

**L'AREA METROPOLITANA DI NAPOLI: UN'ANALISI DELLA  
PROGETTUALITÀ SU BASI EMPIRICHE**

Consuelo CARRERAS<sup>1</sup>, Agnese CASOLARO<sup>2</sup>, Alessandro PANARO<sup>3</sup>

**SOMMARIO**

Nel presente lavoro si è partiti dall'idea di voler analizzare alcuni tra i più significativi progetti di sviluppo di ampio respiro dell'area metropolitana di Napoli, esaminando sia lo stato di attuazione della progettualità esistente sia le iniziative pianificate ma ancora da attuare. La progettualità su cui si è indagato è di duplice natura - imprenditoriale ed infrastrutturale - con il fine di capire non solo la natura delle iniziative che si intendono realizzare ma anche quale potrebbe essere l'impatto economico dei progetti sull'area, il respiro occupazionale e come le opere potrebbero essere contestualizzati in un più ampio disegno di sviluppo regionale e nazionale.

---

<sup>1</sup>SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Via Toledo 177, 80134, Napoli; [c.carreras@sr-m.it](mailto:c.carreras@sr-m.it) (corresponding author)

<sup>2</sup>SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Via Toledo 177, 80134, Napoli; [a.casolaro@sr-m.it](mailto:a.casolaro@sr-m.it)

<sup>3</sup>SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Via Toledo 177, 80134, Napoli; [a.panaro@sr-m.it](mailto:a.panaro@sr-m.it)

## 1. INTRODUZIONE

### *1.1 Le basi di partenza*

Il capitolo parte dall'idea di voler analizzare alcuni tra i più significativi progetti di sviluppo di ampio respiro dell'area metropolitana di Napoli. Ci si è proposti di esaminare sia lo stato di attuazione della progettualità esistente sia le iniziative pianificate ma ancora da attuare.

Il presupposto è che la piena comprensione di quelle che sono le strategie di sviluppo più importanti dei principali attori della città, produttivi ed infrastrutturali, lasci percepire quali sono le reali esigenze di un territorio e quali sono quei progetti che si ritiene possano dare un impulso concreto all'economia. Per questo ci si è proposti di realizzare il capitolo con il supporto di tre dei principali rappresentanti di categoria degli *stakeholders* dell'area: l'industria, le costruzioni e il porto, cuore pulsante, infrastrutturale, dell'area napoletana.

Infatti, la progettualità su cui si intende indagare è di duplice natura - imprenditoriale ed infrastrutturale - con il fine di capire non solo la natura delle iniziative che si intendono realizzare ma anche quale potrebbe essere l'impatto economico dei progetti sull'area, il respiro occupazionale e come potrebbero essere contestualizzati in un più ampio disegno di sviluppo regionale e nazionale.

Nell'ultimo ventennio, infatti, la città di Napoli e la sua area metropolitana sono state caratterizzate da una moltitudine di iniziative, non sempre coordinate tra loro e non sempre rivolte a creare sviluppo in quanto spesso originate da idee di carattere campanilistico. Altri progetti, invece, seppur caratterizzati da lodevoli intenti non sono decollati per motivi amministrativi e burocratici o non hanno rispettato i piani temporali di realizzazione. Per anni è sembrato che Napoli avesse dovuto trovare nuova linfa nella bonifica di Bagnoli (che sarebbe dovuta inizialmente diventare un grande polo turistico) e dell'area orientale di Napoli (c.d. "Napoli Est"), che sarebbe dovuta diventare un polo artigianale prima ed un polo industriale poi; ma questi progetti, nonostante l'attivismo di associazioni di categoria nel proporre iniziative, non sono riusciti poi a partire del tutto; non è da sottacere, inoltre, che altro ostacolo per alcuni dei progetti sia stato rappresentato dalla necessità di un ingente mole di risorse pubbliche per realizzare investimenti infrastrutturali e di riassetto del territorio, risorse che poi non sono state stanziare o che non sono arrivate in maniera sufficiente.

Si ritiene che una progettualità di ampio respiro nell'area metropolitana possa essere quella collegata al sistema delle imprese ed alle costruzioni, settori caratterizzati da numerosi casi di eccellenza, oltre che dal porto che da sempre assume ad un ruolo di protagonista sia nel comparto merci sia in quello turistico (passeggeri e crociere) nonostante i difficili momenti che ha attraversato in questi ultimi anni soprattutto a causa della crisi economica e di conseguente carenza di risorse finanziarie e di investimenti per il rilancio, ma anche di una

non sempre efficiente ed efficace attivazione (ed impiego) dei fondi comunitari disponibili per la crescita di questa infrastruttura a valere sulle programmazioni comunitarie 2000-2006 e 2007-2013. Solo sul porto di Napoli si segnala lo “storico” progetto inerente la Darsena di Levante che avrebbe consentito di raddoppiare la capacità di attrazione di container e, quindi, stimolato l’attrazione di nuovi operatori disposti a creare un punto stabile nel territorio di riferimento; altro *asset* risiederebbe nella valorizzazione del terminal crociere che avrebbe le potenzialità per diventare uno dei più importanti d’Europa per struttura e servizi offerti.

## ***1.2 Metodologia***

L’approccio che si è deciso di seguire nel capitolo è stato quello dell’intervista *face to face* con tre best players, protagonisti del rilancio della crescita del territorio individuati per discutere di temi specifici.

L’indagine sul campo ha previsto l’ascolto di “chi” i progetti li ha proposti e li propone, al riguardo sono stati ascoltati:

1. l’Autorità Portuale di Napoli, Responsabile dell’Area Affari Giuridici e Contrattuali - Antonio del Mese\*;
2. l’Acen - Associazione Costruttori Edili di Napoli, Presidente - Rodolfo Girardi\*;
3. l’Unione Industriali di Napoli, Responsabile del Centro Studi - Ambrogio Prezioso\*.

(\*) le cariche indicate sono quelle rivestite alla data di realizzazione dell’intervista

Per ciascuno dei settori rappresentati dagli intervistati, il capitolo riporta una sintetica analisi *desk* dove sono stati esaminati i principali elementi che li caratterizzano al fine di tracciare, attraverso i dati e le statistiche più recenti, i loro confini in termini di impatto e di prospettive sul tessuto economico della città.

Accanto agli approfondimenti statistici, sono stati elaborati, in chiave tecnica e strategica, i risultati delle interviste. Tutti i colloqui sono stati realizzati i temi elencati di seguito.

1. I progetti più importanti che l’associazione/il porto ritiene debbano realizzarsi o che si stanno realizzando, con le caratteristiche di maggior rilievo.
2. L’impatto economico e occupazionale o di altra natura che deriverà dal progetto.
3. Il ruolo che hanno assunto i fondi comunitari e le politiche di coesione nella realizzazione del progetto (se l’iniziativa vede coinvolte tali risorse).
4. Quali sono gli ostacoli e le difficoltà nella loro realizzazione e le tempistiche entro cui si prevede di realizzarle.
5. Le prospettive future della città una volta che le iniziative saranno attuate.

6. Altri progetti di largo respiro che si potranno realizzare in futuro anche con il sostegno dei fondi comunitari 2014-2020.

A chiusura del capitolo, dopo alcune considerazioni conclusive, sono stati riportate delle schede di approfondimento su alcuni dei principali progetti che coinvolgono o hanno coinvolto il tessuto metropolitano della città di Napoli. Per ciascun progetto è stato offerto un quadro generale al fine di evidenziarne le caratteristiche principali, lo stato di attuazione, le risorse finanziarie coinvolte, le prospettive future di sviluppo.

## **2. I PROTAGONISTI DELLA CRESCITA DEL TERRITORIO: PROGETTI E STRATEGIE PER LO SVILUPPO FUTURO DELLA CITTÀ DI NAPOLI**

### ***2.1 Il Porto di Napoli***

#### ***2.1.1 Impatto economico e prospettive di crescita: un'analisi statistica***

La progressiva globalizzazione dell'economia e la liberalizzazione del mercato hanno determinato una generale crescita degli scambi commerciali a livello mondiale ed in particolare il bacino del Mediterraneo è diventato un centro di flussi di traffico Est-Ovest e Nord-Sud. L'Italia, posta al centro di tale area, è tornata ad essere il crocevia delle più importanti direttrici di collegamento mondiale di merci e passeggeri, vivendo una stagione di intensa crescita nei traffici marittimi. Tuttavia, i singoli porti vivono situazioni differenti a seconda delle scelte strategiche effettuate, nonché dell'infrastrutturazione disponibile.

Lo scalo napoletano, in particolare, rappresenta una delle principali realtà portuali italiane, soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri. Con circa 7 milioni di unità registrate nel 2013 (dei quali 1,2 milioni di crocieristi), è il primo porto nazionale per passeggeri. Movimenta, inoltre, oltre 20 milioni di tonnellate di merce e circa 477 mila TEU l'anno. Può, quindi, definirsi un polmone di sviluppo inserito direttamente nel cuore della città, anche grazie alla presenza di due operatori internazionali sul ramo container quali COSCO (Cina) e MSC (Svizzera).

Strutturalmente conta<sup>4</sup> 24 accosti (dei quali 6 per il trasporto passeggeri) per una lunghezza complessiva pari ad oltre 13 mila metri ed una superficie totale delle banchine pari a pari a 406, 7 mila metri quadri.

Per quanto riguarda il solo segmento merci, è dotato di 5 aree di stoccaggio (piazzali) per una superficie complessiva pari a 280 mila metri quadrati.

---

<sup>4</sup> Dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 2013

Un ulteriore punto di forza di un porto è costituito dalla sua posizione rispetto al contesto di riferimento, dalle sue connessioni con l'esterno ed, in particolare, dai suoi legami con gli altri nodi logistici.

Il Porto di Napoli è situato al centro della città e la distanza con le altre principali infrastrutture di trasporto (nella fattispecie, stazione ferroviaria, interporti di Nola e Marcianise ed aeroporto) è inferiore a quella di molti altri scali italiani.

Vanta, inoltre, un intenso sistema di collegamenti con tre isole, due delle quali (Capri ed Ischia) sono le più visitate al mondo.

La valorizzazione e lo sviluppo del porto sono obiettivi inseriti anche in un “grande progetto” presente nel POR Campania 2007-2013, ancora non realizzato ma che attiverebbe investimenti per circa 240 milioni di euro.

Dal punto di vista imprenditoriale, infine, si evidenzia come 204 delle 235 imprese<sup>5</sup> regionali che si occupano di *trasporto marittimo e per vie d'acqua* sono riferite alla provincia di Napoli.

### ***2.1.2 Progettualità e sviluppo futuro del territorio***

Il porto può essere considerato un reale motore di sviluppo economico per la città di Napoli. Ecco perché è su di esso che occorre tra gli altri concentrare lo sforzo di rinnovo stimolato dai processi di deindustrializzazione. Lo scopo è la riqualificazione delle aree interne allo scalo, ma anche del *waterfront* portuale, portando avanti la realizzazione dei diversi progetti connessi.

Le opere marittime e portuali sono infrastrutture di elevata complessità la cui progettazione e realizzazione è condizionata da lunghi tempi tecnici necessari e dall'esigenza di acquisire autorizzazioni e nulla osta da altre Amministrazioni, in particolare nel settore ambientale.

Dal colloquio *face to face* con l'Autorità del Porto è infatti emerso che se si guarda al complesso delle opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli ambiti portuali è possibile ravvisare spesso ritardi nell'attuazione degli interventi, una parte dei quali non risulta conclusa – ma spesso nemmeno avviata - nonostante il lungo tempo passato dal momento della programmazione e della fissazione dei limiti di impegno.

I ritardi nella realizzazione delle opere e le criticità nello svolgimento delle procedure, sono legati non solo alle difficoltà di gestione delle amministrazioni deputate a decidere, alla farraginosità degli iter burocratici ma anche al permanere di interessi non sempre coordinati tra i diversi soggetti coinvolti nella realizzazione e nella gestione dell'opera stessa.

Le criticità cui si accennava poc'anzi sono comuni alla realizzazione di tutte le opere. Il richiamo è della *Corte dei Conti*<sup>6</sup> nella quale l'analisi istruttoria ha evidenziato diversi fattori

---

<sup>5</sup> InfoCamere Movimprese, dati al III trimestre 2013

<sup>6</sup> Corte dei Conti, *Spese per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti*, anno 2013.

che, per le varie realtà portuali, hanno inciso negativamente sui tempi di realizzazione dei programmi delle opere finanziate. Tra le concause individuate: “gli atteggiamenti di sostanziale inerzia o inadeguata capacità gestionale di taluni Enti autonomi, il proliferare dei vincoli ambientali, l’ampio contenzioso relativo alle gare d’appalto, i procedimenti giudiziari con sequestro di intere aree interessate ai lavori, le criticità progettuali ed i ritardi procedurali nelle fasi di programmazione ed attuazione di infrastrutture pluriennali” (cfr. Corte dei Conti, 2013).

Tra i vari progetti che riguardano il porto, l’accento è stato posto su quello relativo alla riqualificazione del *waterfront*. Riacquisendo la piena coscienza del valore della risorsa mare, il progetto si propone di riagganciare la città al mare e di trovare in tale aggancio nuove opportunità di crescita economica e di riscatto sociale. Ispirandosi alle grandi progettazioni di riacquisizione di identità di area già avviate in altre città di mare come San Francisco, Chicago, Barcellona, il processo di trasformazione del *waterfront* risponde alla logica di considerare la capacità di traino che può essere esercitata sullo sviluppo urbano da un’area costiera ripensata nelle sue potenzialità di utilizzazione per scopi diversi. Si tratta in sostanza di aprire il porto alla città fornendo una nuova concezione di “sinergia” e di abbattere muri separatori nonché infrastrutture ormai fatiscenti per trasformarle in più funzionali beni turistici (tipo strutture ricettive o di accoglienza), il tutto in chiave innovativa e architettonicamente molto avanzata con la realizzazione anche di parcheggi e punti di ristoro per i turisti; il porto diventa insomma la casa del viaggiatore e non un punto di attesa.

Per realizzare il progetto, nel 2003 fu costituita una holding pubblica, la Nausicaa spa, a cui partecipavano il Comune, la Provincia, la Regione Campania e la stessa Autorità Portuale. La società a capitale interamente pubblico, ma operante con criteri di gestione privatistici e con modalità decisionali di consultazione intergovernativa è stata posta in liquidazione nel 2011, e da allora la gestione del progetto è stata acquisita direttamente dall’Autorità Portuale.

Ad oggi, nonostante sia presente l’approvazione della Soprintendenza dei Beni Architettonici e dell’Assessorato alle Infrastrutture del Comune, la realizzazione non è ancora partita. Considerato il tempo passato da quando sono stati consegnati, molti degli elaborati e dei documenti a corredo della pratica sono ora soggetti a rivisitazione. Seguendo i tempi indicati nel contratto per la presentazione degli aggiornamenti, e – una volta presentati - sottoscrivendolo, si potrebbe partire con le prime gare entro il primo semestre 2014.

Nel corso del colloquio si è fatto riferimento ad un altro progetto che, nell’ambito della più vasta opera di trasformazione del settore orientale di Napoli (Progetto NaplEst), mirava a realizzare un grande terminal container nella Darsena di Levante che avrebbe consentito al porto di raddoppiare la sua capacità di terminal e di aumentare quindi i suoi livelli di competitività nel bacino del Mediterraneo in un momento in cui i traffici internazionali di merci avevano un trend molto sostenuto.

Il progetto prevedeva appunto il tombamento dell'area racchiusa dallo specchio d'acqua compreso tra i moli Vigliena e Levante e la costruzione di uno sporgente verso levante per un fronte banchina di oltre 600 m. Per consentire la piena operatività del futuro terminal, il piano prevedeva anche la realizzazione di collegamenti stradali, autostradali e ferroviari espressamente dedicati.

Anche in questo caso, i rallentamenti negli iter autorizzativi e le lungaggini burocratiche hanno di fatto ostacolato l'attuazione del progetto. Rispetto ai flussi di traffico esistenti anni fa ed alle prospettive di sviluppo della movimentazione di container (che magari giustificavano la realizzazione di un terminal con queste caratteristiche) oggi ci si trova dinanzi ad un contesto cambiato, con delle previsioni di sviluppo diverse.

Un altro esempio di inerzia lo si può ritrovare nei progetti previsti nell'ambito del Grande Progetto relativo a "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli". Nell'agosto del 2012 il Consiglio Comunale di Napoli approvava il piano regolatore portuale che integrava anche la progettualità per l'area orientale. Con una dotazione finanziaria pari a 240 milioni di euro di fondi FESR 2007 – 2013, il progetto prevedeva – tra le altre finalità - lo sviluppo produttivo e la valorizzazione dell'area portuale, il rafforzamento dei collegamenti marittimi della città di Napoli con il resto del Mediterraneo, lo sviluppo sostenibile del porto ed il rilancio dell'area orientale della città. L'inizio dei lavori era previsto nel 2013 con conclusione entro il 2015. Ma ad ottobre 2013 non era stata bandita ancora nessuna gara.

Il Piano regolatore portuale è stato poi anche modificato per recepire alcuni degli interventi connessi al Grande Progetto e successivamente inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che non ha approvato per la presenza di errori progettuali, procedurali ed amministrativi.

Si attende ancora uno sblocco definitivo del progetto per far partire i primi lavori. Si tratta di opere essenziali, che andrebbero realizzate in tempi brevi e che riguardano le infrastrutture fognarie, le strade e le ferrovie, le bonifiche dei fondali, la riorganizzazione della cantieristica, la riqualificazione della Marinella, l'efficientamento energetico dell'illuminazione, il prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta ed il dragaggio dei fondali. Ma, affinché possa partire una gara, è necessario che questa venga inserita in un elenco annuale presentato in sede di Comitato Portuale, che ve ne sia poi la pubblicazione per 60 giorni, e solo dopo tale termine la procedura prevede che la gara possa essere bandita. Per il Grande Progetto nel 2013 nessun avviso era stato inserito in tale elenco.

Il percorso da compiere, dunque, non è semplice. I tempi di realizzazione delle opere possono essere lunghi. Ma occorre stabilire un nuovo approccio mediante una forte presa di coscienza del ruolo che ha il porto e del contributo che esso può dare all'ispessimento delle funzioni economiche della città. In definitiva, dunque appaiono quattro in questo momento le priorità da perseguire: 1) riprendere ed attuare il progetto riguardante il waterfront portuale per rendere il porto stesso parte integrante e sinergica della città; 2) riqualificare in generale

l'area portuale attraverso la valorizzazione di edifici ed aree ormai dismessi e/o non utilizzati appieno; 3) far ripartire - con urgenza - il grande progetto per non perdere le risorse a valere sulla programmazione 2007-2013; 4) attivarsi, da subito, per capire quali sono per il futuro i fondi (in particolare comunitari) sui quali il porto potrà contare per il 2014-2020.

## ***2.2 Il ruolo delle infrastrutture per l'economia del territorio***

### ***2.2.1 Il settore delle costruzioni e il loro ruolo nell'economia del territorio***

Settore strategico per l'economia, con oltre 26.800 imprese<sup>7</sup> (III trimestre 2013) - delle quali il 31,6% è costituito da Società di Capitale - e circa 13.800 occupati<sup>8</sup> (-10,2% rispetto al 2012) il mercato napoletano è la prima realtà provinciale della produzione edilizia campana.

Da un punto di vista qualitativo, a Napoli (come nel resto della regione) prevale il peso del segmento privato, collegato soprattutto ad opere di rinnovo (manutenzione ordinaria e straordinaria).

Il comparto contribuisce per il 10% al Pil regionale, anche se i dati delle rilevazioni ufficiali dicono che dal 2007, anno di inizio della crisi, a tutto il 2013 il Pil delle costruzioni in Campania, cioè il volume degli investimenti nel settore, ha perduto il 26% del suo valore. Anche se si considera la sola città di Napoli, la caduta degli investimenti è stata di pari entità, il Pil è diminuito proprio di 26 punti percentuali dal 2007 al 2013. L'effetto diretto di questo fenomeno è stata la diminuzione dell'occupazione: nella sola città di Napoli gli addetti si sono ridotti di 67 mila unità (pari a -39%), mentre in tutto il Paese nel medesimo periodo la perdita complessiva di occupazione è stata pari quasi a 450 mila unità. Come riflesso della diminuzione degli investimenti e del numero di occupati c'è stata la riduzione dei consumi, con un -5,5% in Campania a fronte di un -4% delle altre aree.

Gli investimenti residenziali continuano a ridursi rispetto agli anni precedenti. Un risultato che - come evidenzia l'Acen - si porta dietro gli effetti di: un mercato immobiliare che si è ridotto del 45% tra il 2005 e il 2013; un credito al settore residenziale che in regione ha perso il 58% delle erogazioni all'acquisto nel 2012, dato che arriva al 62% per la provincia di Napoli.<sup>9</sup>

Nel comparto delle opere pubbliche nel solo 2013 il valore delle gare è sceso del 27%. Nei primi 4 mesi del 2013, in particolare, sono mancati i maxi appalti che avevano alimentato il settore nel 2012 come, ad esempio, quello da 800 milioni di euro per la gestione e la manutenzione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

---

<sup>7</sup> InfoCamere Movimprese, 2013.

<sup>8</sup> Dato riferito alla media mensile del periodo gennaio-aprile 2013 (Fonte: Acen, 2013).

<sup>9</sup> Fonte: Elaborazioni ACEN su dati ISTAT, Banca d'Italia e Cresme

Sul fronte pubblico, un segnale positivo si ha per le iniziative di Partenariato-Pubblico-Privato (cosiddetto PPP) che crescono da 96 a 108 grazie alle concessioni di costruzioni e gestione a iniziativa privata (oltre a quelle di servizi).

Per quanto riguarda, invece, i bandi per opere pubbliche, i dati del Cresme riferiti ai primi 4 mesi del 2013 registrano un calo sia per gli interventi di rinnovo sia per le nuove opere con dei valori che, per la provincia di Napoli, diminuiscono del -10,3% in termini numerici e del -30% in termini di importo.

Nonostante i valori in calo, l'impatto del settore sull'economia del territorio napoletano rimane notevole: stime autorevoli parlano, infatti, di un contributo del 16% al valore aggiunto della provincia.

### ***2.2.2 Ripartire dalle città: le strategie, i progetti e gli ostacoli da superare***

L'idea principale dell'ACEN è di mettere a punto un piano di investimento che dia sostegno immediato all'economia territoriale e che sia di segno anticiclico: di fatto un vero e proprio *shock* economico. Occorre dare una spinta per invertire la tendenza recessiva e ripristinare condizioni minime di recupero graduale per gestire l'emergenza. Fra i settori produttivi potenzialmente attivabili quello delle costruzioni può essere considerato la leva che, per sua stessa natura, garantisce la più elevata funzionalità alle politiche anticicliche: produce effetti immediati, accresce rapidamente la base monetaria, ha un forte potere occupazionale e spinge i consumi (analisi Ance stimano che ogni miliardo di euro di nuovi investimenti in costruzioni genera 17mila posti di lavoro aggiuntivi tra occupati diretti ed indiretti). Una tale manovra consentirebbe – oltre agli effetti diretti sul sistema economico – di porre a disposizione della collettività locale opere da tempo attese con l'effetto di migliorare la vivibilità della città. Si tratta di interventi infrastrutturali in grado di aumentare la competitività della nostra area geografica: assi viari, collegamenti ferroviari, opere idrauliche e di consolidamento del territorio, opere di efficientamento energetico degli edifici, di risanamento dell'edilizia pubblica, di edilizia scolastica, porti turistici, ristrutturazione dei porti commerciali, risanamento dei centri storici e delle periferie, opere di restauro di edifici storici.

Il primo passo da compiere, condizione imprescindibile per la praticabilità effettiva di tutte le altre azioni di governo urbano è la verifica circa l'idoneità della Variante Generale al fine di consentire interventi nel tessuto urbano per valorizzare il suo assetto. La revisione della Variante dovrebbe essere il presupposto per un'azione di riordino urbanistico della città, di valorizzazione del suo patrimonio, di ripristino della vivibilità di interi quartieri, ma soprattutto delle periferie.

Purtroppo tra le criticità che rallentano il dispiegarsi della realizzazione degli interventi, la farraginosità degli iter burocratici pesa in maniera rilevante. A ciò si aggiunge anche la

carenza di risorse finanziarie pubbliche per la manutenzione urbana (dovuta per lo più alla riduzione dei trasferimenti statali ai Comuni).

In questo contesto di riferimento l'accelerazione della spesa dei Grandi Progetti recentemente deliberata dalla Giunta Regionale dovrebbe consentire il recupero dei ritardi e l'avvio dell'implementazione degli interventi previsti.

Diversi sono i progetti che sono rilevanti per il rilancio della città e che da troppo tempo segnano il passo.

In primis è da citare Napoli Est. Si tratta di un'area centrale e strategica per Napoli, la cui forza è innanzitutto l'ubicazione nel pieno centro cittadino; in questo caso sussiste la necessità di riconversione dopo un importante passato industriale specie nella raffinazione del petrolio.

Nel tempo diversi imprenditori privati hanno deciso di investire nella zona, impegnando propri capitali insieme con risorse pubbliche per interventi di sostegno alla crescita dell'area ed al recupero del degrado, si è parlato della realizzazione di un polo artigianale, poi di un polo dell'auto e di insediamenti retroportuali ma nulla di concreto. E' stata messa a punto una metodologia dello sviluppo che intende legare in un unico disegno di valorizzazione una molteplicità di iniziative imprenditoriali private e interventi pubblici: un modello di sviluppo a rete, centrato sulla logica della sinergia. A partire dal 2010 un comitato imprenditoriale ha messo insieme le proprie risorse di aree, edifici e idee aggregandosi per portare avanti, oltre ai propri investimenti privati, la realizzazione delle necessarie infrastrutture di competenza pubblica, creando un vero prototipo di sviluppo territoriale in partenariato, dove il privato sollecita il pubblico e si fa promotore di sviluppo. La logica è quella di stimolare la libera iniziativa nell'ambito però di un progetto comune che ha la finalità di rafforzare il potere interlocutorio del soggetto privato nei confronti delle istituzioni. Presupposto centrale del progetto è la creazione di crescita e di occupazione, nonché di riqualificazione di un'area vasta e strategica per la città.

Altro asset di rilievo per la metropoli partenopea riguarda l'area di Bagnoli. Considerato che gli stabilimenti industriali dell'Italsider hanno chiuso agli inizi degli anni '90 sono oltre 20 anni che l'Area (molto importante dal punto di vista panoramico e paesaggistico) attende un intervento di bonifica e valorizzazione. Sul territorio molte sono le risorse impiegate il risanamento per l'area a partire dal decreto 486/96 che prevedeva il Decreto Legge che prevedeva *Disposizioni urgenti per il risanamento dei siti industriali delle aree di Bagnoli e di Sesto San Giovanni*. Alcuni risultati sono stati conseguiti (es. la Città della Scienza poi colpita da eventi funesti) ma Bagnoli è ben lontana dal diventare area generatrice di sviluppo per la città.

Si sarebbe dovuto fare un grande concorso di progettazione internazionale, che avrebbe richiamato i migliori architetti del mondo. Ma non è stato così e nel tempo il susseguirsi di proposte e di proclami ha continuato a generare incertezze e ritardi. Attualmente vi è la proposta di un Accordo di Programma con l'obiettivo di realizzare una ricognizione delle

risorse e delle cose da fare: un porto nell'area di Nisida, nessuna rimozione della colmata, alberghi sulla fascia costiera ed una quota di alloggi (*housing* sociale). Tale Accordo sembra lo strumento necessario per mettere a punto un progetto di sviluppo che si componga di diverse iniziative coerenti con le strategie del Piano Regolatore Generale e fattibili sotto il profilo economico-finanziario. E' necessario prevedere modifiche alla strumentazione urbanistica, che portino ad un nuovo piano economicamente autosostenibile (bilanciato nei costi e nei ricavi, che tenga conto dei debiti, delle bonifiche da realizzare, ecc).

La criticità principale è però il fattore tempo, che per gli investitori privati è rilevante. Occorre realizzare i progetti in tempi rapidi, e non lasciar passare altri anni.

Sempre con riferimento alla più stretta municipalità di Napoli, un altro progetto di rilievo riguarda il Centro Storico, un'area strategica, per storia, tradizioni, estensione, concentrazione di beni di interesse storico-culturale. Un'area ad altissima potenzialità per la quale il valore del progetto è di 100 milioni di euro. A novembre 2013 sono partiti i primi due bandi che riguardano il Duomo ed il Complesso dei Gerolomini.

Tra i progetti che invece riguardano l'intera area metropolitana quello di punta è relativo alla zona di Pompei. Punto fermo delle azioni di sviluppo della cultura e della valorizzazione ambientale e dei beni d'arte, l'area di Pompei è interessata da un numero molto elevato di visitatori.

Nel 2012 (ultimo dato MIBAC disponibile) il sito archeologico di Pompei ha avuto circa 2,3 milioni di turisti che hanno generato introiti lordi per oltre 17 milioni di euro. A questi vanno aggiunti i flussi del Santuario di Pompei (turismo religioso), del Parco del Vesuvio e delle altre pre-esistenze dell'area (quali ad esempio le residenze aristocratiche del Miglio d'Oro) per un totale di circa 5 milioni di visitatori.

Rispetto a questi numeri soddisfacenti i flussi di reddito generati da tali visitatori risultano modesti, considerando che la loro è una permanenza di sole poche ore. Un turismo "mordi e fuggi" dunque, che non porta la dovuta ricchezza al territorio, in un certo senso respinto dalla carenza di servizi disponibili in loco e dal degrado generale.

*L'indicatore su cui riflettere è che solo il 3% dei visitatori dell'area resta a dormire nella stessa per una media di 1,9 giorni.*

Partendo da queste constatazioni l'ACEN e l'Unione degli Industriali di Napoli nel 2011 hanno concluso un'intesa (e sottoscritto un protocollo) con le Istituzioni locali e l'UNESCO allo scopo di occuparsi dello sviluppo strutturale del territorio circostante ai siti archeologici (la cosiddetta *Buffer Zone*).

Questa area *extra moenia* ipotizzata come primo step, ulteriormente ampliabile nel tempo una volta partita la zona "*hub*", è quella dei 5 Comuni di Pompei, Ercolano, Torre Annunziata, Boscoreale e Castellammare di Stabia, sede di altrettanti siti archeologici (Pompei, Ercolano, Oplonti, Stabia, Boscoreale). Tale area, al netto dell'area *intra moenia*,

quella cioè occupata dal sito archeologico<sup>10</sup>, è pari a 6.750 ettari di territorio da riqualificare e sviluppare.

Il valore economico del progetto va oltre i due miliardi di euro, la metà dei quali garantita da capitali privati, con un'occupazione prevista fino ad 8.000 addetti.

Su tale area di intervento si sta in questi giorni costituendo un soggetto promotore, un comitato, formato da soggetti imprenditoriali privati, che avendo già un investimento sull'area o un interesse a realizzare investimenti nel prossimo futuro, acquisterebbero maggiore forza interlocutoria con le istituzioni svolgendo così un ruolo di sollecitazione al pubblico. Ancora una volta è il privato che sollecita il pubblico a fare, ad attivarsi, ad avere tempi e idee certe, sul modello di quanto avvenuto (con la medesima filosofia, ma su un'area cittadina e più circoscritta) per Napoli Est. Si lascia al mercato l'orientamento sulle esigenze da soddisfare. Nell'ottica di un'integrazione multifunzionale sono gli stessi imprenditori ad accordarsi per evitare ripetizioni nei progetti da implementare.

Tra gli altri progetti da evidenziare: la bonifica delle Cave di Chiaiano, il porto turistico di Vigliena ed il raddoppio del Centro Direzionale di Napoli. I due ultimi interventi sono stati assegnati ma la realizzazione dei lavori non è ancora partita. Per quanto concerne il progetto sulle Cave di Chiaiano, l'idea era di riempire le cave con inerti di risulta provenienti dai lavori edili. L'obiettivo era creare un polmone verde, una zona di rilievo naturalistico accessibile a tutti i cittadini. Il progetto è stato però osteggiato sia sul fronte politico sia dai residenti locali, contrari al passaggio dei camion per il trasporto dei materiali.

Le iniziative ed i progetti da dover portare avanti sono tanti e di rilievo, ma la realtà con cui ci si scontra quotidianamente non è delle migliori.

L'evidenza della crisi a Napoli e in Campania, dovuta al ridursi degli investimenti pubblici ed alla contrazione delle attività private nel settore residenziale e non, ed in quello degli edifici industriali, è stata sollecitata anche dalle minori disponibilità finanziarie per le decisioni restrittive della spesa pubblica nelle politiche nazionali. Infine, ha pure inciso in qualche misura l'inefficienza delle regioni meridionali nella spesa dei fondi comunitari.

Per portare avanti la realizzazione di tutti i progetti non sono necessari nuovi stanziamenti, dati anche i vincoli della finanza pubblica dettati dal patto di stabilità interno. Le risorse ci sono, quelle pubbliche nei fondi ordinari, nelle risorse della coesione territoriale e nei fondi comunitari, per le quali c'è il rischio di perderne quota se non utilizzate nei tempi previsti, ma ci sono anche risorse private.

---

<sup>10</sup> I finanziamenti pubblici per gli Scavi sono pari a 105 milioni di euro, da destinare al restauro delle Domus. Finora sono state bandite 13 gare ed un'altra è in partenza, con un valore totale degli interventi messi a bando di 28,8 milioni di euro. I cantieri aperti finora sono però soltanto 5 per un importo complessivo delle opere previste di 6,4 milioni di euro. A cui a breve dovrebbe affiancarsi un ulteriore intervento da oltre 2 milioni di euro per la messa in sicurezza idrogeologica dei terreni demaniali.

I fondi europei nella tornata 2007–2013 hanno contribuito significativamente ai diversi progetti: per Bagnoli 76 milioni di euro; per Napoli Est (infrastrutture, fognature, parco della Marinella) 207 milioni di euro; per il Centro Storico (recupero e rifunzionalizzazione edifici e complessi monumentali; aree archeologiche Duomo, San Lorenzo, Teatro Neapolis; valorizzazione del sistema urbano) 100 milioni di euro.

La richiesta del sistema ANCE è di destinare a interventi nelle città il 20% delle risorse del Fesr e del FSC (ex Fas) dedicando 3 miliardi di euro all'anno per 7 anni all'attuazione di politiche urbane, ispirandosi alle *best practices* dei altri territori europei.

Nella prossima tornata 2014-2020 della programmazione comunitaria l'auspicio è che vi sia il massimo possibile sulle città, indipendentemente se a gestire i fondi sarà il governo centrale o le regioni.

## ***2.3 Il sistema delle imprese della provincia di Napoli***

### ***2.3.1 Le attività produttive della provincia di Napoli***

Il tessuto produttivo della provincia di Napoli conta oltre 225 mila imprese di tutti i più svariati settori. Il dato riferito al terzo trimestre del 2013<sup>11</sup> risulta in lieve aumento rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente (+0,2%). Si tratta di un tessuto particolarmente articolato che assorbe circa la metà del totale delle imprese regionali.

Quasi il 45% del totale è relativo ad attività di commercio, seguono le imprese edili con il 12% e quelle manifatturiere (9%).

Circa 1.200 aziende aderiscono all'Unione degli Industriali della Provincia di Napoli, l'associazione che - quale primaria rappresentante della realtà produttiva e creativa della città - le rappresenta offrendo sostegno e assistenza nei rapporti con le Istituzioni e le Amministrazioni Pubbliche, nonché assolvendo funzioni di partecipazione attiva e operativa nell'ambito di tavoli tecnici, eventi, meeting e ogni forma di dibattito e discussione in cui sia coinvolta la voce degli imprenditori.

### ***2.3.2 Il rilancio del territorio attraverso la trasformazione della città: la progettualità in corso e quella futura***

Nell'ambito dei mutamenti che le metropoli stanno affrontando, l'Unione degli Industriali ricopre da sempre un ruolo principale nel farsi promotrice di iniziative di rinnovamento e di sviluppo del territorio.

Riconoscendo quali siano i fattori "agenti di generazione di valore", a partire dai capitali territoriali, culturali, sociali e relazionali ha puntato il faro sulle aree industriali dismesse,

---

<sup>11</sup> Fonte: Unioncamere, 2013

sulle infrastrutture in disuso, i vuoti urbani, i centri storici, le periferie, con l'obiettivo di portare avanti progetti innovativi dal punto di vista economico, sociale e infrastrutturale.

Ha cercato di dare ascolto ad una nuova domanda di pianificazione del territorio che vede nella città uno spazio di relazione dove elaborare e condividere anche gli interventi urbanistici, dove interagire per governare meglio la conoscenza e i processi, dove il rurale si innesta nell'urbano e si mischiano sempre più, dove è possibile, anche, dare una risposta al disagio sociale.

Le aree urbane possono costituire un fattore strategico, una leva di sviluppo più equo e più sostenibile, a patto di riuscire a conseguire una migliore vivibilità: infrastrutture di qualità, edifici di qualità, energeticamente efficienti, ad un costo contenuto e con riconosciuta valenza sociale.

In quest'ottica, la rigenerazione urbana rappresenta un nodo essenziale per il futuro, nella consapevolezza che una politica di rinnovamento - anche del patrimonio edilizio - è importante sotto molteplici profili: può riuscire a far esprimere nuove energie e ad alimentare creatività, e può contribuire a minimizzare il consumo di risorse rare e preziose (suolo/energia / tempo).

Con riguardo proprio agli investimenti nelle città, i dati di uno studio redatto da PricewaterhouseCoopers e Urban Land Institute *"Emerging Trends in Real Estate 2013"* mostrano con evidenza la difficoltà delle città che si trovano nei paesi al centro dell'euro-crisi. Nell'attuale crisi, i flussi finanziari che alimentano la rigenerazione urbana seguiranno logiche sempre più selettive. Le città più attraenti risultano essere quelle più disposte ad ospitare interventi di rigenerazione, all'interno di un percorso di sviluppo consolidato e condiviso. Ma per il futuro, le città, tutte, dovranno integrare il dominio dei beni collettivi con quello dei capitali privati.

Per arrivare a delle soluzioni, occorre, dunque, trovare un metodo di lavoro, attraverso il quale sia possibile ri-annodare i fili di un dialogo tra attori diversi, tra idee diverse, per arrivare a condividere una visione e gli strumenti per attuarla.

Resterebbe da chiedersi con quali fondi svolgere il compito.

L'Unione sottolinea la grande opportunità offerta dai fondi comunitari per rilanciare lo sviluppo della città e la sua pianificazione strategica. Tra fondi strutturali e FAS sono previsti finanziamenti complessivi per 111 miliardi di euro nel periodo 2014-2020.<sup>12</sup> L'Europa ha attribuito un carattere prioritario al tema delle politiche urbane e della trasformazione urbana sostenibile. La programmazione dei fondi europei e nazionali 2014-2020 rappresenta dunque un'occasione di rilievo per ridare attualità alle politiche urbane. Manca però una politica nazionale sulle città. Per usare bene i fondi è necessario definire al più presto una strategia generale, dove la vera sfida è quella di garantire la collaborazione tra i vari livelli istituzionali

---

<sup>12</sup> Di questi, 56 miliardi di euro di Fondi strutturali europei e 55 miliardi di euro di Fondo sviluppo e coesione (ex Fas).

ed il rispetto delle competenze di ciascuno e di mettere in competizione i diversi progetti. Ma non solo. Le strategie di sviluppo urbano a livello territoriale devono essere unitarie e garantire l'integrazione dei fondi, evitando la frammentazione dei finanziamenti su una pluralità di obiettivi. Occorrerebbe cambiare approccio, ragionando in termini di fabbisogni e progetti complessi sui quali far confluire i finanziamenti disponibili. Integrare le varie fonti di finanziamento disponibili contribuirebbe ad evitare la dispersione delle risorse su una pluralità di obiettivi.

Diversi sono i progetti che l'Unione ritiene rilevanti per il rilancio della città. Si parla del Progetto Integrato Pompei, della riqualificazione di Napoli Est, di Bagnoli, evidenziando una piena condivisione di obiettivi e intenti con l'Associazione dei Costruttori in merito alle opere da realizzare, ovviamente ciascuno secondo la visione e le priorità connesse al proprio ruolo.

Partiamo da Pompei. Da un lato il progetto intende portare il baricentro dei flussi turistici dei siti archeologici all'interno del territorio attraverso la creazione di un'offerta di servizi che motivi il turista a permanere per uno o più giorni; dall'altro punta ad integrare l'offerta in maniera da consentire al turista, facendo base nel territorio, di prolungare ulteriormente la propria permanenza per visitare tutte le attrattive dell'area circostante gli scavi.

E' un progetto in cui alla base c'è stato il coinvolgimento dei diversi attori interessati, all'insegna della collaborazione e della condivisione, con l'obiettivo di utilizzare tutta l'area in chiave strategica, ricucendo l'esigenza di tutela dei siti archeologici con gli obiettivi di sviluppo turistico dell'intera zona.

Il progetto punta in modo preciso su potenzialità identificate e presenti in un'area chiaramente individuata e delimitata. I suoi punti di forza sono essenzialmente quattro:

- si basa su logiche di mercato, nel senso che la sua realizzazione è legata sostanzialmente alla capacità di attrarre investimenti privati; il progetto si fonda infatti solo in parte sull'erogazione di finanziamenti pubblici di vario genere;
- è costruito tenendo conto di opportunità realmente esistenti, rappresentate da aree, spazi ed immobili effettivamente disponibili;
- punta a generare un processo emulativo e di miglioramento in un'area più vasta, nel senso che lo sviluppo del progetto *core* può stimolare nuove e ulteriori iniziative;
- adotta una logica di rete, per cui l'area oggetto dell'intervento, sarà anche collegata con le altre attrattive turistiche della baia di Napoli (in particolare i siti UNESCO) e integrata con le offerte turistiche locali.

Un altro grande progetto riguarda la trasformazione del settore orientale di Napoli, stiamo parlando di Napoli Est.

Partendo dall'obiettivo di cambiare funzioni e qualità della vita trasformando una parte della città abitata da 450mila persone, sono stati progettati interventi che coinvolgono i

quartieri di Poggioreale, Barra, San Giovanni a Teduccio e Ponticelli, con la finalità di riqualificare zone industriali dimesse o fortemente degradate, individuare nuove aree verdi, sistemare il *waterfront*, realizzare nuove infrastrutture.

E' stato, dunque, previsto un mix di funzioni a cui destinare l'area riconvertita: residenza, servizi di quartiere e grandi attrezzature per la cultura ed il tempo libero, attrezzature per il commercio e la logistica, per il turismo e il diportismo, attività direzionali, artigianato e produzione di beni e servizi, nuovi spazi aperti di qualità come parchi e luoghi di incontro. L'area investita dal progetto supera i 265 ettari, di cui 90 (circa il 40% del totale) destinati a parco, con iniziative residenziali che rappresentano il 23% delle opere complessive. Le risorse private impegnate superano i 2 miliardi di euro, a cui si aggiungono le opere per la realizzazione di una nuova tratta della Metropolitana.

Il nucleo promotore del progetto - composto da 16 realtà imprenditoriali (diventate poi 22) impegnate in piani di sviluppo immobiliare - si è costituito in un comitato permanente di cui fanno parte anche realtà produttive già presenti nell'area, con l'obiettivo di svolgere tutti insieme una azione di promozione e rilancio del territorio. Il Comitato NaplEST, unitamente alla P.A., costituisce un'esperienza di sussidiarietà orizzontale in cui un gruppo di imprenditori si è riunito per dare un contributo propositivo e concreto in termini di idee e contenuti allo sviluppo di quello stesso territorio. Esso ha infatti sollecitato l'Unione degli Industriali, l'ACEN e la Camera di Commercio a predisporre accompagnare e realizzare, con il Comune e la Regione, attraverso un protocollo, un programma di interventi infrastrutturali e di riqualificazione urbana a supporto degli investimenti privati in corso.

I progetti pubblici hanno ricevuto finanziamenti europei per 206,9 milioni di euro; alcuni di questi sono in fase di gara.

Le difficoltà di avanzamento di questi progetti non sono poche. E' emblematico a tale proposito citare anche un altro progetto, quello di riqualificazione dell'area di Bagnoli. Qui tra i problemi di maggiore rilevanza c'è la mancanza di integrazione dei diversi progetti in un contesto più vasto che prevede non solo il coinvolgimento del sito di Bagnoli ma di tutta l'area circostante. Si pensi ad Agnano con le sue Terme, al Collegio Ciano, alla Mostra d'oltremare, come pure il Rione Terra a Pozzuoli e la Solfatara). Va registrato anche un parziale fallimento della Variante occidentale risalente al 1998, la quale, dopo 15 anni, non ha prodotto effetti.

Le maggiori criticità sono legate alla scarsa chiarezza delle regole da seguire e ed alla farraginosità della macchina amministrativa. Laddove invece un progetto sia ben fatto, e dove le regole sono chiare e la burocrazia ha tempi rapidi, esso ha in sé quelle caratteristiche di appetibilità per poter attrarre investitori e capitali. Quegli stessi investitori che – specie se

stranieri – portano non solo risorse finanziarie ma anche utilizzatori/fruitori delle attrezzature e delle opere realizzate.

### **3. RIFLESSIONI CONCLUSIVE**

Le città italiane hanno bisogno di una strategia, di una cultura sistemica in cui la trasformazione e la riqualificazione urbana vengano viste come un'opportunità nel medio-lungo periodo per valorizzare il territorio, generando crescita e miglioramento della qualità della vita. Lo sviluppo urbano è un processo lungo e complesso che richiede la definizione di un disegno chiaro, oltre che l'inserimento di tutti gli interventi previsti in un processo attentamente pianificato e monitorato, ma soprattutto condiviso. I progetti devono basarsi sulla coesione tra i diversi attori coinvolti, all'insegna della collaborazione e del consenso sul più ampio numero di interventi previsti.

Alla luce di queste considerazioni generali, gli stakeholder intervistati hanno sottolineato come gli interventi infrastrutturali possono aumentare la competitività della nostra area geografica. Hanno evidenziato, così, alcuni dei progetti principali che interessano la città in termini di impatto e prospettive di sviluppo del tessuto economico. Tra di essi il Grande Progetto del sistema portuale, la riqualificazione dell'area orientale della città, il progetto integrato Pompei, e quello relativo all'area di Bagnoli.

Si tratta di progetti di rilievo. Alcuni riguardano lo sviluppo produttivo e la valorizzazione dell'area portuale, ma anche il rafforzamento dei collegamenti marittimi di Napoli con il resto del Mediterraneo ed il rilancio dell'area orientale della città. E poi interventi che intendono portare il baricentro dei flussi turistici dei siti archeologici all'interno del territorio attraverso la creazione di un'offerta di servizi che motivi il turista a permanere per più giorni, in maniera da consentirgli di visitare anche tutte le attrattive dell'area circostante gli scavi (Progetto Pompei). Opere di trasformazione del settore orientale di Napoli con l'obiettivo di cambiare funzioni e qualità della vita in un'area abitata da 450mila persone, riqualificando zone industriali dimesse o fortemente degradate e realizzando nuove infrastrutture.

Questi sono dunque, insieme anche alla riqualificazione dell'area di Bagnoli, i principali progetti citati nelle interviste. Ma a che punto è la realizzazione delle diverse opere? Se si guarda al complesso degli interventi è possibile ravvisare un generale rallentamento nell'attuazione, nonostante il lungo tempo passato dalle fasi di programmazione. I ritardi nella realizzazione delle opere e le criticità nello svolgimento delle procedure, sono legati non solo alle difficoltà di gestione delle amministrazioni deputate a decidere, alla lunghezza delle procedure amministrative, ma spesso anche al permanere di interessi contrastanti tra i diversi soggetti coinvolti nella realizzazione e nella gestione dell'opera stessa. A ciò si aggiunge la carenza di risorse finanziarie pubbliche per la manutenzione urbana (dovuta alla riduzione dei trasferimenti statali ai Comuni) e spesso la scarsa chiarezza delle regole da seguire.

E' stato sottolineato, comunque, che per portare avanti la realizzazione di tutti i progetti non sono necessari nuovi stanziamenti. Le risorse ci sono, a partire da quelle pubbliche nei fondi ordinari, nelle risorse della coesione territoriale e nei fondi comunitari. I fondi europei nella tornata 2007–2013 hanno contribuito significativamente a diversi progetti: 76 milioni di euro per Bagnoli; 207 milioni di euro per Napoli Est; 100 milioni di euro per il Centro Storico. Essi costituiscono una grande opportunità per rilanciare lo sviluppo della città e la sua pianificazione strategica. L'Europa ha attribuito un carattere prioritario al tema delle politiche urbane e della trasformazione sostenibile delle città. La programmazione dei fondi europei e nazionali 2014-2020 rappresenta dunque un'occasione di rilievo per ridare attualità ad una strategia politica sul tema.

Il percorso da compiere non è semplice. I tempi di realizzazione delle opere possono essere lunghi. Ma occorre stabilire un nuovo approccio mediante una forte presa di coscienza del ruolo che hanno i vari progetti e del contributo che essi possono dare all'ispessimento delle funzioni economiche del tessuto urbano.

## ABSTRACT

In this work, we started from the idea of wanting to analyze some of the most significant projects of large-scale development of the metropolitan area of Naples, examining the status of implementation of the existing projects but yet the initiatives to be implemented. The projects on which we suspect is of a dual nature - entrepreneurial and infrastructural - with the aim to understand not only the nature of the initiatives to be carried out but also what would be the economic impact of the projects on the area, his breathing employment and how the works could be contextualized within a broader pattern of regional and national development.

## BIBLIOGRAFIA

Le interviste concesse dalle Entità citate, di cui ne è stato regolarmente approvato il testo, hanno rappresentato fonte bibliografica.