

# Le periferie di Napoli

## Da aree di espansione urbana a luogo di nuove centralità

Daniela Cerrone  
Università di Napoli Federico II

### *Abstract*

Il contributo propone la verifica dell'efficacia delle politiche messe a punto per il rilancio e lo sviluppo delle periferie che affiancano, ai necessari interventi di riqualificazione del costruito, interventi di recupero sociale e di rivitalizzazione funzionale, in particolare attraverso l'inserimento di attrezzature di livello metropolitano.

Affinché tali strategie rendano possibile la costruzione di nuove "centralità" e siano quindi in grado di avviare concreti processi di sviluppo delle aree periferiche, è necessaria un'attenta valutazione di numerose componenti quali in particolare, l'individuazione delle tipologie di funzioni da privilegiare, dei soggetti da coinvolgere, delle procedure da mettere in campo.

La lettura di quanto sta succedendo a Napoli dove, anche grazie alle condizioni determinate dalla recente approvazione del nuovo PRG, sono stati avviati alcuni interventi per la creazione di "centralità" urbane attraverso l'inserimento di funzioni di rango metropolitano (facoltà universitarie, attrezzature per il turismo ed il tempo libero, funzioni direzionali), consentirà di mettere in luce l'efficacia di tali strategie anche attraverso la lettura dei processi che hanno portato soggetti privati, pubblici, enti locali e associazioni di categoria a cooperare.

Keywords: Periferie urbane, centralità urbane, accessibilità, funzioni metropolitane

### **LE PERIFERIE DI NAPOLI**

Le periferie di molte grandi città, com'è noto, sono nate per rispondere alla pressante domanda di residenze espressa dai ceti sociali più deboli. A Napoli a tale dinamica, negli anni '80, si è sovrapposta l'esigenza, improvvisa e dimensionalmente consistente, di dare risposta al fabbisogno abitativo aggravato dal terremoto.

Tali processi di espansione dell'edilizia residenziale – prevalentemente privata nell'area occidentale e pubblica nei quartieri nord-occidentali e orientali della periferia napoletana – hanno determinato un considerevole spostamento della popolazione verso i quartieri di corona (dal 27 % del totale della popolazione nel 1961 al 46 % nel 2001).

Le difficoltà nel completare i quartieri residenziali con servizi, spazi comuni, aree a verde, insieme alle deroghe alle normative esistenti soprattutto in materia urbanistica, quali i limiti di densità edilizia e le distanze minime tra i corpi di fabbrica e, ancora, il ricorso a tipologie architettoniche e a tecnologie costruttive che hanno mostrato gravi limiti, hanno contribuito a determinare le condizioni di degrado urbanistico e architettonico di molti dei quartieri di edilizia economica e popolare di Napoli.

Ad aggravare le condizioni di marginalità della periferia cittadina, rafforzandone la destinazione d'uso quasi esclusivamente residenziale e contribuendo ad accentuare il disagio socio-economico, a partire dagli anni '70, è sopraggiunta la crisi dell'apparato produttivo locale (costituito da impianti industriali di notevoli dimensioni nell'area orientale ed occidentale e realtà produttive di piccole dimensioni nei quartieri settentrionali).

Oggi, ad amplificare il disagio avvertito nelle aree periferiche, contribuisce l'inadeguatezza dei servizi e la necessità di raggiungere le aree centrali della città dove si concentrano le funzioni di rango metropolitano. Per tutta questa serie di motivi «... il problema delle periferie va affrontato guardando alla città nel suo complesso, ovvero come organismo composto da molti quartieri, ciascuno dotato di proprie specificità e identità, opportunità, risorse umane, economiche e culturali diverse fra loro, ma complementari: viene così riconosciuto che nel loro insieme queste risorse costituiscono la ricchezza della città e chiedono pertanto di essere valorizzate» (Giaino, 2004), ancor di più perché, nonostante le caratteristiche comuni, per Napoli più che di periferia urbana è necessario parlare di “periferie napoletane”. Notevoli infatti, sono le differenze tra area di corona occidentale, settentrionale e periferia orientale.

Quella occidentale più ricca di funzioni di livello metropolitano che, in attesa della trasformazione dell'immensa area dismessa di Coroglio, comunque beneficia di una qualità ambientale, insediativa ed economico-sociale di per sé buona che ha inciso notevolmente sulla definizione del suo ruolo (area dedicata al turismo, al tempo libero, alle funzioni di eccellenza) che ha nella strategia di sviluppo di Napoli.

Quella settentrionale caratterizzata dall'attività residenziale quale attività quasi esclusiva in più mortificata da livelli di degrado fisico e socio-economico che non solo ne impediscono lo sviluppo ma la relegano anche nell'immaginario sovralocale, e forse ancor più di quanto effettivamente lo sia, a territorio insicuro privo di un futuro.

Infine, la periferia orientale, con le sue aree dismesse testimonianza di un passato legato al settore industriale. I problemi di inquinamento ambientale, la presenza di industrie pericolose, le “ingombranti” infrastrutture oggi notevolmente sovradimensionate e progettate per servire le attività industriali, sono l'eredità di questo passato. E al di là di queste aree, ancora più ad oriente, gli insediamenti urbani cresciuti intorno agli antichi borghi di Ponticelli, Barra e San Giovanni a Teduccio paradossalmente più “vicine” all'hinterland orientale che al centro della città cui appartengono.

Territori diversi, con problematiche diverse ma per i quali la strategia delineata dall'Amministrazione Comunale nel nuovo Piano Regolatore di Napoli e nei programmi di interventi messi in campo in questi anni, è comune e si fonda sull'evoluzione del concetto di periferia: non più zona urbana al margine del centro – unico fulcro e motore dell'identità urbana – ma “luogo” urbano che, attraverso una concreta azione di riqualificazione e di sviluppo, renda possibile l'avvio di nuovi processi di rilancio economico e sociale e che, nel contempo, risulti competitivo nello scenario di riferimento sovralocale (Comune di Napoli, 1999).

Una strategia ambiziosa che si articola in modi diversi in funzione delle peculiarità che rendono le aree di corona di Napoli le “periferie” della città e tesa ad insediare in questi territori funzioni strategiche che abbiano la capacità di innescare flussi e processi di qualità, in grado cioè, di creare le condizioni necessarie allo sviluppo.

Affinché tali strategie rendano possibile la costruzione di nuove “centralità” (Battarra et al., 1995) e siano quindi in grado di avviare concreti processi di sviluppo, è però necessaria un'attenta valutazione di numerose componenti quali in particolare, l'individuazione delle tipologie di funzioni da privilegiare, dei soggetti da coinvolgere, delle procedure da mettere in campo.

In questo panorama, al fine di comprendere i potenziali fattori di successo e i limiti dell'azione di trasformazione e sviluppo del territorio napoletano attualmente in corso ad opera dell'Amministrazione Comunale e di soggetti privati, si sono individuati e analizzati i programmi e le azioni messe in campo, soprattutto nell'ultimo decennio, in ragione di due settori prioritari:

- il miglioramento dell'accessibilità come condizione necessaria alla redistribuzione funzionale e alla definizione di nuove centralità urbane;
- la localizzazione di funzioni strategiche per la rivitalizzazione delle aree periferiche.

La lettura di quanto sta infatti succedendo a Napoli dove, anche grazie alle condizioni determinate dalla recente approvazione del nuovo PRG, sono stati avviati alcuni interventi per la creazione di potenziali centralità urbane attraverso l'inserimento di funzioni di rango metropolitano (facoltà universitarie, attrezzature per il turismo ed il tempo libero, funzioni direzionali), consentirà, anche attraverso la lettura dei processi che hanno portato soggetti privati, pubblici, enti locali e associazioni di categoria a cooperare, di mettere in luce la maggiore o minore efficacia delle politiche avviate.

#### **MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ E LOCALIZZAZIONE DI FUNZIONI STRATEGICHE PER LA CREAZIONE DI NUOVE CENTRALITÀ URBANE**

Gli effetti di una possibile e necessaria svolta orientata verso il trasporto pubblico per soddisfare le esigenze di mobilità delle aree di corona di Napoli si sono potute testare con l'apertura del primo tratto della Linea 1 della Metropolitana che ha consentito di collegare la periferia nord della città con il centro storico.

L'apertura della Linea 1, da Piscinola e piazza Dante, ha reso possibile il collegamento della periferia settentrionale con il centro e, in generale, la mobilità all'interno del territorio. Essendo infatti, tale linea direttamente collegata, nella stazione Cavour, alla Linea 2 – che collega l'area occidentale al centro della città – è già oggi possibile muoversi dalla periferia nord al centro storico e da questo verso occidente, ottenendo una prima risposta all'esigenza di smistamento dei flussi di pendolarismo quotidiano generati dai quartieri settentrionali.

L'esigenza di un collegamento diretto con la parte più ricca perché ivi localizzate la maggior parte delle attività – da quelle commerciali a quelle terziario-direzionali a quelle sanitarie – e l'efficacia della soluzione su ferro è dimostrata dal fatto che sono 120.000 i passeggeri che ogni giorno utilizzano la Linea 1, con un incremento del numero dei passeggeri giornalieri dal 2001 al 2006 pari a circa 70.000 unità.

Dal 1993 – anno di apertura della tratta Piscinola-Vanvitelli – il miglioramento dell'accessibilità tra le diverse parti della città è diventato uno dei principali obiettivi per la riqualificazione socio-economica ed il rilancio delle aree periferiche di Napoli.

I piani e i programmi messi in campo dall'Amministrazione fanno infatti del ridisegno del sistema di trasporto pubblico, attraverso il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture su ferro e stradali, una delle principali strategie. L'intenzione, dichiarata nei principali strumenti di pianificazione generale e di settore, è da un lato, la riduzione del trasporto privato a favore del trasporto pubblico, dall'altro, la creazione di livelli di accessibilità tali da innescare il decentramento di funzioni pregiate dal centro verso la periferia.

In tal senso vanno inquadrati gli interventi di completamento della Linea 1, finalizzati a raccordare, lungo quello che è stato definito «l'anello d'oro» del trasporto su ferro, le aree per le quali il nuovo Piano Regolatore Generale delinea le principali trasformazioni: la periferia settentrionale e quella orientale della città.

Il portato innovativo dell'esperienza napoletana, assunto a modello da altre realtà anche estere che si accingono a intraprendere processi di pianificazione integrata trasporto-territorio, sta proprio nell'aver intuito che la progettazione e la realizzazione della rete metropolitana poteva rappresentare una occasione ben più significativa che non il potenziamento di una offerta commisurata ad una elevata domanda di spostamento. Per Napoli, la realizzazione della linea 1 da piazza Vanvitelli a piazza Dante ad esempio, ha rappresentato l'occasione per ripensare ampie parti urbane spesso condizionate da elevati livelli di degrado ed ha comportato non solo la rifunzionalizzazione delle aree al contorno delle stazioni ma spesso condizionato vere e proprie nuove scelte di localizzazione, avendo inciso sulle abitudini di vita di molti cittadini e sulla “rivalutazione” di determinate aree. Allo stesso modo, e forse

con effetti molto più consistenti in termini di creazione di nuove centralità, il completamento del cosiddetto «anello d'oro» – non tanto in riferimento alla tratta Municipio-Garibaldi, quanto alla tratta Garibaldi-Centro Direzionale-Scampia – rappresenta una occasione unica in termini di riqualificazione urbanistica e socio-economica della prima periferia orientale e dell'area nord.

Pur riconoscendo però l'elevato impatto che ha avuto, anche in termini di immagine, la realizzazione della linea 1 della metropolitana di Napoli incidendo sui livelli di qualità di ambiti urbani centrali ma degradati, maggiore attenzione dovrebbe comunque essere posta alla contestuale realizzazione di effettivi poli funzionali in sostituzione o almeno di supporto a quelli storicamente collocati nel centro.

Analizzando infatti l'esperienza relativa alla tratta Piscinola-Dante, se è evidente l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico così come la maggiore accessibilità al centro dalla periferia, ancora scarsi sono gli effetti in termini di decentramento di funzioni pregiate. Pur incrementando infatti anche l'accessibilità alla periferia settentrionale, non si è inciso in modo determinante sulla domanda di spostamento verso l'area nord proprio perché agli interventi sulle infrastrutture di trasporto non sono stati ancora affiancati interventi tesi a creare nuovi assetti funzionali e ciò, nonostante la contestuale «vitalità» di iniziative, in termini di interventi in corso e progettazioni approvate, scaturite dall'approvazione del nuovo PRG.

Molti sono infatti gli interventi aventi ad oggetto la potenziale realizzazione di nuovi poli funzionali e la creazione di nuove centralità urbane nelle aree di corona della città.

Facoltà universitarie a Scampia (Medicina e Chirurgia della Federico II) e a San Giovanni a Teduccio (Ingegneria e Giurisprudenza nell'ex stabilimento dismesso della Cirio), attività produttive e per la grande distribuzione nell'area orientale (nell'insediamento dell'ex ICMI del consorzio Genesis, nell'ambito della ex Feltrinelli, negli ex stabilimenti Rosa Rosa, negli ex Magazzini Approvvigionamento FS), attrezzature per il turismo ed il tempo libero nell'area occidentale (con la trasformazione dell'ambito di Coroglio, il recupero della Mostra d'Oltremare e dell'ex Sferisterio di Fuorigrotta destinato a palazzetto del ghiaccio) e nell'area orientale (il Palaponticelli destinato alla città della musica, il porto turistico di Vigliena nella ex Corradini), funzioni direzionali quali la Cittadella della Polizia nell'ex Manifattura Tabacchi e il completamento del Centro Direzionale nel quartiere di Poggioreale possono diventare i tasselli di una strategia tesa a dare nuova identità ad aree che l'hanno persa e in alcuni casi non l'hanno mai avuta.

Lo slancio di cui ha sicuramente beneficiato Napoli dall'entrata in vigore del suo nuovo Piano Regolatore sta anche nel numero degli strumenti urbanistici attuativi approvati e delle molteplici iniziative private in corso.

Quattro i Piani Urbanistici Attuativi (PUA) approvati dal maggio al novembre 2005 in periferia per definire le regole di trasformazione delle aree a più alta complessità, due i project financing in corso di realizzazione, diversi i Protocolli di Intesa e gli Accordi di Programma sottoscritti per sancire gli impegni dei soggetti interessati ai diversi interventi finalizzati alla creazione di nuove centralità nelle aree periferiche di Napoli.

Due i PUA che nell'area occidentale puntano su una storica vocazione turistica e sulla presenza di attrezzature di livello metropolitano (le terme di Agnano, l'ippodromo, lo stadio, l'ospedale San Paolo). Ma come accennato in precedenza, la periferia occidentale si distingue da quella settentrionale e quella orientale per una qualità insediativa ed economico-sociale dovuta proprio alla presenza sul suo territorio di attrezzature di scala urbana che sono state in grado di creare un indotto anche quando è venuta meno la spinta occupazionale creata dall'impianto siderurgico di Coroglio, dal quale dipendeva la maggior parte delle famiglie dei quartieri limitrofi. La qualità insediativa sembra aver costituito un florido substrato sul quale, nel tempo, si sono innestate nuove funzioni urbane quali l'università, con le sue sedi prima della Facoltà di Ingegneria a piazzale Tecchio e via Claudio (Fuorigrotta), poi quella di

Economia e Commercio a Monte Sant'Angelo (Soccavo), infine la nuova sede di Ingegneria ad Agnano.

Ed è proprio la funzione universitaria tra le funzioni tese a realizzare quelle centralità intorno alle quali e grazie alle quali è possibile innescare nella periferia processi di riqualificazione più ampi.

La Facoltà di Medicina e Chirurgia voluta a Scampia, nella periferia a nord di Napoli, e la Facoltà di Ingegneria e Giurisprudenza a San Giovanni a Teduccio, nella periferia orientale, sono infatti due interventi che potenzialmente possono creare, messi a sistema fra di loro e con gli altri interventi per le rispettive aree, centralità intorno alle quali riconfigurare le aree periferiche meno dotate di attrezzature e servizi di livello urbano.

Questi due interventi assumono una valenza ancor più significativa se si considera che a Scampia la nuova facoltà nasce sull'area di sedime della *Vela H* e che il nuovo campus universitario di Ingegneria e Giurisprudenza, a San Giovanni a Teduccio, verrà realizzato nell'area industriale dismessa della Cirio. La *Vela* (edificio destinato a residenze) infatti, è stato e continua ad essere emblema del degrado edilizio e socio-economico dell'intera periferia nord di Napoli e invece, al suo posto, al posto di un edificio residenziale – nella periferia caratterizzata dall'attività residenziale quale attività quasi esclusiva – il degrado potrebbe lasciare il posto ad una facoltà di Medicina e Chirurgia della Federico II. Nell'area orientale – prevalentemente industriale – invece, una nuova facoltà, quella di Ingegneria e Giurisprudenza, prende il posto di un'area industriale dismessa.

Nonostante il potenziale espresso dalla realizzazione dei due interventi in termini di creazione di nuove centralità, va però sottolineato che, da un lato, lo slancio che sembravano aver assunto le due iniziative ha però registrato una considerevole battuta di arresto dal momento che, ad oggi, ancora non si vedono i primi risultati, dall'altro, non sembra essersi innescato quel processo che avrebbe dovuto portare alla individuazione e programmazione di altri interventi, anche di scala inferiore, capaci però di “creare massa”.

Il rischio consistente è la creazione di altre monadi, “cattedrali nel deserto” che in quanto tali non solo non potrebbero contribuire alla definizione di nuovi assetti funzionali, ma tenderebbero a “chiudersi” rispetto al territorio circostante per garantire un maggiore “controllo” delle aree.

Per evitare che ciò accada è necessario mettere a sistema gli interventi e le iniziative alle varie scale, da quella urbanistica a quella edilizia a quella socio-economica, integrando l'attrezzatura a valenza metropolitana alla scala di quartiere ma soprattutto sostenendo le scelte urbanistiche effettuate con un impegno costante e duraturo nel tempo.

Ad esempio, nella periferia nord, sul polo che si potrebbe creare mettendo a sistema gli interventi relativi al completamento della stazione Piscinola, alla realizzazione della nuova facoltà di Medicina e Chirurgia, ai nuovi insediamenti di edilizia sostitutiva delle vele, alle scelte delineate per l'ambito del “lotto M” e a ipotesi concrete e coerenti di rifunzionalizzazione delle caserme, si potrebbe predisporre un progetto teso a definire una nuova vera centralità. Così come a San. Giovanni a Teduccio dove, sempre in attuazione della strategia delineata dal P.R.G., in località Vigliena a poca distanza dall'area della Cirio dove sorgerà la nuova facoltà di Ingegneria, su un'area di circa 500.000 mq sono in corso le attività di bonifica per la realizzazione, in project financing, di un porto turistico che prevede il recupero della ex industria metallurgica Corradini e la realizzazione di un approdo per 850 posti barca. Si tratta di un progetto che oltre a dotare la città di una importante infrastruttura per il diportismo nautico, dovrebbe avviare un processo di riqualificazione di un'area strategica per lo sviluppo della zona orientale che vedrà nell'ex stabilimento Corradini, restaurato e restituito a nuovi usi, il centro di una serie di attività in grado di offrire nuove opportunità di sviluppo e occupazione. Molte altre sono le iniziative in corso anche ad opera di privati che, soprattutto nell'area orientale, sono state avviate grazie al sistema di regole definito nel nuovo PRG.

Su un'area di circa 80.000 mq a Ponticelli ad esempio è stato approvato il progetto per la realizzazione del Palaeventi. 270.000 mc di spazi dedicati allo spettacolo, ad eventi sportivi, concerti e

manifestazioni. Un impianto destinato a grandi eventi, progettato per ospitare fino a 12.000 persone e in cui si integrano anche un centro commerciale per la grande distribuzione di circa 48.000 mq, servizi di quartiere e parcheggi. La superficie oggetto dell'intervento è per la quasi totalità di proprietà privata (circa 79.000 mq sui circa 84.000 complessivi) e assoggettata alla disciplina della *sottozona Fe – strutture pubbliche o di uso collettivo* delle norme di attuazione del nuovo Piano Regolatore che destina gli immobili ad attrezzature pubbliche o di uso pubblico a carattere urbano e territoriale.

Questo intervento è una ulteriore dimostrazione di quanto l'approvazione del Nuovo Piano Regolatore (giugno 2004) e quindi l'aver definito un sistema di regole, limiti e opportunità consente di incentivare iniziative di trasformazione della città anche ad opera di soggetti privati.

Nell'area dell'ex ICMI ancora, il progetto di ristrutturazione urbanistica presentato dal Consorzio Genesis, è finalizzato alla reindustrializzazione dell'area in via Raffaele Imparato ed interessa una superficie di circa 21 ettari. L'intervento, per un investimento complessivo di circa 78 milioni di Euro di cui 40 milioni a carico delle imprese promotrici e 38 a carico della Regione e dello Stato, è finalizzato a localizzare nell'area, una filiera degli elettrodomestici bianchi con l'insediamento di 14 nuove imprese e la creazione di circa 1000 posti di lavoro.

Su un'area di circa 40.000 mq in via Argine a Ponticelli è invece, in corso di realizzazione un centro commerciale per la grande distribuzione della catena francese Auchan al posto dello stabilimento dell'ex Rosa Rosa. Il progetto prevede un investimento di circa 33 milioni di Euro per la realizzazione di 21.000 mq di superficie di vendita del centro commerciale e di altre opere tese alla riorganizzazione delle attività preesistenti e alla integrazione e riqualificazione della viabilità nell'area.

Per l'area dell'ex Feltrinelli, nella periferia industriale di Napoli, è stato approvato, come previsto dal Nuovo PRG un Piano Urbanistico Attuativo. L'intervento, in corso di realizzazione, prevede, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica, la realizzazione di un nuovo insediamento per la produzione di servizi, un'area destinata a parco pubblico e una infrastruttura di parcheggio. Su una superficie di circa 200.000 mq, verranno insediate attività per la produzione di servizi e relative attrezzature e infrastrutture; un centro commerciale polifunzionale per la grande distribuzione; una struttura alberghiera e attrezzature pubbliche (parcheggi, un parco urbano attrezzato e una piazza antistante la nuova stazione dell'Alta Velocità).

In via Brin, non distante dall'area dell'ex Feltrinelli, dalla riconversione di un opificio dimesso nasce il *progetto Aedifica* un complesso polifunzionale che ospita 42 locali per attività produttive e commerciali, 97 alloggi, 22 uffici su due piani, 50 box auto, 234 posti auto, 7300 mq di spazi comuni coperti attrezzati.

Per l'area degli ex Magazzini Approvvigionamento FS di via Bottegelle (Ponticelli), uno studio redatto congiuntamente dal Dipartimento di Pianificazione Urbanistica del Comune di Napoli e Ferrovie Real Estate Spa, proprietaria dell'area, valuta la fattibilità di realizzare nell'insediamento dismesso, su un'area di circa 235.000 mq, un parco produttivo integrato per contribuire ad innescare un processo di rilancio della zona orientale. Nell'area, in conformità con quanto previsto dal P.R.G., sono previste attività per la produzione di beni per almeno i 2/3 della superficie, attività per la produzione di servizi e attività residenziali.

Le realizzazioni in corso e programmate rispondono alla strategia di potenziamento della vocazione produttiva della periferia orientale che nel 1999 veniva descritta nella relazione del nuovo Piano Regolatore come *«caratterizzata da estesi fenomeni di dismissione delle attività produttive, ma anche da apprezzabili fermenti per la localizzazione di nuove attività che per il momento si disperdono, in mancanza di un ambiente complessivamente accogliente e di regole urbanistiche adeguate a promuovere e indirizzare un moderno processo di riconversione produttiva»*. Strategia che però deve porre attenzione alla individuazione del giusto mix funzionale in grado di garantire non solo lo sviluppo di attività produttive e commerciali compatibili e sostenibili ma di innescare processi di riqualificazione e rivitalizzazione ancora più estesi.

## CONCLUSIONI

L'approccio integrato trasporti-territorio, ancora oggi per niente scontato, assunto per la definizione del nuovo PRG, ha rappresentato sicuramente una condizione favorevole alla definizione di contenuti di piano innovativi, così come l'essersi dotata del PRG per Napoli significa aver individuato, dopo più di trenta anni, un sistema di regole, vincoli, ma soprattutto opportunità da perseguire per lo sviluppo.

La molteplicità delle iniziative dimostra quanto fosse sentita, anche nel settore privato, l'esigenza di regole certe non solo di tutela ma di sviluppo.

Ciò che preoccupa è la scarsa sinergia che si sta venendo a costruire tra i molteplici interventi, soprattutto nella periferia orientale, e la scarsa efficacia in termini di creazione di vere, nuove centralità urbane.

In assenza di strategie precise, obiettivi concreti, sarà difficile che le iniziative in corso e programmate risultino davvero efficaci. Per la creazione di nuove centralità sono necessari presupposti che vanno al di là della scelta e della localizzazione di funzioni di rango metropolitano ma serve invece una molteplicità di condizioni tali da far scegliere il nuovo assetto funzionale rispetto a quello oramai consolidato.

Ciò che manca o almeno sembra non ancora pienamente strutturato è un processo di programmazione che consenta, in collaborazione con i vari interlocutori che sul territorio operano (soggetti privati quali imprenditori locali e nazionali, soggetti pubblici quali università, Ministeri, Autorità Portuale, FS, enti locali quali Comune, Provincia, Regione e associazioni di categoria quali Sindacati, Camera di Commercio, Unione Industriali, ACEN, ecc.) di definire concrete strategie di sviluppo e precise priorità di intervento e di individuare le necessarie risorse.

Il Piano Strategico di Napoli, anche se ad oggi risulta appena avviato il processo teso alla sua definizione, ci fa sperare nella possibilità di individuare in primo luogo le priorità sulle quali concentrare le risorse disponibili e da reperire e in secondo luogo le procedure finalizzate ad accelerare le realizzazioni compatibili alle strategie individuate (Cerrone, 2003).

### *Riferimenti bibliografici*

Battarra R., Fistola R., Mazzeo G. (1995), "The functional recover of urban edges: from the phisical growth to the functional growth of the metropolitan outskirts", Relazione presentata al *35th European Congress of the Regional Science Association*, Odense.

Comune di Napoli (1999), *Relazione al P.R.G.*

Gaiimo C. (2004), "I quartieri residenziali pubblici: un problema dell'urbanistica?", *Urbanistica Informazioni*, n. 193, Roma.

Cerrone D. (2003), *Il Piano Strategico. Strumento di promozione e sviluppo delle trasformazioni territoriali*, Giannini Editore, Napoli.