

La pianificazione del territorio

Nei decenni finali dello scorso millennio poteva bastare la definizione ottimale (o, in mancanza, subottimale) delle destinazioni dei suoli e degli edifici con il corredo di regole e parametri necessari a perseguire obiettivi quali-quantitativi articolati. Il PRG del 2004 è un ottimo esempio di tale impostazione. Esso si è dimostrato largamente attuabile: sono diverse decine i PUA e i progetti messi in cantiere negli ultimi tre lustri, in particolare nei quartieri orientali, ma la loro specificità in assenza di programmi pubblici unitari di riqualificazione urbana e di vitali processi sinergici hanno inciso ben poco sul degrado e sulla povertà urbana complessivi.

Oggi l'accelerazione delle dinamiche economico-sociali e la più complessa composizione dell'insieme di soggetti pubblici e privati coinvolti nei processi decisionali e gestionali impongono **un rilevante mutamento della strutturazione processuale della pianificazione**. La legge regionale 16/2004 (Bassolino-Di Lello) ha iniziato a codificarne i principi, restando largamente inattuata per la sordità della maggior parte degli apparati amministrativi e delle stesse categorie professionali. Ma l'articolazione delle disposizioni di piano in componente strutturale e componente operativa è decisiva per **governare** – nelle condizioni odierne – **i tempi della riqualificazione ambientale ed urbanistica** della città e dell'area metropolitana, **sia i tempi lunghi che quelli brevi, e perfino quelli provvisori**.

Occorre, nel caso napoletano, trasfondere rapidamente il PRG 2004 nella componente strutturale del PUC, rivisitandone i contenuti in modo da differenziare le disposizioni prescrittive da quelle direttive e dagli indirizzi, graduandole in rapporto alla diversa rilevanza dei valori presenti. Nella relativa normativa è necessario poi dedicare un capitolo al tema emergente della **rigenerazione urbana**, per scongiurarne declinazioni speculative e promuoverne invece applicazioni tese soprattutto allo sviluppo delle opportunità sociali e produttive.

Si deve quindi dare vita alla elaborazione della componente operativa del PUC attivando a tal fine il processo di costruzione di un innovativo piano strategico quinquennale (articolato in 4 o 5 parti: per il centro storico, per i quartieri collinari, per i quartieri occidentali, i quartieri settentrionali, i quartieri orientali, tenendo in conto le relazioni con il contesto metropolitano). Piano operativo in forma di piano strategico che, nel rispetto del piano strutturale, selezioni motivatamente le iniziative private (comprehensive di specifici vantaggi per la collettività) meglio rispondenti a visioni coordinate di riqualificazione ambientale ed urbana. **Programmazione partecipata, con la regia del pubblico a coordinare il protagonismo dei privati, centrata sull'efficacia delle decisioni di breve termine, corredate da quelle eventuali sulle opportunità temporanee in attesa del maturare delle condizioni di lungo termine** (ad esempio, impianti fotovoltaici sulle aree oggetto di risanamento SIN finché non si individuano operativamente le destinazioni dei materiali da mobilitare).

Il primo piano operativo del PUC di Napoli come tappa iniziale della traiettoria verso Napoli capitale ecologica del Meridione.

In quest'ottica il tema della pianificazione e del sistema di **Trasporto locale** è essenziale. Il completamento dell'anello della linea 1 è certamente un obiettivo cruciale. Ma non ci si può accontentare solo di esso. Occorre rilanciare adeguatamente le prestazioni dell'intera rete del ferro nell'area napoletana in modo da collocare Napoli nei primi posti fra le città metropolitane italiane.

Il degrado che ha colpito Cumana e Circumflegrea da un lato e Circumvesuviana dall'altro è intollerabile. La rete locale FS non ha conseguito l'efficienza che faceva sperare. Gli interventi di riconnessione programmati da tempo sono bloccati (in particolare la bretella fra Cumana e Circumflegrea e le stazioni di interscambio). L'integrazione con la rete tranviaria non ha fatto passi significativi avanti, in particolare nella zona orientale, e non si dedica alcuna attenzione alle possibilità significative presenti anche nella zona occidentale (Bagnoli) e nel settore nord della città metropolitana.

Al posto di decine di manutenzioni stradali poco più che ordinarie, i programmi per il PNRR dovrebbero includere prioritariamente interventi in questo settore.