della collettività;
- favorire connessioni ciclo-pedonali verso i quartieri limitrofi;
- realizzare un nuovo parco urbano, integrando la progettazione del Chilometro verde;
- integrare il progetto del nodo intermodale complesso;
- offrire alla città spazi urbani e scorci prospettici di forte interesse.

L'area oggetto della presente analisi risulta attualmente carente di aree verdi.

Il progetto, come meglio descritto nel successivo paragrafo "Il nuovo sistema del verde" si articola in due macrosistemi:

- il Parco della Regione
- il Chilometro verde

Questi interventi costituiranno la principale linea guida per la transizione ecologica dell'intero contesto. L'ambito «Napoli Porta Est» ambisce quindi a diventare il fulcro di una rigenerazione urbana in una chiave di sviluppo urbanistico sostenibile.

4.2 AMBITO STORICO E FASI DI FORMAZIONE

Le aree oggetto del presente concorso rientrano nell'ambito scalo merci di corso Lucci; il riferimento storico è quello dell'intera area ferroviaria che include, oltre all'attuale stazione centrale, anche l'antistante piazza Garibaldi, la stazione di Porta Nolana e la stazione storica Bayard.

4.2.1 La Stazione FS di Napoli Centrale

L'edificio principale della Stazione di Napoli Garibaldi è sottoposto alle disposizioni di tutela contenute nel Decreto Legislativo n.490/1999, art.2, comma 1, lettera b).

Di seguito si riporta un estratto della "Relazione storico artistica" che ne riporta le caratteristiche principali.

"L'opera in questione va considerata quale risultato della fusione di più progetti, di cui furono recepite le istanze e gli spunti originali, tanto più significativi, in quanto espressivi delle correnti culturali dell'epoca, sintetizzate in un risultato di assoluta singolarità tipologica. (...)

Si indicano alcuni tra i caratteri più rilevanti del complesso:

- *Quella di Napoli – considerata come antesignana della tipologia di stazioni di testata “a tettoia” - fu la prima stazione moderna italiana del dopoguerra, dopo quella di Santa Maria Novella realizzata a Firenze (...)*
- *In essa si registra l’evidenza conferita su scala architettonica ed urbana al metodo di progettazione tipicamente razionalista, fondato sulla distinzione delle funzioni e sulla autonoma evidenza distributiva, spaziale e architettonica di queste ultime, che si riscontra nella concentrazione degli uffici e degli ambienti direzionali nell’edificio alto e nell’organizzazione degli spazi e dei servizi di prima accoglienza sotto la grande pensilina, pensata come un ingresso riparato e diretto nel vivo della città.*
- *Tali elementi determinano una assoluta novità tipologica della stazione – pensilina (...)* Tale inedita tipologia estende le caratteristiche delle stazioni di transito caratterizzate dalle pensiline di attesa, ad una stazione di testa, dove viceversa, la copertura interessa un’area di movimento pedonale. (...)
- *All’interno della novità tipologica, la qualità maggiore dell’opera (...) è affidata alla trasparenza dello spazio che lega in una immagine unitaria la piazza con l’area dei binari. Per conseguire questo effetto, tutti i diaframmi e le pareti sono realizzati in vetro (...) per garantire la suddetta trasparenza e fluidità degli spazi.*
- *La ricerca di tale effetto è del tutto coerente con l’apertura della piazza verso il “Vesuvio”, sottolineata dalla rinuncia a volumi alti nella parte centrale e nella disposizione sul lato sinistro della torre (...)*
- *Il carattere di “opera d’autore” del complesso deriva dal fatto che esso fu realizzato con i contributi di alcuni tra i maggiori architetti italiani del tempo, contraddistinti da uno specifico rilievo del panorama storico dell’architettura razionale del 900, tra i quali Pier Luigi Nervi, Luigi Piccinato, Giuseppe Vaccaro e Bruno Zevi (...)*
- *Ancora, la configurazione della pensilina, nella marcata orizzontalità, nella ripetitività del modulo triangolare che ne determina la forma di insieme e gli elementi di dettaglio (...) si richiama in tutta evidenza all’organicismo wrightiano, seppur “di maniera”.*

L’intervento di rigenerazione urbana oggetto del presente concorso prevede la demolizione dei fabbricati esistenti nell’area. Si rimanda alla planimetria rappresentata nell’All.C_4 – “Schemi edifici esistenti oggetto di demolizione” per la loro corretta individuazione.

Particolare attenzione viene posta agli edifici che ospitano rispettivamente la Sede territoriale RFI e Mensa, e identificati catastalmente con i mappali 307 e 308 (Sez. VIC, Foglio 109).

A tal riguardo si sottolinea che in data 04/05/2023 il Ministero dei Beni Culturali, RFI ed FS Sistemi Urbani hanno sottoscritto **un accordo di collaborazione ex art. 11 l.241/90.**

Questo accordo è finalizzato a condividere una metodologia di valutazione degli interventi che verranno proposti nel sedime in adiacenza al fabbricato vincolato.

In particolare, stabilisce che:

- L’insieme degli interventi che dovranno essere eseguiti nell’area su cui insistono le p.lle 307 e 308, a prescindere dall’assenza di interesse culturale dei singoli edifici oggi esistenti, meritano di essere armonicamente integrati nel più ampio contesto urbano in cui si inseriscono, in forme compatibili con il nucleo architettonico della stazione ferroviaria tutelato ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. n. 42/2004 con D.M. n. 256 del 30 gennaio 2004;
- in particolare, la ridefinizione degli spazi in adiacenza al fabbricato viaggiatori vincolato di Napoli Centrale comporterà la necessità di valorizzare la prospettiva della Stazione

Ferroviaria Centrale di Napoli che si potrà godere dalle vicinanze dell'area di sedime precedentemente occupata dagli immobili stessi e, viceversa, dall'interno del bene culturale tutelato verso l'area oggetto di trasformazione urbana;

- La Soprintendenza, dando atto che non sussistono i presupposti per un provvedimento che dichiari l'interesse culturale degli immobili oggetto della richiesta di verifica di cui all'art. 1, né per un provvedimento di vincolo indiretto, con il presente accordo si impegna ad analizzare i progetti architettonici di livello definitivo relativi alle aree e agli immobili siti in Corso Lucci (p.lle 307 e 308), fornendo osservazioni e raccomandazioni nel termine di 45 giorni dal ricevimento degli stessi, allo scopo di contribuire ad una trasformazione dell'area armonicamente integrata nel contesto urbano ed in forme compatibili con la tutela e valorizzazione del nucleo architettonico della stazione ferroviaria tutelato, con particolare attenzione per la qualità delle visioni prospettiche dall'immobile aperto tutelato verso le aree oggetto di trasformazione e viceversa.

4.2.2 La stazione EAV di Porta Nolana

La Stazione di Porta Nolana a Napoli fa parte del complesso della Circumvesuviana, progettato da Giulio De Luca e Arrigo Marsiglia nel 1972 e realizzato nel 1975, oggi terminal della linea che è gestita dall'Ente Autonomo Volturno. La stazione fu aperta all'esercizio nel 1843, come capolinea napoletano della linea per Caserta. Fu costruita immediatamente a nord della stazione della società Bayard, capolinea della ferrovia per Salerno. Le due stazioni erano collegate da un binario di raccordo. In seguito alla concentrazione delle due linee ferroviarie nella nuova stazione di Napoli Centrale (1867), la stazione di Porta Nolana perse la sua funzione di capolinea passeggeri, declassata a impianto di servizio.

Il fabbricato viaggiatori originario, risalente all'epoca borbonica, venne abbattuto all'inizio degli anni Settanta e sostituito dall'attuale. Alcuni anni dopo la stazione passò alla Società Anonima Ferrovia Napoli-Ottaviano (l'attuale Circumvesuviana), che la utilizzò come capolinea della linea Napoli-Ottaviano, la prima di una vasta rete. Nel 1904 la stazione divenne capolinea della linea per Torre Annunziata, e negli anni Sessanta di quella per Baiano. La struttura di De Luca è progettata per adattarsi alle direttrici dei binari ferroviari, che hanno un orientamento diagonale rispetto al fronte della stazione; inoltre, l'area d'intervento, di modeste dimensioni, era collocata in un tessuto densamente edificato nel quale la nuova architettura è concepita con estremo rigore compositivo e funzionale. Nel progetto della Circumvesuviana, così come avvenne per la Stazione di Napoli Centrale, al quale De Luca aveva collaborato, viene proposta la tipologia dell'edificio basso- pensilina che si contrappone alla torre. Il fabbricato viaggiatori di De Luca e Marsiglia in calcestruzzo faccia vista, per seguire le indicazioni del piano regolatore allora vigente, fu costretto ad arretrarsi rispetto al filo strada del Corso Garibaldi. Per ottenere lo spazio necessario all'accoglienza e allo smistamento dei viaggiatori i progettisti dovettero collocare la quota dei binari sotto il livello stradale.

La struttura d'ingresso preceduta dalla pensilina fortemente aggettante, che inquadra il Vesuvio in lontananza, è composta da sette campate sorrette da pilastri di forma triangolare che poggiano su cerniere FIP, realizzate in teflon-acciaio e neoprene e adatte a reggere forti carichi d'esercizio. Originariamente la pensilina era caratterizzata da un'accentuata permeabilità, ora interrotta dalle strutture, e introduceva nello spazio della hall dove c'erano i servizi di bar e biglietteria e le scale che conducevano alla quota del ferro. L'elemento che connota maggiormente il progetto è la pensilina, la cui forte orizzontalità è movimentata dalla forma ardita e spigolosa delle travi che sporgono dal fronte e si innervano nella copertura. La Stazione di Porta Nolana ha subito nel corso del tempo alcune trasformazioni incongrue e pertanto il progetto di restauro parte dalla volontà di ripristinare la

spazialità originaria della pensilina: il volume aggiunto degli uffici sarà rimosso per ripristinare la volumetria originaria e per “liberare” il lucernario che recupera la sua originaria funzione. Per quanto riguarda le chiusure verticali del prospetto principale, il progetto prevede la sostituzione degli infissi esistenti con vetrate strutturali che consentono di ripristinare la permeabilità tra interno ed esterno che caratterizza la pensilina, così come ideata da De Luca. Gli interni presentano alcuni elementi che vanno conservati come parte integrante del progetto originario, altri che necessitano di un intervento di riprogettazione: tra gli elementi da conservare e restaurare abbiamo gli apparecchi illuminanti e i corrimano, disegnati per adattarsi alle geometrie della struttura in cemento armato. In particolare, le lampade poste all’ingresso della pensilina sono affiancate ai pilastri triangolari seguendone l’inclinazione. Esse come aste metalliche inclinate sottolineano la sequenza dei pilastri e la loro giacitura inclinata rispetto al fronte d’ingresso. Per quanto riguarda le pavimentazioni si è scelto di sostituire tutte quelle del piano terra del fabbricato viaggiatori, realizzate in pvc a bolle, escluse le scale il cui rivestimento è il granito rosa. La pavimentazione sarà realizzata in cemento levigato con giunti di dilatazione in una colorazione scura (nero o grigio scuro).

4.2.3 L’antica stazione Bayard

“La linea Napoli – Portici di cui la Stazione Bayard rappresentava il fulcro principale è, in assoluto, la prima ferrovia italiana. Un vero e proprio primato per il Regno delle Due Sicilie e per il suo re Ferdinando II, che volle fortemente l’opera che, nelle intenzioni originarie, avrebbe dovuto successivamente collegare la capitale con Brindisi e, con una seconda tratta, collegare Pescara e Foggia.

Alla caduta dei Borbone e dopo alcuni anni di abbandono la vecchia stazione Bayard, pur restando nella proprietà delle Ferrovie dello Stato, cambiò destinazione d’uso e fu assegnata al Dopolavoro Ferroviario che nella sede napoletana volle realizzare un Teatro che chiamò Italia.

La candidatura a I luoghi del Cuore nasce come ulteriore tentativo della Associazione Informazione Giovani Europa per evitare di perderne la memoria.

Da anni l’A.I.G.E. porta avanti un progetto di restauro firmato dal compianto architetto Aldo Loris Rossi che prevede la riemersione della vecchia stazione e l’insediamento del Museo delle Comunicazioni Viarie e un centro di informazioni turistiche. Allo stato solo una parte del vecchio edificio è stato recuperato ed utilizzato per ospitare uffici comunali e per questo si presenta in un buono stato di conservazione. Lo stesso non si può dire del vecchio edificio destinato ai viaggiatori che è ancora in piedi ma minacciato dagli alberi che ne stanno sgretolando le mura. “Rif: FAI- I luoghi del cuore

Sono in corso lavori di manutenzione sul fabbricato storico da parte del gruppo FS.

4.3 LO SVILUPPO SOCIO ECONOMICO DELL'AREA DI PROGETTO

L'area oggetto di riqualificazione e rigenerazione urbana rappresenta il cuneo verso ovest dell'area a carattere industriale sviluppatasi a sud e a est della ferrovia, costituente questa una sorta di confine impermeabile che ha arginato l'estendersi del tessuto abitato.

Pertanto, la stessa risulta un'area-cuscinetto di grande interesse urbanistico proprio perché può risolvere da un lato le sofferenze sociali (quali assenza di idonea rete di connessioni e deficit di attrezzature di quartiere) e al contempo permette di avanzare il margine della città vissuta, rafforzando il bisogno del superamento dei limiti infrastrutturali per il raccordo verso est, ossia verso l'area oggetto di recupero dell'ex Manifattura Tabacchi a via Galileo Ferraris e soprattutto verso il Centro Direzionale a nord, che nelle strategie in corso dell'Amministrazione comunale sarà rigenerato con l'inserimento di nuove funzioni anche attraverso il suo "completamento".

Questa "tensione" nel contatto delle due parti distinte della città si "legge" e ha riflessi anche nelle seguenti tavole di analisi sugli aspetti socioeconomici.

La precedente "mappa della densità abitativa per quartiere", redatta dal SIT del Comune di Napoli, sulla base dei dati del censimento permanente ISTAT del 2021, evidenzia chiaramente gli effetti di cesura rappresentato dal fascio dei binari come anche la alta concentrazione di popolazione residente nel tessuto immediatamente adiacente alla stazione.

La Mappa del "Disagio Sociale" è stata realizzata sulla base della Lista Anagrafica Comunale del 2016, (Comune di Napoli, ufficio Statistica) con il calcolo dell'indice ICS (ricavato secondo la formula dei dati parametrizzati rispetto alla media nazionale, e con altri parametri ISTAT 2011). L'indicatore è riportato alla sezione di censimento e fornisce un dato interessante, e permette di rilevare per le aree abitate, un livello medio-alto di sofferenza sociale in termini di formazione scolastica e occupazionale degli abitanti residenti.

Va rilevato il dato "positivo" del centro direzionale, con prevalente destinazione a terziario rispetto alle residenze ma con una popolazione residente che non fa rilevare valori critici dell'indicatore, considerando anche il buono standard qualitativo e di mercato dell'offerta residenziale disponibile per l'area.

Dalla tavola delle attività produttive (settori ATECO) il numero delle unità locali rilevate da ISTAT per settore ATECO (si tratta dei dati 2011) sono suddivise secondo l'incidenza dei comparti nei grafici a torta posizionati per ciascuna sezione di censimento attività produttive.

I settori sono accorpati in tre gruppi, costruzioni - produttivo manifatturiero - servizi.

È evidente che prevalgono questi ultimi anche nella zona definita industriale, a causa della limitata offerta di spazi adeguati alla produzione manifatturiera.

Il comparto delle costruzioni è invece presente in diverse sezioni, per la necessità di avere macchinari e depositi di materiale in prossimità dei cantieri urbani.

Per gli estratti cartografici si rimanda all'Allegato All.A_3.

4.4 INQUADRAMENTO TRASPORTISTICO

La principale caratteristica dell'area oggetto del presente concorso è quella di essere posizionata in adiacenza ad un importante snodo trasportistico Porta Nolana, Garibaldi, Centrale, porta d'accesso al capoluogo campano per chi proviene dal territorio nazionale; qui convergono i principali flussi della viabilità cittadina, sia su ferro che su gomma. Si identifica quindi come un nodo intermodale importante che necessita di una serie complessa d'interventi per risolvere le principali criticità, e per pervenire ad un potenziamento al fine di soddisfare le attuali esigenze di mobilità. Per ciò che concerne gli approfondimenti di natura trasportistica, si riporta un'analisi dello stato di fatto e una descrizione dei processi in corso di progettazione.

4.4.1 Stato di fatto

L'ambito di intervento è fortemente caratterizzato dalla presenza dei sistemi infrastrutturali che lo hanno costituito e ne hanno determinato le sue trasformazioni nel tempo ed è caratterizzato da aree intercluse di discontinuità urbana, sia dal punto di vista degli insediamenti edilizi, che dei collegamenti ciclopedonali con il tessuto storicoculturale della città. In particolare il nodo ferroviario di Napoli - Piazza Garibaldi realizza un sistema strategico di connessioni tra le linee ferroviarie regionali, le linee ad AV, le linee metropolitane (L1 e L2) e le linee della ferrovia regionale EAV - Circumvesuviana; esso, tramite la linea metropolitana L1 - esistente (da Piscinola a Garibaldi) e in corso di realizzazione (Garibaldi - Centro Direzionale - Capodichino - Di Vittorio - Piscinola) -, 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-aereo-nave". Il suddetto nodo ferroviario sarà altresì collegato con la stazione AV di Afragola, mediante gli interventi di prolungamento della linea ex Circumvesuviana S. Giorgio-Volla, fino ad Afragola ed il nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli.

L'area 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.

Il nodo complesso 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. Esso costituisce un punto di accesso privilegiato per il traffico extracittadino tramite il collegamento alla bretella autostradale di corso Lucci ed 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.

Il sistema trasportistico-infrastrutturale esistente contempla il seguente trasporto su ferro:

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

Il medesimo sistema trasportistico-infrastrutturale include il seguente trasporto su gomma:

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

Tale sistema presenta una molteplicità di criticità interagenti tra loro che determinano una qualità dei servizi da potenziare e rigenerare per garantire accessibilità dell'area oltre che conseguire le qualità di sicurezza e sostenibilità del comparto. Infatti, si rilevano:

- 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 Co2 per elevati volumi di traffico;
- attraversamenti e passaggi pedonali promiscui e non sicuri.

4.4.2 Il nuovo assetto infrastrutturale previsto per l'hub intermodale complesso di Napoli Garibaldi/Centrale

Come indicato in premessa, sull'area di progetto è in corso un processo di riqualificazione delle infrastrutture esistenti. Il riassetto trasportistico del nodo intermodale complesso di Napoli Garibaldi consentirà, in coerenza con le indicazioni del PUMS, di realizzare un hub di scambio intermodale (ciclabile, pedonale, ferroviario e automobilistico) tra i più completi a livello nazionale.

FS Sistemi Urbani ha redatto il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'Hub intermodale Complesso di Napoli Centrale/Garibaldi con oggetto la riqualificazione e riorganizzazione del Nodo infrastrutturale. Detto progetto, che viene di seguito sintetizzato nei contenuti funzionali, sarà revisionato a seguito degli esiti del presente concorso, con particolare riferimento alle fasi realizzative dello stesso, da definire in coordinamento con i sub comprensori d'attuazione dell'intervento urbanistico.

Gli interventi previsti sono:

- modifica dell'infrastruttura ferroviaria e nuova stazione EAV
- adeguamento dell'infrastruttura stradale
- realizzazione del nuovo sistema della sosta
- realizzazione del nuovo Terminal Bus

Il P.F.T.E. infrastrutturale ha come finalità il riassetto trasportistico del nodo di Napoli Centrale/Garibaldi ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti mediante la realizzazione dell'hub intermodale AV/TPL "Napoli Porta Est" tramite l'upgrade del sistema di scambio ferro-gomma nell'ambito urbano della stazione di Napoli Centrale.

Esso contempla 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, 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-aereo-nave", 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. In sintesi, lo scopo del progetto è:

- favorire l'interscambio fra le diverse modalità di trasporto operative nel nodo intermodale di Napoli Piazza Garibaldi, punto nevralgico del sistema trasportistico cittadino;
- definire in maniera sinergica e congiunta il nuovo assetto, attraverso una riorganizzazione integrata della rete di trasporto e il miglioramento delle funzioni di scambio intermodale;
- sviluppare le funzioni urbane strategiche per valorizzare le aree interessate;
- Ricucire al tessuto urbano le aree ferroviarie dismesse;
- Restituire qualità agli spazi urbani;
- Decongestionare il traffico cittadino;
- Incentivare l'uso del trasporto collettivo;
- Incentivare la mobilità ciclopedonale;
- Ridurre le emissioni inquinanti;
- Migliorare la sicurezza della mobilità.

Si rimanda al successivo Capitolo 5 - "Linee Guida per la progettazione" per le indicazioni da recepire nella progettazione del Masterplan.

4.4.3 Informazioni di sintesi sul lotto 1 - EAV

È in corso la procedura di dialogo competitivo ex art. 64, d.lgs. n. 50/2016, per l'affidamento delle attività necessarie alla riqualificazione e riorganizzazione del nodo intermodale complesso di Napoli Garibaldi - lotto 1, il cui contratto sarà presumibilmente sottoscritto entro il 30/04/24.

L'intervento prevede quanto segue:

- A. Copertura della trincea dei binari da Porta Nolana a Piazza Garibaldi
- B. Rifunionalizzazione del piazzale antistante la Stazione di Porta Nolana
- C. Ridefinizione del tracciato ferroviario
- D. Realizzazione di nuovi impianti tecnologici di trazione elettrica)
- E. Realizzazione di un nuovo impianto di manutenzione materiale rotabile
- F. Accessibilità ai mezzi di emergenza
- G. Efficientamento energetico e restyling della torre uffici EAV
- H. Rifunionalizzazione dell'ingresso uffici di Napoli Porta Nolana
- I. Realizzazione di un'area parcheggi



EAV assicura che, relativamente alle opere di sistemazione superficiale previste sulla trincea di copertura, le sole che saranno realizzate nell'ambito del contratto prossimo alla stipula saranno quelle relative alla realizzazione di un nuovo parcheggio sulla copertura per dipendenti EAV

4.5 ITER AUTORIZZATIVO E PRECEDENTI INTESA

Il percorso progettuale che ha portato alla redazione del presente Concorso di Progettazione è stato caratterizzato da alcune significative intese passaggi autorizzativi, di seguito brevemente descritti:

- a. In data 13.06.2017 è stata sottoscritta una Convenzione fra la Direzione Generale per la Mobilità ed EAV S.r.l. ai fini della realizzazione dell'intervento denominato "Nodo complesso di Napoli Garibaldi-Progettazione" per l'importo di € 4.250.000,00 a valere sulle risorse FSC 2014-2020;
- b. in data 05/08/2018 è stato sottoscritto tra l'Ente Autonomo Volturno S.r.l. e RFI S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. l'accordo di collaborazione per la definizione degli indirizzi strategici per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica ai fini della riqualificazione e della riorganizzazione del nodo intermodale complesso di Napoli Garibaldi;
- c. al fine di perseguire anche l'obiettivo della rigenerazione urbana ed infrastrutturale delle aree ricomprese nel nodo trasportistico intermodale di Napoli Centrale/Piazza Garibaldi attraverso una visione strategica complessiva ed una condivisione delle scelte programmatiche da parte dei soggetti interessati, proprietari delle relative aree, in data 28 luglio 2021, la Regione Campania e FS Sistemi Urbani S.r.l. hanno sottoscritto un "Memorandum of Understanding" (MoU) per la realizzazione del "Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la Rigenerazione Urbana delle aree ferroviarie", il cui schema è stato approvato con DGR 338 del 27.07.2021, che ha l'obiettivo di definire e condividere il programma degli interventi e le relative modalità attuative;
- d. l'art. 3 del MoU ha previsto l'istituzione di una Cabina di Regia, formata dai sottoscrittori dello stesso MoU, per la definizione degli obiettivi strategici dell'intervento complessivo, e di un Tavolo Tecnico, formato dai rappresentanti delle parti e da un rappresentante EAV, con il compito di sviluppare, in forma coordinata e condivisa, le attività tecniche;
- e. In data 21 aprile 2022 sono stati avviati i lavori della conferenza di servizi indetta con DP n.46 del 01/04/2022 in forma sincrona, ai sensi della Legge 241/1990, richiesta da FSSU per dare avvio ai lavori in riferimento al progetto complessivo. La Conferenza di Servizi preliminare, conclusa il 06/04/2023 ha verificato la presenza delle condizioni per il buon esito del procedimento di realizzazione "Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la Rigenerazione Urbana delle aree ferroviarie";
- f. Nell'ambito della suddetta CdS, in data 13/06/2022 con nota prot. FSSU\A0011\P\2022\0000424 la società FSSU ha consegnato a EAV ed agli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi soprarichiamata gli elaborati tecnici conclusivi del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Nodo Intermodale di Napoli Garibaldi. Detto PFTE è stato approvato da EAV e FS Sistemi Urbani in data 19 ottobre 2022;
- g. In data 5 aprile 2023 EAV ha dato corso alla procedura di dialogo competitivo per la redazione del progetto esecutivo e l'esecuzione dei lavori, tra gli altri, relativi al lotto d'intervento "Porta Nolana-Garibaldi" di cui al suddetto PFTE. La procedura verte principalmente sui seguenti punti:
 - realizzazione della copertura della trincea dei binari da Porta Nolana a Piazza Garibaldi, con il relativo miglioramento della superficie in un boulevard, attraverso la creazione di un nuovo collegamento pedonale tra le stazioni di Napoli Porta Nolana e Piazza Garibaldi;
 - il riadattamento del piazzale di fronte alla Stazione di Napoli Porta Nolana;
 - la ridefinizione del tracciato ferroviario con la creazione di un nuovo piano ferroviario;

-
- l'ottimizzazione energetica e il restyling della torre uffici EAV per ottenere la classificazione di edificio NZEB (Nearly Zero Energy Building), ovvero ad elevata efficienza energetica.
 - h. Ad aprile 2023 è stato sottoscritto l'accordo di collaborazione progettuale, ex art. 11 della Legge 7 agosto 1990 n. 241, tra FS Sistemi Urbani, RFI ed il Ministero della Cultura - relativamente ai fabbricati di proprietà del Gruppo FS Italiane siti nell'ambito della stazione di Napoli Centrale/Garibaldi, al fine di coinvolgere, per quanto di competenza, la Soprintendenza della città di Napoli negli sviluppi progettuali che interesseranno quella porzione di ambito, su cui non grava alcun vincolo di tipo culturale;
 - i. In data 11/09/2023 la Regione Campania, il Comune di Napoli, FS Sistemi Urbani, RFI ed EAV hanno sottoscritto specifico Accordo di Programma per "la realizzazione del Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi-Porta Est e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie";
 - j. Tale AdP è stato ratificato con delibera del Consiglio Comunale di Napoli n. 68 del 28/09/2023 che ne ha sancito l'efficacia, che ha approvato la Variante Urbanistica al PRG comunale, con particolare riferimento alla rigenerazione urbana, relativamente al sub ambito 12a e l'ambito 23 del medesimo strumento di pianificazione comunale.
 - k. in data 21.12.2023 è stato rinnovato tra EAV e FS Sistemi Urbani l'Accordo di collaborazione per "la revisione del Progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE), per il potenziamento del nodo intermodale complesso di Napoli Garibaldi/Porta Est e le attività di asset management relative all'attuazione dei contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 11.09.2023 tra Regione Campania, Comune di Napoli, EAV, RFI, FS Sistemi Urbani"
 - l. in attuazione delle previsioni del suddetto Accordo di Programma, la Regione Campania ed FS Sistemi Urbani s.r.l. indicano il presente concorso di progettazione, ai sensi dell'art. 46, del d. lgs. n. 36/2023 ss.mm.ii. per la redazione del Masterplan complessivo dell'intervento denominato "Napoli Porta Est", con particolare riferimento agli aspetti urbanistici ed alle relative modalità di connessione con gli interventi di upgrade infrastrutturale del nodo intermodale complesso Garibaldi/Centrale.

Con specifico riferimento ai rinnovati parametri urbanistici definiti con la sottoscrizione del suddetto AdP si rimanda al successivo Capitolo 5 – "Linee guida per la progettazione", nonché all'"Accordo di Programma" allegato al presente bando di concorso (All.A_1).

4.6 INQUADRAMENTO URBANISTICO

Si riporta una breve analisi dei riferimenti normativi. Si rimanda, per un approfondimento, all'Allegato "All.A_2 – Strumenti urbanistici ed elenco normativa di riferimento"

-PPR - Piano Paesaggistico Regionale

è possibile scaricare gli elaborati grafici dalla seguente pagina:

https://static1.squarespace.com/static/5d88ca2fb276b02cbaef607d/t/5e26f77de8e5303c327c2e40/1579612064682/PPR_20191201_4_Elaborati+cartografici_web.pdf

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.

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.

-PTC- Piano Territoriale di Coordinamento

La Proposta di Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) è stata adottata, ai sensi dell'art. 20 della LR n. 16/2004, con le Deliberazioni del Sindaco Metropolitan n. 25 del 29 gennaio 2016 e n. 75 del 29 aprile 2016. Vigono, ai sensi dell'art. 81 – Salvaguardia delle norme di attuazione

è possibile scaricare le NA dalla seguente pagina

<https://www.cittametropolitana.na.it/documents/10181/1822919/N02-0+-+Norme+di+Attuazione.pdf/c1d3066b-f858-4098-8302-b9bd32f44249>

-PRG – Piano Regolatore Generale

è possibile scaricare la normativa e gli elaborati grafici originali dalla seguente pagina:

<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/1023>

TAVOLA 5 - Zonizzazione (parte prima delle Norme tecniche di attuazione del PRG)

Allegato **A_2_01**-*Inquadramento urbanistico- PRG-TAVOLA 5 – Zonizzazione (stralcio)*

L'area d'intervento è identificata per la maggiore consistenza nella zona G–Insediamenti urbani integrati, disciplinata dall'art. 54 delle NTA della Variante di Prg. La restante parte ricade in parte nella zona F-Parco territoriale e altre attrezzature e impianti a scala urbana e territoriale, sottozona Ff- Linee ferroviarie e nodi di interscambio", di cui agli artt. 45 e 51, e in parte in "strade" di cui all'art. 55 delle NTA.

Individuazione ambiti d'intervento (parte terza delle Norme tecniche di attuazione del PRG)

Allegato **A_2_02**-*Inquadramento urbanistico- PRG-Individuazione ambiti d'intervento (stralcio)*

L'area ricadente, nella tav.6-Zonizzazione, in zona G e la parte qualificata come “strada” rientrano nell'Ambito 12-Gianturco (scheda 65), subambito 12a-Gianturco FS (scheda 66), di cui rispettivamente agli artt. 137 e 138 delle NTA (parte terza-Disciplina degli ambiti).

La residua area, ricadente in zona F sottozona Ff, rientra nell'Ambito Ambito 23-Mura Orientali (scheda 82), di cui all'art. 154.

TAVOLA 8 – Specificazioni (art. 56 parte prima delle Norme tecniche di attuazione del PRG)

TAVOLA 14-Vincoli e aree di interesse archeologico (art. 58 parte prima delle NTA del PRG)

*Allegato **A_2_03**-Inquadramento urbanistico- PRG-TAV 8–Specificazioni + TAV 14-Vincoli e aree di interesse archeologico (stralcio)*

Nell'area, secondo la Tav. 8-Specificazioni, non insistono attrezzature esistenti o reperite.

Parte dell'area è indicata, nella TAV. 14, come area di interesse archeologico (obbligo del parere preventivo della Soprintendenza Archeologica)

-Perimetrazione Sito di Interesse Nazionale (SIN) – Napoli Orientale

*Allegato **A_2_04**-Inquadramento urbanistico- Perimetrazione Sito di Interesse Nazionale (SIN) – Napoli Orientale (stralcio)*

Ordinanza commissariale 29 dicembre 1999 (Definizione del perimetro delle aree di Napoli orientale per gli interventi di bonifica di cui all'art. 8, comma 3, dell'ordinanza del Ministro dell'Interno n. 2948 del 25 febbraio 1999)

è possibile scaricare la perimetrazione dalla seguente pagina:

<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/29770>

Piani di settore e Interventi su aree adiacenti

-PUMS -Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

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. Oltre agli interventi di tipo “lineare” di estensione e potenziamento della rete infrastrutturale in sede fissa, il PUMS di Napoli (adottato con DelGC n.415 del 13/08/21, rettificata con DelGC n. 492 del 18/11/21) 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.



Allegato **A_3_01**-Inquadramento urbanistico-PUMS Città metropolitana- Tav6 - Nuova Linea di Gronda "Est" (stralcio)

è possibile scaricare la documentazione dalle seguenti pagine:

<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/39275> (sito del Comune di Napoli)

<https://www.cittametropolitana.na.it/documenti-pums> (sito della città Metropolitana)

-PFTE Interventi infrastrutturali con sistemazione aree verdi e realizzazione tram e BRT-Riqualificazione Napoli est finanziato nell'ambito del Piano sviluppo e coesione città di Napoli giusta determinazione dirigenziale n. 1232 del 18 luglio 2019

Allegati **A_3_02a**-Inquadramento urbanistico-Tram e BRT-Riqualificazione Napoli est

A_3_02b-Inquadramento urbanistico-Tram e BRT-Riqualificazione Napoli est (particolare)

A_3_02c-Inquadramento urbanistico-Tram e BRT-Riqualificazione Napoli est (particolare)

5. LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE

Come espresso in premessa, **l'obiettivo cardine della rigenerazione delle aree adiacenti alle Stazioni di Napoli Garibaldi e di Porta Nolana è la riqualificazione di un brano di città ad oggi intercluso e disconnesso, proponendo un modello di trasformazione urbana che risponda ai temi complessi della società contemporanea attraverso l'attuazione di innovative strategie di pianificazione.**

In questo capitolo si vuole offrire ai concorrenti una lettura chiara sia dei dati dimensionali e funzionali delle opere oggetto di progettazione, sia delle aspettative più ampie in termini di connessione, qualità urbana e sostenibilità che questo concorso intende perseguire.

Innanzitutto, l'area di progetto si articola in due sub-ambiti:

- S1 - Sub-ambito ex scalo merci
- S2 - Sub-ambito Porta Nolana

Si rimanda per maggiori dettagli al precedente paragrafo 4.1 – “Ambito geografico e spaziale” e alla planimetria di cui all'allegato All.B_1.

Vengono individuati, inoltre, due perimetri di intervento, che corrispondono a due gradi di approfondimento:

- P1 – Perimetro d'Analisi - Concept
- P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan

Si rimanda per maggiori dettagli al precedente paragrafo 3.3 – “Perimetri di riferimento” e alla planimetria di cui all'allegato All.B_1.

Un altro aspetto fondamentale per la comprensione delle Linee Guida progettuali è legato alla presenza delle invarianti, che si distinguono in due categorie:

- I1 - Invarianti fisiche
- I2 - Invarianti funzionali

Si rimanda per maggiori dettagli al successivo paragrafo 5.3 – “Invarianti progettuali” e alla planimetria di cui all'allegato All.B_2.

In base a questi presupposti, il presente capitolo descrive le indicazioni che i concorrenti dovranno tenere in considerazione nella progettazione del Masterplan, e si articola nei seguenti paragrafi:

- obiettivi generali
- elenco degli interventi
- invarianti e vincoli

5.1 OBIETTIVI GENERALI

Di seguito si riportano alcuni obiettivi generali che dovranno essere approfonditi per la definizione del Concept e per lo sviluppo del Masterplan complessivo.

5.1.1 Ricucitura Urbana

L'analisi del contesto urbano ha portato in evidenza che la caratteristica principale delle aree oggetto del presente progetto di rigenerazione urbana è quella di configurarsi come un lotto intercluso e non connesso alla città.

L'obiettivo principale del progetto di rigenerazione urbana oggetto del presente concorso è quello di trasformare questo vincolo in un'opportunità, attraverso le seguenti azioni:

- ricucire al tessuto urbano le aree ferroviarie dismesse;
- aprire un varco urbano verso Piazza Garibaldi;
- creare nuovi spazi fruibili e innovativi a servizio della collettività;
- favorire connessioni ciclo-pedonali verso i quartieri limitrofi;
- realizzare un nuovo parco urbano, integrando la progettazione del Chilometro verde;
- integrare il progetto del nodo intermodale complesso;
- offrire alla città spazi urbani e scorci prospettici di forte interesse.

5.1.2 Sostenibilità

Una corretta e attenta progettazione dei processi di trasformazione urbana può avere un ruolo fondamentale nella riduzione dell'impatto urbanistico su microclima e inquinamento atmosferico.

Nello sviluppo del progetto oggetto del presente concorso si richiede di sviluppare una strategia che assicuri la massima riduzione dei consumi energetici, tramite:

- l'ottimizzazione dei volumi e delle facciate
- la produzione di energia da fonti rinnovabili on-site
- soluzioni per la biodiversità, la forestazione e l'agricoltura urbana
- l'impiego di materiali a basso impatto ambientale
- la gestione della risorsa idrica.

L'obiettivo è quello di pervenire ad un progetto Zero Carbon, rivolto da un lato alla riduzione dell'impatto climatico, e dall'altro alla salubrità e al benessere degli abitanti.

Nella compagine territoriale che caratterizza un nodo intermodale complesso sussistono rilevanti fonti di inquinamento derivanti dall'elevato traffico ferroviario, dall'alta velocità e dall'intensa movimentazione di passeggeri e merci, generanti notevoli quantità di polveri sottili che si disperdono in aria.

Gli effettivi negativi di dette fonti inquinanti potranno essere contenuti da barriere realizzate con filtri biologici vegetali; l'intervento del complessivo comparto dovrà prevedere la realizzazione di superfici a verde ad elevata biomassa, che contribuiranno all'assorbimento delle emissioni inquinanti in atmosfera e favoriranno una sufficiente evapotraspirazione, al fine di garantire un adeguato microclima. Per le aree di nuova piantumazione dovranno essere utilizzate specie arboree ed arbustive autoctone che abbiano ridotte esigenze idriche, resistenza alle fitopatologie, privilegiando specie con strategie riproduttive prevalentemente entomofile.

La vegetazione fungerà da "climatizzatore naturale" stemperando quelli che sono gli eccessi termici che caratterizzano l'ambiente urbano, svolgendo pertanto un ruolo di raffrescamento dell'ambiente, sia direttamente, tramite i processi di traspirazione e di evaporazione, sia in maniera passiva, ombreggiando superfici che altrimenti catturerebbero direttamente la radiazione solare, emanando

quindi calore. Anche dal punto di vista della riduzione dei livelli di rumore, il contributo può essere notevole: la capacità fonoassorbente della vegetazione è nota, specialmente se associata ad altri tipi di barriere acustiche.

La riqualificazione del comparto dovrà rigenerare gli spazi pubblici privilegiando l'impiego di materiali permeabili nelle pavimentazioni con aumento dell'assorbimento dell'acqua e riduzione del ruscellamento. Sarà opportuno non utilizzare materiali impermeabili massicci che generalmente hanno lo svantaggio di accumulare calore durante il giorno. L'impiego dell'acqua, sotto forma di fontane, canali, specchi d'acqua, potrà avere un ruolo rilevante nel definire la forma dei luoghi urbani aperti; tale impiego dovrà prevedere l'integrazione delle infrastrutture idrauliche allo scopo di riutilizzare o riciclare l'acqua potabile, le acque grigie, nere e piovane.

La gestione delle acque piovane potrà per esempio essere integrata nella progettazione di fioriere, strade verdi, nonché del parco urbano. La presenza dell'acqua può avere un effetto raffrescante sul microclima, e può migliorare il filtraggio e la qualità dell'aria, trattenendo microparticelle e pollini. Sarà necessaria quindi una attenta analisi costi/benefici che metta a confronto gli investimenti con gli effetti di risparmio energetico indotti dall'intervento, anche per valutare la misura in cui esso possa eventualmente riflettersi.

Gli edifici dovranno essere progettati in modo da ottimizzare il loro potenziale di produzione di energia solare sulla base dell'irraggiamento solare del sito, consentendo l'installazione successiva di tecnologie solari efficienti sotto il profilo dei costi. Al fine di ottimizzare il consumo energetico dei sistemi tecnici per l'edilizia, gli impianti dovranno utilizzare tecnologie di risparmio energetico relative al rendimento energetico globale, alla corretta installazione, al dimensionamento, alla regolazione e al controllo adeguati e, se del caso, al bilanciamento idronico dei sistemi tecnici per l'edilizia installati negli edifici nuovi.

Unitamente a una quota maggiore di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, la progettazione dovrà mirare alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica nei parcheggi di edifici residenziali e non residenziali.

Il pre-cablaggio e la canalizzazione potranno determinare la rapida installazione di punti di ricarica e la rapida disponibilità di infrastrutture consentirà di promuovere i veicoli elettrici in un prossimo futuro, consentendo un ulteriore sviluppo a costi ridotti nel medio e lungo termine.

5.1.3 Architettura e design urbano innovativi

Il progetto per la riqualificazione urbana delle aree ferroviarie dismesse è l'occasione per proporre la trasformazione di un brano di territorio della città di Napoli, modificando la conformazione del tessuto insediativo per adattarlo a nuove funzioni.

Per le sue caratteristiche morfologiche l'area si configura come un "recinto", isolato e non connesso; è quindi difficile individuare ritmi, proporzioni e caratteri urbani di riferimento.

Questa caratteristica intrinseca del lotto offre l'opportunità di insediare **un nuovo Comparto Urbano che metta in relazione funzioni pubbliche e private attraverso forme di insediamento urbano innovative e integrate con il sistema del verde.**

L'obiettivo è quello di generare un processo di riqualificazione urbana dove i nuovi insediamenti siano un elemento integrato con gli spazi urbani e diventi parte del paesaggio, offrendo occasioni di connessione sociale e creando spazi del vivere.

Particolare attenzione verrà posta alla programmazione **delle attività a livello strada**, al fine di accogliere abitudini e aspettative degli utenti del quartiere, e favorire **l'attivazione del tessuto sociale.**

5.1.4 Urban Health

Le città contemporanee ospitano attualmente il 50% della popolazione mondiale, e questa percentuale è destinata ad aumentare nei prossimi decenni. Adottare una strategia di insediamento urbano che promuova la capacità dell'ambiente costruito di migliorare le condizioni di Salute e Benessere dei cittadini e di favorire l'adozione di corretti stili di vita è uno degli obiettivi di questo concorso.

La rigenerazione urbana del comparto dovrà assumere un ruolo catalizzante per politiche e azioni volte a migliorare gli stili di vita e le condizioni della salute dei cittadini, facendo in modo che tali miglioramenti siano facilitati e resi duraturi nel tempo. Il progetto dovrà assicurare la massima accessibilità degli spazi pubblici da parte degli utenti. Essa dovrà essere progettata tenendo presente le sue cinque dimensioni fondamentali:

1. dimensione geografico-territoriale, in cui si considera la distanza fisica tra utenti e servizi/risorse e le caratteristiche qualitative spaziali delle attività;
2. dimensione economica, per cui l'accessibilità è valutata rispetto al costo necessario per effettuare lo spostamento;
3. dimensione ingegneristico-infrastrutturale, in cui si considera il carattere di mobilità privilegiando l'infrastruttura dei trasporti come criterio prevalente di accessibilità;
4. dimensione temporale, che decreta il tempo come misura;
5. dimensione sociologico-percettiva, che relativizza l'accessibilità in base ai bisogni, focalizzando perciò l'attenzione sull'aspetto empatico piuttosto che funzionale.

Saranno da tener presente i parametri della cosiddetta progettazione universale, come definita dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, e cioè come: "la progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi usabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. La "progettazione universale" non esclude dispositivi di sostegno per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari".

La progettazione dovrà indurre alla sperimentazione di soluzioni per il recupero identitario ed omogeneo degli spazi pubblici, favorendone la condivisione in relazione ad attività e servizi attraverso forme come il Co-working, il co-housing, bike o car sharing.

Il progetto di rigenerazione del comparto intermodale dovrà innestare politiche e strategie di intervento, che sappiano mostrare delle alternative a usi consolidati, recuperando anche una capacità di visione ad una scala più allargata e di costruzione di nuovo senso in comune, che restituisca la qualità identitaria della città disaggregata dai suoi processi più recenti di trasformazione.

Le aree verdi urbane potranno diventare luoghi privilegiati per la sensibilizzazione della cittadinanza alla cultura del verde attraverso varie attività, come ad esempio gli orti urbani e i giardini condivisi. Gli ambiti di attività nel campo del patrimonio ambientale potranno variare da quelli più semplici di custodia, pulizia, osservazione civica di parchi pubblici o aree cortilizie di scuole, edifici pubblici e impianti sportivi, fino a forme più complesse e continuative di manutenzione ordinaria (cura di arredi e attrezzature, o di spazi destinati a verde pubblico antistanti a negozi, condomini e locali pubblici).

Gli spazi verdi pubblici di città possono assumere la funzione di orti botanici, dove si coltivano essenze a scopo di studio, piuttosto che di giardini scolastici e cioè di aree verdi e giardini di pertinenza delle scuole con piante aromatiche, piccoli frutteti domestici, giardini tematici e "dei sensi", dove possano essere messi a dimora arbusti diversi per colore, fioritura, aspetto, sensazione tattile, profumo. Talune aree comuni urbane potranno essere configurate anche come teatri all'aperto, spazi teatrali alternativi e di dialogo con l'ambiente urbano circostante e con la società, rientranti in progetti culturali e sociali anche rilevanti.

Altra destinazione delle aree comuni in grado di accrescere la qualità degli spazi urbani e la rigenerazione dei luoghi di vita è quella finalizzata agli allestimenti d'arte en plein air, che intendono abbattere i perimetri chiusi e cercare modalità espressive anche fuori dalle mura dei musei, in sinergia

o in contrapposizione con l'ambiente, sia esso naturale o urbano, bucolico o aspro, incontaminato o abitato.

5.2 ELENCO DEGLI INTERVENTI

Il documento di riferimento per i dati dimensionali da attuare è la delibera del Consiglio Comunale di Napoli n. 68 del 28/09/2023 che ha approvato una variante al PRG del Comune di Napoli vigente relativamente al sub ambito 12a e all'ambito 23, ratificando le decisioni del citato **Accordo di Programma**, a cui si rimanda per ogni dettaglio e approfondimento.

La superficie territoriale di riferimento è di circa 183.590 mq.

Lo strumento urbanistico prevede la suddivisione di tale superficie destinandone una parte per lo **sviluppo della nuova edilizia** e una parte a **servizi pubblici**.

Le tabelle successive riportano i principali parametri di riferimento per la progettazione (e che sarà sviluppata all'interno del sub-ambito S1 – ex Scalo Mercè).

Superficie Territoriale		
Funzioni	% sul totale	Superficie
Nuova edilizia (Sf)	47.70 %	71.767 mq
Servizi pubblici	52.30 %	78.687 mq
Superficie territoriale	100 %	150.454 mq

Nuovi Edifici - Calcolo SLP	
Superficie fondiaria - nuova edilizia	71.767 mq
Indice di utilizzazione fondiaria	1,13 mq/mq
SLP totale	81.097 mq

Nuovi Edifici - Mix Funzionali		
Funzioni previste	% sul totale	SLP
Insedimenti per la produzione di beni e servizi	85 %	68.932 mq
Edilizia Residenziale Sociale, Edilizia Residenziale e attività di servizio	15 %	12.165 mq
TOTALE	100%	81.097 mq

Servizi pubblici - Mix Funzionali		
Funzioni previste	% sul totale	Superficie
Attrezzature di quartiere	82.45 %	64.878 mq
Viabilità	17.55 %	13.809 mq
TOTALE	100%	78.687 mq

Standard ex D.I. 1444/68	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare, all'interno del perimetro di progettazione (anche sulla piastra di tombamento dei binari) e in coerenza con gli indirizzi riportati di seguito (parco, KM verde, stazione in superficie) la dotazione di attrezzature di quartiere, secondo la funzionalità e la organicità del disegno complessivo. Il rispetto del fabbisogno sarà verificato complessivamente (ossia comprensivo della viabilità), anche computando eventuali urbanizzazioni previste nel livello interrato.
Parcheggi Pertinenziali	Dovranno essere dimensionati, in funzioni delle volumetrie di progetto nel rispetto del rapporto previsto dall'art.41 sexies del L.1150/42 come modificato dall'art.2 della L. 122/89.

Per tutto quanto sopra non espressamente riportato si rinvia al testo dell'AdP ed alla relativa Scheda Norma, nonché ai pareri espressi dagli Enti i Conferenza di Servizi ex art. 14 ess, L. 241/1990.

5.2.1 IL NUOVO SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Come indicato in premessa, l'area oggetto del presente concorso è interessata anche **dall'upgrade infrastrutturale dell'hub di scambio Centrale Garibaldi**.

Nel precedente paragrafo 4.4- "Ambito Trasportistico", si dà evidenza del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), che ha sviluppato una proposta di progetto infrastrutturale e che prevedeva la realizzazione di quattro macrosistemi:

- A. Modifica dell'infrastruttura ferroviaria e Nuova Stazione EAV
- B. Modifica dell'infrastruttura stradale
- C. Realizzazione del nuovo sistema della sosta
- D- Realizzazione del nuovo Terminal Bus

Si chiede ai concorrenti di considerare nel Masterplan le proposte progettuali per il nuovo sistema infrastrutturale, al fine di pervenire ad una progettazione coordinata e complessa di tutte le variabili presenti.

Si sottolinea, in particolare, che il PFTE sopra richiamato prevede che lo sviluppo dell'intero sistema infrastrutturale avvenga al piano interrato, lasciando libero il piano di campagna per lo sviluppo dei nuovi edifici, dei nuovi spazi pubblici, delle aree verdi e delle connessioni urbane. Questa soluzione aveva la criticità di non prevedere nessun'area a verde profondo.

Si evidenzia che la soluzione che prevede lo sviluppo al piano interrato dell'intero sistema infrastrutturale sia quella da privilegiare ottimizzando l'interconnessione dei sistemi infrastrutturali (ferro-gomma e mobilità pubblica e privata) e l'accessibilità alle diverse mobilità di trasporto.

Di seguito si descrivono le linee guida per la progettazione del sistema infrastrutturale; si rimanda anche al **capitolo 5.3 – "Invarianti progettuali"** e all'allegato All.B_2 per maggiori dettagli.

INF.A – MODIFICA DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E NUOVA STAZIONE EAV

INF.A – MODIFICA DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E NUOVA STAZIONE EAV	
Partendo dai presupposti indicati nell’analisi trasportistica descritta nei paragrafi precedenti, il progetto prevede il potenziamento delle infrastrutture esistenti delle linee vesuviane di Piazza Garibaldi attraverso i 3 interventi di seguito descritti: (Rif. All.B_2)	
CODICE INTERVENTO	INF.A.1 – NUOVA STAZIONE EAV
DESCRIZIONE	Nell’ambito della stazione di Piazza Garibaldi, il tracciato ferroviario dei quattro binari esistenti subisce delle modifiche dettate dall’adeguamento delle banchine. In particolar modo dall’adeguamento dell’attuale banchina a isola che dai circa 5.00m di larghezza della configurazione odierna, viene allargata a 8.30m in modo da disporre di una sezione maggiore in cui inserire degli adeguati collegamenti verticali con il mezzanino e, conseguentemente, con la galleria commerciale posta a livello interrato della stazione FS. Inoltre, nell’ambito della nuova stazione Garibaldi EAV vengono realizzati ulteriori 4 nuovi binari attestati con relative banchine
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FISICHE	INV.01- Impronta nuova stazione EAV
NOTE	E’ lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni per la nuova stazione EAV, con particolare riferimento ai nuovi collegamenti con il mezzanino e con la galleria commerciale esistente, anche proponendo alternative per lo sviluppo volumetrico dello stesso. Il progetto dovrà essere sviluppato in coerenza con le invarianti fisiche e con gli obiettivi generali del Masterplan.
CODICE INTERVENTO	INF.A.2 –CONVERSIONE FUNZIONALE PORTA NOLANA
DESCRIZIONE	Nella stazione di Porta Nolana si prevede l’interruzione del servizio viaggiatori, con il conseguente rafforzamento delle attività di manutenzione del parco rotabili.
SUB AMBITO	S2 - Sub-ambito Porta Nolana
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI	Nessuna
NOTE	Ai concorrenti non sono richieste attività di progettazione per la stazione di Porta Nolana.
CODICE INTERVENTO	INF.A.3 –COPERTURA BINARI EAV
DESCRIZIONE	Il progetto infrastrutturale prevede la copertura delle trincee dei binari ex Circumvesuviana nei tratti compresi da Porta Nolana a Piazza Garibaldi (INF.A.3.1) e da Piazza Garibaldi all’innesto della bretella autostradale (INF.A.3.2); La copertura delle trincee, oltre a costituire una barriera antirumore e a ridurre quindi il disturbo acustico dovuto al

	<p>passaggio dei treni, restituisce al territorio superfici che al momento non risultano essere fruibili.</p> <p>In particolare, nell'area compresa tra Porta Nolana e Piazza Garibaldi, la copertura della trincea permette la riconnessione dei percorsi ciclo-pedonali nonché la creazione di un boulevard mediante riqualificazione delle aree esistenti con l'inserimento nel contesto urbano di verde cittadino</p>
SUB AMBITO	<p>S1 - Sub-ambito ex scalo merci</p> <p>S2 - Sub-ambito Porta Nolana</p>
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FISICHE	INV.02 – Copertura binari
NOTE	<p>I concorrenti dovranno inserire nel Masterplan il progetto degli spazi pubblici e delle aree verdi in corrispondenza delle nuove coperture dei binari.</p> <p>Il progetto dovrà essere sviluppato in coerenza con le invarianti fisiche e con gli obiettivi generali del Masterplan. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 5.2.3: “Il sistema delle connessioni urbane e degli spazi pubblici”</p>

INF.B – ADEGUAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE

INF.B – ADEGUAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE	
<p>Al fine di migliorare il livello di connettività sul territorio, di riorganizzare il sistema della sosta e di incentivare l'uso del trasporto collettivo, in adiacenza alla nuova stazione di attestamento di Piazza Garibaldi il progetto prevede la realizzazione di tre importanti infrastrutture per il trasporto su gomma (Rif. All.B_2).</p>	
CODICE INTERVENTO	INF.B.1 – ADEGUAMENTO DELLA VIABILITA' ESISTENTE
DESCRIZIONE	<p>Il riassetto del reticolo viario si articola nella realizzazione di un sistema costituito dalle tre rotonde di seguito descritte, che consente di poter effettuare tutte le manovre possibili per i veicoli provenienti da tutte le direzioni con un basso numero di punti di conflitto.</p> <p>INF.B.1.1: rotonda denominata “A3”, che mette in comunicazione 3 rami: quello dell'A3, quello in direzione via S. Maria di Costantinopoli e quello verso il centro;</p> <p>INF.B.1.2: rotonda denominata “via Ferraris”, che si colloca sull'intersezione esistente tra via Galileo Ferraris e la bretella dell'autostrada A3;</p> <p>INF.B.1.3: rotonda denominata “corso Lucci”, ricalca sostanzialmente la rotonda esistente posta all'intersezione di corso Lucci e via Ferraris;</p>
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan

INVARIANTI FUNZIONALI	INV.05 – Viabilità esterna
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare nuove soluzioni di viabilità da e per l'ambito, che interessino l'integrazione dei nuovi marciapiedi e delle nuove rotonde all'interno del Masterplan, tenendo conto anche di quanto previsto dai documenti di pianificazione e governo del territorio (AdP e PUMS).
CODICE INTERVENTO	INF.B.2 –INNESTO DELL'AUTOSTRADA A3
DESCRIZIONE	Il progetto dell'infrastruttura ferroviaria, modificando sostanzialmente il funzionamento dell'attuale parcheggio che insiste sulle aree dell'ex scalo merci di corso Lucci, ha implicato lo studio di una nuova accessibilità all'area in oggetto. Partendo dall'analisi su scala vasta e su scala urbana dello studio di trasporto, che ha riscontrato delle criticità sulle infrastrutture stradali esistenti in quanto attualmente sature per l'intenso traffico diretto verso il nodo, si è proceduto a studiare un'accessibilità alternativa e più snella al nodo intermodale. In particolare, i flussi diretti al terminal bus/kiss&ride vengono catturati direttamente sulla bretella dell'autostrada A3 e, mediante una rampa che sovrappassa i binari della linea ex Circumvesuviana, si immettono verso il terminal bus posto alla stessa quota delle banchine della nuova stazione di attestamento di Piazza Garibaldi. Allo stesso tempo, per consentire l'accesso al nuovo parcheggio interrato anche ai flussi urbani, si realizza in adiacenza alla bretella dell'autostrada A3 una rotonda (INF.B.1.1) che consente di indirizzare i flussi urbani diretti al parcheggio a una rampa dedicata:
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV.07 – Tracciato Bretella A3
NOTE	Il progetto della modifica della bretella autostradale, della nuova rotonda e del sovrappasso dei binari non è oggetto del presente Masterplan. E' lasciata però, nel rispetto delle prescrizioni rappresentate dagli Enti nell'ambito della CdS, libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni planimetriche alternative per l'innesto della bretella autostradale all'interno dell'area di progetto, al fine di pervenire alla corretta integrazione dei diversi livelli di progettazione (infrastrutturale e di sviluppo urbanistico), in coerenza con le invarianti fisiche e con gli obiettivi generali del Masterplan.
CODICE INTERVENTO	INF.B.3 –VIABILITA' INTERNA AL NUOVO COMPARTO URBANO
DESCRIZIONE	Il nuovo comparto urbano necessita di una viabilità interna, funzionale ai nuovi edifici di progetto, ai servizi pubblici previsti, al

	nuovo sistema della sosta e alla connessione con la viabilità esistente.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV-05 – Viabilità esterna
NOTE	Gli accessi veicolari al nuovo comparto urbano saranno due: - a scala territoriale, tramite l’innesto della bretella A3 (INF.B.2); - a scala urbana, tramite la rotatoria “Corso Lucci” (INF.B.1.3); Ai concorrenti è richiesto di progettare la viabilità interna al nuovo comparto urbano, sviluppando una soluzione in coerenza con il nuovo progetto urbanistico e con gli obiettivi generali del Masterplan.

Si evidenzia che, per gli interventi alla viabilità esistente sopra descritti, è cogente il D.M.22/04/2004 per cui il D.M.5/11/2001 è stato preso a riferimento solamente come linea guida per la scelta degli standard progettuali da adottare. Inoltre, trattandosi di una riqualificazione della viabilità esistente di realizzazione antecedente al 2001 si è adottato il Decreto Ministeriale solo nei casi conformi, cercando comunque di garantire sempre l’esercizio viario in condizioni di sicurezza

INF.C – REALIZZAZIONE DEL NUOVO SISTEMA DELLA SOSTA

INF.C – REALIZZAZIONE DEL NUOVO SISTEMA DELLA SOSTA	
Per potenziare l’Hub di scambio intermodale e pervenire alla riorganizzazione sistemica e integrata delle reti di trasporto, sia ferroviarie che su gomma, un ruolo fondamentale è svolto dal nuovo sistema della sosta. Al fine di incentivare l’uso del trasporto collettivo e decongestionare il traffico cittadino, il progetto prevede un nuovo sistema della sosta, articolato in tre interventi principali. (Rif. All.B_2)	
CODICE INTERVENTO	INF.C.1 – NUOVO PARCHEGGIO DI SCAMBIO INTERMODALE
DESCRIZIONE	Come illustrato nel citato PFTE, nelle aree dell’ex scalo merci di corso Lucci è prevista la realizzazione di un nuovo Parcheggio di Interscambio, a livello interrato. L’accesso avviene, da un lato, mediante penetrazione diretta dall’ex bretella A3, e dall’altro tramite il sistema di circolazione interno. Il progetto prevede circa 700 posti auto È prevista anche un’area dedicata al Kiss ride, collegata al nuovo Terminal Bus (INF.C.4)
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV.08 – Parcheggio di interscambio
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni alternative a quanto previsto dal PFTE, con il duplice obiettivo di:

	<ul style="list-style-type: none">- favorire l'intermodalità dei sistemi infrastrutturali- favorire la realizzazione di verde profondo.
--	--

INF.D- NUOVO TERMINAL BUS

CODICE INTERVENTO	INF.D- NUOVO TERMINAL BUS
DESCRIZIONE	<p>Come illustrato nel citato PFTE, nelle aree dell'ex scalo merci di corso Lucci è prevista la realizzazione di un nuovo Terminal Bus interrato, in adiacenza alla nuova stazione Garibaldi EAV e allo stesso livello delle banchine di stazione. Il progetto prevede 40 stalli; a tale sistema si accede, da un lato, mediante penetrazione diretta dall'ex bretella A3, e dall'altro tramite il sistema di circolazione interno.</p> <p>Il terminal bus segue un senso unico orario in modo da evitare accodamenti e perditempo ulteriori, ma soprattutto al fine di ridurre i conflitti tra i mezzi. È prevista un'area dedicata AL Kiss ride, collegata al parcheggio d'interscambio (INF.C.3)</p>
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV.09 – Terminal bus
NOTE	_Ai concorrenti è richiesto di progettare il nuovo Terminal Bus per circa 40 stalli, sviluppando una soluzione in coerenza con il nuovo progetto urbanistico e con gli obiettivi generali del Masterplan.

5.2.2 II NUOVO SVILUPPO URBANISTICO

Come evidenziato nelle tabelle riportate nel paragrafo precedente, l'AdP prevede la realizzazione di nuovi edifici, suddivisi in 2 categorie principali:

- **Insedimento per la produzione di beni e servizi**, tra cui la realizzazione del nuovo Headquarter di Regione Campania.
- **Edilizia residenziale e per attività di servizio.**

Inoltre, il progetto prevede:

- **Edifici funzionali all'attività ferroviaria RFI**

La più ampia strategia progettuale alla scala dell'edificio dovrà prevedere un approccio integrato con obiettivi anche a lungo termine, **che combini le competenze della pianificazione urbana, della progettazione del paesaggio, dell'architettura e dell'ingegneria.**

Nel dettaglio, la strategia progettuale dovrà essere costruita sugli obiettivi e gli approcci enunciati di seguito.

NUE.01 – NUOVO HEADQUARTER REGIONE CAMPANIA

La Giunta regionale della Campania intende perseguire l'obiettivo della centralizzazione dei suoi uffici attraverso la realizzazione di un nuovo edificio, che sia pronto ad accogliere i numerosi dipartimenti afferenti all'Ente e che si presti a rispondere alle esigenze mutevoli del mondo lavorativo.

CODICE INTERVENTO	NUE.01 – NUOVO HEADQUARTER REGIONE CAMPANIA
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV.03 – Area per sviluppo HQ Regione Campania
NOTE	Ai concorrenti è richiesto di sviluppare un progetto secondo le indicazioni di seguito riportate. Come descritto nel paragrafo "Oggetto del Concorso", al vincitore del presente concorso potrà essere affidata la redazione del PFTE dell'HQ.

Un nuovo edificio tra permanenza e variabilità

La Giunta regionale della Campania intende perseguire l'obiettivo della centralizzazione dei suoi uffici attraverso la realizzazione di un nuovo edificio, che sia pronto ad accogliere i numerosi dipartimenti afferenti all'Ente e che si presti a rispondere alle esigenze mutevoli del mondo lavorativo.

A tale fine il progetto dell'headquarter della Regione Campania – di cui si stima un fabbisogno pari a 60.000mq - dovrà richiedere uno spazio che incentivi un nuovo modo di vivere le attività lavorative e quelle dedicate al tempo libero, in relazione al contesto socioculturale in cui l'intervento si inserisce.



Identità architettonica nel contesto urbano

Come diretta espressione della rappresentatività dell'Ente, l'edificio dovrà possedere una spiccata identità architettonica e porsi come un landmark all'interno del tessuto esistente, al fine di esaltarne la posizione strategica, caratterizzata dalla sua prossimità ai principali punti di accesso della città.

In questo senso l'esito formale del progetto dovrà tenere conto delle preesistenze storico-architettoniche e dei manufatti contemporanei, inserendosi consapevolmente all'interno della città stratificata e, al contempo, riferendosi ai nuovi paradigmi internazionali, con particolare attenzione agli aspetti stilistici e tecnologici.

Forestazione metropolitana e identità green di progetto

Il progetto dovrà ricorrere a espedienti di densificazione della natura e della biodiversità in contesti urbani al fine di contribuire alla rigenerazione dell'ambiente e della biodiversità urbana senza espandere la città sul territorio

Connessioni con luoghi complessi ed al margine

Il nuovo polo dovrà stringere connessioni con i luoghi complessi dove si colloca, che sono al margine del contesto urbano storico e con una grandissima vocazione infrastrutturale.

La permeabilità dell'edificio alle dinamiche insediative del tessuto urbano limitrofo, alla fitta rete infrastrutturale su gomma e su ferro nonché al parco al centro del quale l'edificio dovrà sorgere, rappresenta un carattere fondamentale affinché l'edificio possa generare una spiccata polarità, apertura ed attrattività per l'area urbana.

Rapporto edificio-ambiente-utenti

L'edificio dovrà essere progettato in modo da controllare il delicato rapporto tra architettura, ambiente e uomo. Tale interazione complessa andrà valutata a partire dalla conoscenza dai fattori climatici e ambientali del luogo nonché dalle abitudini e necessità degli utenti.

Nel progetto dell'edificio si dovranno individuare tutte le soluzioni mirate alla sostenibilità, alla minimizzazione dei consumi energetici provenienti da fonti non rinnovabili, al soddisfacimento delle condizioni di benessere degli utenti, al risparmio energetico con conseguente riduzione delle emissioni nell'ambiente circostante, all'integrazione totale con le aree circostanti destinate a parco urbano.

Il Parco Urbano

Una città che dispone di spazi verdi ben curati e gestiti trae vantaggi collegati all'uso diversificato del suolo, all'aumento delle opportunità produttive, alla pratica di modelli di vita attivi e salubri, alla diversificazione competitiva tra aree urbane, al miglioramento della vita culturale e alla possibilità di educare i giovani in età scolare sull'ambiente e la natura.

Per maggiori dettagli si rimanda al successivo paragrafo "il sistema del verde".

Indicazioni Progettuali dell'Headquarter - Dati dimensionali

L'headquarter si articolerà in una superficie lorda di pavimento pari a circa 60.000 mq, suddivisa in un numero di piani tale da rispettare tutte le prescrizioni contenute all'interno degli specifici indirizzi adottati dal Comune di Napoli con Delibera del C.C. n. 68 del 28/09/2023 ed in generale dalla legislazione edilizia ed urbanistica vigente. Si riportano di seguito alcuni utili riferimenti.

S.L.P. HEADQUARTER	60.000 mq
Indice di utilizzazione fondiaria	1,13 mq/mq
Parcheggi pertinenziali	Come da L.122/1989

Ordinamento degli uffici della Regione Campania, fabbisogno di personale e servizi da allocare

L'headquarter dovrà ospitare quota parte del personale dipendente con sede di lavoro nella provincia di Napoli, afferenti sia all'ente Regione Campania, e dunque in forza presso la Giunta Regionale, e sia alle sue Società in house. A tale fine risulta utile riportare l'ordinamento degli uffici e l'attuale ammontare del personale. Seppure tali dati siano destinati a mutare nel tempo, gli stessi costituiscono comunque utile riferimento, ed in questo trova origine l'esigenza di assicurare l'allocatione delle risorse ad oggi stimabili, e allo stesso tempo realizzare spazi con articolazione flessibile e adattabile nel tempo, meglio descritta nel paragrafo successivo.

Dalla revisione organizzativa attualmente in corso che sta interessando l'ordinamento degli uffici, si presume che le strutture organizzative dell'amministrazione regionale saranno articolate in Direzioni Generali, Uffici Speciali, Avvocatura regionale, Uffici di diretta collaborazione del Presidente e Segreteria di Giunta; a loro volta articolate in Settori e Unità Operative Semplici.

Ad oggi, nella provincia di Napoli, risultano in servizio circa 2250 lavoratori, allocati in diverse sedi operative, di cui circa 250 resteranno assegnati alla sede di via S. Lucia; pertanto, le risorse afferenti all'ente Regione da allocare nell'headquarter saranno circa 2000.

A maggiore comprensione della struttura organizzativa, si rappresenta che la presumibile suddivisione delle risorse avverrà in 16 Direzioni Generali, 8 Uffici Speciali, una struttura di Avvocatura Regionale, ed una Struttura di Missione, con le rispettive figure apicali e dirigenziali, come illustrato in maniera non esaustiva nello schema che segue.

NUOVO ORDINAMENTO E UFFICI DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA NUOVO HEADQUARTER		
DIREZIONI GENERALI	SETTORI	UOS
	n.	n.
Risorse Umane	3	10
Risorse finanziarie	5	12
Risorse strumentali	2	5
Tutela della salute e coordinamento del sistema sanitario regionale	5	12
Politiche sociali, politiche giovanili e Sport	2	5
Lavoro e formazione	3	6
Politiche agricole, alimentari e forestali	3	11
Sviluppo delle attività produttive	3	8
Politiche culturali e turismo	2	6
Istruzione, Università e ricerca	2	5
Mobilità	4	8
Governo del territorio	2	4
Difesa suolo, ecosistema e sostenibilità	2	4
Protezione civile e autorizzazioni sismiche	2	8
Ciclo integrato delle acque	2	4

Ciclo integrato dei rifiuti, autorizzazioni	2	6
Figure apicali:	n.	
Direttori Generali	16	
Dirigenti settori	44	
Dirigenti UOS	114	
UFFICI SPECIALI	SETTORI	UOS
	n.	n.
Amministrazione Digitale	2	5
Appalti - Centrale di committenza regionale	1	3
Opere pubbliche e Interventi strategici	1	5
Trasparenza e anticorruzione, sistemi territoriali, legalità e sicurezza integrata, immigrazione	1	5
Controlli	2	6
Valutazioni ambientali	1	2
Autorità di Gestione Fondo Sociale Europeo - Autorità Responsabile Piano per lo sviluppo e la Coesione	2	4
Autorità di Gestione Fondo Europeo di Sviluppo Regionale	2	5
Figure apicali:	n.	
Dirigenti responsabili	8	
Dirigenti settori	12	
Dirigenti UOS	35	
AVVOCATURA REGIONALE	SETTORI	UOS
	n.	n.
Avvocatura Regionale	2	8
Figure apicali:	n.	
Avvocato coordinatore	1	
Avvocati responsabili	10	
STRUTTURA DI MISSIONE	SETTORI	UOS
Struttura di missione PNRR	1	2
Figure apicali:	n.	
	3	

Al numero dei dipendenti della Giunta Regionale della Campania si aggiunge il personale delle società in house, stimabili in 350 figure. Pertanto, il numero totale di risorse umane da allocare è pari a 2350. Tra esse troviamo circa 270 figure apicali. Si riporta una tabella riassuntiva.

Giunta Regionale della Campania	n. 2000 pax
Società in house	n. 350 pax

TOTALE	n. 2.350 pax
di cui figure apicali	n. 270

Requisiti funzionali e spaziali

L'headquarter dovrà garantire la massima accessibilità inserendosi nella più ampia strategia di mobilità pubblica e privata. Dovrà presentare soluzioni innovative di mobilità interna ed inclusività, in termini di modalità di organizzazione, di efficienza dei flussi e di funzionalità dei percorsi. Le attività di contatto con il pubblico e le aree non destinate ad ufficio dovranno collocarsi ai piani inferiori.

Il layout degli spazi dovrà contemplare l'insediamento di uffici combinati, ed ovvero ambienti di lavoro che presentano spazi flessibili, contemplano sia il lavoro di gruppo che individuale.

Dovranno dunque prevedersi spazi ibridi, multiuso, mutabili, riconfigurabili nel tempo, nell'ottica di una flessibilità spaziale e funzionale, seppure nel rispetto dell'organizzazione ordinata del lavoro.

Lo spartito architettonico e i vincoli spaziali dovranno garantire sia la possibilità di un insediamento progressivo nella fase di messa in esercizio, sia possibili future riconfigurazioni.

Sia la copertura che gli spazi esterni dovranno essere pensati come spazi "vivi", in cui prevalga la componente vegetale dando particolare importanza al disegno del quinto prospetto, facendo emergere l'identità green e sociale del progetto.

L'architettura proposta dovrà intendere la luce naturale quale risorsa chiave delle attività quotidiane e delle ambientazioni diurne; l'illuminotecnica dovrà sostenere la riconoscibilità e l'identità delle architetture.

L'headquarter dovrà presentare tipologie diversificate di ambienti e servizi, che rappresentano la modalità interdisciplinare con cui si auspica intendere l'attività e il ruolo dell'Ente.

A titolo esemplificativo si fornisce di seguito un elenco non esaustivo.

Tipologie di ambienti richiesti	Uffici presidenziali
	Uffici di diretta collaborazione presidenziale
	Uffici dirigenziali
	Uffici non dirigenziali
	Assessorati
	Sportelli aperti al pubblico
	Servizi igienici - Spogliatoi
	Aree per le attività sindacali
	Presidio medico - farmaceutico
	Bar
	Mense
	Sale Polifunzionali
	Aree di lavoro in TEAM
	Sale riunioni
	Sale conferenza
	Auditorium / Sala Congressi
	Aree relax interne
	Nidi e Asili
	Spazi ricreativi esterni
	Aree Fitness

	Spazi ricreativi esterni
	Foresteria
	Sportello bancario
	Unità commerciali e di servizio

Requisiti prestazionali.

L'headquarter rappresenterà per il territorio un edificio di importanza strategica, pertanto:

- dovrà risultare funzionalmente e strutturalmente indipendente e la sua funzionalità non dovrà interrompersi in caso di calamità naturali;
- le sue prestazioni tecnologiche dovranno rappresentare un esempio di innovazione e sostenibilità.

È dunque necessario fornire approfondimenti sulle soluzioni progettuali proposte in termini di:

- rispetto del principio Do No Significant Harm (DNSH), ed ovvero gli interventi proposti non dovranno arrecare nessun danno significativo all'ambiente.
- rispetto dei Criteri Ambientali Minimi;
- comportamento strutturale che, nelle ipotesi di edificio di interesse strategico e opera infrastrutturale di rilievo fondamentale per la protezione civile, dovrà permettere all'headquarter di presentare classe di rischio sismico "A+" ed ovvero avere massime prestazioni;
- efficienza energetica, poiché dovrà trattarsi di un "Net Zero Energy Building", ed ovvero un edificio che utilizza 0 kWh/(m²anno) di energia primaria;
- gestione e recupero delle acque piovane.

La proposta progettuale dovrà comunque garantire la compatibilità della stessa con la legislazione edilizia ed urbanistica vigente e lo scenario normativo, ispirarsi alle buone prassi europee, garantire il massimo slancio di innovazione tecnologica e proiezione agli sviluppi futuri.

NUE.02 – NUOVI EDIFICI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI

CODICE INTERVENTO	NUE.02 – NUOVI EDIFICI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI
DESCRIZIONE	Come indicato nel precedente paragrafo 5.2 – “Elenco degli interventi”, l’Accordo di Programma prevede che la Superficie Lorda di Pavimento da destinare a Beni e servizi sia solo parzialmente dedicata alla realizzazione dell’HQ della Regione Campania. Il totale della SLP per insediamenti per la produzione di beni e servizi è di 68.932 mq.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV. 06 – Area per lo sviluppo urbanistico
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche al fine di pervenire ad un’immagine per sviluppatori futuri, in coerenza con gli obiettivi generali del Masterplan. Come descritto nel paragrafo “Oggetto del Concorso”, al vincitore del presente concorso potrà essere affidata la redazione del PUA dell’intero intervento.

NUE.03 – NUOVI EDIFICI RESIDENZIALI

CODICE INTERVENTO	NUE.03 – NUOVI EDIFICI RESIDENZIALI
DESCRIZIONE	Come indicato nel precedente paragrafo 5.2 – “Elenco degli interventi”, l’Accordo di Programma prevede che la Superficie Lorda di Pavimento da destinare a “Residenza e Attività di servizio” sia di 12.165 mq.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FISICHE	INV.01 – Impronta Nuova Stazione EAV INV.02 – Copertura binari EAV INV.03 – Area per sviluppo HQ Regione Campania INV.04 – Area per edifici funzionali RFI
INVARIANTI FUNZIONALI	INV.06 – Area per lo sviluppo urbanistico
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche al fine di pervenire ad un’immagine per sviluppatori futuri, in coerenza con gli obiettivi generali del Masterplan. Come descritto nel paragrafo “Oggetto del Concorso”, al vincitore del presente concorso potrà essere affidata la redazione del PUA dell’intero intervento.

NUE.04 – EDIFICI FUNZIONALI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO RFI

CODICE INTERVENTO	NUE.04 – EDIFICI FUNZIONALI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO RFI
DESCRIZIONE	All'interno dell'area di progetto sono presenti alcuni edifici funzionali all'attività ferroviaria. Di seguito si descrivono le caratteristiche: NUE.04.1: edificio esistente denominato RFI ACC., e che deve essere mantenuto. NUE.04.2: edificio esistente denominato DOTE ospita la centrale impiantistica di stazione, e verrà demolito successivamente alla realizzazione e attivazione del successivo NUE.04.3. NUE.04.3: edificio da realizzare, oggetto del presente concorso, e che ospiterà le funzioni ferroviarie attualmente collocate nell'Edificio DOTE (NUE.04.2). Verrà collocato all'interno dell'area individuata con la sigla INV.06 – Area per lo sviluppo urbanistico.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FISICHE	INV 04 – Area per edifici funzionali all'esercizio ferroviario RFI
INVARIANTI FUNZIONALI	INV. 06 – Area per lo sviluppo urbanistico
NOTE	Ai concorrenti si chiede di considerare gli edifici funzionali all'attività ferroviaria come parte integrante dello sviluppo del Masterplan, sia in termini planivolumetrici che di cronoprogramma. Le nuove volumetrie degli interventi in ambito ferroviario, strumentali l'esercizio, non contribuiscono a sviluppare SLP.

5.2.3 IL NUOVO SISTEMA DELLE CONNESSIONI URBANE E DEGLI SPAZI PUBBLICI

L'analisi del contesto urbano ha evidenziato che la caratteristica principale delle aree oggetto del presente progetto è quella di configurarsi come **un lotto intercluso e non connesso alla città**.

L'obiettivo principale del progetto di rigenerazione urbana è quello di trasformare questo vincolo in un'opportunità, attraverso le seguenti azioni:

- ricucire al tessuto urbano le aree ferroviarie dismesse;
- aprire un varco urbano verso Piazza Garibaldi;
- creare nuovi spazi fruibili e innovativi a servizio della collettività;
- favorire connessioni ciclo-pedonali verso i quartieri limitrofi;
- realizzare un nuovo parco urbano, integrando la progettazione del Chilometro verde;
- integrare il progetto del nodo intermodale complesso;
- offrire alla città spazi urbani e scorci prospettici di forte interesse.

Di seguito si descrivono nel dettaglio gli interventi riferiti alle connessioni urbane che i concorrenti dovranno articolare nello sviluppo del Masterplan.

CON.01 - IL NUOVO SISTEMA DEGLI SPAZI PUBBLICI

CODICE INTERVENTO	CON.01 - IL NUOVO SISTEMA DEGLI SPAZI PUBBLICI
DESCRIZIONE	<p>Nel progetto degli spazi urbani si dovranno tenere in considerazione i fattori sociali di percezione dello spazio e di cura di esso, al fine di adottare soluzioni progettuali che incoraggino il senso di appartenenza al territorio e possano ridurre il rischio di insorgenza di fenomeni di degrado e criminalità.</p> <p>Le strategie da adottare nel progetto sono:</p> <ul style="list-style-type: none">- Realizzazione di spazi pubblici diversificati, con programmazione di funzioni e servizi specifici;- Identificazione di spazi flessibili per la creazione di punti di riferimento e di incontro informali, definiti dagli stessi utenti del nuovo comparto urbano;- Evitare angoli nascosti e spazi morti che sono sempre fonte di insicurezza e disagio oltre che ricettacolo di sporcizia e degrado;- Utilizzo di materiali locali e riconoscibili come facenti parte del territorio tali da indurre senso di appartenenza;- Enfatizzare il rapporto interno/esterno con luce naturale e finiture;- Creare spazi interessanti e "belli" tali da indurre sensazione di piacevolezza;- Minimizzazione dei possibili spazi di degrado
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci S2 - Sub-ambito Porta Nolana
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan

INVARIANTI	Non vi sono invarianti per questo intervento
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche per la realizzazione degli spazi pubblici, nel rispetto degli obiettivi generali del Masterplan.

CON.02 - LA NUOVA VIABILITA' CICLOPEDONALE

CODICE INTERVENTO	CON.02 - LA NUOVA VIABILITA' CICLOPEDONALE
DESCRIZIONE	Al fine di restituire qualità agli spazi urbani e migliorare la qualità ecologica e ambientale del nuovo comparto urbano, il progetto punta sulla sostenibilità ambientale, integrando al suo interno il tracciato del chilometro verde e offrendo occasioni per il potenziamento della viabilità ciclopedonale. La copertura dei binari della linea EAV tra la stazione di Porta Garibaldi e Porta Nolana, in particolare, offre l'occasione di un importante rivalutazione in termini di ricucitura urbana; il Masterplan dovrà restituire la progettazione di questo nuovo spazio pubblico, tramite la realizzazione di un boulevard di connessione tra le due stazioni.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI	Fare riferimento alle opere a verde, in particolare VER.02- Il Chilometro Verde
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche per la realizzazione delle connessioni ciclopedonali, nel rispetto degli obiettivi generali del Masterplan.

CON.03 - UN NUOVO COLLEGAMENTO VERSO LA STAZIONE FS

CODICE INTERVENTO	CON.03 - UN NUOVO COLLEGAMENTO VERSO LA STAZIONE FS
DESCRIZIONE	Come descritto nel paragrafo 4.2- "Ambito storico e fasi di formazione", allo scopo di contribuire ad una trasformazione dell'area armonicamente integrata nel contesto urbano ed in forme compatibili con la tutela e valorizzazione del nucleo architettonico della stazione ferroviaria FS vincolato, è stato sottoscritto un accordo tra RFI, FSSU e Ministero della Cultura. Questo accordo prevede che in corrispondenza della possibile demolizione degli edifici adiacenti al fabbricato viaggiatori FS venga elaborata una soluzione spaziale di connessione/rapporto con la stazione esistente. L'insieme degli interventi che dovranno essere eseguiti in quest'area devono essere armonicamente

	<p>integrati nel più ampio contesto urbano in cui si inseriscono, in forme compatibili con il nucleo architettonico della stazione ferroviaria tutelato ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. n. 42/2004 con D.M. n. 256 del 30 gennaio 2004.</p> <p>In particolare, la possibile demolizione dei due immobili in esame comporterà la necessità di valorizzare la prospettiva della Stazione Ferroviaria Centrale di Napoli che si potrà godere dalle vicinanze dell'area di sedime precedentemente occupata dagli immobili stessi e, viceversa, dall'interno del bene culturale tutelato verso l'area oggetto di trasformazione urbana.</p>
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI	Si rimanda al paragrafo 4.2 del presente documento.
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche per la realizzazione del collegamento con la stazione esistente, nel rispetto delle prescrizioni dell'accordo sopra citato e degli obiettivi generali del Masterplan.

CON.04 - CONNESSIONE CON LA NUOVA PIAZZA GARIBALDI E LA GALLERIA COMMERCIALE

CODICE INTERVENTO	CON.04 - CONNESSIONE CON LA NUOVA PIAZZA GARIBALDI E LA GALLERIA COMMERCIALE
DESCRIZIONE	<p>Piazza Garibaldi, con la sua superficie di 65.000 mq, è una delle piazze più grandi d'Europa. La trasformazione di questo importante spazio urbano, centro nevralgico della città e punto di arrivo per tutti i turisti e pendolari che usano le linee di autobus e treni ha riguardato tutta la piazza e non solo la parte in superficie. È infatti sotto il livello della piazza che l'architetto francese ha progettato la nuova stazione metropolitana della nuova linea 1, completa di spazi di servizio e galleria commerciale.</p>
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci S2 - Sub-ambito Porta Nolana
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept
INVARIANTI	Non vi sono invarianti per questo intervento
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche per la realizzazione del collegamento con la piazza esistente, nel rispetto degli obiettivi generali del Masterplan.

CON.05 - NUOVI COLLEGAMENTI PEDONALI VERSO VIA GALILEO FERRARIS

CODICE INTERVENTO	CON.05 - NUOVI COLLEGAMENTI PEDONALI VERSO VIA GALILEO FERRARIS
DESCRIZIONE	<p>Ai fine di risanare la cesura urbana generata dal dislivello esistente tra via Ferraris e l'area di progetto, dovranno essere progettati opportuni collegamenti pedonali, preferibilmente in</p>

	corrispondenza degli innesti della viabilità esistente. Si faccia riferimento anche all'opera infrastrutturale INF.A.3 – copertura binari.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FISICHE	INV.02 – Copertura binari EAV
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare soluzioni architettoniche per la realizzazione delle connessioni pedonali lungo via Ferraris, nel rispetto degli obiettivi generali del Masterplan. Si chiede di proporre soluzioni per l'integrazione urbana del nuovo muro della galleria di copertura dei binari EAV.

CON.06 - LE NUOVE CONNESSIONI CON IL CENTRO DIREZIONALE E CORSO MERIDIONALE

CODICE INTERVENTO	CON.06 - LE NUOVE CONNESSIONI CON IL CENTRO DIREZIONALE E CORSO MERIDIONALE
DESCRIZIONE	<p>Il Centro Direzionale di Napoli (CDN) è un comparto urbano che si sviluppa a nord oltre la ferrovia, in adiacenza ai binari; ospita l'attuale sede di Regione Campania, uffici, servizi commerciali, residenze e un'ampia area sotterranea dotata di parcheggi, strade e collegamenti verticali.</p> <p>La concezione originaria del CDN risale agli anni Sessanta, ma l'impronta urbanistico-architettonica attuale si deve alla progettazione che dal 1982 ha coinvolto alcuni nomi di spicco tra i progettisti di fama internazionale, come gli architetti Kenzo Tange e Renzo Piano.</p> <p>Il progetto prevede la ricucitura urbana dell'area di progetto con l'area che si sviluppa indicativamente tra corso Meridionale e via Taddeo da Sessa. Massima attenzione verrà posta alla connessione e alla riqualificazione del CDN e alle modalità di connessione con corso Meridionale, al fine di evitare che lo spostamento della sede della Regione porti al degrado e all'abbandono di questo comparto urbano.</p>
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept
INVARIANTI	Non vi sono invarianti per questo intervento.
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare un concept per la connessione con il Centro Direzionale e corso Meridionale, nel rispetto degli obiettivi generali del Masterplan.

CON.07 – PIAZZA DI ACCESSO ALLA STAZIONE DI PORTA NOLANA

CODICE INTERVENTO	CON.07 – PIAZZA DI ACCESSO ALLA STAZIONE DI PORTA NOLANA
DESCRIZIONE	La stazione di Porta Nolana è attualmente oggetto di riqualificazione, in relazione anche alla sua rifunzionalizzazione descritta precedentemente (INF.A.1). Il progetto del Masterplan deve includere anche la riqualificazione della piazza antistante l'ingresso su Corso Garibaldi. Le funzioni da prevedere, a titolo d'esempio, sono: - area pedonale per accesso alla Stazione in sicurezza - area kiss & ride - parcheggi auto /bici
SUB AMBITO	S2 - Sub-ambito Porta Nolana
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept
INVARIANTI	La riqualificazione della stazione di Porta Nolana non è oggetto del presente concorso. Non è possibile proporre modifiche architettoniche o strutturali al fabbricato viaggiatori EAV esistente.
NOTE	E' lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare un concept per il ridisegno della piazza, nel rispetto delle invarianti e degli obiettivi generali del Masterplan.

5.2.4 IL NUOVO 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 oggetto del presente concorso si trova ad avere un ruolo chiave in questo processo di rigenerazione, in quanto l'area oggetto della presente analisi risulta carente di aree verdi allo stato attuale, ma sarà attraversata dal «chilometro verde», un progetto di connessione urbana che diventerà 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.

Una città che dispone di spazi verdi ben curati e gestiti trae vantaggi collegati all'uso diversificato del suolo, all'aumento delle opportunità produttive, alla pratica di modelli di vita attivi e salubri, alla diversificazione competitiva tra aree urbane, al miglioramento della vita culturale e alla possibilità di educare i giovani in età scolare sull'ambiente e la natura.

Dal punto di vista economico, uno spazio verde è in grado di fornire prodotti come legno, frutti, compost e biomassa per la produzione di energia anche in città, inoltre, la presenza di spazi verdi urbani può far crescere i valori immobiliari di un'area e aumentare l'offerta di posti di lavoro.

Dal punto di vista ecologico, il verde urbano mitiga l'impatto delle attività umane, assorbendo inquinanti e rilasciando ossigeno, contribuendo al mantenimento della salute, migliorando la qualità di aria, acqua e suolo, del clima e ospitando biodiversità animale e vegetale.

Il parco urbano che riqualificherà gli spazi dell'ex scalo merci, sede di servizi e dell'headquarter della Regione Campania consentirà di adempiere agli obblighi disposti dall'art. 5 del Decreto Ministeriale 1444/68. Esso dovrà svolgere una molteplicità di funzioni e produrre importanti benefici per l'ambiente, sul clima locale, sulla qualità dell'aria, sui livelli di rumore, sulla stabilità del suolo che si concretizzeranno nei cosiddetti servizi ecosistemici.

La vegetazione, ad esempio, dovrà fungere da "climatizzatore naturale" stemperando quelli che sono gli eccessi termici che caratterizzano l'ambiente urbano.

Attraverso l'ombreggiamento e la sottrazione di calore conseguente alla attività di evapotraspirazione della componente arborea, la temperatura nei periodi estivi subirà un abbassamento di diversi gradi: il conseguente minor bisogno di ricorrere al condizionamento artificiale negli edifici determinerà, pertanto, un impatto positivo indiretto sui consumi energetici, sulla qualità dell'aria e sul surriscaldamento globale.

Grazie all'attività fotosintetica e alla capacità di fissare carbonio nei propri tessuti nonché di assorbire le sostanze gassose così altamente concentrate in ambiente cittadino, la vegetazione contribuirà alla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico.

Anche dal punto di vista della riduzione dei livelli di rumore, il contributo sarà notevole. Le chiome degli alberi e la vegetazione arbustiva, nell'intercettare la pioggia, aumenteranno i tempi di corruzione, favorendo l'infiltrazione dell'acqua nelle superfici permeabili sottostanti e rallentandone il deflusso verso le reti di smaltimento, con notevole miglioramento del ciclo dell'acqua e con positivi effetti sulla stabilizzazione del suolo. Il parco potrà offrire habitat idonei per numerose specie animali, concorrendo alla conservazione della biodiversità.

Il progetto del parco dovrà essere inserito nel contesto ambientale e paesaggistico di riferimento, verificando e valutando preliminarmente le norme e i regolamenti, sia di tipo vincolistico, sia pianificatorio, ai vari livelli di scala, in relazione alle opere previste e seguire criteri che assicurino coerenza progettuale, sostenibilità ambientale ed efficacia funzionale, considerando come prioritario il loro inserimento nel sistema del verde urbano esistente, allo scopo di costituire elementi integrati alla rete di spazi verdi esistente. L'organizzazione spaziale delle nuove realizzazioni dovrà perseguire il massimo accorpamento delle aree evitando frammentazione e collocazioni residuali delle singole superfici, garantendo qualità estetica e funzionale e ottimizzando i costi presenti e futuri attraverso, ad esempio, la corretta scelta di specie vegetali (specie autoctone, rustiche, etc.) e l'adozione di soluzioni tecniche a bassi input (energetici, idrici, etc.).

I criteri progettuali riguarderanno sia la componente biotica che quella abiotica, e tra i principali si ricordano:

- semplificazione della composizione delle aree: disposizione vialetti, disposizione delle superfici con arbusti, collocazione oculata degli arredi, tipologia degli arredi che faciliti la manutenzione e la pulizia, riduzione del numero degli ostacoli all'interno dell'area e attenzione della distanza tra gli stessi, valutazione delle pendenze delle scarpate, ecc.;
- progettazione orientata ad una bassa esigenza gestionale (naturalizzazione nel trattamento di cura, attenzione allo sviluppo a maturità del soggetto in funzione del luogo d'impianto per contenere interventi di potatura);
- durabilità dell'opera nel tempo;
- riduzione impiego energetico per la costruzione ed in fase di esercizio;
- uso di materiali ecocompatibili e materiali riciclati;
- filiera corta dei materiali con predilezione verso quelli di provenienza locale;

- risparmio dell'acqua, sia nella scelta della composizione specifica con opzioni di ricarica delle falde con l'acqua meteorica;
- riduzione della produzione dei rifiuti in fase realizzativa e gestionale;
- reinserimento di pratiche agronomiche abbandonate;
- orientamento alla connettività ecologica ed alla biodiversità.

Il parco dovrà essere "intelligente" e cioè includere tecnologie in grado di monitorare e controllare vari aspetti del funzionamento del parco stesso, come sensori per misurare la qualità dell'aria, il traffico e i livelli di rumore.

Nelle aree maggiormente frequentate il sistema di gestione del parco potrà regolare l'illuminazione, l'uso dell'acqua e altri fattori per ottimizzare l'uso dell'area e ridurre al minimo l'impatto ambientale. Il parco potrà essere destinato alle attività della comunità, tra cui eventi culturali e programmi educativi ed essere dotato delle attrezzature per il fitness all'aperto e campi sportivi, offrendosi come luogo accessibile per la comunità. Il parco potrà incorporare fonti di energia rinnovabile, generando la propria energia e riducendo la dipendenza dalle fonti energetiche tradizionali. Il parco potrà essere dotato dispositivi ed attrezzature in grado di migliorare l'esperienza dei visitatori, come panchine dotate di pannelli solari e porte di ricarica USB. Gli algoritmi di intelligenza artificiale e di apprendimento automatico potranno rilevare modelli e tendenze e elaborare dati per l'utilizzo ottimizzato delle risorse; ad esempio potranno essere analizzati i modelli di traffico dei visitatori per determinare le aree più popolari del parco, consentendo una gestione più efficiente del parco. L'analisi dei dati potrà essere utilizzata anche per migliorare la sicurezza del parco, identificando i rischi potenziali, e adottando le derivanti misure per prevenire incidenti e lesioni. Ad esempio, se i dati analitici mostrano che una particolare area del parco è soggetta a incidenti, potranno essere installare barriere di sicurezza o cartelli di avvertimento per avvisare i visitatori.

Nella realizzazione del parco dovranno essere preferite fonti energetiche rinnovabili per alimentare i servizi del parco stesso, come l'illuminazione e le fontane d'acqua. I pannelli solari e le turbine eoliche potranno generare energia pulita, riducendo le emissioni di carbonio del parco, promuovendone la sostenibilità. Il parco potrà ospitare:

- chioschi informativi digitali, aggiornati in tempo reale per riflettere tutte le informazioni utili ai visitatori come le chiusure del parco, i prossimi eventi e altre informazioni rilevanti. Gli stessi chioschi potranno essere utili strumenti di gestione, raccogliendo dati utili alla manutenzione del parco stesso;
- aree di gioco interattive;
- sistemi di illuminazione che utilizzino sensori e automazione per regolare i livelli di illuminazione in base all'ora del giorno e alle condizioni atmosferiche;
- contenitori "intelligenti" per il riciclaggio, in grado di smistare automaticamente i materiali;
- impianti di compostaggio che trasformano i rifiuti organici in terreno ricco di sostanze nutritive da utilizzare per la manutenzione del parco, contribuendo a migliorare la salute dell'ecosistema del parco.

Il progetto delle aree verdi per il nuovo comparto urbano "Napoli Porta Est" si articola principalmente in due macrosistemi: Il Parco della Regione e il Chilometro verde.

VER.01 – Il Parco della Regione

CODICE INTERVENTO	VER.01 – Il Parco della Regione
DESCRIZIONE	In corrispondenza dell'edificio Head Quarter della Regione Campania, il progetto prevede la realizzazione di un Parco Urbano che persegua gli obiettivi sopra esposti.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI FUNZIONALI	INV. 06 – Area per lo sviluppo urbanistico
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare il progetto del Parco della Regione, nel rispetto delle invarianti e degli obiettivi generali sopra esposti.

VER.02 – Il Chilometro Verde

CODICE INTERVENTO	VER.02 – Il Chilometro Verde
DESCRIZIONE	L'area, attualmente configurata come «recinto chiuso» verrà connessa alla città lungo l'asse est-ovest grazie a una vera e propria «infrastruttura verde»; una spina dorsale ciclopedonale che si interconnetta con il sistema di spazi pubblici e privati da progettare, minimizzando il traffico privato veicolare e garantendo la ricucitura con l'ambito urbano circostante sviluppando le connessioni sino al Centro Direzionale. Ad Est tale percorso ciclopedonale, andrà a congiungersi con la rete del BRT – progetto in fase di approvazione.
SUB AMBITO	S1 - Sub-ambito ex scalo merci S2 - Sub-ambito Porta Nolana
PERIMETRO DI RIFERIMENTO	P1 – Perimetro di analisi – Concept P2 – Perimetro di progettazione – Masterplan
INVARIANTI	Non vi sono invarianti per questo intervento.
NOTE	È lasciata libertà ai concorrenti di sviluppare il progetto del chilometro verde, nel rispetto delle invarianti e degli obiettivi generali sopra esposti.

5.3 INVARIANTI PROGETTUALI E VINCOLI

Si distinguono due tipologie di invarianti per il progetto del Masterplan denominato Napoli Porta Est.

- Le “invarianti fisiche” rappresentano gli interventi descritti nel PFTE infrastrutturale (All.F) e/o nell’Adp (All.A_1) che i concorrenti devono recepire nel progetto del Masterplan relativamente agli interventi previsti;
- Le “invarianti funzionali” rappresentano gli interventi descritti nel PFTE e nell’AdP sopra citati, che i concorrenti devono recepire come elementi progettuali, fermo restando la possibilità di riarticolari all’interno del Masterplan.

Per maggiori dettagli si rimanda ai successivi paragrafi e all’elaborato grafico All.B_3.

5.3.1 Invarianti fisiche

INV.01 – Impronta Nuova Stazione EAV

L’impronta planimetrica del progetto per la nuova stazione EAV non è oggetto del presente concorso. Per maggiori dettagli si rimanda al PFTE allegato. Non è possibile realizzare i nuovi edifici nell’area interessata dalla nuova stazione EAV.

INV.02 – Copertura binari EAV

Il progetto (architettonico e strutturale) delle coperture dei binari non è oggetto del presente concorso. Per maggiori dettagli si rimanda al PFTE allegato. Non è possibile realizzare i nuovi edifici nell’area interessata dalla copertura dei binari.

INV.03 – Area localizzazione Head Quarter Regione Campania

Quest’area identifica il perimetro entro il quale dovrà sorgere il nuovo HQ della Regione Campania.

INV.04 – Area per attività funzionali all’esercizio ferroviario RFI

- L’edificio denominato NUE.04.1 – FS ACC è attualmente in costruzione; l’ingombro dell’edificio e le aree ad esso afferenti devono essere considerate come invarianti da tenere in considerazione nello sviluppo del Masterplan.
- L’edificio denominato NUE.04.2 – DOTE, esistente, ospita la centrale impiantistica di stazione/sala circolazione, e verrà demolito successivamente alla realizzazione e attivazione del successivo NUE.04.3.
- L’edificio denominato NUE.04.3 –, ospiterà le funzioni ferroviarie attualmente collocate nell’Edificio DOTE (NUE.04.2). Verrà collocato all’interno dell’area individuata con la sigla INV.06 – Area per lo sviluppo urbanistico.

INV.05 – Viabilità esterna

Il progetto dovrà prevedere accessi veicolari al nuovo comparto urbano che saranno due:

- a scala territoriale, tramite l’innesto della bretella A3 (INF.B.2);
- a scala urbana, tramite la rotatoria “Corso Lucci” (INF.B.1.3);

5.3.2 Invarianti funzionali

INV. 06 – Area per lo sviluppo urbanistico

Quest'area indica dove sarà possibile posizionare i nuovi edifici previsti dal nuovo sviluppo urbanistico, al netto delle altre invarianti indicate.

INV. 07 – Tracciato bretella A3

Il progetto della realizzazione della bretella autostradale, della nuova rotatoria e del sovrappasso dei binari non è oggetto del presente Masterplan. È lasciata però libertà, nel rispetto delle prescrizioni rappresentate dagli Enti nell'ambito della CdS, ai concorrenti di sviluppare soluzioni planimetriche alternative per l'innesto della bretella autostradale all'interno dell'area di progetto.

INV.08 – Parcheggio di interscambio

Il progetto del Parcheggio di interscambio previsto da PFTE è da intendersi come indicativo. La sua impronta in pianta non è un invariante fisica ed è possibile proporre soluzioni alternative. Il numero di posti auto da prevedere è di circa 700.

INV.09 – Terminal Bus

Il progetto del Terminal Bus previsto da PFTE è da intendersi come indicativo. La sua impronta in pianta non è un invariante fisica ed è possibile proporre soluzioni alternative. Il numero di stalli da prevedere è di circa 40.

5.3.3 Vincoli

VIN. 01 – Ultimo binario in esercizio

Il primo binario attivo genera 2 fasce di rispetto, come rappresentato nella planimetria di cui all'ALL.B_2

Si rappresenta la necessità di una attenzione alla normativa vigente per gli aspetti tecnici, ambientali e di dell'esercizio ferroviario, nonché di salute e incolumità delle persone.

In via del tutto preliminare si richiama il DPR 753/1980 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto" che, nel tutelare la conservazione dell'infrastruttura ferroviaria e la reciproca sicurezza tra infrastruttura e zone adiacenti, ai sensi dell'art. 49 dispone una fascia di rispetto per i tracciati ferroviari gravata da vincolo di inedificabilità, individuando nella distanza di 30 metri il margine minimo di sicurezza da mantenere per costruire, ricostruire o ampliare edifici, essenzialmente nell'esigenza di garantire adeguati spazi di intervento per operazioni di soccorso, e comunque ai fini della tutela della sicurezza dell'esercizio".

5.4 FASIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI E SCENARI TEMPORALI ATTUATIVI

Come anticipato nel paragrafo 3.2, il progetto si riferisce a **due scenari temporali attuativi distinti e consecutivi di cui tener conto per entrambe le fasi del concorso.**

Di seguito si identificano gli interventi previsti per il Masterplan, suddivisi nei due scenari temporali.

SCENARIO TEMPORALE A BREVE TERMINE

NUOVO SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- INF.A - MODIFICA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA EAV
- INF.B - ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURA STRADALE
- INF.C - NUOVO SISTEMA DELLA SOSTA
- INF.D - NUOVO TERMINAL BUS

NUOVI EDIFICI

- NUE.01 - IL NUOVO HQ REGIONE CAMPANIA

NUOVO SISTEMA DEL VERDE

- VER.01 - PARCO URBANO
- VER.02 - CHILOMETRO VERDE

SCENARIO TEMPORALE A MEDIO-LUNGO TERMINE

NUOVI EDIFICI

- NUE.02 - I NUOVI EDIFICI POLIFUNZIONALI
- NUE.03 - I NUOVI EDIFICI RESIDENZIALI
- NUE.04 - EDIFICI FUNZIONALI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO RFI

CONNESSIONI URBANE E SPAZI PUBBLICI

- CON.01 - SPAZI PUBBLICI
- CON.02 - VIABILITÀ CICLOPEDONALE
- CON.03 - COLLEGAMENTO CON STAZIONE FS
- CON.04 - CONNESSIONE CON PIAZZA GARIBALDI
- CON.05 - COLLEGAMENTI CON VIA FERRARIS
- CON.06 - CONNESSIONE CON IL CENTRO DIREZIONALE E CORSO MERIDIONALE
- CON.07 - PIAZZA DELLA STAZIONE PORTA NOLANA

Si sottolinea che, al fine di consentire la realizzazione delle opere oggetto del presente concorso, si prevede la progressiva dismissione/delocalizzazione delle attività commerciali e di servizio all'attività ferroviaria di trasporto oggi presenti nell'area d'intervento, in particolare:

- Parcheggio FS Park
- Terminal bus
- Edificio DOTE

Inoltre, all'interno dell'area di progetto sono in corso di realizzazione e saranno realizzati, a cura del Gruppo FS, impianti e fabbricati tecnici funzionali all'esercizio ferroviario.

Sarà quindi necessario un coordinamento tecnico progettuale con RFI riguardo la progettazione.

Al fine di garantire la sostenibilità tecnico-economica degli interventi è necessario evitare l'interruzione di tali attività, anche con particolare riferimento all'espletamento di funzioni d'interesse pubblico e trasportistico attualmente svolte nel nodo. Pertanto, gli enti coinvolti convengono che la dismissione e la delocalizzazione della attività di FSSU e di RFI, costituendo le stesse un pubblico servizio, avverranno secondo le modalità e i tempi stabiliti con la convenzione attuativa del PUA.