



Consiglio Regionale della Campania
Settore Segreteria Generale del Consiglio
Servizio Decisioni Amministrative consiliari

*Al Presidente della
III Commissione Consiliare permanente*

*Al Presidente della
VIII Commissione Consiliare permanente*

Ai Presidenti dei Gruppi Consiliari

e p. c.

*All'Assessore Regionale
per i rapporti Giunta – Consiglio Regionale*

SEDE

Oggetto: Delibera di Giunta regionale n. 252 dell'8 febbraio 2008

“Provvedimenti attuativi della deliberazione di G.R. n.1318 dell'1.08.2006 recante "Piano d'Azione per lo Sviluppo Economico Regionale - PASER - Approvazione" ai sensi dell'art. 8 della L.R. n.24/2005. Infrastrutture strategiche per il sostegno allo sviluppo. Atto di indirizzo. Relazione istruttoria e proposta di deliberazione”.

– REG. GEN. N° 654/II –

Il Presidente

assegna il provvedimento in oggetto a:

III Commissione Consiliare permanente per il parere

VIII Commissione Consiliare permanente per il parere

Le stesse si esprimeranno nei modi e nei tempi previsti dal Regolamento.

Napoli

31 MAR. 2008

VIII COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE
01 APR 2008
121

Il Presidente

Alessandrina Lonardo



Giunta Regionale della Campania

Delibera di Giunta

ATTIVITA' AMM.VA

REG. GEN. N. 654 /II

Area Generale di Coordinamento:

A.G.C. 12 Area Generale di Coordinamento: Sviluppo Economico

N°	Del	A.G.C.	Settore	Servizio
252	08/02/2008	12	0	0

Oggetto:

Provvedimenti attuativi della deliberazione di G.R. n. 1318 dell'1.8.2006 recante "Piano d'Azione per lo Sviluppo Economico Regionale - PASER - Approvazione" ai sensi dell'art. 8 della L.r. n. 24/2005. Infrastrutture strategiche per il sostegno allo sviluppo. Atto di indirizzo. Relazione istruttoria e proposta di deliberazione

Dichiarazione di conformità della copia cartacea:

Il presente documento, ai sensi del T.U. dpr 445/2000 e successive modificazioni è copia conforme cartacea del provvedimento originale in formato elettronico, firmato elettronicamente, conservato in banca dati della Regione Campania.

Estremi elettronici del documento:

Documento Primario : F4047315D1D5D6DB30B9102D58F47848F184FDB8

Allegato nr. 1 : 7446583F52B2077F376430EED1D2D52ACCBECA57

Allegato nr. 2 : ED7BA4112EB962E9CEFB8C343E73BCA2BA35C61E

Allegato nr. 3 : 16AE1583A568B24FA3F51DDA5EC8069291B40836

Allegato nr. 4 : B21B966054DE10049A8B5C0B00131178320F4CDA

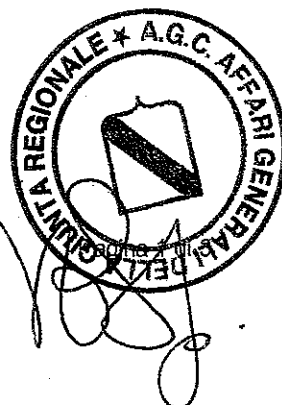
Allegato nr. 5 : BC3F5C6A8387031154A5C6CB195F361863203A41

Allegato nr. 6 : 73C8DC7E89FCDD1BA920F8F4DBB6877A68DC4477

Allegato nr. 7 : 8DF7ECAD9DAC3831C909FAA8C66D3E5FE94D53C8

Allegato nr. 8 : 82FD01DC465F908051AF124B8ECF14BE0A281829

Allegato nr. 9 : A8B533F77F2CFAEBDC41CC5CA167E085CCF6E709





Giunta Regionale della Campania

Delibera di Giunta

Area Generale di Coordinamento:

A.G.C. 12 Area Generale di Coordinamento: Sviluppo Economico

N°	Del	A.G.C.	Settore	Servizio
252	08/02/2008	12	0	0

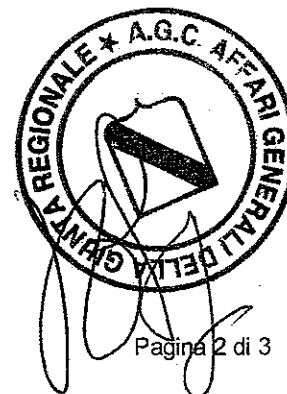
Oggetto:

Dichiarazione di conformità della copia cartacea:

Il presente documento, ai sensi del T.U. dpr 445/2000 e successive modificazioni è copia conforme cartacea del provvedimento originale in formato elettronico, firmato elettronicamente, conservato in banca dati della Regione Campania.

Estremi elettronici del documento:

Allegato nr. 10 : 5AA871DD8821C5B16233E532ADA5A0095D2424C3
Allegato nr. 11 : 575BD8B4199A1688C5D1D978AD91D877D1D2DAEF
Allegato nr. 12 : ED4ED613BD77DE43BD13060E972A8C396C9BFB4D
Allegato nr. 13 : 7B018A4C42C252D41245406673554FA1F850F5C9
Allegato nr. 14 : 8FA7A220D68C562576223A78554B21FB8A9B55CE
Allegato nr. 15 : 3E29437F9B2514B49A1759DB30907AD047527BB9
Allegato nr. 16 : 7174529410D5B9FE8E5A70C8113160B7B8D3FEED
Allegato nr. 17 : 2DA5E11DFA3671C5219031EB6EC05C5786463119
Allegato nr. 18 : EA8E013FE5F10186CFF5717BF8BEDC1D58E0F1AF
Allegato nr. 19 : E1AE645A4803DB2CBAEF1EE8DD43435DD53F505C
Allegato nr. 20 : 7E71F8734E8390AF5C331EA2A5EDEB60C563FCEE
Allegato nr. 21 : 3A0042623176C185F2F035845069A67B11567566
Allegato nr. 22 : F9C0C69E4C14B091DDC8F221F3ABE42AD2644719





Giunta Regionale della Campania

Delibera di Giunta

Area Generale di Coordinamento:

A.G.C. 12 Area Generale di Coordinamento: Sviluppo Economico

N°	Del	A.G.C.	Settore	Servizio
252	08/02/2008	12	0	0

Oggetto:

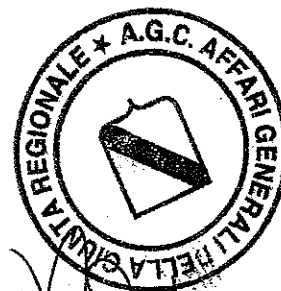
Dichiarazione di conformità della copia cartacea:

Il presente documento, ai sensi del T.U. dpr 445/2000 e successive modificazioni è copia conforme cartacea del provvedimento originale in formato elettronico, firmato elettronicamente, conservato in banca dati della Regione Campania.

Estremi elettronici del documento:

Allegato nr. 23 : 6D9E7795C1BF795FC85A5BF1BDE75DCFC37DF870

Frontespizio Allegato : 1BB2164427707FF51D07C6006A6A0004D7F04EDB





Area

Settore

12
11

0,2

Regione Campania

GIUNTA REGIONALE

SEDUTA DEL

08/02/2008

ATTIVITA' AMM.VA

REG. GEN. N. 654 /II

PROCESSO VERBALE

Oggetto:

Provvedimenti attuativi della deliberazione di G.R. n. 1318 dell'1.8.2006 recante "Piano d'Azione per lo Sviluppo Economico Regionale - PASER - Approvazione" ai sensi dell'art. 8 della L.r. n. 24/2005. Infrastrutture strategiche per il sostegno allo sviluppo. Atto di indirizzo. Relazione istruttoria e proposta di deliberazione

1)	Presidente	Antonio	BASSOLINO
2)	Vice Presidente	Antonio	VALIANTE
3)	Assessore	Teresa	ARMATO
4)	"	Ennio	CASCETTA
5)	"	Andrea	COZZOLINO
6)	"	Gabriella	CUNDARI
7)	"	Rosa	D'AMELIO
8)	"	Vincenzo	DE LUCA
9)	"	Marco	DI LELLO
10)	"	Corrado	GABRIELE
11)	"	Angelo	MONTEMARANO
	Segretario	Maria	D'ELIA

PRESIDENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Protocollo
2008/0002405/A
Data 17/03/2008



Consiglio Regionale della Campania

Da: CR

A: SERDA

la stregua dell'istruttoria compiuta dal Settore e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse e seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità alla stessa resa dal Dirigente del Settore a mezzo di sottoscrizione della presente

REMESSO CHE

- con deliberazione di G.R. n. 1318 dell'1.8.2006 è stato approvato il PASER 2006-2009 che, tra gli obiettivi strategici di pianificazione economica e di sostegno allo sviluppo produttivo, individua quattro assi portanti, alla stregua di una analisi delle tendenze di mercato e delle potenzialità dei singoli comparti per la cui realizzazione è necessario avviare i relativi procedimenti amministrativi, previa individuazione delle relative localizzazioni e dello strumento operativo per la loro attuazione, al contempo avviando una fase di concertazione delle decisioni con le Amministrazioni locali e di settore competente:

EXPOEUROMED - Nuovo Quartiere Fieristico;

FLORA Città del Florovivaismo;

PAR Polo agroalimentare regionale;

ORO ROSSO Polo conserviero;

- che le quattro priorità strategiche sopra elencate nel campo delle infrastrutture di supporto allo sviluppo devono tradursi in altrettanti progetti, da finanziarsi attingendo a risorse regionali e comunitarie per le quali è già intervenuto l'assenso di massima della Commissione europea, eventualmente anche in variante agli strumenti urbanistici locali e sovraordinati, riservando alla Regione forme di controllo e vigilanza sulla funzionalità, l'efficienza e l'efficacia della gestione rispetto alle finalità di implementazione ed ottimizzazione del sistema economico regionale nell'ambito della competizione globale su area vasta;

CONSIDERATO CHE

- occorre, quindi, avviare l'iter procedimentale per pervenire all'affidamento della progettazione e dell'esecuzione delle opere, da qualificarsi ad ogni effetto di pubblico interesse, avuto riguardo alla precipua funzione innanzi descritta, al contempo individuando modelli di gestione fondati su di un partenariato pubblico-privato, dapprima nella fase realizzativa e, poi, nella fase di gestione, assicurando alla Regione, secondo i moduli contrattuali od organizzatori che si andranno a definire specificamente per ciascun intervento, laddove necessario anche mediante accordo di programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 12 della L.r. n. 16/2004, un progressivo rientro dell'investimento con risorse pubbliche ovvero un concorso di capitali privati;

VISTE

- la deliberazione n. 1 dell'11.1.2008, avente ad oggetto "Presenza d'atto della Decisione della Commissione europea di approvazione del PSR Campania 2007-2013";
- la deliberazione n. 1921 del 9.11.2007, recante "Presenza d'atto della Decisione della Commissione europea di approvazione del Programma Operativo Regionale Campania FESR 2007-2013";

CONSIDERATO ALTRESI' CHE

- ciascun progetto strategico, per nelle sue specificità, richiede una sinergica attività di collaborazione istituzionale ed un intenso confronto con il tessuto produttivo regionale, nazionale ed internazionale;
- peraltro, sotto il profilo costruttivo, la progettazione dei predetti interventi deve essere ispirata ad un alto profilo di qualità architettonica in modo da meglio inquadrare armonicamente le realizzazioni nei contesti territoriali di riferimento, configurandosi come un'occasione di riqualificazione urbana di area vasta e di arricchimento urbanistico e paesaggistico in termini di infrastrutturazione primaria e secondaria, compatibilità ambientale e coerenza con i valori territoriali;

- tuttavia, ai fini della concreta cantierabilità degli stessi, è necessario, in termini di indirizzo politico-programmatico, distinguere ed esaminare partitamente i percorsi operativi da seguire, che di seguito vengono delineati:

a) EXPOEUROMED - Nuovo Quartiere Fieristico.

L'Assessorato alle Attività Produttive ha commissionato ad EFI s.p.a., relativamente alla previsione di un nuovo Polo fieristico su scale ultraregionale che parzialmente sopperisca al deficit strutturale della Mostra d'Oltremare, un *master plan* in grado di definire l'ottimale localizzazione, il piano economico-finanziario di massima, la fattibilità giuridico-amministrativa, i profili strategici, gestionali e dimensionali di una struttura capace di competere nell'ambito delle dinamiche dei vari poli fieristici nazionali e, soprattutto, di rappresentare una fondamentale operazione di marketing territoriale e promozione per il sistema imprenditoriale campano. Lo studio redatto dal gruppo di esperti individuato da EFI s.p.a. prende in considerazione tre ipotesi localizzative sulla direttrice Napoli-Caserta (Afragola, Napoli Est, Marcianise), rispetto alle quali, sulla base di un'analisi urbanistico-territoriale, trasportistica e giuridico-amministrativa, viene demandato all'Amministrazione regionale, di concerto con gli altri livelli istituzionali, di decidere la localizzazione dell'infrastruttura di pubblico interesse.

In merito, pertanto, si propone di prendere atto del *master plan* predisposto da EFI s.p.a., (rif. nota del 10.10.2007, prot. n. 854761), che forma parte integrante e sostanziale del presente atto di indirizzo, riservandosi l'adozione dei conseguenziali provvedimenti ai fini della scelta localizzativa e dell'avvio dell'iter procedimentale per la cantierabilità dell'intervento, provvedendo, all'esito dell'individuazione della localizzazione ottimale, ad indire un concorso di progettazione ai sensi degli artt. 99 ss. del D.Lgs. n. 163/2006 al fine di indirizzare i successivi livelli di progettazione verso elevati standards di qualità architettonica e di coerenza con le caratteristiche progettuali della costruenda Stazione.

b) FLORA Città del Florovivaismo.

La realizzazione di un insediamento produttivo nel settore florovivaistico mira ad implementare e rendere più competitivo un segmento di mercato in cui gli operatori regionali, pur limitati dalla scarsa estensione spaziale, raggiungono livelli di eccellenza e competitività.

Sulla base di studi ed approfondimenti svolti, l'area più idonea sotto il profilo logistico e dell'accessibilità ricade nella zona PIP del Comune di Marigliano, dell'estensione di 1.500.000 mq circa rispetto ai quali esiste già un progetto esecutivo delle infrastrutture primarie e secondarie dell'area P.I.P. (9 milioni di euro).

Nell'ambito di tale area, occorre procedere, mediante accordo di programma e conseguente stralcio della zona P.I.P., alla perimetrazione dell'area destinata ad ospitare l'insediamento, al contempo definendo modalità operative e gestionali in grado di assicurare la cantierabilità dell'iniziativa nel più breve tempo possibile.

La superficie necessaria per il Polo florovivaistico ammonterebbe a 400.000 mq per la quale sussiste già la conformità urbanistica, per cui occorre stipulare un protocollo di intesa con il Comune per avviare l'intervento, delimitando l'area da destinare all'insediamento floro-vivaistico e definendo le procedure di costruzione della struttura ed assegnazione delle aree, eventualmente anche mediante lo strumento della concessione con concorso di capitali privati, con la previsione di opere di interesse pubblico nel campo ambientale e della ricerca, di elevato valore sperimentale, coinvolgendo anche il sistema universitario nel perimetro dell'intervento.

Anche in tal caso, prima di partire con la gara, appare opportuno indire un concorso di progettazione che detti le linee di indirizzo per il profilo architettonico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario.

c) PAR Polo agroalimentare regionale.

L'obiettivo è quello di creare un polo logistico e funzionale di raccordo del settore in prossimità della Masseria Improsta in tenimento di Eboli.

A tal fine, è stato redatto, in conformità con la normativa in materia di appalti, il progetto preliminare (importo 35 milioni di euro) su di una superficie dell'estensione di 14 HA in località San Nicola Varco nella zona dell'ex mercato ortofrutticolo.

Il primo profilo da affrontare concerne l'occupazione abusiva dell'ex mercato ortofrutticolo che insiste nell'area, per cui è necessario siglare un protocollo d'intesa con Comune e Prefettura di Salerno per lo sgombero coattivo dell'ex mercato, anche per ragioni igienico-sanitarie, previa emanazione dei relativi provvedimenti da parte del Settore Demanio e Patrimonio.

In tal ottica, la Giunta Regionale ha, di recente, approvato un finanziamento per interventi in favore degli immigrati insistenti sulla medesima area, per cui va garantita una sinergia tra le due iniziative in modo da assicurare in tempi brevi la disponibilità dell'area.

Il progetto è conforme al P.U.A. approvato dal Comune di Eboli nell'ottobre 2006, salvo che per la parte relativa alla viabilità in relazione alla quale va definito un progetto, di concerto con l'ANAS, per l'adeguamento e l'ampliamento della S.S. 18 con esproprio delle aree occorrenti.

Un altro aspetto importante riguarda la necessità di stipulare un accordo con TRENITALIA per l'utilizzo dei binari in disuso che attraversano l'area, fondamentale per la logistica e l'accessibilità della struttura.

Come percorso operativo ipotizzabile, da tradursi in un Accordo di programma con il Comune, appare appropriato l'esperimento di una gara per l'affidamento in concessione della costruzione e della gestione della struttura, previa redazione della progettazione definitiva ed esecutiva, con la previsione di un corrispettivo, a titolo di canone, in favore della Regione.

Anche in tal caso, occorre una revisione del progetto preliminare mediante concorso di progettazione che garantisca un elevato standard architettonico dell'intervento.

d) ORO ROSSO Polo conserviero.

La superficie stimata come necessaria, tenuto conto dell'attuale saturazione spaziale del comparto, è pari 700.000-1.000.000 mq per cui occorre individuare l'ubicazione ottimale dell'insediamento, che riveste un'importanza strategica nel consolidamento e nella crescita sul mercato di un comparto produttivo nevralgico dell'economia campana, eppure tuttora in affanno per la carenza di spazi.

Difatti, l'obiettivo è la delocalizzazione della industrie conserviere attualmente allocate nei centri urbani dell'agro nocerino-sarnese lungo l'asse viario A16, poiché il comparto, pur mantenendo una funzione guida nel mercato nazionale e nelle esportazioni, soffre di una cronica crisi di spazi che non consente un salto di qualità sotto il profilo dimensionale e, soprattutto, impone costi di trasporto non più sopportabili per l'acquisizione della massima parte della materia prima.

RITENUTO CHE

- sia necessario favorire i processi di integrazione tra l'A.G.C. 11 e l'A.G.C.12 dell'Assessorato all'Agricoltura e Attività Produttive per il perseguimento di comuni obiettivi in stretta coerenza con le politiche nazionali e regionali per lo sviluppo nonché per le finalità dei richiamati strumenti comunitari per quelle tipologie di intervento finalizzate allo sviluppo economico regionale;

- l'art. 22 della L.r. n. 1/2007, rubricato *"Infrastrutture e insediamenti produttivi di rilevante interesse regionale"*, dispone che *"1. La Giunta regionale, sentita la Conferenza permanente Regione - Autonomie locali istituita con la legge regionale 28 novembre 1996, n. 26 e previo parere della competente commissione consiliare, da rendersi con le modalità prescritte dalla legge regionale 17 ottobre 2005, n. 17, individua, per l'attuazione del documento strategico regionale per le politiche di coesione 2007/2013 e dei programmi operativi regionali, i grandi progetti aventi ad oggetto opere infrastrutturali e gli insediamenti produttivi di rilevante interesse regionale, per la cui progettazione, approvazione e realizzazione, nel rispetto delle competenze degli enti locali e degli enti territoriali competenti operanti in materia, si applicano, in quanto compatibili con l'organizzazione regionale, le disposizioni contenute nel decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, dall'articolo 164 all'articolo 178 e all'articolo 180. 2. Le competenze e le funzioni che le norme del decreto legislativo n. 163/06 attribuiscono ai singoli ministeri sono svolte dai corrispondenti assessorati regionali; le competenze e le funzioni che la disciplina statale attribuisce al comitato interministeriale programmazione economica-CIPE sono svolte dalla Giunta regionale"*;

- all'uopo, subordinatamente ai preventivi passaggi di informazione istituzionale e consultivi previsti dalla menzionata disposizione, quindi, è prevista la possibilità - per la concretizzazione degli interventi attuativi del PASER - di ricorrere alla disciplina semplificata e derogatoria di cui al Codice dei Contratti in materia di infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi (Capo IV), con conseguente concentrazione del potere di approvazione in capo alla Giunta Regionale, sentiti gli enti locali, che assume le funzioni e le competenze del CIPE;

propone e la Giunta, in conformità ed a voti unanimi

DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate

- di **definire**, in attuazione del PASER di cui alla delibera di G.R. n. 1318/2006, con specifico riguardo alle priorità strategiche nel campo delle infrastrutture di supporto allo sviluppo, di concerto con i Comuni interessati e con l'Amministrazione Provinciale competente, unitamente agli altri Enti preposti, le anzidette localizzazioni, concertando l'*iter* amministrativo più efficace e rimuovendo gli ostacoli di vario ordine che possano impedire il celere avvio degli interventi;
- in relazione all'intervento *sub a*), di **prendere atto** del *master plan* redatto a cura di EFI s.p.a., riservandosi di adottare ogni consequenziale provvedimento in ordine alla localizzazione del Polo fieristico regionale;
- di **dare mandato**, inoltre, all'Assessore alle Attività Produttive di porre in essere le attività propedeutiche alla stipula di altrettanti accordi con i comuni interessati, il cui schema sarà sottoposto preventivamente alla approvazione da parte della giunta regionale, ai sensi del combinato disposto dell'art. 15 della L. n. 241/90, dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 12 della L.r. n. 16/2004, per definire il percorso realizzativo, gli strumenti operativi, gli impegni istituzionali degli enti preposti, nonché tutte le iniziative idonee a rimuovere gli eventuali ostacoli al perseguimento, in termini di efficacia ed efficienza, delle priorità infrastrutturali sancite dal PASER, riservandosi di assumere, con successivi atti deliberativi, le determinazioni definitive in ordine alla localizzazione delle infrastrutture previa concertazione con i livelli istituzionali competenti;
- di **indire**, a valle dell'acquisizione della documentazione tecnica necessaria, per tutti gli interventi predetti, previa localizzazione specifica delle citate infrastrutture, altrettanti concorsi di progettazione ai sensi del Capo IV Sezione III del D.Lgs. n. 163/2006;
- di **dare atto** che, in sede di realizzazione delle predette infrastrutture strategiche di sostegno allo sviluppo, ai sensi e per gli effetti del rinvio operato dall'art. 22 della L.r. n. 1/2007, trovano parziale applicazione le disposizioni di cui al Capo IV del D.Lgs. n. 163/2006 in materia di infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi;
- di **sottoporre** la presente proposta deliberativa, per quanto di rispettiva competenza, alla Conferenza permanente Regione - Autonomie locali istituita con la legge regionale 28 novembre 1996, n. 26, nonché alla competente commissione consiliare permanente per l'acquisizione del prescritto parere secondo i termini e le modalità prescritte dalla legge regionale 17 ottobre 2005, n. 17;
- di **precisare** che, per favorire il perseguimento di comuni obiettivi che sottendono alle iniziative di cui alla presente deliberazione, fermo restando le attribuzioni dell'A.G.C. 12 Settore Programmazione delle Politiche per lo Sviluppo Economico anche per i profili della disciplina comunitaria di propria competenza, l'A.G.C. 11 assicurerà il proprio supporto per il trasferimento delle specifiche conoscenze per il tramite del Settore Tecnico Amministrativo Provinciale Agricoltura di Napoli per il comparto florovivaistico, del Settore Tecnico Amministrativo Provinciale Agricoltura di Salerno per il comparto agroalimentare, del Settore Interventi Produzione Agricola per il comparto conserviero ed il Settore Sperimentazione Informazione e Consulenza in Agricoltura per i processi finalizzati a promuovere e realizzare nelle filiere agricole ed agroindustriali assetti più dinamici e competitivi attraverso interventi coordinati per l'ammodernamento del sistema della trasformazione e della valorizzazione commerciale dei prodotti;
- di **trasmettere** copia della presente delibera all'AGC 12 Sviluppo Economico, all'AGC 11 Sviluppo Attività Settore Primario, nonché al Settore Stampa Documentazione ed Informazione, Bollettino Ufficiale, per la pubblicazione sul BURC.



GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA

DELIBERAZIONE n°	252	del	08/02/2008	AREA 12 11	SETTORE 0,2	SERVIZIO 0
------------------	-----	-----	------------	------------------	----------------	---------------

OGGETTO :

Provvedimenti attuativi della deliberazione di G.R. n. 1318 dell'1.8.2006 recante "Piano d'Azione per lo Sviluppo Economico Regionale - PASER - Approvazione" ai sensi dell'art. 8 della L.r. n. 24/2005. Infrastrutture strategiche per il sostegno allo sviluppo. Atto di indirizzo. Relazione istruttoria e proposta di deliberazione

QUADRO A	CODICE	COGNOME	MATRICOLA	FIRMA
PRESIDENTE ASSESSORE		Assessore Cozzolino Andrea	_____	_____
DIRIGENTE SETTORE		Dr. Lasco Federico Dr. Diasco Filippo	_____	_____
IL COORDINATORE AREA		Dr. Lasco Federico Dr. Allocca Giuseppe	_____	_____

VISTO IL DIRIGENTE SETTORE ATTIVITA' ASSISTENZA GIUNTA	COGNOME	FIRMA
DATA ADOZIONE	08/02/2008	INVIATO PER L'ESECUZIONE IN DATA 13/02/2008

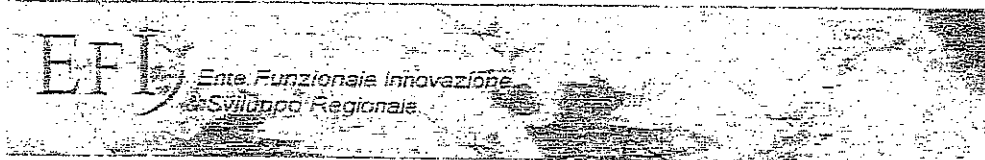
ALLE SEGUENTI AREE E SETTORI GENERALI DI COORDINAMENTO:

Dichiarazione di conformità della copia cartacea:

Il presente documento, ai sensi del T.U. dpr 445/2000 e successive modificazioni è copia conforme cartacea dei dati custoditi in banca dati della Regione Campania.



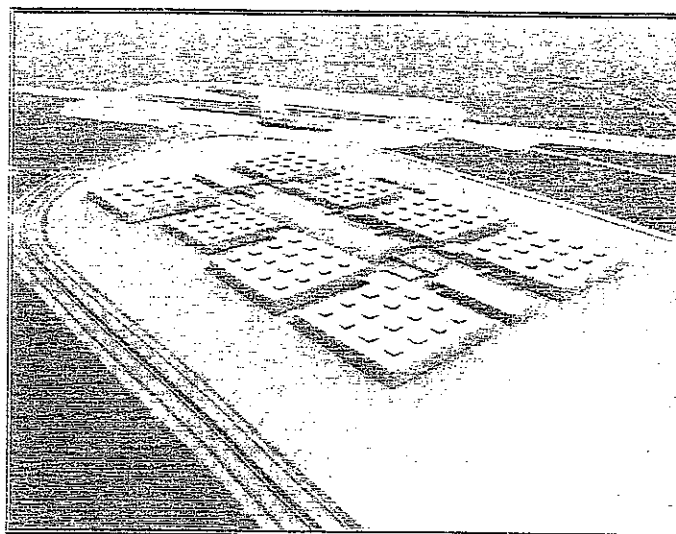
Firma



EXPOMED

NUOVO POLO FIERISTICO CAMPANO

MASTER PLAN



GRUPPO DI ESPERTI

dott. Raffaele Biglietto
prof. Enrico Bonatti
dott. Fabrizio Fiore
prof. Francesco Gangi
avv. Nicola Lavornis
prof. Agostino Nuzzolo
ing. Giuseppe Saraceni
arch. Alberto Simone
dott. Stefano Talamo

settembre 2007

RECORD

EXECUTIVE SUMMARY	4
ANALISI DEL CONTESTO ECONOMICO E COMPETITIVO	7
LE DINAMICHE DEL MERCATO INTERNAZIONALE	7
LA SITUAZIONE DELL'ITALIA	8
LE MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI	11
L'OFFERTA DI SPAZI ESPOSITIVI	13
I DRIVER DEL SUCCESSO	15
ANALISI PRELIMINARI	17
ANALISI DELLO STUDIO DELOITTE	17
LE LINEE GUIDA DELL'INIZIATIVA	21
LE IPOTESI LOCALIZZATIVE	22
AREA DI AFRAGOLA	24
ASPETTI AMMINISTRATIVI	24
CRONOPROGRAMMA	25
CENNI GENERALI SUL COMUNE DI AFRAGOLA	26
ASPETTI TRASPORTISTICI	28
ASPETTI AMBIENTALI	36
INTERCONNESSIONI CON IL SETTORE TURISTICO	37
I SERVIZI DI PROSSIMITÀ DEL TERZIARIO AVANZATO	38
PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA	39
AREA DI NAPOLI - ZONA ORIENTALE	41
ASPETTI AMMINISTRATIVI	42
CENNI SUL COMUNE DI NAPOLI	44
ASPETTI TRASPORTISTICI	45
ASPETTI AMBIENTALI	55
INTERCONNESSIONI CON IL SETTORE TURISTICO	55
I SERVIZI DI PROSSIMITÀ DEL TERZIARIO AVANZATO	56
PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA	57
AREA DI MARCIANISE	59
ASPETTI AMMINISTRATIVI	60
CENNI GENERALI SUL COMUNE DI MARCIANISE	60
GLI ASPETTI TRASPORTISTICI	62
INTERCONNESSIONI CON IL SETTORE TURISTICO	69
I SERVIZI DI PROSSIMITÀ DEL TERZIARIO AVANZATO	70
PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA	70
STRUMENTI OPERATIVI E PERCORSO DI FATTIBILITÀ AMMINISTRATIVA	71
CONFRONTO TRA LE AREE	74

CARATTERISTICHE DELLA NUOVA FIERA	80
I DRIVER DELL'INIZIATIVA	80
LE CARATTERISTICHE DEL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO	82
IL DIMENSIONAMENTO DEL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO.....	86
STUDIO D'INSERIMENTO URBANISTICO.....	88
OFFERTA DI SERVIZI AGLI ESPOSITORI ED AI VISITATORI	96
IL MODELLO DI GESTIONE DEL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO.....	98
ALCUNI MACRO-ECONOMICS DELLA FUTURA SOCIETÀ DI GESTIONE	102
ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA DELL'INIZIATIVA.....	109
PREMESSA METODOLOGICA.....	109
LE PRINCIPALI ASSUMPTION.....	114
L'ANALISI DEI RISULTATI.....	125
TAVOLE ALLEGATE	136

EXECUTIVE SUMMARY

Il progetto del nuovo quartiere fieristico della regione Campania nasce in uno scenario in profonda trasformazione le cui principali dinamiche sono riconducibili a tre fenomeni diversi:

1. La ripresa dell'economia Europea in un quadro generale che conferma però lo spostamento del baricentro dell'economia mondiale verso i paesi asiatici.
2. L'aumento e la qualificazione dell'offerta di spazi espositivi in Italia, in un settore affollato da numerose strutture eterogenee.
3. L'apertura della fiera di Roma, che per il territorio campano si presenta come temibile concorrente diretto.

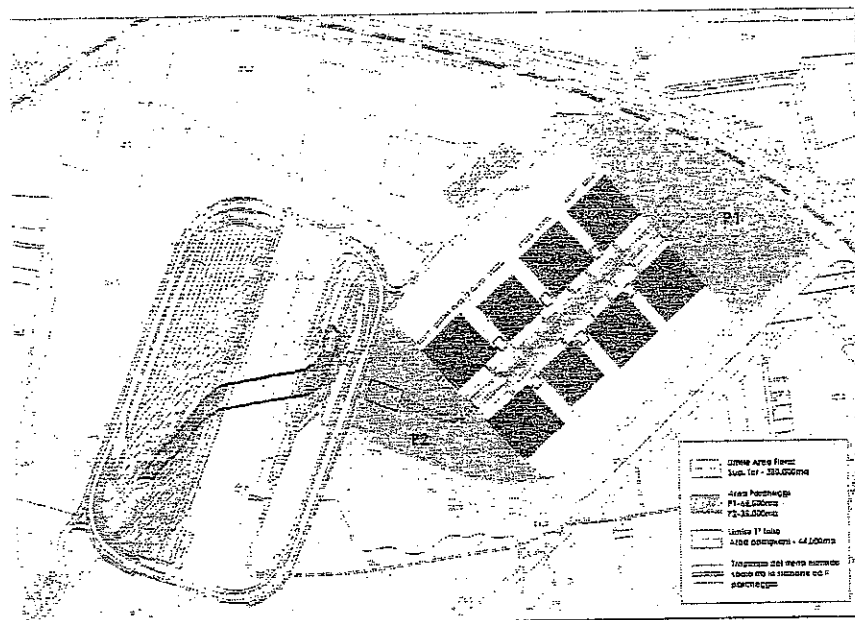
Le istanze di sviluppo delle economia locale, da un lato, e la crescente pressione competitiva sulle strutture fieristiche esistenti (Mostra d'Oltremare), dall'altro, hanno, in tale scenario, reso improrogabile la scelta di investire in una nuova struttura in grado di riposizionare l'intero territorio regionale nel settore delle fiere e più in generale in quello dell'offerta di servizi per il business.

Dei possibili tre assi localizzativi individuati in precedenti studi, il master plan si è soffermato su quello che congiunge Napoli a Caserta, scegliendo, tra più aree già interessate da processi di trasformazione urbana, quella a ridosso della nuova stazione F.S. per i treni ad Alta Velocità - Capacità.

Infatti attraverso un confronto multidimensionale si è ritenuto di individuare il territorio in grado di garantire la maggiore:

- a. Rapidità nella realizzazione della nuova struttura fieristica.
- b. Disponibilità di suoli di pronto utilizzo per la realizzazione di un quartiere fieristico di medio-grandi dimensioni.
- c. Integrabilità della fiera in un sistema di servizi cittadini legati al terziario a carattere business e turistico.
- d. Accessibilità attraverso i mezzi pubblici.

La posizione del nuovo quartiere fieristico rispetto alla stazione AVIAC di Airagola



La nuova fiera è concepita secondo layout avanzati e prevede l'adozione di criteri di gestione energetica in linea sia con l'utilizzo di materiali ad alto risparmio sia con l'utilizzo di fonti rinnovabili.

La struttura andrà ad occupare uno spazio complessivo di 280.000 mq. così suddivisi:

Caratteristiche		
Strutture	Dimensioni	Funzioni
n. 3 Padiglioni	Dimensioni: 60.000 mq.	Esposizione + ristorazione veloce + servizi igienici + depositi + servizi assistenza tecnica
n.1 Hall multiservizi	Dimensioni: 7.000 mq.	Accoglienza + biglietteria + uffici direzionali + servizi commerciali + ristorazione + impianti mobilità + centrale impianti tecnici
Superfici scoperte	Dimensioni: 115.000 mq.	Aree carico e scarico - viabilità interna - esposizione open air
Parcheggi e viabilità esterna	Capienza: 4.000 posti auto Dimensioni: 100.000 mq.	Parcheggi visitatori - parcheggi espositori + parcheggi allestitori

Il modello di governance previsto vede la separazione tra proprietà e gestione, con un investimento prevalentemente pubblico nella fase realizzativa ed un investimento misto pubblico-privato in quella gestionale.

Il modello di business del nuovo quartiere sarà incentrato soprattutto sull'organizzazione di fiere a carattere nazionale ed internazionale di tipo business to business. Il decollo della struttura sarà facilitato dal trasferimento da parte di Mostra d'Oltremare delle fiere business attualmente ospitate.

A fronte di un investimento stimato di circa 185 Mln. di Euro si prevedono ritorni per il territorio di varia natura:

1. Ritorni di tipo strategico legati al riposizionamento della regione nell'offerta di servizi ad alto valore aggiunto per lo svolgimento di attività di business. Infatti la capacità di un territorio di offrire servizi fieristici avanzati da un lato agevola le relazioni commerciali tra le imprese locali quelle di altri territori, dall'altro migliora l'immagine del territorio all'interno della "business community" internazionale.
2. Ritorni in termini di aumento del PIL regionale. Infatti le attività fieristiche di tipo business to business mostrano mediamente elevati effetti moltiplicativi sul fatturato delle imprese locali attraverso effetti sia diretti sia indotti. Sia il SIRE sia il VANE di progetto sono risultati, tra l'altro, positivi anche a fronte di scenari di business prudenziali.
3. Ritorni in termini di razionalizzazione su scala regionale dell'offerta di servizi rivolti allo svolgimento di attività di business. Infatti la delocalizzazione delle attività fieristiche business to business dalla Mostra d'Oltremare alla nuova fiera consentirà alla prima di riconvertire gli spazi alle attività congressuali completando la realizzazione del nuovo Parco Congressuale e potenziando, in tal modo, l'offerta del territorio in tale comparto strategico dell'economia regionale.

ANALISI DEL CONTESTO ECONOMICO E COMPETITIVO

Dopo la forte crescita che ha caratterizzato il trascorso decennio, il mercato fieristico europeo presenta oggi segnali di maturità, con volumi di crescita a saldo zero che oscillano dal -1% al +1% da paese a paese. Gli operatori del settore, che avevano risposto al precedente periodo di forte espansione del mercato realizzando cospicui investimenti in strutture ed aumentando in media le aree espositive del 30%, devono ora confrontarsi con un mercato tendenzialmente maturo, in cui le consuete leve del prezzo, del miglioramento dei servizi, della realizzazione di alleanze con associazioni di produttori non sono più sufficienti a creare un reale vantaggio competitivo.

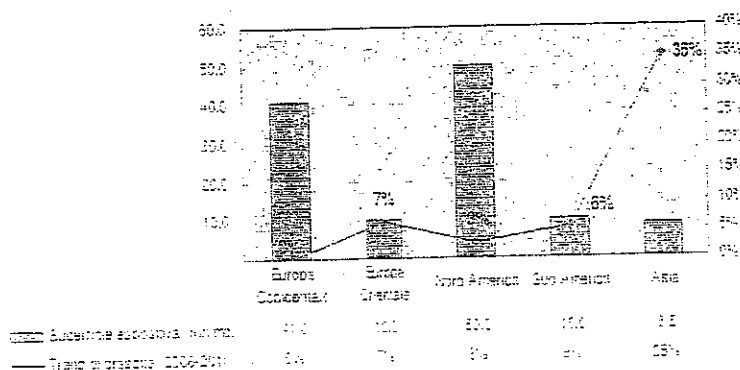
LE DINAMICHE DEL MERCATO INTERNAZIONALE

Nuove strategie di sviluppo guidano, quindi, i principali organizzatori del comparto: dalla creazione di joint venture con quartieri extraeuropei a operazioni di concentrazione, finalizzate a superare una crisi che porterà inevitabilmente all'eliminazione degli operatori minori e a ridisegnare lo scenario competitivo.

Inoltre, ad aumentare la tensione competitiva dei mercati interni, si aggiunge la forte concorrenza realizzata dai mercati orientali, che attraggono gli investimenti di un numero sempre maggiore di espositori alla ricerca di nuove opportunità di sviluppo su tali mercati. A livello globale, il quinquennio 2006-2010 vedrà, quindi, una situazione di stabilità del mercato fieristico dell'Europa Occidentale, lievi incrementi del mercato rappresentato dall'Europa Orientale (7%), del Sud America e del Nord America (rispettivamente 6% e 3%) ed un forte sviluppo del mercato orientale, con tassi di crescita compresi tra il 30% ed il 40% (Fig. 1).

Figura 1

Il mercato fieristico globale: dimensione delle principali aree e trend di crescita 2006-2010



Fonte: nostra elaborazione su dati dell'Osservatorio fiera News Carmes Bocconi n. 30 febbraio/giugno 2006)

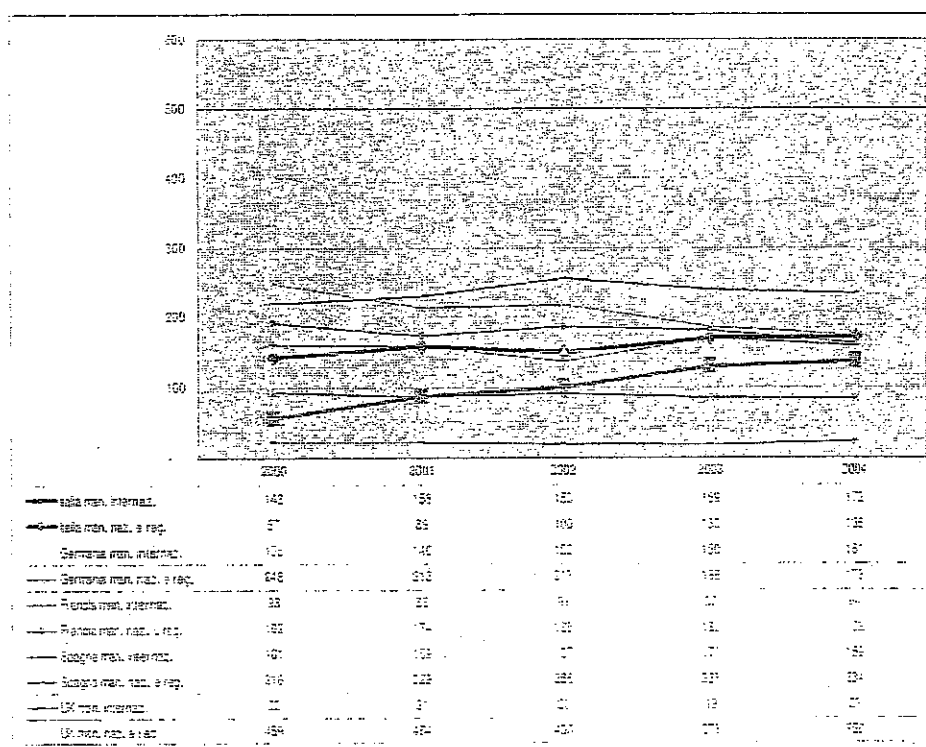
Per quanto concerne più in dettaglio l'andamento dell'attività fieristica europea e concentrando l'analisi sui principali paesi - Italia, Germania, Francia, Spagna, UK - si rileva, in generale, dopo la forte crescita registrata nel decennio precedente, la situazione di staticità che ha caratterizzato soprattutto il periodo dal 2000 al 2003.

LA SITUAZIONE DELL'ITALIA

Infatti, ad eccezione dell'Italia¹, che segnala una leggera ripresa nel 2004 del 3% rispetto al precedente anno (di cui il 2% nelle fiere nazionali e regionali), gli altri paesi segnano un decremento generalizzato del numero di manifestazioni: Francia -8%, Spagna -4%, UK -3%, Germania -1%; il lieve saldo negativo della Germania, tuttavia, è il segno di una riconversione in atto dal fieristico nazionale e regionale (-4%) al fieristico internazionale (+3%), il maggior risultato registrato a livello europeo (Fig. 2).

Figura 2

Andamento del settore fieristico nei principali Paesi Europei per manifestazioni nazionali ed internazionali (2000 - 2004)



(Fonte: nostra elaborazione su dati dell'Osservatorio Fiere Cermes-Bocconi - Appendice statistica al Rapporto Fiere Europa 2004).

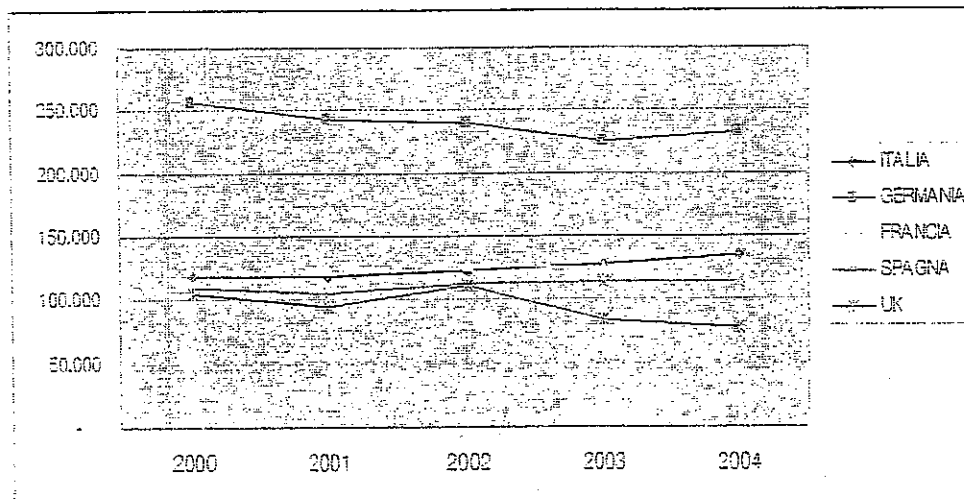
¹ I dati relativi al sistema delle fiere nazionali in Italia non sono sino ad oggi, oggetto di un monitoraggio sistematico e, pertanto, si riferiscono esclusivamente alla quota censita dal Censimento Cermes-Bocconi su dati delle regioni Emilia Romagna, Lombardia e indagine diretta presso gli Organizzatori. Tali valori si possono sommare pari al 30% del totale delle fiere nazionali e regionali che si tengono in Italia.

Anche gli altri indicatori del mercato – numero di visitatori ed espositori e superfici affittate – evidenziano i risultati leggermente migliori del nostro paese: l'Italia ha segnato una ripresa più marcata nel 2004 rispetto agli altri principali paesi europei, con il 6% di espositori in più, una superficie espositiva affittata maggiore dell'8% ed un numero di visitatori incrementato del 9%; segue, per risultati positivi, la Germania, con il 4% di espositori in più, una superficie espositiva affittata maggiore dell'8% ed un numero di visitatori aumentato del 2%.

Negativi, invece, i risultati conseguiti nel 2004 per UK e Spagna, i quali aumentano rispettivamente le superfici affittate dell'8% e del 6%, in presenza, però, di una sensibile diminuzione degli espositori (UK -7%) o di lievi aumenti (Spagna +0,4%). Diminuzione delle superfici affittate per la Francia, con il -8% a fronte di lievi segnali positivi (+1% di espositori e di visitatori) (Fig. 3, 4 e 5).

Figura 3

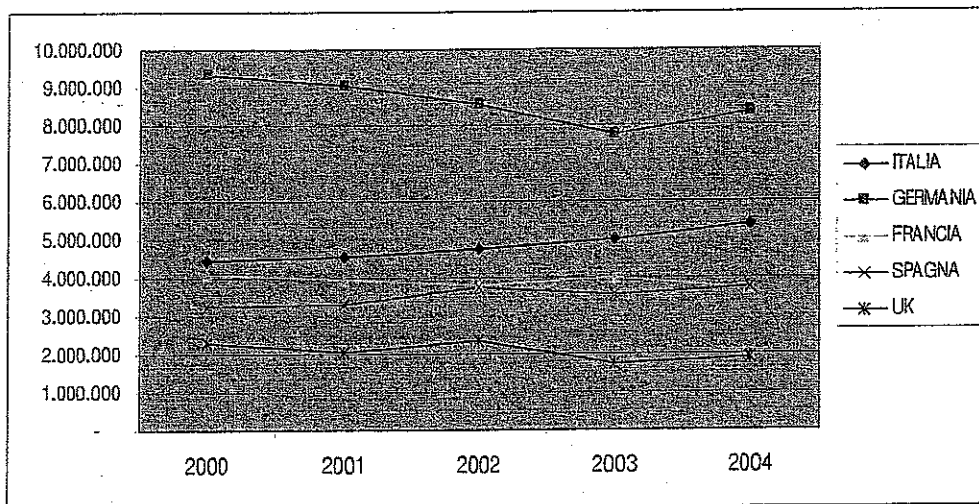
Anciamento del settore fieristico nei principali Paesi Europei per espositori
(2000 - 2004)



(Fonte: nostra elaborazione su dati dell'Osservatorio Fiere Garmes Bocconi – Appendice statistica al Rapporto Fiere Europa 2004)

Figura 4

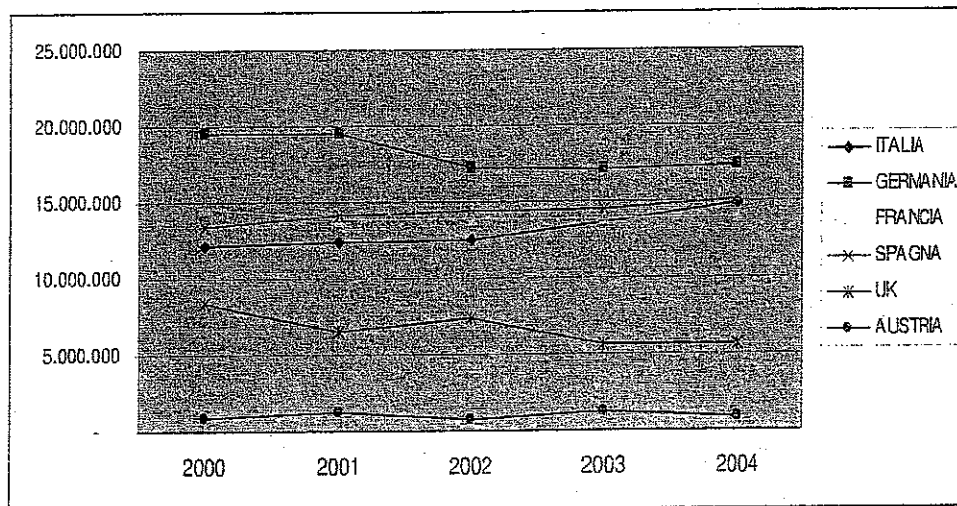
Andamento del settore fieristico nei principali Paesi Europei per superfici affittate
(2000 - 2004)



(Fonte: nostra elaborazione su dati dell'Osservatorio Fiere Cermes Bocconi - Appendice statistica al Rapporto Fiere Europa 2004)

Figura 5

Andamento del settore fieristico nei principali Paesi Europei per visitatori
(2000 - 2004)



(Fonte: nostra elaborazione su dati dell'Osservatorio Fiere Cermes Bocconi - Appendice statistica al Rapporto Fiere Europa 2004)

Nel complesso, quindi, il sistema fieristico Italiano ha fatto segnare, fino al 2004, i migliori risultati a livello europeo, tendenza confermata anche nel 2005, con un incremento che corrisponde complessivamente all'8% delle manifestazioni realizzate.

Analizzando, però, la composizione delle manifestazioni, si nota come tale incremento sia stato sostenuto esclusivamente dall'aumento delle manifestazioni nazionali e regionali (+23% rispetto al precedente anno²⁾ a fronte di una preoccupante diminuzione delle manifestazioni internazionali (-3%), decremento già manifestatosi in passato in altri paesi europei come la Germania e che sembra aver interessato, con qualche anno di ritardo, anche il nostro paese (Fig. 6).

Figura 6

Il mercato fieristico in Italia nel 2005 e confronto con il 2004

Manifestazioni internazionali	2004	2005	diff. %
Manifestazioni (n°)	172	166	-3%
Superfici affittate (mq)	4.452.290	4.304.884	-3%
Espositori (n°)	111.518	101.953	-9%
Visitatori (n°)	11.984.249	11.377.047	-5%

Manifestazioni nazionali e reg. (2)	2004	2005	diff. %
Manifestazioni (n°)	136	167	23%
Superfici affittate (mq)	808.147	1.013.206	25%
Espositori (n°)	22.800	25.848	13%
Visitatori (n°)	2.740.326	3.352.850	22%

(Fonte: Osservatorio Fiere Carmes Bocconi – Appendice statistica al Rapporto Fiere Italia 2005)

LE MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI

All'interno delle manifestazioni internazionali, risultano preponderanti quelle business rispetto alle manifestazioni consumer e miste, con un numero di eventi che nel 2005 ha raggiunto il 66% del totale, corrispondente al 50% circa delle superfici totali affittate e al 20% del totale dei visitatori.

Se si confronta, però, la composizione delle manifestazioni nel decennio 1995 – 2005, si riscontra come il peso di quelle business registri, dopo un periodo di crescita durata sino al 2003, una progressiva diminuzione (-10% delle manifestazioni nel 2005 rispetto al 2003). Ancora più marcata appare la diminuzione delle manifestazioni consumer (-20% nel 2005 rispetto al 2003), mentre quelle miste, diversamente, presentano un aumento costante nel tempo, ascrivibile prevalentemente alla graduale apertura al pubblico delle fiere business (Fig. 7).

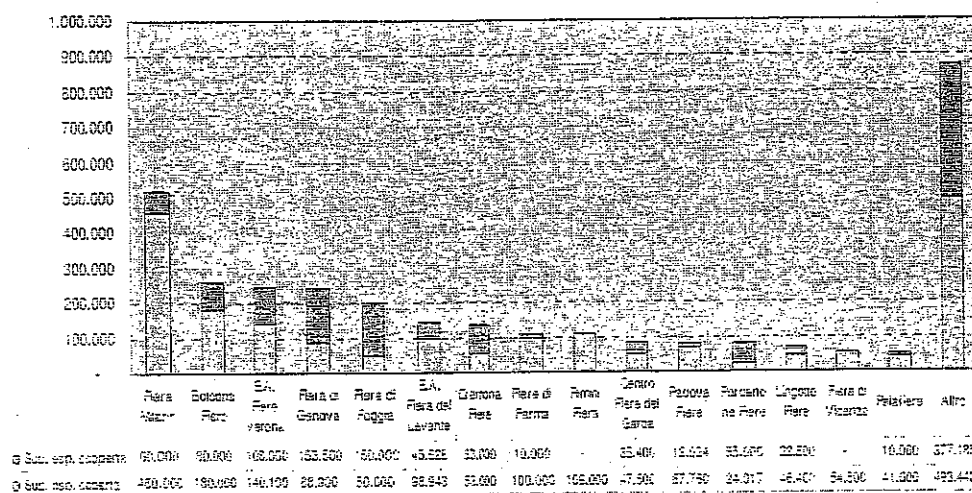
²⁾ I dati relativi al sistema delle fiere nazionali in Italia non sono sino ad oggi oggetto di un monitoraggio sistematico e, pertanto, si riferiscono esclusivamente alla quota censita da Database Carmes-Bocconi su dati delle regioni, Emilia Romagna, Lombardia e regione creata presso gli Organizzatori. Tali valori si possono stimare pari al 30% del totale delle fiere nazionali e regionali che si tengono in Italia.

L'OFFERTA DI SPAZI ESPOSITIVI

Tali risultati, se paragonati alla capacità espositiva dei principali poli fieristici, rileva una forte eccedenza di offerta di spazi espositivi rispetto alla domanda, considerando un patrimonio di aree dei principali poli fieristici italiani che nel 2006 raggiunge complessivamente, tra aree espositive coperte e scoperte, un valore pari a circa 3,9 milioni di mq. (Fig. 9).

Figura 9

Capacità espositiva dei principali quartieri fieristici italiani (2006) ³



(Fonte: nostra elaborazione su dati dell'Osservatorio Fiere Cermes Bocconi - Appendice statistica al Rapporto Fiere Italia 2005)

Nei prossimo quinquennio, inoltre, lo scenario competitivo tenderà a vivacizzarsi ulteriormente, a seguito dei progetti di ampliamento previsti da alcuni quartieri fieristici e, soprattutto, per l'entrata a regime del nuovo polo di Roma, prevista entro la fine del 2009 (Fig. 10).

³ La Fiera di Milano comprende il nuovo polo esterno di Rho-Pero ed il polo interno. Le altre fiere comprendono quelle che presentano una superficie totale scoperta e coperta, inferiore a 50.000 mq.

Figura 10

I progetti di ampliamento dei poli fieristici italiani realizzati o in fase di realizzazione negli ultimi 5 anni

Polo fieristico	Interventi	Investimento (mil. euro)
Milano	Nuovo quartiere fieristico a Rho-Pero (progetto M. Fuksas) Area 2 mln mq. Spazio espositivo e servizi 530.000 mq Parcheggio 10.000 posti auto	755
Roma	Nuovo quartiere fieristico a Ponte Galeria (progetto T. Valle) Area 920.000 mq. Spazio espositivo 210.000 mq e servizi 400.000 mq Parcheggio 6.000 posti auto Verde 700.000 mq.	355
Genova	Nuovo Padiglione B (progetto J. Nouvel) Spazio espositivo 20.000 mq Albergo (250 posti) e centro congressi nell'ex palazzo Ansaldo Nuova darsena 600 posti barca	100
Verona	Ampliamento superficie espositiva (40.000 mq)	130
Bologna	Ampliamento superficie espositiva Nuovo spazio espositivo 20.000 mq Parcheggio 7.500 posti auto	60
Rimini	Nuovi padiglioni 17 e 18 Nuovo palazzo dei congressi (9.300 posti)	82
Arezzo	Ampliamento superficie espositiva (10.000 mq)	24
Carrara	Nuovo padiglione (12.000 mq)	18

(Fonte: Censis - Il sistema delle fiere in Italia: tendenze evolutive e confronto con i principali competitor - febbraio 2006)

I DRIVER DEL SUCCESSO

In conclusione, si può osservare come oggi il settore appaia sostanzialmente maturo e nell'insieme sovradimensionato rispetto alla domanda di spazi espositivi, la qual cosa ha prodotto una forte e sempre più aggressiva spinta concorrenziale. La natura della competizione tra i principali attori di un'offerta fieristica che tende al superamento di modelli indifferenziati e ripetitivi fa ritenere insufficienti le misure di breve momento esclusivamente basate sui prezzi praticati agli espositori e sullo standard quantitativo e qualitativo dei servizi.

Da qui l'esigenza di riorientare le strategie verso modalità nuove che, insieme a più marcati e riconoscibili tratti di unicità, sappiano interpretare al meglio le caratteristiche della mission di un moderno quartiere fieristico al passo con le accelerazioni del mercato domestico e di quello internazionale delle esposizioni.

Il disegno progettuale deve prefigurare una istituzione organica all'evoluzione del territorio, ai dinamismi del mercato, a un esteso tessuto di relazioni con il mondo dell'impresa, alla varietà dei comparti produttivi, a un'immagine di efficienza applicata alla vivacità della domanda espositiva che si vuole attrarre e nel tempo fidelizzare. Il quartiere deve assumere una connotazione sua propria nel panorama degli appuntamenti del settore; deve potersi caratterizzare ed essere percepito come espressione sintetica degli elementi, anche quelli immateriali dell'immagine, che orientano le scelte dei produttori verso l'allocazione più immediatamente vantaggiosa del loro budget fieristico.

In tale quadro la realizzazione di un nuovo quartiere fieristico è da intendersi prioritariamente come investimento di marketing territoriale, finalizzato, dunque, oltre al raggiungimento di una sostenibilità economica e finanziaria, alla creazione di valore per il territorio ed al rafforzamento del posizionamento competitivo della Regione nel contesto nazionale ed internazionale. Il quartiere fieristico, da un lato, deve dunque contribuire a rafforzare l'offerta territoriale rivolta al turismo d'affari e, dall'altro, contribuire ad innescare efficaci momenti di scambio tra il tessuto dell'imprenditoria industriale e dei servizi campana e quella degli altri territori.

Il progetto del nuovo quartiere deve dunque assurgere ad un modello di eccellenza da una pluralità di punti di vista:

- *Efficienza realizzativa*, ossia capacità di ideare, progettare, avviare e rendere operativa un'importante opera in tempi rapidi e con elevati standard qualitativi;
- *Innovatività*, ossia capacità di assumere le logiche più moderne sia dal punto di vista architettonico, sia dal punto di vista del modello funzionale e gestionale;
- *Logica sistemica*, ossia capacità di mettere a frutto le sinergie tra il nuovo quartiere e il sistema territoriale inteso sia come collettività, sia come insieme di operatori economici.

Collocato in questa prospettiva, il nuovo quartiere, oltre ad assumere la valenza di iniziativa competitiva e di motore dello sviluppo locale, si qualifica anche come "testimone" della qualità di un territorio di ospitare investimenti economici di rilevante portata. Appare perciò opportuno che l'intero impianto progettuale (localizzazione, formula strategica, layout architettonico, modello funzionale e gestionale, struttura di governance e finanziaria) sia mantenuto coerente con le linee guida precedentemente indicate e che la prima delle scelte strategiche, quella della localizzazione, essendo fortemente vincolante per la prosecuzione dell'iniziativa, si attenga a tre criteri:

1. *Rapidità nell'acquisizione dei suoli e dei relativi permessi amministrativi*, ossia:
 - utilizzo di aree facilmente acquisibili;
 - utilizzo di aree in fase avanzata dell'iter amministrativo di concessione dei permessi o che non necessitano di radicali cambi di destinazione urbanistica;
 - aree che hanno già avviato un processo di trasformazione, coerente con l'insediamento di una struttura fieristica.
2. *Adeguatezza degli spazi ad ospitare il nuovo quartiere*, ossia:
 - possibilità di localizzare un quartiere fieristico in linea con le caratteristiche dimensionali previste;
 - agevole possibilità di sviluppo per lotti successivi del nuovo quartiere, in maniera di rendere modulare l'avviamento operativo delle attività.
3. *Integrazione del nuovo quartiere fieristico con il sistema urbano*, ossia:
 - buona accessibilità alla location attraverso la viabilità extraurbana, i collegamenti ferroviari ed aeroportuali, il sistema della mobilità cittadina su ferro e su gomma;
 - presenza, nei dintorni, di strutture architettoniche altamente caratterizzate cui collegare concettualmente il nuovo quartiere attraverso segni distintivi;
 - disponibilità di servizi di prossimità riconducibili al terziario avanzato.

ANALISI PRELIMINARI

ANALISI DELLO STUDIO DELOITTE

Lo Studio di Fattibilità finalizzato alla predisposizione del piano di riqualificazione del sistema fieristico campano e il Rapporto di Integrazione sull'individuazione dell'area di localizzazione del nuovo quartiere fieristico realizzato dalla società Deloitte S.p.A. "nasce dalla volontà dell'Amministrazione Regionale Campana di identificare la soluzione migliore per la promozione e la riqualificazione del sistema fieristico regionale in un'ottica di marketing territoriale".

L'approccio logico con cui è stato sviluppato lo studio parte dal presupposto che il settore fieristico, in quanto fortemente integrato nel territorio, rappresenta un importante fattore di sviluppo territoriale, sia perché capace di attrarre investimenti a livello internazionale, sia per la capacità di attrarre operatori economici nell'area di riferimento, sia per la capacità di incidere fortemente sul tessuto imprenditoriale locale nonché sull'immagine complessiva del territorio. "È l'intero territorio che in chiave sistemica, compete con gli altri territori nell'acquisire quote nel mercato locale, nazionale ed internazionale dell'organizzazione dei sistemi fieristici." La dimensione sulla quale ci si è basati nella realizzazione dello studio è quella internazionale del Mediterraneo.

Lo Studio è stato articolato in due macro fasi di attività:

Macro Fase A – Analisi di Prefattibilità, nel corso della quale sono state condotte:

- un'analisi approfondita del sistema fieristico nazionale, lo studio dei principali sistemi fieristici internazionali, considerati competitori rispetto all'Italia (Germania, Francia e Spagna), svolgendo sia una valutazione generale per singolo sistema che comparativa con il Sistema Italia,
- l'analisi dell'attuale offerta fieristica della Campania,
- un'analisi di coerenza tra il sistema produttivo locale campano ed il sistema fieristico regionale.

A completamento della Macro Fase A si sono illustrate le possibili ipotesi di scenario da attivare nella successiva Macro Fase B

Nel dettaglio gli scenari programmatici individuati sono stati due:

1. Scenario a carattere intra-regionale e/o multiregionale (consolidare il "locale"), definito *FAST*, volto a mantenere la struttura di offerta e di domanda ad oggi esistente, andando ad ottimizzare le attuali strutture fieristiche del sistema.
2. Scenario a carattere nazionale e/o internazionale (la porta delle economie del Mediterraneo), definito *SLOW*, caratterizzato da una struttura di domanda e di offerta diversa da quella attuale. Il focus dello scenario era finalizzato a realizzare interventi infrastrutturali ed urbanistici volti alla realizzazione di un nuovo grande quartiere fieristico.

Macro Fase B – Analisi di Fattibilità, "all'interno della quale sono stati individuati le possibili ipotesi localizzative e gli alternativi scenari di riferimento dello Scenario di Sviluppo "Slow", coerentemente con quanto indicato e scelto dall'Amministrazione Regionale Campana. È stato costruito un Business Plan composto da:

- inquadramento territoriale;
- fattibilità tecnico - amministrativa;
- fattibilità economico - finanziaria;
- analisi comparata.

Tale Scenario di Sviluppo mira a realizzare un nuovo "quartiere fieristico", attraverso interventi infrastrutturali ed urbanistici volti a favorire la diffusione delle strutture di accoglienza per i visitatori ed espositori italiani ed esteri, un sistema fieristico tale da poter entrare in competizione con gli altri grandi sistemi fieristici a livello nazionale ed internazionale. Lo Scenario di Sviluppo fonda la propria idea su elementi di base finalizzati a rappresentare un sistema fieristico quale "porta di accesso" alle economie del Mediterraneo; un quartiere polifunzionale di riferimento per tutta l'area del Mediterraneo che possa competere con gli altri poli della medesima area.

L'azione prevede:

- l'organizzazione di eventi fieristici tematici di respiro nazionale ed internazionale;
- la realizzazione di interventi volti a favorire l'innovazione dei sistemi tecnologici;
- la presenza di servizi aggiuntivi (service procurement) per espositori e visitatori (allestimenti, catering, comunicazione, booking, ecc.);
- gli interventi di accessibilità (hotel, ristoranti, punti ristoro, ecc.).

La realizzazione del quartiere fieristico prevede, strategicamente, la realizzazione di un network di operatori e di altri quartieri fieristici oggi operanti a livello nazionale al fine di

realizzare manifestazioni ed eventi in una logica B2C e B2B, di ambito locale e nazionale;
una strategia in cui la regia regionale ha un ruolo determinante al fine di:

- selezionare i settori strategici a livello nazionale e soprattutto a livello internazionale;
- consolidare e sviluppare l'attuale offerta di eventi e proporre la creazione di nuovi;
- incentivare la partecipazione del tessuto imprenditoriale locale, agli eventi di respiro internazionale;
- favorire la realizzazione di iniziative di marketing territoriale."

Questa seconda Fase ha quindi visto la definizione di tre differenti ipotesi di localizzazione:

1. **Area tirrenica - Caserta**, precisamente nella zona del comune di Castelvoltumo;
2. **Salerno - zona Stadio**;
3. **Zona Metropolitana nord di Napoli**, ricompresa nei comuni di Afragola, Caivano e Casoria.

Delle tre aree individuate, a fronte di considerazioni di carattere strategico della Regione Campania, si indicava come area prescelta per il nuovo quartiere fieristico l'ipotesi 3, la **Zona Metropolitana nord di Napoli**, interessata tra l'altro dal prossimo insediamento della "fermata partenopea" della TAV (la linea ferroviaria ad Alta Velocità) ubicata nel comune di Afragola e da una crescita interessante negli ultimi decenni del tessuto industriale e del terziario.

Da ulteriori approfondimenti territoriali e strategici condotti con alcuni stackholder del territorio, nonché da considerazioni di carattere strategico derivanti dalle analisi di scenario, si è pervenuti all'individuazione di tre aree ricadenti nell'area territoriale compresa tra Napoli e Caserta; in particolare si sono individuate tre ipotesi localizzative:

1. **Area Napoli Est**
2. **Comune di Marcianise**
3. **Comune di Afragola**

Le suddette aree sono state individuate attraverso una serie di criteri di valutazione definiti in funzione delle priorità strategiche della Regione Campania rispetto alla necessità di implementare un nuovo quartiere fieristico che rispondesse alle specifiche esigenze del mercato attuale.

Superfici disponibili: superfici disponibili contigue presenti nell'area rispetto alle dimensioni ottimali del nuovo polo fieristico stabilite dallo studio (in funzione della strategia, della domanda potenziale, del sistema competitivo).

Procedure amministrative da attivare: complessità e durata delle procedure amministrative da attivare per rendere disponibili ed utilizzabili le superfici necessarie per la realizzazione del polo fieristico e per garantire la gestione dello stesso.

integrabilità nel sistema urbano: presenza di strutture architettoniche di pregio, presenza di servizi del terziario avanzato di prossimità, accessibilità e logistica (persone e merci).

LE LINEE GUIDA DELL'INIZIATIVA

A valle del già citato studio svolto dalla società Deloitte S.p.A. e denominato "Studio di Fattibilità finalizzato alla predisposizione del piano di riqualificazione del sistema fieristico campano" e del successivo "Rapporto di Integrazione sull'individuazione dell'area di localizzazione del nuovo quartiere fieristico", sono sviluppati degli approfondimenti di carattere strategico e territoriale al fine di individuare, da un lato le principali linee strategiche dell'iniziativa, dall'altro, le nuove ipotesi localizzative rientranti nell'asse territoriale Napoli-Caserta. Tali approfondimenti hanno riguardato:

- i cambiamenti intervenuti nello scenario nazionale ed internazionale nel settore fieristico;
- i mutamenti individuati nella domanda potenziale e nel sistema competitivo nazionale e internazionale;
- i nuovi orientamenti strategici degli organi di Governance dell'economia della Regione Campania;
- le procedure amministrative da utilizzare;
- la dimensione economica finanziaria.

I suddetti approfondimenti sono realizzati attraverso specifiche analisi desk settoriali e di marketing territoriale, nonché attraverso interviste e richieste di "pareri" rivolte ad esperti, operatori del settore, nonché ad amministratori locali.

Tali attività consistono nella definizione della strategia generale del progetto Polo Fieristico, inteso quale strumento di sviluppo economico e territoriale in grado, da una parte, di sostenere le produzioni locali, dall'altra, di attrarre nuovi investimenti, nonché nell'individuazione di siti potenzialmente interessanti ove ubicare il nuovo Polo.

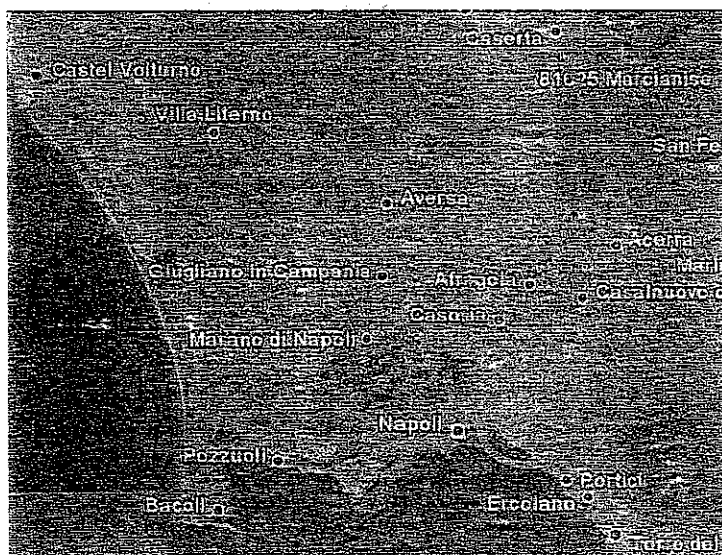
LE IPOTESI LOCALIZZATIVE

Obiettivo dell'analisi è l'individuazione della location più idonea per il nuovo quartiere fieristico, partendo dal confronto tra tre ipotesi localizzative che, come detto in precedenza, si sono individuate nelle seguenti aree dell'asse territoriale compreso tra Napoli e Caserta:

1. Comune di Afragola
2. Area Napoli Est (nel comune di Napoli)
3. Comune di Marcianise

Figura 11

Le aree individuate



Come si nota dalla piantina, le tre aree sono ubicate sull'asse Napoli-Caserta: delle tre aree una gravita esclusivamente sulla città di Napoli (Area Napoli Est), una prevalentemente sulla città di Caserta (comune di Marcianise), mentre la terza area (comune di Afragola) è posta al confine tra le province delle due città capoluogo e dista pochi chilometri dal comune di Napoli.

Pertanto, le analisi territoriali sono state condotte prendendo in esame i seguenti ambiti geografici:

- per il Comune di Afragola, è stato studiato il territorio del comune di Napoli e dei comuni adiacenti il comune di Afragola, essendo questa ipotesi fortemente connessa all'area metropolitana di Napoli;
- per l'Area Napoli Est, è stato analizzato principalmente il territorio del comune di Napoli, essendo tale ipotesi localizzativa strettamente connessa alla città di Napoli;

- per il Comune di Marcianise, è stato analizzato il territorio del comune di Caserta e dei comuni adiacenti Marcianise, essendo questa ipotesi localizzativa fortemente integrata all'area metropolitana di Caserta.

In linea di massima si può affermare che tutte e tre le aree rispondono ai criteri generali per la ubicazione di un polo fieristico (in quanto alla domanda potenziale locale, al tessuto industriale e del terziario, alla prossimità a grossi centri abitati, alla presenza di superfici disponibili destinabili alle attività oggetto dello studio, alla viabilità ed accessibilità). Da un'analisi di dettaglio però, si rilevano differenze interessanti soprattutto per quanto riguarda la tempistica di implementazione, la natura e dimensione degli investimenti, l'accessibilità di media lunga percorrenza, la sostenibilità ambientale, la dotazione di servizi del terziario avanzato. Nel seguito si prendono ad esame le tre aree per un'analisi di dettaglio delle stesse.

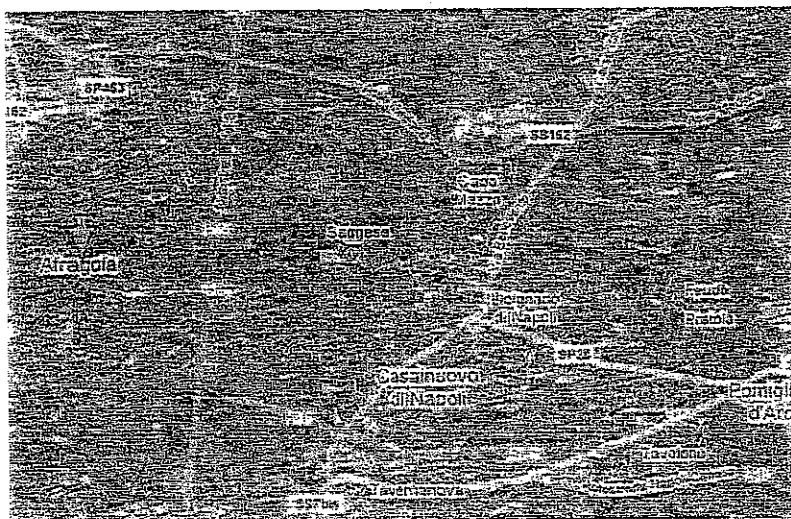
AREA DIAFRAGOLA

Il comune di Afragola si estende su una superficie di 17.99 kmq con una escursione altimetrica di 43 mt sul livello del mare (min. 22 max. 65 mt) ed è situata alla latitudine 40°55'37"20 N e alla longitudine 14°18'42"12 E.

L'area specifica individuata nell'ambito del comune di Afragola per la ubicazione del nuovo quartiere fieristico, si estende su una superficie potenzialmente disponibile di circa 3.500.000 mq.

Figura 12

L'area di Afragola



Come si nota dalla piantina, l'area oggetto di indagine si colloca ad est del centro abitato di Afragola e confina a sud-est con il comune di Casalnuovo di Napoli, ad est con Licignano di Napoli, a nord-est con Capo Mazzeo, a nord con l'asse mediano (SS162) e con una zona prevalentemente agricola.

ASPECTI AMMINISTRATIVI

L'area individuata ricade nella Zona Fo (ambito 1) del p.o. Piano dei Cinque Comuni elaborato di concerto con l'Amministrazione provinciale di Napoli per la pianificazione territoriale dell'intera area circostante la Stazione di Porta AV.

Lo strumento urbanistico è stato adottato dal Comune ed è in corso di definitiva approvazione il Piano intercomunale relativo all'area della Stazione di Porta Campania.

Secondo la normativa tecnica adottata l'intera area ha una superficie territoriale di oltre 4 milioni di metri quadri, mentre la zona territoriale omogenea "Fc", destinata ad ospitare il Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi, ha una superficie territoriale di 3.500.000 di mq circa, con un indice di fabbricabilità territoriale di 0,065 mq/mq che consentirebbe di edificare, al netto delle aree per parcheggio e di quelle da destinare a standards ex art. 5 del D.M. n. 1444/68, su di un'area estesa fino a 190.000 mq.

Le norme tecniche prevedono l'attuazione mediante P.U.A. o mediante S.T.U. per la quale vi è già un protocollo di intesa tra Comune, Provincia e Regione, stipulato in data 22 maggio 2007 che, tra l'altro, prevede l'approvazione di un avviso pubblico per un concorso di idee relativo alla pianificazione dell'area.

Nelle more dell'approvazione del P.U.A., previsto quale strumento attuativo del piano, è espressamente prevista la possibilità di localizzare opere di interesse pubblico, di talché appare fin da subito possibile procedere alla localizzazione del Polo fieristico mediante la stipula di un accordo di programma che prende le mosse dal Protocollo di intesa già varato.

➤ 2 approvazione da parte del Comitato di Indirizzo di cui all'art. 4 del Protocollo di intesa del 22.5.2007 tra Regione, Provincia e Comune di Afragola del *master plan* commissionato ad EFi s.p.a.;

[illegible]

- ## CENNI GENERALI SUL COMUNE DI AFRAGOLA

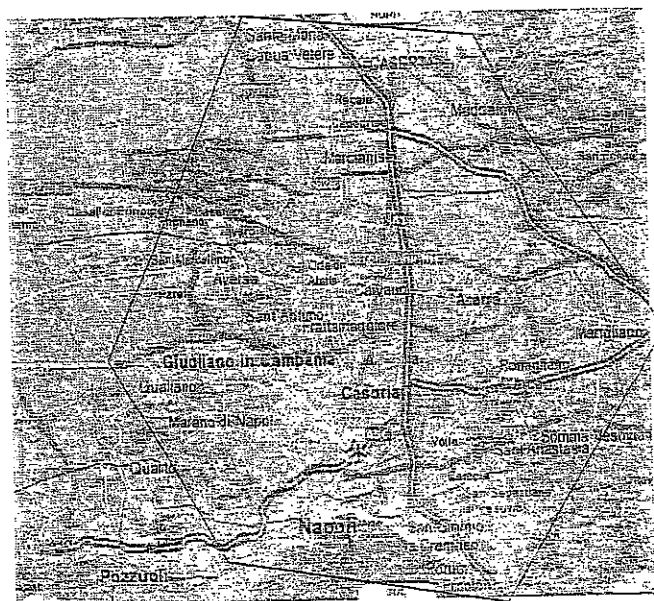
- Acerra
- Caivano
- Casoria
- Cardito
- Casainuovo di Napoli

1. 本表由“表头”和“表身”两部分组成。表头包括“表名”、“表头”、“表尾”三部分。表身包括“表头”、“表身”、“表尾”三部分。

Considerando anche i comuni adiacenti, l'area è popolata da un totale di 240.673 abitanti. Aumentando l'area gravitazionale fino a 25 km (di percorrenza stradale), si ottiene un bacino di cittadini residenti superiore ai 2.4 milioni di abitanti.

Figura 13

Area Gravitazionale (25 km)



Il comune di Afragola conta 17.379 famiglie e 20.449 abitazioni per un totale di 63.486 abitanti (al 1° gennaio 2006 abitanti), con una densità per kmq di 3.528,9 abitanti (fonte ISTAT).

Ha una superficie agricola di 7,96 kmq.

La struttura industriale e imprenditoriale si compone di 1.477 unità locali industria (pari al 33,9% sul totale), 2156 unità locali nel commercio (49,4%), 123 nei trasporti (2,8%), 59 nel settore creditizio (1,4%), 153 nel settore dei servizi alle imprese (3,5%), per un totale di 4.362 unità locali e un rapporto di 1 impresa ogni 7 abitanti (fonte CERVED). E' inoltre dotata di 12 sportelli bancari (fonte Bankitalia-SIST).

Città molto vivace da un punto di vista culturale e ricreativo vanta oltre 100 associazioni di carattere culturale-ricreativo-sportivo ed è sede di numerosi eventi e attività culturali.

E' una città che gode di una particolare attenzione nell'ambito delle linee di sviluppo regionale da parte degli organi di governo del territorio grazie soprattutto alla posizione

baricentrica rispetto alle città di Napoli e Caserta e alla stazione di prossima apertura della linea ferroviaria ad alta velocità sull'asse Roma-Napoli. Per tali motivi può oggi essere considerata il punto nodale del sistema dei trasporti regionali ed un'area quindi interessata da grossi investimenti infrastrutturali che la pongono al centro dell'attenzione.

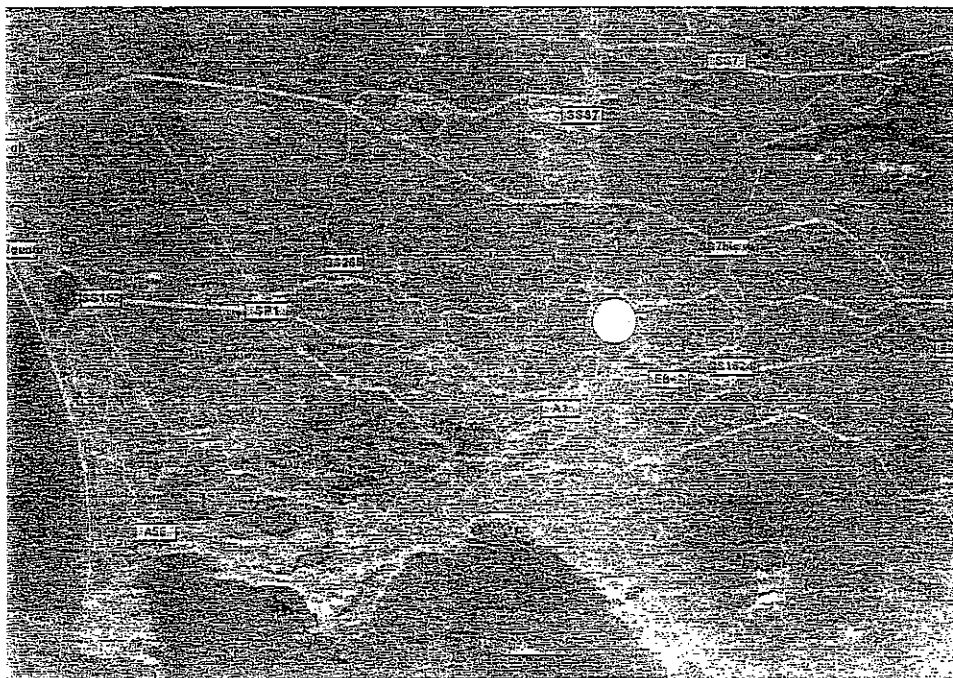
ASPETTI TRASPORTISTICI

Il comune di Afragola rappresenta, nell'ambito delle linee strategiche sul sistema dei trasporti della Regione Campania, il nodo di interconnessione dei trasporti su ferro e su gomma dell'intero territorio regionale, ponendosi anche come punto strategico nell'ambito del sistema dei trasporti nazionali sull'asse viario Roma-Mezzogiorno d'Italia. In particolare per quanto riguarda il trasporto su ferro, in conseguenza localizzazione della nuova stazione della Linea Alta Velocità Roma - Milano - Napoli, già in fase di realizzazione, rappresentando in prospettiva la nuova Stazione Porta della Campania rappresenterà il fulcro del trasporto su ferro dal Nord e Centro Italia sulle direttrici Tirrenica, verso le città di Salerno e Reggio Calabria a sud e adriatica verso la città di Bari.

Il Comune di Afragola risulta inoltre efficacemente innervato dalle più importanti arterie autostradali del trasporto su gomma, essendo localizzato all'intersezione delle direttrici Nord/Sud con l'autostrada A1 /A3 Milano Napoli - Reggio Calabria e Ovest/Est con l'autostrada A16 Napoli Bari.

Figura 14

La posizione di Afragola rispetto al sistema viario



Inquadramento dell'area

L'Ambito oggetto di studio sorge all'incrocio di due direttrici primarie del sistema nazionale dei trasporti: la direttrice nord – sud tirrenica, servita sia dalle Ferrovie dello Stato con la linea Milano – Bologna – Roma – Napoli – Reggio Calabria, sia dalla rete autostradale con la A1 Milano – Napoli e della successiva A3 Napoli – Reggio Calabria, e con la direttrice trasversale tirreno – adriatica tra Napoli e Foggia/Bari, servita anch'essa sia da una linea FS (la Napoli – Caserta – Benevento – Foggia – Bari) sia da un'autostrada (l'A16 Napoli–Bari).

La rete del ferro

L'area oggetto di studio risulta innervata dalla linea AV/AC Milano Napoli, che, con il termine dei lavori di realizzazione della stazione Porta della Campania, come noto localizzata all'interno dell'area individuata, in prossimità dello svincolo tra A1 e Asse Mediano, completerà la linea ferroviaria ad Alta velocità Milano – Napoli. Inoltre, con il potenziamento della linea AC Napoli – Foggia – Bari si completerà l'assetto infrastrutturale previsto dagli strumenti di programmazione, che vedrà la nuova stazione Porta della Campania assumere un ruolo di assoluta importanza nella rete ferroviaria regionale. L'inquadramento dell'ambito dal punto di vista viario è rappresentato nella tavola A1.

La nuova stazione, in esercizio dal 2010, si affiancherà alla stazione Napoli Centrale e funzionerà come nodo di scambio verso Napoli, e con i servizi ferroviari regionali su rete RFI e Circumvesuviana. La connessione tra la linea AV/AC e la rete metropolitana regionale sarà costituita dalla variante alla linea Napoli - Cancello, che assicurerà ai servizi di tipo metropolitano di intercambiare nel nuovo nodo infrastrutturale di Afragola. Lungo tale linea infatti verranno eserciti servizi con Napoli (fino a Campi Flegrei), Caserta e Benevento. Inoltre la stazione di Napoli Centrale risulterà, grazie soprattutto al completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli, sulla quale saranno invece eserciti servizi ad elevata frequenza, facilmente accessibile dal resto territorio cittadino.

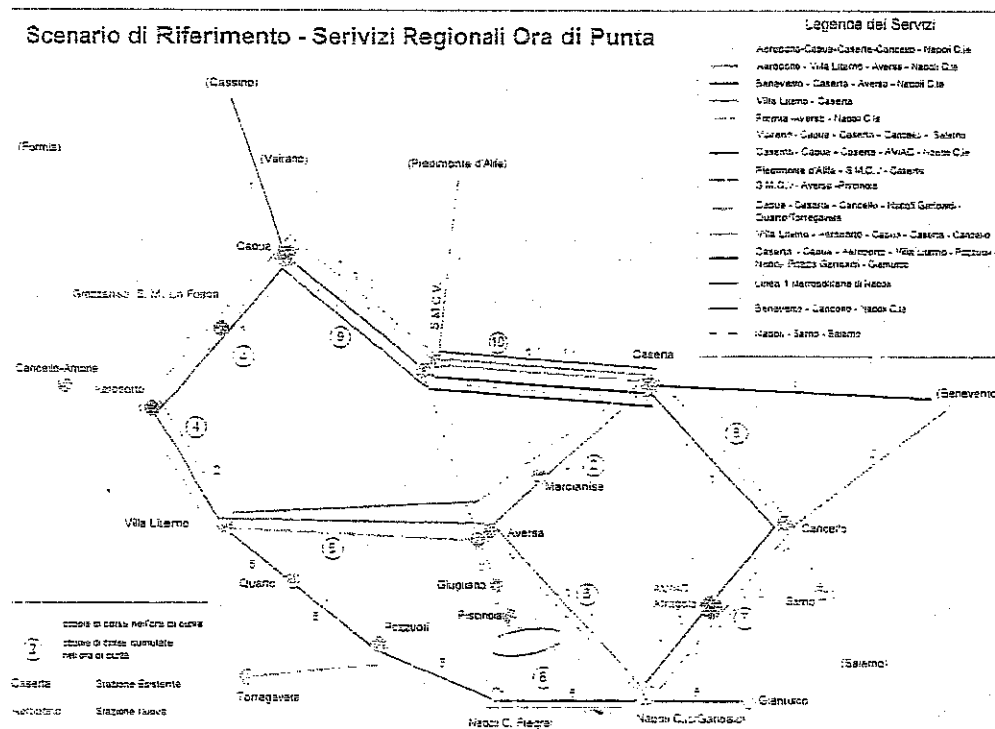
Rispetto allo stato attuale, dunque, l'attuale assetto infrastrutturale sarà completato con l'inserimento delle seguenti tratte:

- *Riqualificazione e potenziamento della linea AC Napoli – Foggia – Bari;*
- *Variante di Acerra della linea ferroviaria Napoli – Cancello a servizio della Stazione Porta della Campania;*
- *Collegamento della linea Circumvesuviana Napoli – Nola – Balano con la stazione AV/AC;*
- *Bretella ferroviaria a servizio dell'Aeroporto di Grazzanise e relative stazioni;*

- Linea Metro Campania Nord Est da Napoli (Piscinola/Scampia) a Santa Maria Capua Vetere;
- Chiusura dell'anello della Linea 1 della Metropolitana di Napoli;
- Completamento della Linea 6 nel comune di Napoli;
- Bretella di collegamento tra le ferrovie SEPSA Cumana e Circumflegrea (Soccavo-Edenlandia);
- Variante di Bagnoli della Cumana a servizio del nuovo polo di Bagnoli e dismissione dell'attuale tratta Edenlandia-Bagnoli.

In figura 15 si riporta lo schema dei servizi ferroviari regionali ipotizzati nello scenario descritto, riferito all'ora di punta del mattino e alle province di Napoli e Caserta.

Figura 15
Servizi Ferroviari Regionali

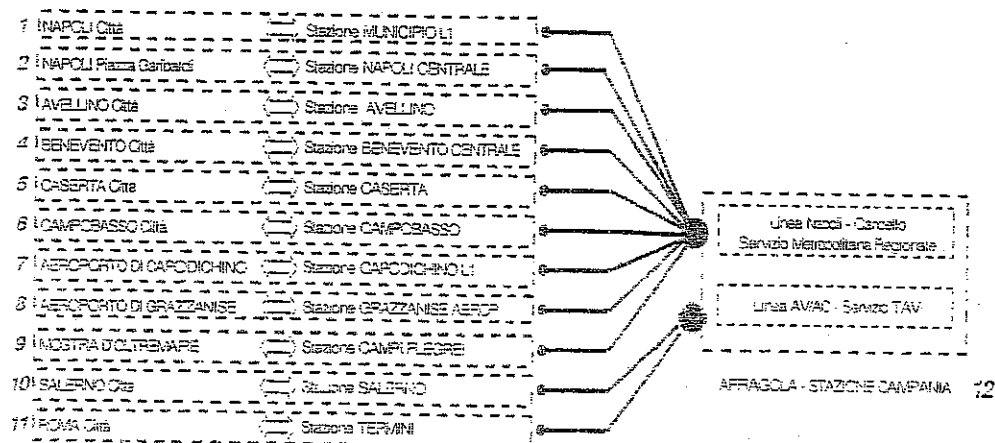


L'accessibilità dalla rete del ferro è stata valutata considerando, a livello regionale, i siti ritenuti maggiormente significativi nel quadro degli spostamenti dell'utenza diretta/proveniente all'Ambito oggetto dello studio. Lo scenario di riferimento è quello descritto nel paragrafo precedente. Al fine di valutare i tempi di percorrenza degli spostamenti, a ciascun polo è stato associato il nodo o la stazione più prossima, in termini di accessibilità diretta, della Rete Ferroviaria Regionale (vedi tavola A2).

Nel caso dell'ambito di Afragola, il grafo rappresentato sotto, rappresenta l'insieme delle connessioni tra i poli prescelti e la stazione Campania di Afragola, localizzata all'interno dell'ambito individuato per il nuovo insediamento fieristico. E' appena il caso di ricordare, a tal merito, che, la nuova stazione consentirà l'interscambio diretto tra il servizio TAV e la nuova Linea Napoli - Cancello della Rete Metropolitana Regionale.

Figura 16

Grafo delle connessioni con la stazione Porta della Campania



Si può notare che per gli ambiti cittadini dei Capoluoghi regionali sono state prese in considerazione le stazioni principali della rete RFI, ad eccezione della città di Napoli per la quale la stazione Municipio, sulla Linea 1 della Metropolitana, è stata ritenuta la più prossima al baricentro della conurbazione. Nel caso degli aeroporti (Capodichino e Grazzanise) e dell'ambito Mostra D'oltremare, sono state prese in considerazione le stazioni più prossime della rete ferroviaria regionale.

La figura 17 riporta dunque, per ciascun polo, i tempi di viaggio necessari per giungere al polo di destinazione dalle origini considerate utilizzando la rete del ferro, con i servizi previsti nello scenario di piano: i tempi di viaggio sono stati calcolati sommando le seguenti aliquote:

- tempo di accesso alla stazione di partenza;
- tempo di attesa del 1° servizio ferroviario;
- tempo di viaggio sul 1° servizio ferroviario;
- tempo di interscambio tra il primo ed il secondo servizio ferroviario;
- tempo di attesa del 2° servizio ferroviario;

- tempo di viaggio 2° servizio ferroviario;
-
-
-
- tempo di egresso dalla stazione alla destinazione prevista.

Nella figura 17 sono riportati inoltre i tempi disaggregati nelle diverse aliquote, e, nel caso di servizio non diretto, la stazione di interscambio.

Figura 17

Tempi di viaggio dei collegamenti ferroviari con la stazione Porta della Campania

POLI	STAZIONI DI PARTENZA	TEMPI DI ACCESSO (minuti)								STAZIONI DI ARRIVO
		Accesso	1° Alleta	1° Viaggio	1° Interscambio	2° Alleta	2° Viaggio	Egresso	TOTALE	
1	Stazione MUNICIPIO LI	3	3	1	5	5	12	3	35	Garibaldi Stazione CAMPANIA - Servizio reg.
2	Stazione NAPOLI CENTRALE	3	5	12	-	-	-	3	23	Stazione CAMPANIA - Servizio reg.
3	Stazione AVELLINO	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	Stazione BENEVENTO CENTRALE	3	15	32	-	-	-	3	53	Stazione CAMPANIA - Servizio AC
5	Stazione CASERTA	3	10	22	-	-	-	3	48	Stazione CAMPANIA - Servizio reg.
6	Stazione BARI CENTRALE	3	-	122	-	-	-	3	134	Stazione CAMPANIA - Servizio AC
7	Stazione CAPODICHINO LI	3	3	7	5	5	12	3	38	Garibaldi Stazione CAMPANIA - Servizio reg.
8	Stazione GRAZZANISE AEROP.	3	15	45	5	5	12	3	89	Garibaldi Stazione CAMPANIA - Servizio reg.
9	Stazione CAMPI FLEGREI	3	-	23	5	5	12	3	55	Garibaldi Stazione CAMPANIA - Servizio reg.
10	Stazione SALERNO	3	15	25	-	-	-	3	46	Stazione CAMPANIA - Servizio AC
11	Stazione ROMA TERMINI	3	-	65	-	-	-	3	71	Stazione CAMPANIA - Servizio AVAC

La valutazione del grado di accessibilità del sito considerato è stato calcolato sulla base del livello del servizio offerto in termini trasportistici, determinato questo sostanzialmente in funzione di numero di rotture di carico (interscambi) necessarie a percorrere le tratte e del tempo di percorrenza delle stesse. I risultati possono essere sintetizzati nelle seguenti considerazioni:

- l'accessibilità risulta eccellente sia dal centro delle città di Napoli, Caserta e Salerno, con tempi compresi tra 35 e 46 min. Si osserva inoltre che il servizio ferroviario offre collegamenti diretti con Caserta città, con Salerno città e con Benevento città;
- la baricentricità del sito rispetto ai poli prescelti a livello regionale è eccellente visti i tempi di percorrenza delle connessioni tutti compresi tra i 23 ed 89 minuti, assicurando

l'aeroporto di Grazzanise, dove il tempo di percorrenza risulta condizionato sia dalla lunghezza del tracciato che dalla tipologia del servizio previsto:

- *nel caso della connessione con Roma città per la particolare localizzazione del sito, il tempo di viaggio (71 min.) e la qualità del servizio (servizio TAV diretto) risultano di assoluta eccellenza;*
- *il valore impiegato per raggiungere l'aeroporto di Capodichino (38 min.), può già costituire un dato interessante per gli utenti che intendano prendere in esame modalità di trasporto che non interessino la rete stradale.*

La rete viaria

L'accesso all'area nell'assetto attuale risulta garantito principalmente attraverso lo svincolo esistente sull'Asse Mediano. In conseguenza della realizzazione della nuova stazione Porta della Campania è previsto, ed è attualmente in fase di appalto, il potenziamento dello svincolo che collega l'autostrada A1 e l'Asse Mediano. Si prevede, nel dettaglio, la realizzazione di una grande rotatoria sopraelevata, che consentirà di smistare i grandi flussi che, attraverso la Superstrada, sono diretti alle nuove funzioni che via via vanno insediandosi nell'Ambito.

L'accessibilità dell'area in oggetto è stata dunque valutata sulla base dell'assetto della rete stradale individuato dallo scenario descritto sopra, riferendo i nodi del modello analizzato ad i principali poli attrattori rilevabili sul territorio regionale. In particolare, oltre all'ambito della Mostra D'oltremare, sono stati considerati i nodi infrastrutturali portuali, aeroportuali, i nodi intermodali della logistica delle merci, oltre ad i baricentri delle conurbazioni dei capoluoghi provinciali della Regione Campania. Le città di Roma e Bari completano l'insieme di valutazione. Gli archi sono invece costituiti dalla rete Autostradale, Primaria e Secondaria nell'assetto comprendente i principali interventi infrastrutturali previsti, ed individuando in essi i percorsi più brevi in termini di tempo necessario a percorrere i collegamenti considerati (vedi tavola A4). Il grafo della rete assume quindi, nel caso analizzato, una configurazione monocentrica, essendo tutte le relazioni riferite all'unico polo costituito dall'Ambito della Stazione di Afragola, in particolare individuando quest'ultimo, nello svincolo di raccordo tra l'autostrada A1 e l'Asse Mediano.

La figura 18 riporta le distanze e il tempo di viaggio necessario a percorrere ciascuna delle connessioni tra i poli prescelti e l'ambito individuato, calcolate associando a ciascun arco della rete sopra descritta il suo tempo di percorrenza, valutato quest'ultimo in funzione delle caratteristiche fisiche e funzionali proprie.

Figura 18

Tempi di viaggio dei collegamenti stradali con l'Ambito della Stazione Porta della Campania

	POLI	DISTANZE (Km)	TEMPI DI PERCORRENZA (min.)
1	Mostra d'Oltremare	30	30
2	Aeroporto di Capodichino	13	14
3	Aeroporto di Grazzanise	38	33
5	Stazione Piazza Garibaldi	17	18
7	Stazione Marittima Napoli	20	22
8	Zona Portuale di Salerno	36	56
9	CIS Nola	27	22
10	Interporto Sud Europa	14	17
12	Interporto di Salerno	92	69
13	Avellino - centro Città	55	40
14	Salerno - Lungomare Tafari	66	61
15	Napoli - piazza Municipio	20	22
16	Caserta - Corso Trieste	24	27
17	Benevento - corso Garibaldi	93	66
18	Bari - Centro città	259	161
19	Roma - via Dei Fori Imperiali	216	131
20	Napoli Est - Svincolo via De Roberto	13	11
21	Napoli Est - Svincolo S.G. a Teduccio	14	12
22	Marcianise - Svincolo Marcianise Sud	20	16

Appare superfluo soffermarsi sull'alto grado di accessibilità dell'Ambito oggetto di studio, dovuto alla sua particolare localizzazione in un'area dove si intersecano le principali direttrici di viabilità del meridione d'Italia. Gli spostamenti in ingresso ed in uscita saranno resi ancora più rapidi, ed indipendenti dalla congestione della viabilità dovuta alle attività economiche limitrofe, grazie al potenziamento dell'intero sistema viabilistico dell'Asse Mediano in prossimità dell'intersezione con l'A1, oltre che dalla nuova viabilità già in fase di realizzazione.

Si sottolineano dunque nel seguito solo i valori maggiormente significativi, al fine di giustificare la valutazione parametrica riportata nel seguito:

- il sito analizzato risulta posizionato baricentricamente, in termini di percorrenza, rispetto ad i centri cittadini di Napoli e Caserta, e dai principali nodi infrastrutturali del duce Capoluoghi, con distanze comprese tra i 17 ed i 24 km, e tempi di percorrenza tra i 16 ed i 27 minuti.

- la raggiungibilità dai principali poli del bacino regionale risulta eccellente, con tempi di viaggio che superano i 60 min. solo di quelli che gravitano nell'area di Salerno e Benevento, per i quali, peraltro, va tenuta in debito conto la distanza complessiva della connessione.
- la connessione con l'aeroporto di Capodichino risulta essere quella con il minore tempo di percorrenza in assoluto tra i poli considerati. (14 min.) a riprova della eccellente raggiungibilità dell'area anche con modalità di trasporto miste (aereo + auto);
- per quanto riguarda i nodi intermodali delle merci, il sito risulta sostanzialmente equidistante in termini di tempi di percorrenza dalle due piattaforme gravitanti sul bacino Napoletano (CIS di Nola e Interporto Sud Europa). Maggiori tempi di percorrenza sono stati registrati rispetto all'interporto di Salerno, la cui connessione fa tuttavia registrare una elevata velocità media di percorrenza, (80 km/h) se rapportata agli altri poli considerati.

ASPETTI AMBIENTALI

La regione Campania rileva differenti aree climatiche, con microclimi diversi a seconda che si tratta della fascia costiera, delle aree interne pianeggianti, ovvero delle zone montuose e collinari.

Tali profonde differenze dipendono sia dalle caratteristiche morfologiche e dalla esposizione geografica delle diverse aree, sia dagli interventi dell'uomo sul territorio. In particolare, la fascia costiera è dominata da un clima mite tipicamente marittimo mediterraneo, con temperature che raramente scendono sotto i 4 gradi centigradi, mentre le zone montuose e collinari sono regolate da microclimi con inverni più rigidi ed estati più fresche. Le zone interne pianeggianti sono caratterizzate da un clima caldo e afoso durante la stagione calda e da un clima abbastanza temperato durante l'inverno in quanto protette a nord e a est dalla catena montuosa del Matese. Le differenze intra-area dipendono invece dal grado di cementificazione e dalla densità abitativa: le aree densamente popolate presentano climi più caldi e minore ventilazione.

Da un punto di vista ambientale, la strategia della Regione Campania punta fondamentalmente su:

- la riduzione del degrado delle periferie;
- l'ampliamento delle aree protette (nella provincia di Napoli rappresentano il 15% del territorio); attualmente le aree protette sono:
 - l'area del Parco Regionale dei Campi Flegrei;
 - l'area del Parco Nazionale del Vesuvio;
 - l'area del Parco Regionale dei Monti Lattari.
- la valorizzazione dei sistemi locali naturalistici.

Nell'area territoriale considerata, le criticità ambientali più rilevanti sono rappresentate:

- dal sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani;
- dalle aree urbane ad alta intensità abitativa ed industriale;
- dal traffico automobilistico;
- dal rischio idraulico, causa di inquinamento delle acque sotterranee e superficiali, provocato da un lato da una tradizionale scarsa attenzione della comunità locale all'utilizzo di misure di prevenzione dei rischi di inquinamento per gli scarichi industriali e agricoli, dall'altro dalle modifiche nelle pratiche colturali agricole. I carichi inquinanti derivanti da depuratori, da reflui industriali poco o per niente trattati, hanno causato il forte degrado della qualità delle acque locali.

Il comune di Afragola è ricompreso nell'ambito del Bacino Nord Occidentale della Campania, istituito in ottemperanza della legge n. 183 del 18 maggio 1989 (*"Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo"*), che ha riorganizzato la difesa del suolo con una serie di disposizioni, tra cui di particolare importanza, l'istituzione dell'Autorità di Bacino. L'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Campania persegue una programmazione fondata sulla ricerca di coerenza e congruenza tra obiettivi e risorse disponibili. Per ogni bacino idrografico deve essere elaborato un Piano di Bacino che riguarda la difesa delle acque, la conservazione, la difesa e la valorizzazione del suolo, la salvaguardia della qualità delle acque superficiali e sotterranee e il loro disinquinamento, la compatibilità ambientale dei sistemi produttivi, la salvaguardia dell'ambiente naturale. Nell'ambito degli indirizzi programmatici della Regione Campania per il periodo 2007-2013, si individuano come priorità il risanamento ambientale e la difesa del suolo per la sicurezza del territorio, in una logica di sviluppo demografico ed economico sostenibile.

INTERCONNESSIONI CON IL SETTORE TURISTICO

Cittadina situata nella pianura campana fondata, secondo la tradizione, in età normanna, derivò il nome dalla coltivazione delle fragole (fu conosciuta come Villa della Fragole); durante l'età angioina raggiunse un alto grado di sviluppo nel sec. XIV, con la regina di Napoli Giovanna I. L'abitato di Afragola, caratterizzato da palazzi ottocenteschi e dei primi anni del sec. XX, conserva oltre al castello della regina Giovanna I (fondato nel 1380), rimaneggiato nel sec. XVIII, numerosi edifici religiosi, tra cui la parrocchiale di San Giorgio (sec. XIV), con all'interno la tomba di Matteo d'Aragona (sec. XV); la chiesa del Rosario (1653); e il santuario di Sant'Antonio di Padova (1633, ma in seguito rimaneggiato), con l'annesso Collegio Serafico, sede di una ricca biblioteca (incunaboli e cinquecentine).

La posizione del comune di Afragola, *border line* tra le province di Napoli e Caserta, rende questa località di particolare interesse da un punto di vista turistico. Infatti gode di una posizione baricentrica rispetto ad alcuni tra i più rilevanti attrattori turistici a livello internazionale. Da un lato beneficia della vicinanza ai siti archeologici dell'area metropolitana partenopea (Pompei, Ercolano, Oplonti, Castellammare di Stabia, Area Flegrea) ed alle altre attrazioni della provincia di Napoli (Costiera Sorrentina, Isole del Golfo, Centro Storico di Napoli); dall'altro è situata a poca distanza dagli attrattori turistici della provincia di Caserta (Reggia di Caserta, Caserta Vecchia, Capua, Carditello).

In estrema sintesi si può affermare che la località in oggetto è in grado di intercettare i seguenti segmenti turistici (con l'indicazione dei relativi siti di interesse):

- turismo arte e cultura: Centro Storico di Napoli, Aree Archeologiche della provincia di Napoli, Reggia di Caserta;
- turismo eno-gastronomico: molteplici gli itinerari eno-gastronomici costruiti nelle province di Napoli, Caserta, Benevento e Avellino;
- turismo balneare: Isole del Golfo, Costiera Sorrentina e Amalfitana, Litorale Domitico;
- turismo termale: Ischia, Napoli, Area Flegrea, Telese;
- turismo natura: Parco Regionale del Vesuvio, Costiera Sorrentina e Amalfitana, Isole del Golfo, Monti del Matese.

Pertanto, la vicinanza alla suddetta cornice turistica, rende la location individuata di particolare interesse offrendo ai visitatori ed agli operatori del nuovo polo fieristico l'opportunità di organizzare visite ad alcuni tra i *must* del turismo internazionale, così come potrebbe essere in gradi di attrarre visitatori derivanti dai predetti flussi turistici in transito nelle province di Napoli e Caserta (in particolare, nell'ipotesi di manifestazioni fieristiche S2C).

Di seguito si indicano le distanze chilometriche approssimative del comune di Afragola ad alcune delle principali località turistiche dell'area in oggetto:

- Napoli Centro Storico 20 km
- Pompei 34 km
- Ercolano 20 km
- Sorrento 55 km
- Parco del Vesuvio 22 km
- Pozzuoli 29 km
- Capua 32 km
- Reggia di Caserta 24 km

I SERVIZI DI PROSSIMITÀ DEL TERZIARIO AVANZATO

La ricettività alberghiera del comune di Afragola è attualmente assolutamente insignificante limitandosi a poche decine di posti letto, ma l'area in oggetto può beneficiare della rilevante offerta del capoluogo di regione il cui centro dista meno di 20 km, così come dell'offerta ricettiva del comune di Caserta.

La provincia di Napoli ha una struttura alberghiera che conta oltre 1.260 tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri per un totale di oltre 76.000 posti letto (di cui oltre 11.000 nel capoluogo). Per quanto attiene alla struttura dell'offerta ricettiva, 20 sono gli alberghi 5 stelle e 5 stelle lusso, 189 i 4 stelle e 367 i 3 stelle. Nella provincia di Caserta, invece, si contano 128 tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri per un totale di circa 13.500 posti letto, 14 alberghi 4 stelle, e 47 alberghi 3 stelle.

Da un punto di vista culturale, ricreativo e sportivo, malgrado la presenza di numerose iniziative all'interno della città di Afragola gestite da diverse associazioni culturali, sportive e ricreative attive sul territorio, il punto di riferimento resta la città capoluogo. La città di Napoli, infatti, offre un numero elevato di locali per la ristorazione ed il tempo libero. In particolare, tra discoteche, discobar e pub/birrerie presenti sul territorio cittadino si superano i 140 esercizi. È presente anche un discreto livello di varietà nella ristorazione: ai 162 ristoranti che realizzano cucina locale e alle 42 pizzerie si affiancano 20 ristoranti che realizzano cucina internazionale.

La dotazione di teatri è elevata: ne sono presenti ben 24 tutti con attività e programmazioni molto intense ed articolate. Il più famoso e prestigioso tra i teatri napoletani è il San Carlo, il maggiore teatro Lirico di Napoli. Sono inoltre presenti 24 cinema per un totale di 46 sale di proiezione e un multiplex con 11 sale. In città ci sono inoltre qualche centinaio di associazioni culturali, sportive e ricreative, che testimoniano la grande fertilità dei napoletani sul piano della produzione e fruizione di prodotti culturali.

La città di Afragola è inoltre dotata di:

- 123 imprese operanti nel settore nei trasporti,
- 59 nel settore creditizio,
- 153 nel settore dei servizi alle imprese,
- 12 sportelli bancari (fonte Bankitalia-SIST)

PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA

I principali punti di forza possono così essere sintetizzati:

- Posizione baricentrica tra le due città più densamente popolate della regione Campania, che le conferisce un ruolo di interconnessione a più livelli nell'ambito

dell'asse Napoli-Caserta (da un punto di vista dei trasporti, degli insediamenti residenziali, delle infrastrutture produttive e commerciali)

- L'ottima accessibilità su ferro e su gomma e la vicinanza al Porto di Napoli e all'aeroporto di Capodichino
- Area ad alto tasso di mutamento della struttura economica: negli ultimi decenni si è passati da un'economia prevalentemente agricola ad una basata su attività industriali basate sulla piccola e media impresa e sullo sviluppo del terziario, in particolare commerciale, con il potenziamento della grande distribuzione organizzata e la diffusione di grandi marche commerciali (IKEA, Leroy Merlin, etc)
- La prossimità ai principali interporti regionali (Interporto Sud Europa di Marcianise, Interporto di Nola)
- La prossimità ad aree turistiche di rilevanza internazionale (la città di Napoli e l'area flegrea, le isole del Golfo di Napoli, la Reggia di Caserta e le aree turistiche limitrofe, i siti archeologici della provincia di Napoli, la costiera sorrentina e amalfitana)
- La concentrazione nell'area di grandi progetti di sviluppo locale (un Parco Naturalistico, Tecnologico e dei Servizi, un nuovo ospedale, creazione di nuovi poli commerciali), in particolare, la realizzazione della nuova stazione dell'Alta Velocità (con strutture di pregio architettonico)

Tra i principali punti di debolezza si segnalano, invece:

- "immagine" dell'area poco rassicurante da un punto di vista "ambientale" per la criminalità organizzata e non;
- inquinamento automobilistico e ambientale in generale;
- scarsa dotazione di servizi del terziario avanzato di prossimità;
- scarsa attrattività turistica endogena (compensata dalla prossimità alla città di Napoli).

AREA DI NAPOLI - ZONA ORIENTALE

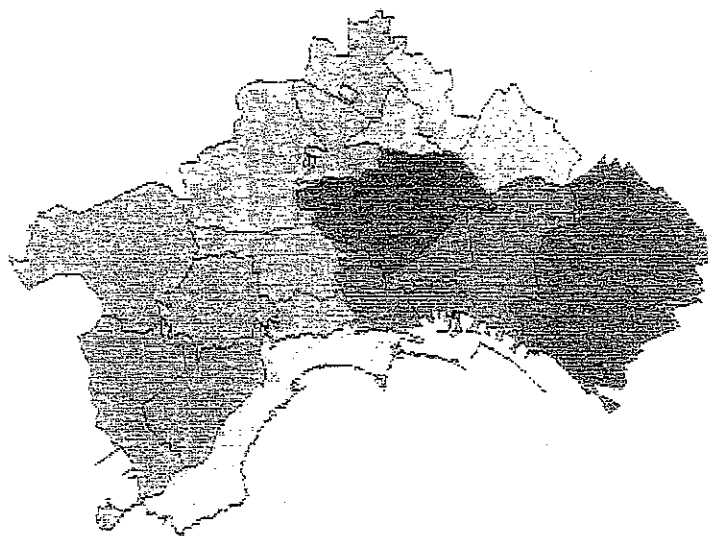
Il Comune di Napoli si estende su un'area di 117,27 Km². La sua posizione in termini di coordinate è la seguente: longitudine: 14° 16' 36" 12 - latitudine: 40° 51' 46" 80.

Il Comune di Napoli occupa il 10,0% dell'intera superficie provinciale, ma sul suo territorio risiede il 32,8% degli abitanti della Provincia. La classificazione del comune è di collina litorale: la quota media 17 metri s.l.m., la quota massima sim è di 470 mt, la quota minima sim di 3 mt.

Il Comune è suddiviso in 29 quartieri raggruppati in 10 municipalità.

Figura 19

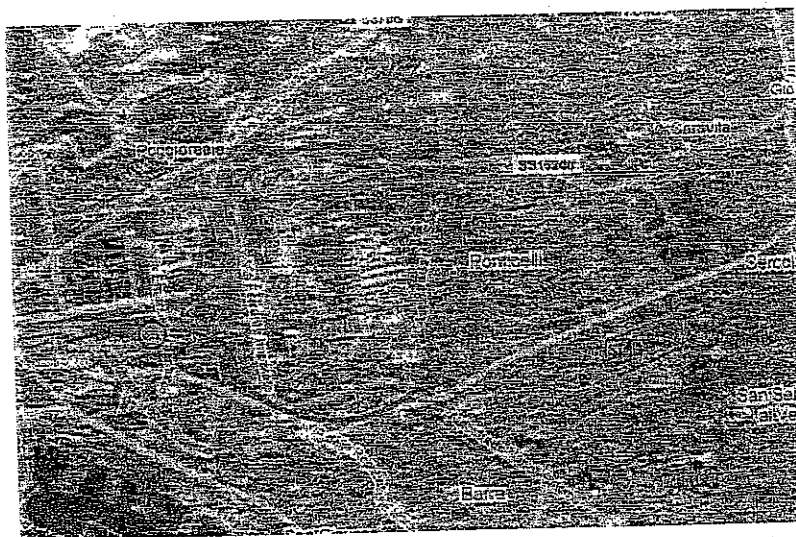
La ripartizione in zone della città di Napoli



L'area individuata per la localizzazione del nuovo quartiere fieristico e la cosiddetta zona orientale (Napoli Est), ubicata sul territorio della municipalità 4.

Nella figura sottostante viene indicata l'area specifica prescelta.

L'area di Napoli zona Orientale



In particolare, l'ipotesi localizzativa individuata si trova all'interno dell'area depositi Q8, con una superficie teoricamente disponibile di oltre 230 mila mq attualmente in uso alla Q8, caratterizzati dalla necessità di bonifica "pesante" per renderli funzionali alla realizzazione di un quartiere fieristico.

ASPETTI AMMINISTRATIVI

- I. L'area individuata rientra nell'Ambito 13 (ex raffineria) del P.U.A.
Allo stato nell'area oggetto di analisi sono localizzati numerosi impianti petroliferi.
Il progetto di insediamento è conforme allo strumento urbanistico vigente e, pertanto, non sarebbe necessaria alcuna modifica al P.U.A. *in itinere* giacché quest'ultimo non precisa le destinazioni funzionali ammesse.
Va rilevato inoltre che è stato stipulato un protocollo di intesa per la delocalizzazione degli impianti petroliferi e la riqualificazione dell'area tra le ditte proprietarie ed il Comune di Napoli.
- II. A tal proposito occorre compiere una breve riflessione circa le criticità che contraddistinguono l'area al fine di valutarne l'idoneità ad ospitare il polo fieristico.
L'intera area dove è prevista la realizzazione del polo fieristico è stata individuata dalla L. n. 426/98 (art. 1) quale Sito di Interesse Nazionale (SIN) oggetto di interventi di bonifica in quanto "area potenzialmente inquinata".

Tale qualificazione comporta la sottoposizione dell'intera area a stringenti analisi circa gli agenti inquinanti presenti e l'accertamento dell'inquinamento delle matrici ambientali.

Tali attività debbono essere compiute dai proprietari dei suoli ovvero ad opera dei soggetti "inquinatori".

L'area di Napoli Orientale è risultata fortemente contaminata da derivati del petrolio che hanno interessato tutte le matrici ambientali.

In forza di ciò il Ministero dell'Ambiente ha, pertanto, ordinato una bonifica a "tappeto", ingiungendo ai proprietari di porre in essere misure di sicurezza di emergenza (MSE) ai sensi dell'art. 240 del Dlgs. n.152/06; risulta approvato il piano di caratterizzazione di alcune aree private mentre è ancora in corso il censimento delle aree pubbliche.

Il piano di caratterizzazione, lungi dal considerarsi come attività di bonifica, non è altro che il piano con il quale vengono individuati gli agenti inquinanti presenti ed in base a ciò viene redatto il progetto di bonifica.

Allo stato non risultano approvati piani di bonifica per le aziende presenti nell'area e, pertanto, nessuna area è stata ancora bonificata.

- III. I costi presunti per la bonifica delle aree ammontano a non meno di € 350.00mq.

A tal proposito va ricordato che i costi della bonifica costituiscono onere reale che pesa sul bene (proprietà).

L'alienazione di un fondo da bonificare non esime il nuovo proprietario dalla bonifica, bensì lo rende solidale all'inquinatore nel compimento delle attività di bonifica.

- IV. Con riferimento ai tempi di attuazione della bonifica si può ipotizzare un orizzonte temporale per la conclusione di dette attività non inferiore ai quattro anni. Pertanto il risparmio temporale dettato dal fatto che il fondo su cui verrebbe realizzato l'intervento verrebbe acquisito mediante compravendita piuttosto che espropriato (con i tempi che ne derivano), viene annullato dal compimento delle operazioni di bonifica che, si ribadisce, non sono iniziati né tantomeno in fase di progettazione esecutiva. Peraltro, il contesto territoriale particolarmente congestionato e la prossimità con il centro urbano di Napoli rendono difficilmente praticabili, sotto il profilo dell'ordinato sviluppo urbanistico, un addensamento di volumi come avverrebbe per le caratteristiche strutturali dei quartieri flegiaci, richiedendo, invece, un diradamento ed una rarefazione dell'impatto volumetrico complessivo.

CENNI SUL COMUNE DI NAPOLI

Napoli, con una popolazione residente che supera il milione abitanti, risulta il terzo comune più popoloso d'Italia. Anche la provincia napoletana con 3.075.660 abitanti si posiziona in terza posizione. Le famiglie residenti nel comune sono 326.726, nella provincia 946.391. Il numero medio di componenti per famiglia è di 3,03 membri per il Comune di Napoli e risulta il più elevato tra i grandi comuni, laddove la media italiana è di 2,60 e quella meridionale di 2,63. La provincia con 3,17 componenti medi per famiglia risulta prima in Italia nella relativa classifica.

La popolazione comunale è rimasta numericamente invariata nel corso degli ultimi 50 anni passando da 1.010.550 abitanti registrati con il Censimento del 1951 ad 1.008.419 abitanti al 01/01/2003. La provincia ha registrato nello stesso periodo una crescita del 45% passando dai 2.081.119 abitanti del 1951 ai 3.075.660 del 2003. Il Comune di Napoli si presenta tra i più giovani d'Italia: la presenza di un elevato numero di abitanti al di sotto dei 14 anni, unita alla ridotta presenza di ultrasessantacinquenni determinano un indice di vecchiaia particolarmente ridotto.

Dal punto di vista dell'istruzione, l'alto numero di diplomati, in termini assoluti, di scuole tecnico-professionali esprime elevate possibilità per le imprese di accedere ad un bacino di soggetti giovani, pronti per la formazione specialistica/tirocinio e/o per l'inserimento lavorativo, mentre il numero elevato di laureati esprime elevate disponibilità, per il territorio, di conoscenza di livello superiore in termini di risorse umane.

Per quanto riguarda la struttura imprenditoriale, nel 2003 il numero complessivo di imprese registrate nel Comune di Napoli era di 103.750 sulle 254.833 registrate nella provincia (il rapporto è del 41%). Considerando la distribuzione delle imprese per classe dimensionale (secondo la classificazione europea basata sul numero di addetti: fino a 49 piccola impresa, da 50 a 249 media, oltre 250 grande) si evidenzia:

- a livello comunale una situazione in linea con quella nazionale: prevale la piccola impresa che costituisce circa il 65% del totale e le imprese di grandi dimensioni sono presenti in una percentuale superiore al 20%. Le PMI rappresentano il 77,3% del totale imprese a livello comunale ed il 79,8% a livello nazionale;
- a livello provinciale la prevalenza delle piccole imprese è ancora più netta e si assesta intorno al 76% (è in linea con i valori regionali, piuttosto che con quelli nazionali); e appare ridotta la percentuale di grandi imprese (anche se più elevata di quella regionale). Le PMI rappresentano quasi il 90% del totale delle imprese.

Il sistema imprenditoriale napoletano è caratterizzato da una proporzione elevata di imprese giovani e giovanissime: oltre la metà delle imprese è nata dopo il 1990. Alla giovane età delle imprese si associa, nel napoletano, quella degli imprenditori che si iscrivono al registro delle imprese: sette nuovi imprenditori su dieci hanno meno di 35 anni. La giovane età delle imprese, ma soprattutto degli imprenditori è direttamente correlata alla volontà di adozione di tecnologie avanzate e più in generale alla propensione all'innovazione.

Il numero di imprese artigiane registrate nella provincia ammonta a 29.591 ed è aumentato nel 2003 dell' 1,5% grazie ad un saldo positivo di 446 unità. A livello settoriale le imprese che hanno registrato nel 2003 una crescita maggiore sono quelle operanti nelle costruzioni (+5%). Il settore delle costruzioni e quello delle attività manifatturiere concentrano circa l'84% delle imprese artigiane, mentre il commercio assorbe soltanto il 13,1% del totale. Il settore degli altri servizi (che include servizi pubblici, sociali e personali e i servizi alle famiglie) possiede una quota tripla rispetto a quella del totale delle imprese, mentre quella dei servizi avanzati è circa la metà. Il commercio, in cui operano 111.697 imprese napoletane, caratterizza l'imprenditoria provinciale. L'industria con il 12% (32.108 imprese) esprime una delle incidenze più importanti del Sud. I settori dei servizi avanzati (con 23.669 imprese) e dei trasporti (10.107) rivestono una grande importanza per l'economia provinciale. Scarsa la presenza di aziende agricole con la più bassa incidenza del Mezzogiorno.

ASPETTI TRASPORTISTICI

Il Comune di Napoli, quale capoluogo regionale e principale metropoli del meridione d'Italia, è il crocevia dei principali assi trasportistici del Centro Sud. Appare dunque superfluo, in questa sede riportare nel dettaglio il cospicuo elenco di infrastrutture viarie e ferroviarie che collegano al conurbazione partenopea al territorio regionale e Nazionale.

E' necessario tuttavia ricordare che l'area metropolitana napoletana è oggetto di un importante progetto di implementazione della rete ferroviaria, che, attraverso interventi di adeguamento sulle linee esistenti e di realizzazione di nuove linee, porterà, entro il 2012, al completamento della grande Rete Metropolitana Regionale, che consentirà di trasferire sul ferro una non trascurabile aliquota di spostamenti che oggi impegnano la rete viaria. La zona orientale della Città, per la sua prossimità al più importante nodo ferroviario del Sud Italia - Napoli Centrale - beneficerà in maniera diretta del nuovo assetto infrastrutturale, vedendo migliorate le connessioni con i principali poli regionali.

Dal punto di vista viario, la dotazione infrastrutturale Comunale è altresì quanto mai ricca, consentendo, in particolare dall'area orientale della città, di immettersi con rapidità sulle principali direttrici Nord Sud ed Est Ovest. Ciò nonostante, il Piano della Rete Stradale Primaria, documento di programmazione redatto nel 2001 dal comune di Napoli, prevede numerosi interventi di ottimizzazione delle infrastrutture esistenti. Nel seguito si illustreranno quelli che avranno riflesso diretto sull'accessibilità dell'area oggetto di studio

Inquadramento dell'area

L'area di Napoli Est – denominata Ambito 13 nella Variante Generale al PRG di Napoli, risulta fisicamente delimitata ad Ovest ed a Nord da alcuni rami della rete ferroviaria regionale: le linee Napoli – Aversa – Villa Literno/Caserta, Napoli – Cancello – Caserta, la linea Napoli – Nola – Baiano della Circumvesuviana e la linea TAV, ancora in costruzione e diretta alla stazione Porta della Campania di Afragola, che si diramano dal nodo ferroviario di Napoli Centrale – Piazza Garibaldi in direzione Nord- Est, delimitano senza soluzione di continuità il quadrante Nord occidentale dell'area. A Sud il raccordo tra le autostrade A1 ed A3 con il porto, ed ad Est il raccordo tra le autostrade A1 ed A3 completano l'individuazione di un grande quadrangolo, con l'angolo sud – occidentale allungato verso la zona portuale.

L'area è localizzata, dunque, immediatamente ad est del Centro Direzionale e del fascio di binari del nodo di Piazza Garibaldi, separando i quartieri Poggioreale a nord, da quello di Barra- S. Giovanni a sud- Ad est, oltre il citato raccordo E45, si estende il territorio di Ponticelli.

La rete del ferro

Le linee ferroviarie presenti a Nord - Ovest, unitamente alla linea RFI (Napoli – Salerno) e Circumvesuviana (Napoli – Torre Annunziata- Sorrento/Poggiomarino) che lambiscono l'Ambito a Sud – Ovest, contribuiscono, a formare un grande anello ferroviario, che si completa ad Est con la Linea 4 della rete della Metropolitana Regionale con un tracciato sensibilmente più distante dal territorio oggetto dello Studio. L'inquadramento dell'ambito dal punto di vista ferroviario è rappresentato nella tavola B1

Nell'attuale assetto è dunque possibile accedere all'Ambito utilizzando le seguenti stazioni, attraverso i corrispondenti archi della Rete:

- | | | |
|-------------------------|---|---------------------------------------|
| 1. Stazione Poggioreale | → | MN Linea 5 - Circumvesuviana Baiano |
| 2. Stazione Giannutri | → | MN Linea 2 – Linea RFI Napoli Salerno |
| 3. Stazione S. Giovanni | → | MN Linea 4 – Circumvesuviana Sorrento |
| 4. Stazione Barra | → | MN Linea 4 – Circumvesuviana Sorrento |

Tali linee rappresentano già efficaci connessioni il territorio regionale, consentendo di immettersi nelle Rete Ferroviaria Regionale, e, utilizzando il nodi ferroviario di Napoli Centrale – Piazza Garibaldi, di interscambiare con relativa facilità, con le tratte nazionali verso Roma (Linea Napoli – Formia – Roma e Linea AV/AC).

Il Piano delle 100 Stazioni del 2003, documento programmatico redatto dall'Assessorato alle Infrastrutture di Trasporto del Comune prevede che 5 nuove stazioni con aree di influenza che assoggetteranno porzioni di territorio comprese nell'Ambito 13 debbano entrare in esercizio entro l'anno 2011: inoltre alcune tra quelle esistenti e di nuova realizzazione dovranno assumere il ruolo di nodo intermodale, circostanza, che renderà l'area di Napoli Est estremamente raggiungibile dagli utenti della rete ferroviaria. L'assetto definitivo offrirà dunque le seguenti possibilità di connessione con il territorio regionale e nazionale

- | | | |
|--------------------------------|---|---|
| 1. Stazione Botteghele | → | MN Linea 3- Napoli - Nola -Baiano |
| 2. Nodo Stadera | → | MN Linea 3- Napoli - Nola -Baiano |
| | → | RFI Napoli - Cancello |
| 3. Nodo Poggioreale | → | MN Linea 1 |
| | → | MN Linea 3- Napoli - Nola -Baiano |
| 4. Stazione Traccia | → | RFI Napoli - Cancello |
| 5. Nodo Gianturco | → | MN Linea 2- Napoli - Sorrento /- Poggiomarino |
| | → | RFI Napoli - Cancello |
| 6. Stazione G. Ferraris | → | MN Linea 2- RFI Napoli Salerno |
| 7. Stazione S. Giovanni | → | MN Linea 4- Napoli - Sorrento /- Poggiomarino |
| 8. Stazione Barra | → | MN Linea 4- Napoli - Sorrento /- Poggiomarino |

Come è noto l'avanzamento dei lavori della Rete della Metropolitana Regionale procede in maniera spedita, e alcune delle nuove stazioni sopra elencate sono in fase di realizzazione. In particolare sono aperti i cantieri dei futuri nodi intermodali di Poggioreale, di Gianturco e di Galileo Ferraris, oltre a quello della stazione Traccia. Per il Nodo di Stadera, invece, per quanto importante elemento di completamento dell'assetto infrastrutturale dell'area Orientale e dell'Ambito, sono state prodotte sole ipotesi di fattibilità tecnica.

Va tuttavia ancora una volta posto in evidenza che dall'analisi delle aree isocrone di influenza emerge con chiarezza che l'incremento del numero dei nodi della rete del ferro al contorno dell'Ambito non produce apprezzabili miglioramenti della reale fruibilità alla rete

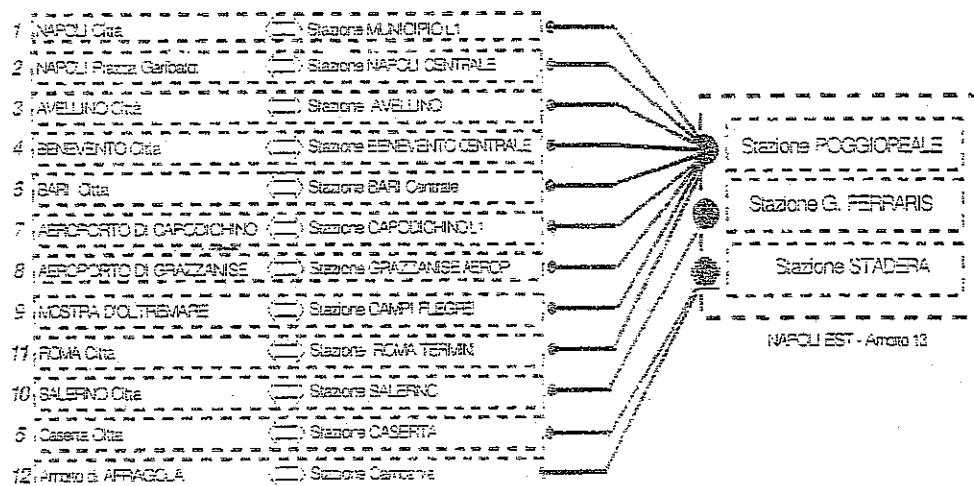
stessa se non si migliorano fortemente le connessioni tra le stazioni ed il perimetro e la parte più interna dell'Ambito.

L'accessibilità dalla rete del ferro è stata valutata considerando, a livello regionale, i siti ritenuti maggiormente significativi nel quadro degli spostamenti dell'utenza diretta/proveniente al sito oggetto dello studio. Lo scenario di riferimento è quello che si concretizzerà con il completamento del Piano delle 100 stazioni e con il completamento della Rete Ferroviaria Regionale. Al fine di valutare i tempi di percorrenza degli spostamenti, come già fatto per l'analisi di accessibilità della stazione di Porta della Campania, a ciascun polo è stato associato il nodo o la stazione più prossima, in termini di accessibilità diretta, della Rete Ferroviaria Regionale.

Nel caso dell'ambito di Napoli Est, il grafo rappresentato nella figura che segue, rappresenta l'insieme delle connessioni tra i poli prescelti e le stazioni della Rete del ferro adiacenti all'ambito.

Figura 21

Grafo delle connessioni con le stazioni a servizio dell'area di Napoli Est



Analogamente a quanto riportato per l'ambito della stazione Campania di Afragola, per gli ambiti cittadini dei Capoluoghi regionali sono state prese in considerazione le stazioni principali della rete RFI, ad eccezione di Napoli dove la stazione Municipio, sulla Linea 1 della Metropolitana è stata ritenuta la più prossima al baricentro della conurbazione. Nel caso degli aeroporti (Capodichino e Grazzanise) e dell'ambito Mostra D'otremare, inoltre, sono state prese in considerazione le stazioni più prossime della rete ferroviaria regionale, (vedi tavola B2). Per i criteri con i quali sono stati valutati i tempi delle diverse aliquote che

compongono tempo totale di viaggio, si rimanda, in ogni caso, a quanto già esPLICITATO in riferimento all'area di Afragola.

La figura 22 riporta dunque, per ciascun polo, i tempi di viaggio necessari a percorrere il collegamento utilizzando la rete del ferro, con i servizi attivi previsti nello scenario di piano. Sono dettagliati inoltre i tempi disaggregati nelle diverse aliquote, e, nel caso di servizio non diretto, le stazioni di interscambio.

Figura 22

Tempi di viaggio dei collegamenti ferroviari con la stazioni Poggioreale, Ferraris e Stadera

POLI	STAZIONI DI PARTENZA	TEMPI DI ACCESSO (minuti)										STAZIONI DI ARRIVO
		Accesso	1° Alisca	1° Viaggio	1° Traslato	2° Alisca	2° Viaggio	2° Traslato	3° Alisca	3° Viaggio	Espeso	
1	Stazione MUNICIPIO LT	3	3	7	-	-	-	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
2	Stazione NAPOLI CENTRALE	3	3	1	-	-	-	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
3	Stazione AVELLINO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.	-
4	Stazione BENEVENTO CENTRALE	3	15	45	3	3	4	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
5	Stazione CASERTA	3	10	23	-	-	-	-	-	-	3	Staz. STADERA - Servizio Regionale
6	Stazione BARI CENTRALE	3	15	135	1	3	4	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
7	Stazione CAPODICHI NO LT	3	3	3	-	-	-	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
8	Stazione GRAZZANISE RENT	3	15	45	1	1	1	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
9	Stazione CAMPI FLEGREI	3	1	25	3	1	4	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
10	Stazione SALERNO	3	15	40	-	-	-	-	-	-	3	Staz. FERRARIS - Servizio reg.
11	Stazione ROMA TERMINI	-	-	75	3	3	1	-	-	-	3	Staz. POGGIOREALE - Servizio reg.
12	Stazione CAMPANIA Aragona	3	5	9	-	-	-	-	-	-	3	Staz. STADERA - Servizio Regionale

La valutazione del grado di accessibilità del sito considerato è stato calcolato sulla base del livello del servizio offerto in termini trasportistici, analogamente a quanto proposto sopra per l'area di Afragola. I valori ottenuti possono essere sintetizzati nelle seguenti considerazioni:

- l'accessibilità del sito presenta tempi di percorrenza prossimi a 60 minuti, dunque sensibilmente più alti di quelli registrati per il sito di Afragola;
- il sito risulta essere leggermente rivolto verso l'utenza proveniente dal bacino della conurbazione partenopea, infatti affianco a tempi di viaggio estremamente ridotti come per la relazione con l'aeroporto di Capodichino (12 min.) o con il centro città (16 min.), si registra, per es., 61 minuti di viaggio per la connessione con Salerno e 78 minuti per Benevento;
- il tempo di percorrenza della connessione con Roma (88 min.) resta di assoluto rilievo, anche se il servizio presenta una rottura di carico nel nodo ferroviario di Napoli Centrale.

La rete viaria

I grandi assi viari che delimitano Ambito di Napoli Est presentano numerose connessioni con la viabilità locale; a Nord la superstrada SS 162 ha 3 svincoli lungo l'asse di Via Domenico de Roberto, due dei quali, quelli posti in posizione più orientale, a servizio diretto dell'ambito; il terzo, in posizione meno baricentrica rispetto al perimetro dell'Ambito, è localizzato in corrispondenza dell'intersezione con l'asse di via Gianturco.

Sul quadrante meridionale, invece, il raccordo autostradale E45 tra le autostrade A1/A3 e la zona portuale della città si connette al sistema della viabilità locale attraverso il complesso insieme di svincoli esistenti tra piazza S. Alfonso, intersezione degli assi di via Ferrante Imparato; via Galileo Ferraris e via Argine. L'inquadramento dell'ambito dal punto di vista viario è rappresentato nella tavola B3.

E' necessario sottolineare tuttavia, come alla apparente abbondanza di infrastrutture viarie in realtà non corrisponda attualmente una accessibilità al territorio altrettanto soddisfacente. Ciò è dovuto all'interdizione alla circolazione di molte delle rampe degli svincoli e alla inefficienza funzionale di alcuni di essi. Infatti il primo dei tre svincoli di cui è provvista la sopraelevata di via de Roberto (SS 162) provenendo dal raccordo A1/A3 è completamente precluso alla circolazione a causa della presenza delle baracche abusive presenti ai margini del sottostante asse stradale, mentre il secondo svincolo, in ordine di percorrenza da Est ad Ovest, offre solo la possibilità di accesso alla superstrada in direzione Est, in quanto quella in verso contrario non risulta essere adeguata agli standard di sicurezza del codice della strada, ed è pertanto preclusa alla circolazione.

Lo svincolo E45 di piazza S. Alfonso, che consentirebbe, in maniera diretta ai veicoli provenienti dal raccordo A1/A3 in direzione porto e centro città di immettersi su via Ferrante Imparato in entrambe le direzioni Nord Sud, e su via Galileo Ferraris nella sola direzione Nord Est; consentirebbe, altresì, l'immissione sulla viabilità autostradale in direzione A1/A3 da via delle Repubbliche Marinare ed in direzione del Porto da via Argine. Tuttavia la rampa che di raccordo tra via Argine e la viabilità autostradale risulta attualmente inagibile e perciò interdetta alla circolazione.

Il nuovo assetto viabilistico dell'Area Orientale di Napoli è definito dal Piano della Rete Stradale Primaria del 2000 redatto dall'Assessorato alle Infrastrutture di Trasporto del Comune di Napoli, che indica che il riassetto degli elementi di connessione tra le grandi arterie autostradali A1, A3, SS 162, raccordi E45 venga perseguito anche attraverso la

riprogettazione degli svincoli attualmente esistenti nel settore meridionale dell'ambito. Nell'elaborato previsionale sono riportati tra l'altro:

- la demolizione del sistema di svincoli di Piazza S. Alfonso;
- la demolizione della rampa autostradale di via Delle Repubbliche Marinare;
- la demolizione dei viadotti autostradali di immissione nel raccordo E45 tra via Reggia di Portici e piazza S. Alfonso;
- l'inserimento, in piena efficienza, degli svincoli della SS 162 sull'asse di via Domenico de Roberto nel quadro generale degli accessi alla viabilità primaria;
- la realizzazione di nuove opportunità di immissione e svincolo tra l'estremità orientale dell'asta di Via Nuova delle Breccie e il raccordo autostradale A1/A3;
- un nuovo asse di collegamento stradale in direttrice Nord - Sud, tra via Sladera a Poggioreale e via Repubbliche Marinare;
- un nuovo asse di viabilità primaria in direzione Ovest-Est tra via Granturco e via Nuova delle Breccie.

Il quadro di analisi dello stato - di - fatto va completato richiamando i progetti di carattere infrastrutturale che hanno quale area di intervento porzioni di territorio o infrastrutture adiacenti od interne all'Ambito. In particolare si ricorda l'accordo di programma per il collegamento il raccordo A1/A3 ed il Porto, e per il sottopasso di attraversamento del binario traccia su via Galileo Ferraris, che, attualmente ancora in fase di revisione, è stato sottoscritto nel del 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Campania, il Comune di Napoli, R.F.I. e l'autorità portuale di Napoli, inserendosi nel quadro strategico individuato dalla Variante Generale al Piano Regolatore. Gli obiettivi sono la ricucitura della zona orientale al centro città e il recupero della parte terminale di via Argine sul lato mare. Gli interventi infrastrutturali previsti sono l'eliminazione dei raccordi in viadotto tra via Reggia di Portici e Piazza S. Alfonso e l'eliminazione del cavalcavia di via Sponzilli - via Giliberti. Per quanto riguarda il primo aspetto, l'accordo di programma prevede la realizzazione di una connessione stradale tra l'estremità meridionale del raccordo autostradale A1/A3 e l'interno del porto, a servizio principalmente del trasporto su gomma diretto alle zone di imbarco ed alle aree di stoccaggio, attraverso una nuova galleria che sottopassi le linee ferroviarie, il binario Traccia e via Reggia di Portici per poi riemergere all'interno del perimetro del porto.

Va inoltre fatto cenno all'intervento promosso dalla catena commerciale Auchan, che ha da poco completato la realizzazione di un nuovo polo commerciale lungo il margine Sud orientale di via Argine. Tra le opere di urbanizzazione connesse all'intervento è infatti

previsto il potenziamento del cavalcavia di via Tavernola Casa Vecchia, che già attualmente oltrepassa il rilevato del raccordo autostradale A1 - A3. Nel progetto l'asse viene prolungato verso l'autostrada A3 con la realizzazione di una nuova bretella di accesso. L'intervento realizza una nuova opportunità di accesso diretto alla rete autostradale verso Sud, oltre che una connessione tra la viabilità primaria di bordo dell'area di Studio con la zona di S. Giovanni, itinerario oggi estremamente penalizzato dallo svincolo di Piazza S. Alfonso, dall'interruzione della continuità di via Ferrante Imparato e dall'esiguità delle sezioni stradali esistenti.

Il quadro degli interventi programmati, dunque, consentirà di colmare il parziale isolamento infrastrutturale in cui attualmente ricadono le aree interne della zona orientale della città: il completamento e l'ottimizzazione della dotazione infrastrutturale già presente al contorno dell'ambito consentirà di immettersi con ancora maggiore rapidità sulle tutte le principali direttrici di collegamento autostradale. (A1 ; A3 ; A30).

L'accessibilità dell'area in analisi è stata valutata sulla base dell'assetto della rete stradale individuato dallo scenario descritto in riferimento all'area di Afragola. Per i criteri posti alla base della scelta dei nodi e degli archi costituenti il modello di rete analizzato, nonché i valori di velocità media assunti per il calcolo dei tempi di viaggio, si rimanda a quanto già esplicitato in riferimento all'area di Afragola.

E' opportuno qui evidenziare che se l'analisi trasportistica fa rilevare da una parte i tempi di accesso dalle diverse direttrici che lambiscono l'Ambito di Napoli Est considerano le variazioni ai percorsi di accesso garantite dagli interventi infrastrutturali sopra elencati, tali interventi fanno registrare solo benefici marginali in termini di tempi di viaggio, in quanto i miglioramenti apportati alla rete sono rivolti maggiormente a risolvere i problemi funzionali di accesso alle zone interne dell'area che a creare nuove connessioni tra l'ambito e la rete stradale ed autostradale.

La figura 23 riporta le distanze e il tempo di viaggio necessario a percorrere ciascuna delle connessioni tra i poli prescelti e l'ambito individuato per la realizzazione del nuovo polo fieristico. La figura fa anche riferimento alla tavola B4.

Figura 23 -

Tempi di viaggio dei collegamenti stradali con l'Ambito di Napoli Est

	POLI	DISTANZE (Km)	TEMPI DI PERCORRENZA (min.)
1	Mostra d'Oltremare	22	26
2	Aeroporto di Capodichino	10	11
3	Aeroporto di Grazzanise	35	45
4	Stazione Campania TAV	14	14
5	Stazione Piazza Garibaldi	4	9
7	Stazione Marittima Napoli	8	13
8	Zona Portuale di Salerno	56	47
9	CIS Nola	28	21
10	Interporto Sud Europa	27	25
12	Interporto di Salerno	79	72
13	Avellino - centro Città	55	40
14	Salerno - Lungomare Tauri	57	54
15	Napoli - piazza Municipio	8	13
16	Caserta - Corso Trieste	31	29
17	Benevento - corso Garibaldi	94	67
18	Bari - centro città	259	161
19	Roma - via Dei Fori Imperiali	224	135

I dati ottenuti dimostrano che l'accessibilità dell'Ambito di Napoli Est dalla rete viaria risulta comunque eccellente rispetto a tutte le direttrici principali della rete regionale. Va solo osservato che, essendo l'area molto prossima al centro della città di Napoli, e ricadendo gli svincoli di accesso sulle medesime direttrici giornalmente utilizzate sia per gli spostamenti pendolari in accesso ed in uscita, ma anche tra le diverse zone della città, i valori dei tempi di viaggio sopra riportati potrebbero essere alterati dai fenomeni di congestione locale.

In ogni caso, nel seguito si pongono in evidenza i valori maggiormente significativi, che concorrono a giustificare le valutazioni parametriche riportate a termine di paragrafo.

- la localizzazione del sito risulta sensibilmente decentrata rispetto ad i poli attrattori del bacino metropolitano partenopeo, con tempi di percorrenza ridotti sia dal centro città che, in maniera ancora più decisa, dalla zona portuale, dalla Stazione Centrale e dall'aeroporto di Capodichino (13 min.);
- la raggiungibilità dai principali poli del bacino regionale risulta eccellente, con tempi di viaggio che superano i 60 min. solo di quelli che gravitano nell'area di Salerno e

Benevento, per i quali, peraltro, va tenuta in debito conto la distanza complessiva della connessione;

- la connessione con l'aeroporto di Capodichino risulta essere quella con il minore tempo di percorrenza in assoluto tra i poli considerati, a riprova della eccellente raggiungibilità dell'area anche con modalità di trasporto miste (aereo + auto);
- analogamente a quanto rilevato nel caso dell'ambito di Afragola, in relazione al trasporto delle merci, il sito risulta sostanzialmente equidistante in termini di tempi di percorrenza dalle due piattaforme gravitanti sul bacino Napoletano (CIS di Nola e Interporto Sud Europa). I tempi di percorrenza della connessione con l'interporto di Salerno risultano sostanzialmente equivalenti a quelli valutati nelle precedenti analisi anche se a fronte di velocità medie di viaggio inferiori.

ASPETTI AMBIENTALI

Il clima cittadino è mite e di tipo mediterraneo. Le temperature medie nei mesi invernali oscillano tra i $+4^{\circ}$ e i $+12^{\circ}$, nei mesi estivi tra i $+25^{\circ}$ e i $+32^{\circ}$. I mesi più umidi sono quelli autunnali, meno piovosi i mesi invernali. Il sole rappresenta una vera e propria risorsa turistica dato che splende in media per 250 giorni all'anno.

La città dispone di 31 tra parchi e giardini pubblici e di un orto botanico. Negli ultimi 15 anni sono stati operati numerosi interventi sul verde pubblico, che hanno portato ai seguenti risultati:

- 9 parchi, realizzati dopo il terremoto del 1980, ma lasciati a lungo in uno stato di abbandono, completati ed aperti;
- 2 nuovi parchi realizzati su aree recuperate;
- 7 parchi restaurati, o in fase di restauro, e riattrezzati.
- 2 nuovi parchi in cantiere;
- 12 parchi in fase di progetto.

Il mare costituisce per la città una risorsa di grande pregio e valore fondamentalmente per tre tipologie di utilizzi:

- il relax, lo sport all'aperto, gli eventi: il lungomare di via Caracciolo è tra i principali attrattori della città, viene pedonalizzato, nel tratto che confina con la Villa Comunale, nei giorni festivi, in occasione di eventi ed in alcuni periodi dell'anno;
- la balneazione: i bagni e i lidi di Posillipo, offrono ai napoletani "il mare dietro l'angolo", mentre le spiagge di Bagnoli, il cui uso è ripreso già dopo la sospensione delle attività siderurgiche, saranno oggetto di bonifica e riqualificazione e diventeranno, nel contesto del Piano per Bagnoli, uno dei principali attrattori turistici dell'area;
- la barca e gli sport marittimi: al momento il maggiore approdo turistico cittadino è quello di Mergellina per il quale si prevede un potenziamento. Sono però in progetto anche un porto turistico a S.Giovanni-Vigliena, che sarà caratterizzato in particolare dall'attività cantieristica, un porto turistico a Bagnoli, con spiccata vocazione all'attività sportiva legata alla vela e al canottaggio.

INTERCONNESSIONI CON IL SETTORE TURISTICO

Per quanto riguarda la domanda turistica, nel 2004 si sono registrati nella città di Napoli 3.948.057 arrivi di cui 1.731.693 stranieri per un totale di 10.615.820 presenze. Se si

considera l'intera provincia il numero di arrivi sale a oltre 14 milioni e le presenze a oltre 60 milioni.

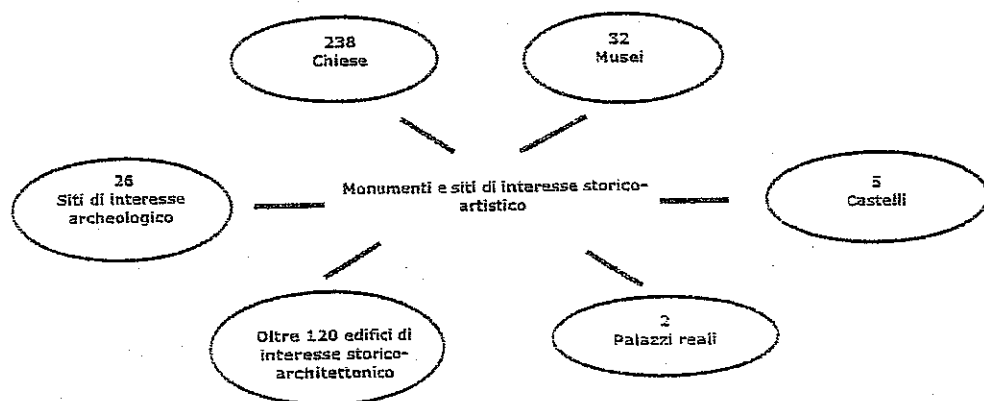
Le risorse a disposizione della città, che ne caratterizzano l'immagine a livello nazionale ed internazionale, possono essere ricondotte a tre ambiti, tra loro strettamente interconnessi e sovrapposti:

- Storico, che affonda le sue radici nel 500 a.C. e lascia tracce sommerse ed evidenti ;
- Paesaggistico, con le sue suggestive vedute naturali famose in tutto il mondo ed i suoi edifici monumentali;
- Folcloristico, che caratterizza la città nel suo complesso.

In termini assoluti la città di Napoli presenta un numero particolarmente elevato di monumenti e siti di enorme valore archeologico, storico ed artistico. La straordinaria varietà di stili che caratterizza il centro antico della città non ha pari al mondo ed è frutto di una stratificazione che in 2500 anni ha visto succedersi diverse "Neapolis": il primitivo nucleo greco, la città greco-romana, la medievale, la città sveva, quella aragonese, infine quella del XIX e XX secolo, che giunge ai confini dei Campi Flegrei. Questo lungo processo ha visto elementi nuovi integrarsi e/o sorgere su quelli della tradizione in grande armonia.

Figura 24

Il sistema delle attrattive culturali della città di Napoli



I SERVIZI DI PROSSIMITÀ DEL TERZIARIO AVANZATO

Per quanto riguarda la dotazione alberghiera, la città ha un'offerta di 131 esercizi per un totale di 10.323 posti letto (dati Istat 2005), oltre una dotazione extra-alberghiera che conta

145 esercizi per un totale di circa 1000 posti letto supplementari. Guardando alla struttura dell'offerta si rilevano:

- 3 alberghi 5 stelle e 5 stelle lusso
- 25 alberghi 4 stelle
- 55 alberghi 3 stelle
- 19 alberghi 2 stelle
- 29 alberghi 1 stella
- 102 bed & breakfast
- 1 ostello

Da un punto di vista culturale, ricreativo e sportivo, la città offre un numero elevato di locali per la ristorazione ed il tempo libero. In particolare, tra discoteche, disco-bar e pub/birrerie presenti sul territorio cittadino si superano i 140 esercizi. È presente anche un discreto livello di varietà nella ristorazione: ai 162 ristoranti che realizzano cucina locale e alle 42 pizzerie si affiancano 20 ristoranti che realizzano cucina internazionale.

La dotazione di teatri è elevata: ne sono presenti ben 24 tutti con attività e programmazioni molto intense ed articolate. Il più famoso e prestigioso tra i teatri napoletani è il San Carlo, il maggiore teatro Lirico di Napoli. Sono inoltre presenti 24 cinema per un totale di 46 sale di proiezione e un multiplex con 11 sale.

In città ci sono inoltre qualche centinaio di associazioni culturali, sportive e ricreative, che testimoniano la grande fertilità dei napoletani sul piano della produzione e fruizione di prodotti culturali.

PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA

I principali punti di forza territoriali possono così essere sintetizzati:

- Localizzazione all'interno dell'area metropolitana di Napoli;
- Buona accessibilità e logistica stradale, aeroportuale, marittima;
- Ubicazione in un'area tra le più rilevanti a livello turistico internazionale;
- Ottima dotazione di servizi del terziario avanzato;
- Buon bacino di imprese nell'area metropolitana circostante.

Tra i principali punti di debolezza si segnalano, invece:

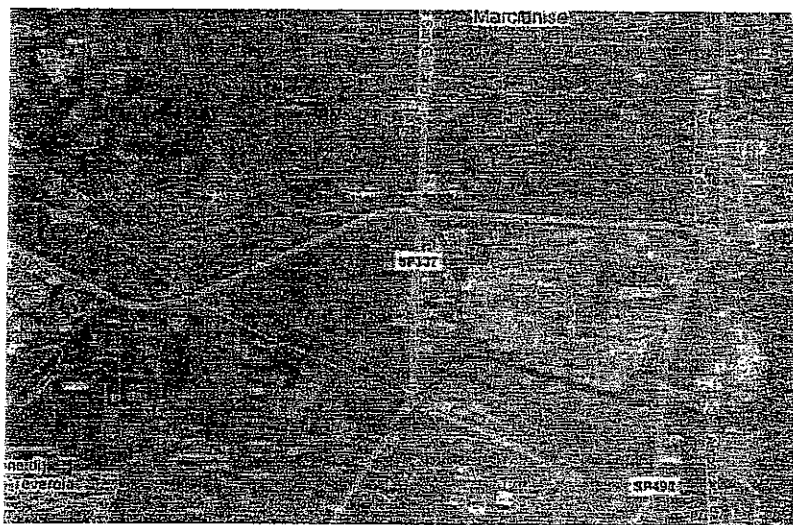
- Localizzazione in un'area altamente inquinata (con relativi costi e tempi di bonifica consistenti);
- Presenza sull'area di altri progetti di sviluppo territoriali che potrebbero di fatto escludere la possibilità di insediamento del nuovo quartiere fieristico (Il Polo Tecnologico);
- La vicinanza di alcuni serbatoi petrolchimici;
- La localizzazione in un'area ex-industriale attualmente poco attrattiva da un punto di vista "ambientale";
- "immagine" dell'area poco rassicurante da un punto di vista della criminalità organizzata e non;
- Costi di acquisizione delle superfici necessarie più elevati rispetto ad altre aree.

AREA DI MARCIANISE

Il territorio del comune ha una superficie di 30,8 chilometri quadrati e risulta compreso tra i 17 e i 38 metri sul livello del mare. L'escursione altimetrica complessiva risulta essere pari a 21 metri. Essa è situata alla latitudine 41°1'59"52 N e alla longitudine 14°18'6"48 E. Il comune gode di un clima temperato. Il territorio del Comune rientra in quella fascia territoriale della provincia di Caserta denominata "Caserta Sud". Detta zona, per la sua particolare posizione geografica al confine con la provincia di Napoli, ha assunto importanza sempre crescente nel quadro delle attività produttive e del terziario che hanno interessato la provincia casertana. Marcianise ha una dotazione infrastrutturale che la rendono ben collegata sia con il capoluogo regionale che con le aree nord della provincia di Caserta e con il basso Lazio, nonché con l'entroterra beneventano e avellinese.

Figura 25

L'area di Marcianise



L'area specifica individuata nell'ambito del comune di Marcianise per la ubicazione del nuovo quartiere fieristico, è situata a est/sud-est del comune e si estende su una superficie potenzialmente disponibile di circa 1.000.000 mq da destinare parte all'area fieristica coperta (circa 100.000 mq), parte ai servizi di supporto (circa 200.000 mq) e parte ad altri business complementari o di supporto (circa 700.000 mq).

ASPETTI AMMINISTRATIVI

L'area individuata è classificata come Zona D5 P.I.P. e destinata alla localizzazione di impianti produttivi ed artigianali mediante P.I.P.

Tale elemento rappresenta un elemento immediato di criticità giacché il Polo fieristico non potrebbe essere qualificato come impianto produttivo, con conseguente necessità di predisporre una variante da adottarsi mediante accordo di programma.

Elemento ulteriore di criticità potrebbe essere rappresentato dalla presenza nell'area industriale circostante di aziende a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.lgs. n. 334/99 (art. 14) ovvero dall'osservanza alle disposizioni del D.m. 9 maggio 2001, che individua le opportune distanze tra stabilimenti e zone residenziali ovvero attrattori pubblici. Peraltro, a prescindere dagli aspetti trasportistici e logistici che verranno trattati nella sede idonea, dal punto di vista territoriale l'area appare eccessivamente eccentrica rispetto all'area metropolitana di Napoli e con scarse possibilità di interconnessione con il territorio circostante.

CENNI GENERALI SUL COMUNE DI MARCIANISE

Città della Campania, in provincia di Caserta, con poco meno di quarantamila abitanti, sorge alla destra dei Regi Lagni, del Lagno Vecchio e del Lagno di Gorgone, nella piana del Volturno, a sud dei monti Tifatini. La Città di Marcianise è situata tra Napoli e Caserta (da cui dista circa 8 km) ed è confinante con i seguenti comuni:

- ad est da Maddaloni e S. Marco Evangelista;
- a nord da Capodrise, Portico di Caserta e Macerata Campania.
- ad ovest da Orte di Atella, Carinaro, Gricignano di Aversa, Teverola, Succivo;
- a sud/sud-est da Caivano, Acerra.

Il comune conta 40.149 abitanti al 1° gennaio 2006 (fonte Istat), con una densità abitativa pari a 1303 abitanti per kmq. Considerando anche i comuni limitrofi, l'area conta circa 211.000 abitanti. Considerando anche la vicina città di Caserta l'area conta circa 290.000 abitanti.

Per quanto riguarda la struttura imprenditoriale, sono presenti nel comune 1514 imprese, di cui 343 artigiane, per un totale di 1720 unità locali e 11.151 addetti.

E'una struttura che privilegia la piccola e piccolissima impresa; il 95% delle imprese conta un numero di addetti sotto le 15 unità, mentre 8 sono le imprese con più di 100 addetti.

Per quanto riguarda i settori di attività, sono prevalenti le imprese commerciali e l'industria manifatturiera; il dettaglio nella seguente figura:

Figura 26

Imprese per settore di attività

Agric. Pesca	Industria estrattiva	Industria Manifatt.	Energia, gas acqua	Costruz.	Comm. riparazioni	Alberghi e pubblici esercizi	Trasporti e comunicaz.	Credito e Assicuraz.	Altri servizi	Totale
-	-	303	1	194	488	79	31	24	394	1514

Oltre il 50% degli addetti è concentrato nell'industria manifatturiera.

In virtù della particolare posizione geografica e del complesso delle infrastrutture di vario tipo realizzate nel territorio, l'area di Marcianise ha conosciuto uno sviluppo assai intenso quanto ad insediamenti produttivi. Il futuro del territorio appare essere costituito dal generale rafforzamento delle aziende già operanti al quale si accompagnerà il completamento delle localizzazioni industriali nei residui terreni disponibili.

Di grande rilevanza la presenza sul territorio di tre realtà di particolare interesse (più una quarta in via di start-up Consorzio OROMARE, di recente inaugurazione, specializzato nell'artigianato orafa):

- l'interporto di Marcianise: l'Interporto Sud Europa è situato in posizione baricentrica nell'area della Regione Campania a soli 4 km da Caserta e 15 km dalla periferia di Napoli. L'area, sviluppata su una superficie di oltre 4 milioni di metri quadri, cui si aggiungono gli oltre 2 milioni di R.F.I. (di binari interni con la rete Europa) serve un vasto bacino di utenti non limitandosi ad un'area locale ma rappresentando di fatto una piattaforma logistica per l'intero continente europeo, partecipando ad ottimizzare l'utilizzo del trasporto ferro-gomma, a diminuire il livello di inquinamento ambientale e ad aumentare i livelli di sicurezza stradale su larga tratta captando anche il traffico dell'Est europeo per i porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Civitavecchia. Inserito in un comparto territoriale che rappresenta a livello nazionale il 5° polo industriale in termini di estensione e il 13° per prodotto interno lordo, l'interporto si pone in posizione baricentrica nell'area del Mediterraneo quale piattaforma logistica dei flussi merci tra Europa e paesi del Mediterraneo. Le principali funzioni ed attività sono raggruppabili in 5 macro-aree: Area Commerciale (piattaforma commerciale e di servizi terziari), Area

Direzionale (piattaforma per insediamenti direzionali), Area Strutture Logistiche (piattaforma logistica di consolidamento e di distribuzione), Area di Supporto alle Attività Logistiche (servizi di supporto agli operatori), Scalo Merci R.F.I. (hub trasporto merci)

- il Tarì: il consorzio Tarì, localizzato nell'area di sviluppo industriale di Marcianise, accorpa attualmente circa 370 aziende industriali, artigiane e distributive; la "città dell'oro", la prima del Centro-Sud, è sorta nel 1996 per iniziativa di un gruppo di imprenditori che (già a partire dal 1987) volevano delocalizzarsi dal centro storico di Napoli (dal quartiere che si irradia intorno a piazza Orefici), per dotarsi di locali più ampi, servizi adeguati e per migliorare i sistemi di sicurezza. L'estensione del centro è di 130 mila metri quadrati e qui ha sede anche un avanzato centro di ricerca e una scuola per orafi frequentata da oltre 200 studenti.
- il Polo della Qualità: rappresenta il primo esempio in Italia di centro poliproduttivo e multifunzionale interamente dedicato alla moda e alla gioielleria "Made in Campania", marchio che da oltre un secolo significa arte, creatività, manualità, tecnica sartoriale specie di taglio maschile, rigorosamente hand made. Un quartiere di circa 130 mila mq in fase di start-up che potrà ospitare fino a 400 imprese con spazi fieristici permanenti, ideato per offrire alle aziende di élite della regione un modello di aggregazione di alta qualità, in grado di proporre alla ribalta internazionale realtà industriali di grande valore produttivo. Tra i soci, firme storiche dell'alta sartoria napoletana come Marinella, Kiton, Rubinacci, Isaia&Isaia, Eddy Monetti, Tramontano, Mario Valentino, Morelli, New Cotton Company, Sartoria Partenopea, Cannella, Antonella Tizzano, De Cristofaro, altrettanti affermati marchi della gioielleria come Carità, Altanus e Giannotti, e i profumi Carthusia di Capri. Il polo si propone di offrire ai soci una pluralità di servizi a supporto delle specifiche esigenze aziendali, allo scopo di favorire la crescita e il posizionamento delle aziende consorziate nei mercati nazionale e internazionale. Il Polo nasce nell'Asi di Marcianise su 12 ettari di terreno di proprietà, oltre 131.000 mq di superficie utile lorda, 60.000 mq a disposizione delle attività produttive e distributive, 700 moduli, 650.000 mc di superficie costruita, 1.200 mq per sale dedicate a sfilate, eventi, riunioni, meeting e vari momenti aggregativi, circa 1.000 mq di spazi per ristorazione, oltre 700 mq per uffici del Polo, 900 mq per i servizi bancari, 600 posti auto coperti per i soci e 1.500 distribuiti tra i parcheggi esterni, 300 depositi, circa 68.000 mq coperti su quattro livelli, oltre 80.000 mq di aree per viabilità, verde e parcheggi, oltre 2 km di strade di servizio.

GLI ASPETTI TRASPORTISTICI

Il comune di Marcianise ha una dotazione infrastrutturale di grande rilevanza, rappresentando di fatto il crocevia dei trasporti della provincia di Caserta. La presenza dell'Interporto Sud Europa le conferisce poi un ruolo chiave nel trasporto merci a livello non solo locale ma anche nazionale ed europeo.

Dal punto di vista del trasporto su gomma, il territorio comunale è ben collegato sia con il capoluogo di regione, sia con la città di Caserta, che con le province di Benevento e di Avellino; agevoli anche gli spostamenti verso il basso Lazio. Tra le principali direttrici viarie si riporta:

- L'autostrada del Sole A1 (Milano-Napoli) con accesso al casello Caserta Sud, verso la città di Napoli e Roma;
- SS 265 che collega il casello Caserta Sud dell'Autostrada A1 con Maddaloni e poi prosegue, attraverso la SS 7, verso Benevento;
- SS 87 verso i comuni di Afragola e Casoria;
- SS 7 BIS Asse Mediano e SS 162 verso i comuni dell'agro aversano e il Litorale Dominio.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, a parte il già citato scalo ferroviario interno all'Interporto Sud Europa (per il trasporto merci), il territorio comunale è servito da una fermata del Servizio di Metropolitana Regionale, sulla linea Caserta Aversa Napoli

Inquadramento dell'area

L'area di individuata ricade nel triangolo delimitato a Nord dall'asse viabilistico Est- Ovest SS 265, che connette l'area ASI di Maddaloni - Marcianise con la SS 7 Bis variante - Asse di Andata al Lavoro, ad Est dalla SP 19 in uscita dal centro di Marcianise, e il tracciato del Lago Vecchio, che taglia il territorio in direzione Nord-Ovest / Sud - Est.

La rete del ferro

Il territorio oggetto di studio risulta interessato (vedi tavola C1) da diverse linee ferroviarie, che tuttavia non offrono un altrettanto capillare livello di accesso al servizio ferroviario, principalmente per l'assenza di stazioni o fermate in prossimità dell'area. La linea RFI Caserta - Aversa - Napoli, con direttrice Nord-Est / Sud - Ovest, come già segnalato sopra ha una unica fermata in prossimità del centro di Marcianise (stazione Marcianise). La linea RFI Capua- Canello, che all'altezza dell'Ambito oggetto di studio si innesta nella Caserta

– Aversa – Napoli , per consentire di servire con un l'esercizio merci l'Interporto di Maddaloni – Marcianise, non ha invece alcuna stazioni o fermata in prossimità dell'area.

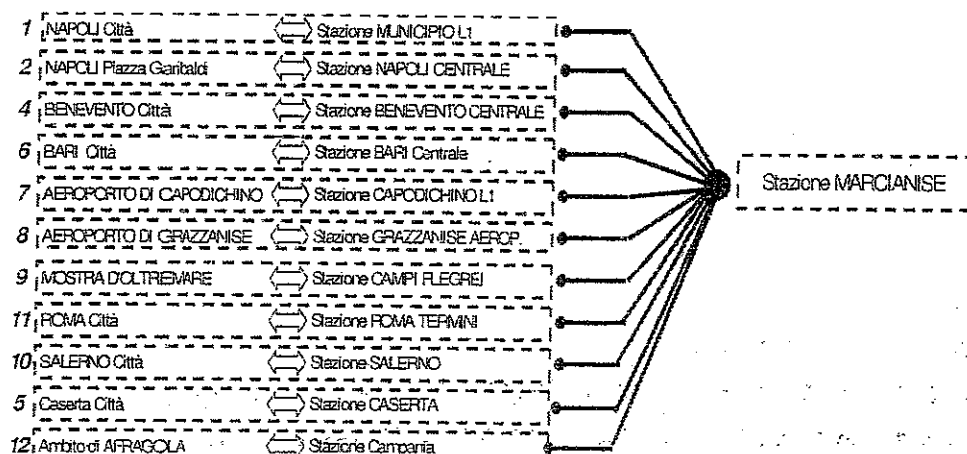
A tal riguardo, tuttavia, è necessario segnalare che nel 2004 la Regione Campania, nell'ambito dello Studio di Fattibilità per il miglioramento dell'accessibilità al Sistema Metropolitano Regionale, ha valutato la realizzabilità di due nuove stazioni, denominate Marcianise Ovest e Marcianise Est, sulla linea Capua- Canello, con l'istituzione un servizio passeggeri⁹. Pertanto, anche se sulla planimetria di inquadramento dell'Ambito sono individuabili le stazioni Marcianise Est e Marcianise Ovest, l'assetto della rete posto alla base dell'analisi di accessibilità valuta come stazione di destinazione per gli spostamenti diretti all'area del nuovo polo fieristico l'attuale stazione di Marcianise.

L'accessibilità dalla rete del ferro è stata valutata considerando, a livello regionale, i siti ritenuti maggiormente significativi nel quadro degli spostamenti dell'utenza diretta/proveniente al sito oggetto dello studio. Lo scenario di riferimento è quello dell'assetto definitivo del Sistema Metropolitano Regionale già descritto in precedenza.

Al fine di valutare i tempi di percorrenza degli spostamenti, a ciascun polo è stato associato il nodo o la stazione più prossima, in termini di accessibilità diretta, della Rete Ferroviaria Regionale. Il grafo rappresentato nella figura 27 rappresenta l'insieme delle connessioni tra i poli prescelti e le stazioni della Rete del ferro adiacenti all'ambito.

Figura 27

Grafo delle connessioni con la stazioni a servizio dell'area ASI di Marcianise.



Nella valutazione delle connessioni, ed analogamente a quanto riportato per l'ambito della stazione Campania di Afragola e Napoli Est, sono state considerate le stazioni principali

⁹ Attualmente la linea viene interessata esclusivamente dal servizio merci.

della rete RFI per gli ambiti cittadini dei Capoluoghi regionali, ad eccezione della Città di Napoli per la quale la stazione Municipio è stata ritenuta la più prossima al baricentro della conurbazione; nel caso degli aeroporti (Capodichino e Grazzanise) e dell'ambito Mostra D'Oltremare, sono state prese in considerazione le stazioni più prossime della rete ferroviaria regionale. (vedi tavola C2)

Per i criteri con i quali sono stati valutati i tempi delle diverse aliquote che compongono tempo totale di viaggio, si rimanda a quanto già esplicitato in riferimento all'area di Afragola. E' necessario tuttavia segnalare a tal riguardo che, per l'elevata distanza rilevata tra la stazione Marcianise e l'Ambito in cui si ipotizza l'insediamento del nuovo polo fieristico, sarà necessario prevedere un servizio aggiuntivo su gomma per l'adduzione dell'utenza al sito. Inoltre è opportuno sottolineare che, nel caso in cui lo scenario di riferimento dovrà contemplare l'entrata in esercizio della stazione Marcianise Ovest, i benefici di accessibilità si rifletteranno in una riduzione dei tempi di egresso dalla stazione.

La figura 28 riporta dunque, per ciascun polo, i tempi di viaggio necessari a percorrere il collegamento utilizzando la rete del ferro, con i servizi attivi previsti nello scenario di piano. Sono riportati inoltre i tempi disaggregati nelle diverse aliquote, e, nel caso di servizio non diretto, la stazione di interscambio.

Figura 28

Tempi di viaggio dei collegamenti ferroviari con la stazione Marcianise

POLI	STAZIONI DI PARTENZA	TEMPI DI ACCESSO (minuti)											STAZIONI DI ARRIVO	POLI	
		Accesso	1° Altea	1° Viaggio	1° Trasbordo	2° Altea	2° Viaggio	2° Trasbordo	3° Altea	3° Viaggio	Egresso	TOTALE			SCAMBIO
1	Stazione MUNICIPIO L1	3	3	4	5	10	40	-	-	-	10	75	Garibaldi	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
2	Stazione NAPOLI CENTRALE	3	10	40	-	-	-	-	-	-	10	63	-	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
3	Stazione AVELLINO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.c.	-	-	-
4	Stazione BENEVENTO C.R.	3	15	25	1	10	10	-	-	-	10	74	Caserta	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
5	Stazione CASERTA	3	10	10	-	-	-	-	-	-	10	33	-	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
6	Stazione BARI CENTRALE	3	15	135	5	10	40	-	-	-	10	218	Garibaldi	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
7	Stazione CAPODICHINO L1	3	3	7	5	10	40	-	-	-	10	78	Garibaldi	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
8	Stazione GRAZZANISE AEROP.	3	15	21	1	10	9	-	-	-	10	69	Avversa	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
9	Stazione CAMPI FLEGREI	3	4	23	5	10	40	-	-	-	10	95	Garibaldi	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
10	Stazione SALERNO	3	10	50	1	10	10	-	-	-	10	94	Caserta	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
11	Stazione ROMA TERMINI	3	-	75	5	10	40	-	-	-	10	143	Caserta	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12
12	Stazione CAMPANIA AEROP.	3	5	12	5	10	40	-	-	-	10	85	Garibaldi	Staz. MARCIANISE - Servizio reg.	12

Come nelle parti precedenti dello studio la valutazione del grado di accessibilità del sito considerato è stato calcolato sulla base del livello del servizio offerto in termini trasportistici, determinato questo sostanzialmente in funzione di numero di rotture di carico (interscambi) necessari a percorrere le tratte e del tempo di percorrenza delle stesse.

Va subito sottolineato tuttavia che il grado di accessibilità dalla rete ferroviaria non risulta in nessun caso paragonabile a quello dei casi precedentemente analizzati, a causa della concomitanza di due fattori negativi: la lontananza della Stazione servizio del sito e lo scarso livello del servizio offerto. Le considerazioni sintetiche riportate sotto giustificano la valutazione parametrica attribuita nel seguito.

- *i tempi di viaggio necessari a percorrere le connessioni con i poli individuati, risultano tutti superiori all'ora di viaggio. Fa eccezione la Città di Caserta, con un tempo valutato in 33 minuti;*
- *il tempo di viaggio necessario a raggiungere gli Aeroporti di Capodichino e Grazzanise, (rispettivamente 78min. e 69 min.), non risultano appetibili per supportare alternative di trasporto intermodale aereo – ferro;*
- *il tempo di percorrenza della connessione con Roma città (143 min.), è il maggiore registrato tra i tre siti valutati dall'analisi trasportistica.*

La rete viaria

La rete stradale a servizio del comune di Marcianise e dei comuni limitrofi è costituita da autostrade, strade principali e una moltitudine di arterie secondarie di collegamento. Nel dettaglio, le infrastrutture a servizio dell'area oggetto di analisi (vedi tavola C3) possono tuttavia essere individuate in:

- *l'autostrada A1 Milano - Napoli che costituisce l'asse principale della rete stradale, localizzata ad Est dall'Ambito;*
- *la SS265 "Asse di Andata Al Lavoro, che si innesta sulla A1 attraverso al grande anello rotatorio posto a ridosso dello svincolo sull'A1 di Caserta Sud;*
- *la SS Bis Variante, Asse di Supporto Pomigliano – Villa Literno, con intersezione con l'A1 a nord del comune di Afragola, connessa all'Ambito attraverso la SP 19.*

Gli strumenti di programmazione, non prevedono attualmente interventi che abbiano riflessi sull'assetto viabilistico della zona. Sarebbe tuttavia necessario valutare la realizzabilità di uno svincolo di raccordo diretto tra la SS265 e l'A1, migliorando inoltre l'uscita sull'intersezione con la SP 19, al fine di consentire un migliore accesso alla parte

occidentale dell'area ASI.. Attualmente, infatti, i veicoli provenienti dall'A1 e diretti all'area in cui si ipotizza la realizzazione del nuovo Polo Fieristico devono attraversare la porzione orientale (tra l'A1 e la SP19) dell'area ASI di Marcianise percorrendo la SS 87.

Andrebbe inoltre valutato il prolungamento dell'SS 265 "Asse di Andata al Lavoro" fino all'Interporto Maddaloni – Grazzanise per ottimizzare l'eventuale connessione con il nuovo polo fieristico in rapporto al trasporto merci.

L'accessibilità dell'area in oggetto è stata valutata sulla base dell'assetto della rete stradale individuato dallo scenario descritto sopra. Per i criteri posti alla base della scelta dei nodi e degli archi costituenti il modello di rete analizzato, nonché i valori di velocità media assunti per il calcolo dei tempi di viaggio, si rimanda invece a quanto già esplicitato in riferimento all'area di Afragola.

La figura 29 (vedi anche tavola C4) riporta le distanze e il tempo di viaggio necessario a percorrere ciascuna delle connessioni tra i poli prescelti e l'ambito individuato per la realizzazione del nuovo polo fieristico.

Figura 29

Tempi di viaggio dei collegamenti stradali con l'area ASI di Marcianise

POLI		DISTANZE (Km)	TEMPI DI PERCORRENZA (min.)
1	Mostra d'Oltremare	40	40
2	Aeroporto di Capodichino	26	26
3	Aeroporto di Grazzanise	27	23
4	Stazione Campania TAV	18	20
5	Stazione Piazza Garibaldi	28	28
7	Stazione Marittima Napoli	31	32
8	Zona Portuale di Salerno	79	58
9	CIS Nola	29	30
10	Interporto Sud Europa	13	19
12	Interporto di Salerno	97	76
13	Avellino - centro Città	60	48
14	Salerno - Lungomare Tafari	81	63
15	Napoli - piazza Municipio	31	32
16	Caserta - Corso Trieste	9	18
17	Benevento - corso Garibaldi	98	74
18	Bari - Centro città	262	163
19	Roma - via Dei Fori Imperiali	210	130
20	Svincolo Asse Mediano-A1	15	14
21	Svincolo Via De Roberto	27	24
22	Svincolo S.Giovanni a Teduccio	25	30

L'area ASI di Marcianise risulta certamente molto prossima ai grandi assi viabilistici regionali e nazionali, presentando in linea di massima le stesse condizioni registrate per l'Ambito della Stazione Porta della Campania di Afragola. Tuttavia le condizioni locali di accessibilità non risultano altrettanto ottimali, per cui a distanze pressoché equivalenti, se si considera che la quasi totalità dei percorsi si svolge in autostrada, si devono registrare tempi di percorrenza talvolta maggiori. Nel seguito si riportano alcune considerazioni che concorrono a formare il quadro sintetico necessario ad esprimere il valore parametrico di accessibilità per le persone e per le merci dell'Ambito considerato:

- *il sito analizzato risulta posizionato baricentricamente, in termini di tempi di percorrenza, rispetto ad i centri cittadini di Napoli e Caserta, con un leggero sbilanciamento su Caserta, e dai principali nodi infrastrutturali dei due Capoluoghi. Il polo più vicino è il centro di Caserta vicino che dista 9 km, percorsi in 18min. ;*
- *la raggiungibilità dai principali poli del bacino regionale risulta eccellente, con tempi di viaggio che superano i 60 min. Solo di quelli che gravitano nell'area di Salerno e Benevento, per i quali, peraltro, va tenuta in debito conto la distanza complessiva della connessione;*
- *il valore impiegato per raggiungere l'aeroporto di Grazzanise (26 min.) , può costituire un dato interessante per gli utenti che intendano prendere in esame modalità di trasporto di trasporto miste (aereo + auto). Il polo risulta inoltre sufficientemente raggiungibile (23 min.) anche dall'aeroporto di Capodichino;*
- *per quanto riguarda i nodi intermodali delle merci, il sito risulta estremamente vicino all'interporto Interporto Sud Europa (13 km, 19 min.). Ulteriori benefici di accesso, si avrebbero, a tal riguardo, con la realizzazione degli interventi segnalati sopra.*

ASPETTI AMBIENTALI

L'area in questione gode di un clima temperato, con estati calde e umide e inverni sostanzialmente miti, con temperature che raramente si avvicinano allo 0.

Nell'area territoriale considerata, le criticità ambientali più rilevanti sono rappresentate:

- dal sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani;
- dalle aree urbane ad alta intensità abitativa ed industriale;
- dal traffico automobilistico;
- dal rischio idraulico, causa di inquinamento delle acque sotterranee e superficiali, provocato da un lato da una tradizionale scarsa attenzione della comunità locale all'utilizzo di misure di prevenzione dei rischi di inquinamento per gli scarichi industriali e agricoli, dall'altro dalle modifiche nelle pratiche colturali agricole. I carichi inquinanti derivanti da depuratori, da reflui industriali poco o per niente trattati, hanno causato il forte degrado della qualità delle acque locali, in particolare nei Regi Lagni, tre canali a cielo aperto, vere discariche di alcune industrie ed aziende agricole locali.

Anche il comune di Marcianise, come quello di Afragola, è ricompreso nell'ambito del Bacino Nord Occidentale della Campania, istituito in ottemperanza della legge n. 183 del 18 maggio 1989 (*"Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo"*), che ha riorganizzato la difesa del suolo con una serie di disposizioni, tra cui di particolare importanza, l'istituzione dell'Autorità di Bacino. In particolare appartiene al Bacino dei Regi Lagni. L'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Campania persegue una programmazione fondata sulla ricerca di coerenza e congruenza tra obiettivi e risorse disponibili. Per ogni bacino idrografico deve essere elaborato un Piano di Bacino che riguarda la difesa delle acque, la conservazione, la difesa e la valorizzazione del suolo, la salvaguardia della qualità delle acque superficiali e sotterranee e il loro disinquinamento, la compatibilità ambientale dei sistemi produttivi, la salvaguardia dell'ambiente naturale. Nell'ambito degli indirizzi programmatici della Regione Campania per il periodo 2007-2013, si individuano come priorità il risanamento ambientale e la difesa del suolo per la sicurezza del territorio, in una logica di sviluppo demografico ed economico sostenibile.

INTERCONNESSIONI CON IL SETTORE TURISTICO

Marcianise nasce in epoca probabilmente romana come centro tipicamente contadino e l'economia agricola ha costituito per lunghi secoli la ragione della sua storia e della sua

cultura: posta al centro della fertile pianura di Terra di Lavoro, che gli antichi definivano con il termine di "Campania Felix". Marcianise appare sede di insediamenti fin da epoca molto remota

I resti archeologici e soprattutto i corredi funerari provenienti dalle tombe scavate nel territorio di Marcianise confermano la presenza di civiltà varie che hanno interessato l'area in epoche diverse e con modi differenti, e che hanno coinvolto questo territorio in correnti di penetrazione di genti numerose che sono state attratte dalla fertilità del suolo e dalla possibilità, quindi, di praticare un'agricoltura particolarmente produttiva e redditizia.

Marcianise non può essere considerata città turistica, ma, la vicinanza alla città di Caserta, la rende interessante per i circuiti turistici per la presenza nell'area circostante di alcuni attrattori di livello internazionale (la Reggia di Caserta, Caserta Vecchia, il Belvedere di San Leucio). Ma l'attrattività complessiva dell'area appare di molto inferiore rispetto alle altre due aree esaminate (Napoli Est, Afragola).

I SERVIZI DI PROSSIMITÀ DEL TERZIARIO AVANZATO

La ricettività alberghiera del comune di Marcianise è attualmente insufficiente presentando di fatto un solo albergo a 4 stelle per un totale di 106 posti letto.

Considerando anche la città di Caserta, si arriva ad un numero di esercizi alberghieri pari 11 unità per 557 posti letto aggiuntivi, di cui 2 alberghi 4 stelle, 6 alberghi 3 stelle, 3 alberghi 2 stelle.

Da un punto di vista culturale, ricreativo e sportivo, la città non offre molto, se non qualche ristorante/pizzeria, alcuni pub e disco-bar e un festival musicale (il Marcianise Festival). Nel Comune sono presenti una quindicina di sportelli bancari. Il vicino Interporto Sud Europa, presenta un numero interessante di imprese di servizi di supporto alle imprese nei settori dei trasporti e della logistica.

E' evidente che l'area in oggetto è dipendente dalla vicina città di Caserta per quanto riguarda i servizi del terziario avanzato.

PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA

I principali punti di forza territoriali possono così essere sintetizzati:

- Prossimità alla città di Caserta;

- Area ad alto tasso di mutamento della struttura economica: negli ultimi decenni si è passati da un'economia prevalentemente agricola ad una basata su attività industriali basate sulla piccola e media impresa e sullo sviluppo del terziario, in particolare commerciale e della logistica, con il potenziamento della grande distribuzione organizzata;
- La prossimità ai principali interporti regionali (Interporto Sud Europa di Mariglianese, Interporto di Nola);
- La prossimità al Tarì, al Consorzio OROMARE ed al Polo della Qualità;
- La prossimità ad alcuni attrattori turistici di livello internazionale (Reggia di Caserta in particolare);
- La buona accessibilità su gomma e su ferro (per quanto riguarda il trasporto e la logistica merci).

I principali punti di debolezza territoriali possono invece essere così sintetizzati:

- Città poco attraente da un punto di vista culturale e ricreativo;
- Scarsa presenza di servizi del terziario avanzato (ad esclusione di quelli legati all'Interporto Sud Europa) e di un'offerta ricettiva adeguata;
- La scarsa accessibilità su ferro (per il trasporto passeggeri);
- La distanza da alcuni nodi del trasporto regionale (Aeroporti, porti commerciali e turistici, e stazioni ferroviarie di carattere nazionale);
- Procedure amministrative da attivare che potrebbero allungare i tempi di realizzazione complessivi;
- Assenza di strutture di pregio architettonico (ad eccezione del Consorzio OROMARE): tutte le nuove opere dovrebbero dunque essere progettate e realizzate all'insegna di una forte identità architettonica (con aumento dei costi di progettazione e realizzazione)

STRUMENTI OPERATIVI E PERCORSO DI FATTIBILITÀ AMMINISTRATIVA

Gli strumenti più idonei per la realizzazione dell'intervento sono comuni a tutti e tre i siti individuati.

Per la realizzazione dell'intervento date le dimensioni e la natura delle opere da realizzare sembra doversi preferire il ricorso ad un istituto di partenariato pubblico privato.

Strumento idoneo e snello alla realizzazione dell'intervento è rappresentato dalla costituzione di una STU ai sensi dell'art. 120 del D.Lgs. n. 267/2000 che abbia la precisa missione di acquisire le aree interessate all'intervento, provvedere alla loro trasformazione

a fini edificatori per la realizzazione della polo fieristico, nonché alla successiva commercializzazione degli immobili ricavati attraverso anche la costituzione di un'apposita società di scopo controllata che si incarichi dell'organizzazione e della gestione degli spazi espositivi e del centro poli-funzionale annesso all'area fieristica secondo i moduli privatistici più idonei alla redditività della complessiva gestione.

Successivamente alla costituzione della STU (che, qualora preveda la partecipazione della Regione, potrà essere costituita con atto di Giunta Regionale), si dovrà provvedere alla individuazione del partner privato con procedure di evidenza pubblica.

Parimenti l'intervento potrebbe essere realizzato anche attraverso l'adozione del modulo dell'appalto integrato ovvero attraverso la costituzione di una società pubblica di progetto (PF) oppure attraverso un appalto in concessione.

L'adozione di tali strumenti può avvenire anche direttamente dalla Regione.

Appalto integrato

Il ricorso all'appalto integrato (art.164 Dlgs163/06 ed art.140 DPR 554/99) rappresenta un'alternativa all'appalto di sola esecuzione o alla concessione di lavori pubblici (per la quale c'è anche la fase di gestione), di cui l'Amministrazione può avvalersi, sfruttando questa tipologia contrattuale che consente di mettere a base di gara il progetto definitivo, chiedendo all'appaltatore di sviluppare il progetto esecutivo e di realizzare l'opera.

La stazione appaltante dovrà provvedere a definire i requisiti progettuali dell'opera.

L'appalto integrato, quindi, attraverso l'apporto sinergico del progettista e dell'impresa, garantisce la stazione appaltante, sia dal punto di vista della qualità degli elaborati progettuali, sia dal punto di vista delle responsabilità, soprattutto per quel che attiene i contenuti della progettazione, dal momento che il progettista è previsto dalla legge che partecipi anche alla fase di validazione del progetto, in contraddittorio con l'amministrazione.

Società pubblica di progetto (PF)

Ulteriore strumento cui è possibile ricorrere è quello del *Project financing* con l'obbligo di costituzione di una società di progetto (art.156 Dlgs.163/06).

In sostanza l'amministrazione nell'ambito di un'operazione di *project financing* stipula un accordo con la società privata al fine della realizzazione delle strutture e della loro gestione.

La società di progetto rappresenta lo strumento formale per assicurare la partecipazione all'iniziativa di una pluralità di soggetti e la sua unica finalità è la realizzazione e/o gestione del progetto stesso.

Attraverso la costituzione di una società di progetto si isolano i promotori dai rischi e dalle responsabilità del progetto.

Appalto in concessione

Il ricorso a tale procedura è prevista dall'art.142 del Dlgs163/06 prevederebbe l'esecuzione ovvero la progettazione esecutiva e l'esecuzione dell'opera nonché la successiva gestione funzionale ed economica.

Il corrispettivo dei lavori consiste unicamente nel diritto di gestione l'opera oppure in tale diritto accompagnato da un prezzo.

Qualora la stazione appaltante sia già in possesso del progetto definitivo ed esecutivo ovvero del progetto definitivo l'oggetto della concessione potrà essere circoscritto anche la completamento della progettazione ovvero alla revisione della medesima.

Leasing immobiliare pubblico

Quest'ultimo rappresenta un innovativo strumento di realizzazione di opere pubbliche che si configura come un contratto atipico consistente in un contratto di finanziamento che a fronte del pagamento di un canone periodico consente di avere la disponibilità del bene e di esercitare alla scadenza del contratto un'opzione di riscatto per una cifra concordata inferiore al valore di mercato del bene.

Nell'operazione interverrebbero tre soggetti: l'amministrazione interessata alla realizzazione dell'opera; la società di leasing che finanzia la realizzazione; l'appaltatore dell'opera dedotta in locazione finanziaria.

In sostanza il soggetto interessato alla fruizione e realizzazione della struttura si rivolge alla società di leasing affinché realizzi l'opera secondo le proprie indicazioni e lo consegna al richiedente dietro il pagamento di un canone che consenta la copertura finanziaria dell'operazione fatta salva la facoltà del soggetto utilizzatore di riscattare il bene ad un prezzo determinato.

L'adozione di simile strumento comporterebbe la necessità di provvedere alla individuazione della società di leasing mediante procedura di evidenza pubblica mentre non sarebbe necessario provvedere ad individuare il soggetto appaltatore giacché il rapporto tra la società di leasing e l'appaltatore è riconducibile alle regole di natura privatistica.

CONFRONTO TRALE AREE

Dall'analisi dello scenario competitivo, è emersa la necessità di valutare l'adeguatezza delle diverse aree ad ospitare il nuovo quartiere rispetto a tre criteri:

- Rapidità con cui i suoli e i relativi permessi amministrativi ad edificare possono essere acquisiti
- Disponibilità di spazi adeguati ad ospitare il nuovo quartiere
- Possibilità di integrare il nuovo quartiere nel sistema urbano locale

E' opportuno quindi verificare le diverse informazioni raccolte alla luce dei tre criteri menzionati.

Rapidità Facilità acquisizione e utilizzo suoli	Afragola	Napoli EST	Marcianise
	I suoli richiedono tempi e difficoltà tipici di una procedura di esproprio. Il Comune ha intrapreso l'iter di definitiva approvazione del Piano Intercomunale relativo all'area della Stazione di Porta Campania AV/AC (3.500.000 mq. destinati al Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi). La Provincia pare orientata a liberalizzare le funzioni specificamente previste rendendo l'area alla ad ospitare un nuovo quartiere fieristico di medio-grandi dimensioni. Ove il piano fosse approvato così come risultante dall'adozione, sarebbe necessario prevedere, anche mediante accordo di programma, una variante funzionale alle destinazioni annesse, assegnando tutti i 190.000 mq di superficie utile coperta al Polo Fieristico.	I suoli potrebbero eventualmente essere acquisiti agevolmente dall'attuale proprietario. I tempi della bonifica per renderli utilizzabili sono invece incerti e i costi ingenti. La conformità urbanistica dell'area sussiste. L'intervento andrebbe attuato mediante P.U.A. senza precisazione delle destinazioni funzionali annesse. E' stato stipulato un protocollo di intesa per la delocalizzazione degli impianti petroliferi e la riqualificazione dell'area.	I suoli richiedono tempi e difficoltà tipici di una procedura di esproprio. L'area è destinata alla localizzazione di impianti produttivi ed artigianali mediante P.I.P. Occorre una variante da adottarsi mediante accordo di programma.
Stato dell'amministrativo	L'area è in fase di trasformazione connessa con la realizzazione della nuova stazione dell'Alta Velocità di Napoli. Inoltre rilevanti investimenti commerciali sono stati realizzati in prossimità del sito analizzato.	L'area non ha ancora avviato alcuna attività correlata di trasformazione urbana. Il territorio si presenta ad oggi fortemente congestionato da insediamenti industriali in parte dimessi che ne aumentano il degrado complessivo.	L'area ha da poco avviato un percorso di trasformazione e riqualificazione del territorio con la realizzazione dell'insediamento di Oromate.
Stato del processo di trasformazione dell'area			

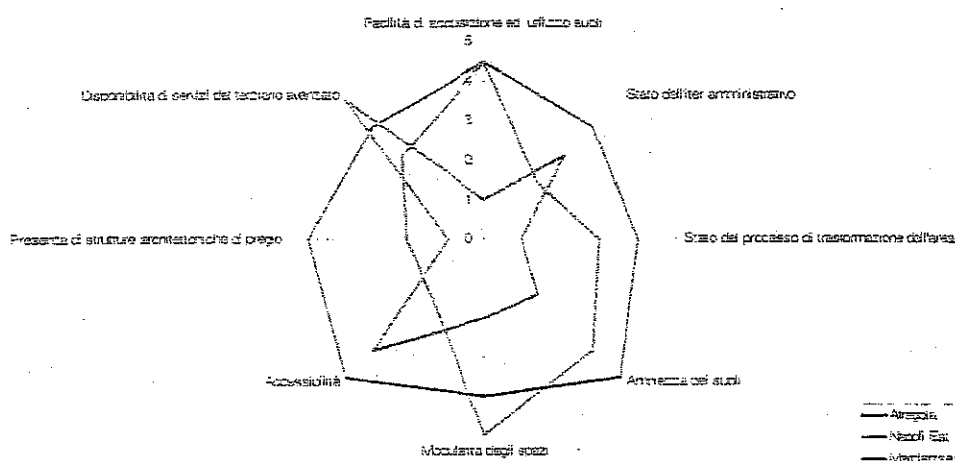
Disponibilità spazi	Afragola	Napoli EST	Marciante
Ampliamento spazi	I suoli disponibili assommano a circa 3.500.000 mq pienamente adeguati alla realizzazione di un quartiere di medio-grandi dimensioni. Nelle more dell'approvazione del PUA è ipotizzabile la localizzazione di opere di interesse pubblico nell'intera area prospiciente la nuova stazione della TAV. Da rilevare però, che qualora la Provincia non dovesse liberalizzare le funzioni d'uso localizzative, risulterebbe necessaria un variazione al Piano urbanistico al fine di ampliare lo spazio (50.000 mq.) attualmente destinato a strutture fieristiche.	I suoli disponibili assommano a circa 230.000 mq, presumibilmente non interamente utilizzabili, sufficienti per la realizzazione di un quartiere di medio-piccole dimensioni.	I suoli disponibili superano 1.000.000 di mq, interamente utilizzabili per la realizzazione di un grande quartiere fieristico e di ulteriori iniziative imprenditoriali complementari e di supporto.
Mobilità nell'uso degli spazi	La realizzazione del quartiere potrebbe avvenire per moduli a condizione che si proceda all'esproprio dell'intera area disponibile.	La realizzazione del quartiere potrebbe avvenire per moduli allineando la costruzione delle strutture agli stati di avanzamento della bonifica.	La realizzazione sia del quartiere fieristico sia delle iniziative complementari e di supporto potrebbe avvenire in più fasi conseguenti ai risultati progressivamente raggiunti.

Integrabilità nel sistema urbano	Afragola			Napoli EST		Marcianise	
	Afragola			Napoli EST		Marcianise	
Accessibilità da trasporto pubblico	L'accessibilità risulta ottima con tutte le tipologie di mezzi di trasporto sia di lungo che di breve raggio. In particolare eccellente risulta l'accessibilità dal ferro per la presenza del nodo TAV della stazione Porta della Campania. Per quanto riguarda la rete viaria risultano buone le connessioni con l'Aeroporto di Capodichino e l'area Portuale di Napoli. Buoni anche i tempi di percorrenza delle connessioni viarie con i poli merci regionali			L'accessibilità dalla rete viaria risulta buona. In particolare, estremamente raggiungibile con la rete viaria risulta l'Aeroporto di Capodichino e l'area Portuale di Napoli. Buoni i tempi di percorrenza delle connessioni viarie con i poli merci regionali L'accessibilità dalla rete del ferro, invece, che sconta la non ottimale accessibilità alla rete dalle aree più interne all'Ambito, risulta invece potere essere valutata solo di un livello discreto.		L'accessibilità dalla rete viaria risulta discreta, apparendo non ottimali i percorsi di accesso all'Area AST. Buoni i tempi di percorrenza delle connessioni viarie con i poli merci regionali, in particolare, in prospettiva, quello con l'interporto di Marcianise. L'accessibilità dalla rete del ferro risulta insufficiente, per la qualità del servizio e per la distanza della stazione.	
Presenza di strutture architettoniche di pregio	Il progetto architettonico della nuova stazione dell'Alta Velocità rappresenterà un bellissimo segno di riconoscimento dell'area			L'area è al momento priva di strutture di pregio per cui il nuovo quartiere dovrebbe prevedere la realizzazione di interventi altamente distintivi da un punto di vista architettonico		L'area al momento si presenta come green field se si eccettua la presenza del nuovo edificio di Oronate. Tutte le nuove opere dovrebbero dunque essere progettate e realizzate all'insegna di una forte identità architettonica	
Disponibilità di servizi del terziario avanzato	La dotazione di servizi del terziario avanzato pur non essendo eccellente beneficia sia della prossimità alla città di Napoli, sia della possibilità di realizzare in loco alcune strutture mirate			La dotazione di servizi del terziario avanzato risulta essere di buon livello stante l'offerta presente nelle aree limitrofe alla zona orientale di Napoli		La dotazione di servizi del terziario avanzato è mediamente limitata fatta eccezione per la logistica e per alcune attività localizzate nella città di Caserta.	

Dal quadro sinottico si può ricavare il seguente diagramma a radar che evidenzia le differenze qualitative delle tre aree relativamente ai criteri esaminati:

Figura 30

Grafico di comparazione tra le aree



Il grafico è stato realizzato pesando ciascun criterio, esaminato con riferimento a ciascuna area, con una scala di valori da 1 (valutazione peggiore) a 5 (valutazione migliore). Il territorio che presenta i punteggi più elevati e pertanto sul grafico l'area più ampia può essere considerato la più coerente per la localizzazione di un nuovo quartiere fieristico.

In particolare:

- Per quanto riguarda la rapidità, l'area che presenta la valutazione più alta risulta essere Afragola, che presenta valori massimi per la facilità di acquisizione e utilizzo dei suoli e per lo stato del processo di trasformazione dell'area e valori molto buoni per lo stato dell'iter amministrativo; la peggiore risulta essere Napoli Est in particolare per le problematiche relative alla bonifica dei suoli e per i ritardi maturati nel processo di trasformazione dell'area. Sufficiente la posizione di Marcianise che presenta valori medi rispetto ai criteri esaminati.
- Per quanto riguarda la disponibilità di spazi, l'area che presenta la valutazione più alta risulta essere Marcianise, che presenta valori massimi sia per l'ampiezza dei suoli disponibili, sia per la modularità potenziale nell'uso degli spazi. Negativa la posizione di Napoli Est in particolare per l'ampiezza degli spazi disponibili. Più che sufficiente la posizione di Afragola.
- Per quanto riguarda l'integrabilità nel sistema urbano, l'area che presenta la valutazione più alta risulta essere Afragola, che presenta valori massimi per

l'accessibilità e la logistica nonché per la presenza di strutture architettoniche di pregio e valori sufficienti per la disponibilità di servizi del terziario avanzato (soprattutto per la prossimità alla città di Napoli); la peggiore risulta essere Marcianise in particolare per le problematiche legate all'accessibilità su ferro ed alla scarsità di servizi del terziario avanzato di prossimità; non del tutto sufficiente la posizione di Napoli Est in particolare per lo stato di degrado dell'area conseguente ai consistenti ritardi maturati nel processo di trasformazione dell'area.

Pertanto, dalle analisi sviluppate si evince che l'area di Afragola risulta essere la più coerente per la localizzazione di un nuovo quartiere fieristico, in particolar modo per quanto attiene alla rapidità ed alla integrabilità nel sistema urbano.

CARATTERISTICHE DELLA NUOVA FIERA

I DRIVER DELL'INIZIATIVA

L'idea di realizzare un nuovo quartiere fieristico nella regione Campania rappresenta il punto di arrivo di un lungo iter di studio e riflessione avviato dall'Assessorato alle attività produttive. In estrema sintesi si riportano i principali passaggi percorsi:

1. Realizzazione di uno studio di fattibilità sulla riorganizzazione ed il riassetto del sistema fieristico campano. Da tale studio, affidato alla società Deloitte, emergevano due possibili scenari. Il primo volto al rafforzamento della rete dei quartieri fieristici già esistenti, il secondo volto alla riorganizzazione dell'intero sistema attorno ad una nuova struttura di dimensioni medio-grandi.
2. Scelta da parte dell'Amministrazione dell'opzione strategica ritenuta più coerente con le linee di politica economica varate dall'Assessorato. Tra le due soluzioni fu scelta la seconda, ossia quella di dotare la regione di un nuovo quartiere fieristico di moderna concezione in grado di innalzare il livello di competitività del territorio nel mercato mediterraneo delle fiere.
3. Individuazione delle macro-aree più adatte ad ospitare la nuova struttura fieristica. Tre direttrici erano state identificate come possibili destinazioni del nuovo quartiere fieristico:
 - a. Salerno - Pontecagnano
 - b. Napoli - Caserta
 - c. Caserta - Grazzanise.
4. Scelta della direttrice maggiormente in linea con le altre scelte di investimento già effettuate dall'Amministrazione. Tra le tre alternative fu scelta la seconda opzione, ossia l'area compresa tra Napoli e Caserta.
5. Studio per la definizione delle scelte di impianto, volto a restringere ulteriormente il novero delle opportunità localizzative ed a fissare le linee guida del nuovo progetto.

Da tale percorso emerge l'idea di una struttura in grado di rispondere alle sfide dell'attuale contesto internazionale sia offrendo servizi fieristici di innovativi sia proponendosi come investimento d'avanguardia nell'ambito delle diverse attività di marketing territoriale intraprese a livello europeo.

In particolare le linee guida assunte come riferimento nella definizione delle caratteristiche del nuovo quartiere fieristico partono da una chiara visione del ruolo delle fiere nell'economia del terzo millennio: globalizzare le specificità locali segmentando i mercati. Infatti un sistema fieristico, per competere, deve sempre più coniugare la valorizzazione

delle specificità del territorio in termini di location, di genius loci, di servizi alle persone ed alle imprese, di tessuto industriale da rappresentare in eventi specialistici con la capacità di riorganizzare le filiere all'interno di manifestazioni innovative in grado di cogliere le nuove modalità di creare valore nella economia della modernità.

Tale processo di ripensamento delle fiere richiede una ampliamento dell'idea di business fieristico, da intendere non solo come modalità per le imprese di fare marketing dei loro prodotti ma anche come strumento per la creazione di valore per il territorio. Il quartiere fieristico dunque visto come infrastruttura del territorio che gestita da un soggetto altamente professionalizzato, sia esso pubblico o privato, accresce l'utilità creata dal territorio per i suoi fruitori. In tal senso gli investimenti necessari alla realizzazione del quartiere fieristico non necessariamente sono da valutare con i parametri classici del mercato immobiliare, ma possono essere intesi come modalità per creare sviluppo socio-economico in senso lato. Non mancano gli esempi di interventi della mano pubblica a sostegno del business fieristico giustificati dai benefici generati dalle infrastrutture fieristiche all'economia del territorio (dal sostenimento di tutti gli investimenti da parte della Pubblica Amministrazione locale, alla concessione delle strutture fieristiche al gestore a prezzi ridotti, all'emanazione di misure finanziarie volte ad incentivare le fiere organizzate in loco per citarne alcuni).

Spesso inoltre le decisioni circa gli investimenti nel fieristico nascono da valutazioni sullo stato della competizione tra territori limitrofi. Nel caso della Campania non sono da sottovalutare le eventuali ripercussioni negative, a fronte di una eventuale inazione della Regione, derivanti dall'inaugurazione e dal progressivo ingresso a regime della Nuova Fiera di Roma. L'assenza di qualsivoglia risposta in chiave competitiva esporrebbe la regione al rischio di venire progressivamente marginalizzata nel panorama delle fiere nazionali ed internazionali. Tale situazione di criticità risulta inoltre aggravata dalla situazione attuale del maggiore quartiere fieristico campano, la Mostra d'Oltremare, che con il passare degli anni, da un punto di vista infrastrutturale ha cominciato a mostrare chiari segni di congestionamento da un lato e di inadeguatezza dall'altro. Infatti i padiglioni risultano, nonostante gli investimenti di adeguamento realizzati negli ultimi anni, concettualmente antiquati e strutturalmente poco in linea con gli standard qualitativi richiesti a livello mondiale. Inoltre, la commistione tipica della Mostra d'Oltremare di spazi a carattere fieristico, con aree a vocazione congressuale, con edifici di pregio storico ed architettonico, rende poco adatte le strutture ad ospitare le attività di carico e scarico merci connesse con molte delle fiere business ospitate. L'impossibilità, infine, di aggiungere nuovi spazi, sia per migliorare la viabilità di servizio ai padiglioni, sia per estendere le aree espositive, rende difficile ipotizzare scenari di ulteriore sviluppo per la Mostra d'Oltremare.

In tale quadro, dunque, il nuovo quartiere si trova a dovere raccogliere varie istanze provenienti sia dagli attori del territorio sia dal contesto competitivo fieristico:

1. Proporre formule strategiche e gestionali atte a globalizzare le specificità locali in un mercato delle fiere sempre più segmentato.
2. Qualificarsi come infrastruttura di marketing territoriale, finalizzata a supportare lo sviluppo e la crescita dell'economia campana.
3. Rappresentare un'efficace risposta alla minaccia rappresentata dalla presenza del nuovo quartiere fieristico della città di Roma.
4. Porsi come struttura complementare alla Mostra d'Oltremare, consentendo la creazione di un sistema fieristico-congressuale, integrato su scala metropolitana ed in grado di riposizionare la città di Napoli e più in generale la Regione Campania nel business della organizzazione e gestione degli affari.

LE CARATTERISTICHE DEL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO

Al fine di rispondere alle summenzionate istanze il nuovo quartiere fieristico della regione Campania deve proporre caratteri progettuali in grado di porlo ai vertici dell'eccellenza nell'offerta di soluzioni fieristiche. In linea con le tendenze registrabili a livello internazionale la nuova struttura deve essere in grado di costruire il proprio vantaggio competitivo su 4 dimensioni progettuali:

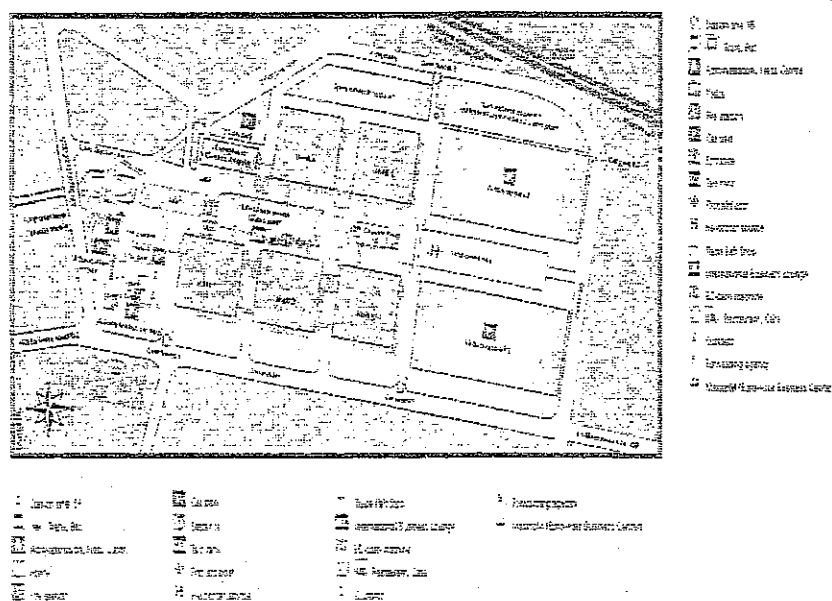
- la struttura tecnico-architettonica;
- l'offerta di servizi agli espositori ed ai visitatori;
- le tecnologie utilizzate;
- l'accessibilità sia a breve sia a medio e lungo raggio.

Struttura tecnico-architettonica

La struttura tecnico-architettonica è in grado di creare vantaggio competitivo soprattutto in funzione del suo layout e dello stile architettonico scelto per caratterizzarne gli spazi. Rispetto al layout, dal panorama generale, attualmente emergono 2 modalità di disporre i padiglioni espositivi. La prima, esemplificabile attraverso alcuni noti casi di strutture fieristiche localizzate in Germania, prevede uno sviluppo lineare del quartiere fieristico, con i diversi padiglioni che si affacciano lungo un unico corridoio centrale. Parte di tale corridoio può essere coperta e fungere da hall per l'accoglienza dei visitatori della fiera, mentre normalmente, alle estremità del corridoio sono collocati i parcheggi e i servizi pubblici del trasporto locale. La linearità del layout, rende estremamente razionale l'organizzazione degli spazi, facilitando la presenza contestuale di più manifestazioni fieristiche, anche in fasi diverse del loro iter organizzativo (allestimento, svolgimento,

disallestimento). Per ovviare all'inconveniente legato ai lunghi tratti da percorrere lungo il corridoio centrale, al fine di raggiungere padiglioni collocati alle estremità spesso tale layout è accompagnato dalla presenza di camminamenti coperti dotati di tapis roulant che collegano un padiglione a quello successivo. Nelle soluzioni più moderne tali camminamenti sono collocati ad alcuni metri di altezza dal suolo di modo che non siano da intralcio alle operazioni di carico e scarico eventualmente in corso in alcuni dei padiglioni. Il layout lineare è stato adottato dai due principali nuovi quartieri fieristici realizzati in Italia: la nuova Fiera di Milano, e più di recente, la nuova Fiera di Roma. A titolo illustrativo si riporta l'immagine planimetrica della Fiera di Lipsia, che per la sua configurazione può essere assunta come ideal tipo di un layout lineare (Fig.31).

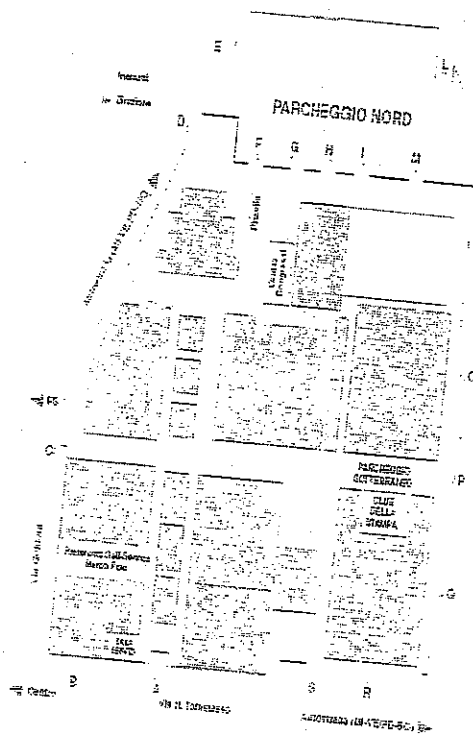
Figura 31
Esempio di layout lineare - Fiera di Lipsia



Il secondo modello di layout è quello riferibile alle strutture fieristiche che sono cresciute per aggregazioni successive realizzando nuovi padiglioni in maniera da ottimizzare lo sfruttamento degli spazi disponibili. Ne emerge una organizzazione spaziale senza uno schema unico di riferimento che tipicamente è riscontrabile in numerosi quartieri fieristici italiani a carattere "storico". Gli scarsi tratti di regolarità che le strutture mostrano nella loro disposizione spaziale se, da un lato, rendono meno industriale l'apparenza del quartiere, dall'altro ne penalizzano la funzionalità. Infatti grandi sforzi sono chiamati a fare i gestori nel definire i percorsi dei visitatori, nel disporre l'impiantistica, nel creare le aree di parcheggio onde ovviare all'irregolarità del layout.

Particolarmente significativo in tal senso lo sforzo fatto di recente dalla fiera di Bologna, che, per ampliare gli spazi espositivi si è vista costretta a realizzare un padiglione espositivo su due livelli (10.000 mq. per livello) dotato di parcheggio sul tetto di copertura. A titolo esemplificativo si riporta la planimetria della fiera di Padova, che rappresenta un idealtipo del layout descritto in precedenza (Fig. 32).

Figura 32
Esempio di layout per aggregazioni successive - Fiera di Padova



La terza tipologia di layout è riferibile alle fiere che si sviluppano con una disposizione a ventaglio dei padiglioni. Tale soluzione, spesso presente nei quartieri fieristici localizzati in Francia, presenta alcune caratteristiche degne di nota. Da un lato valorizza lo spazio centrale attorno al quale i diversi padiglioni si affacciano. Tale spazio infatti, se coperto assume la funzione di porta di ingresso e di main hall di tutte le aree espositive. Dall'altro, rende estremamente compatto il quartiere, riducendo l'esigenza di percorrere lunghi tratti per raggiungere le diverse aree espositive. Per contro il layout a ventaglio può comportare alcune criticità relative all'utilizzo in contemporanea delle strutture per lo svolgimento di più manifestazioni, soprattutto quando queste si trovino in diverse fasi del loro iter organizzativo (allestimento, svolgimento e disallestimento). Infatti particolari accorgimenti

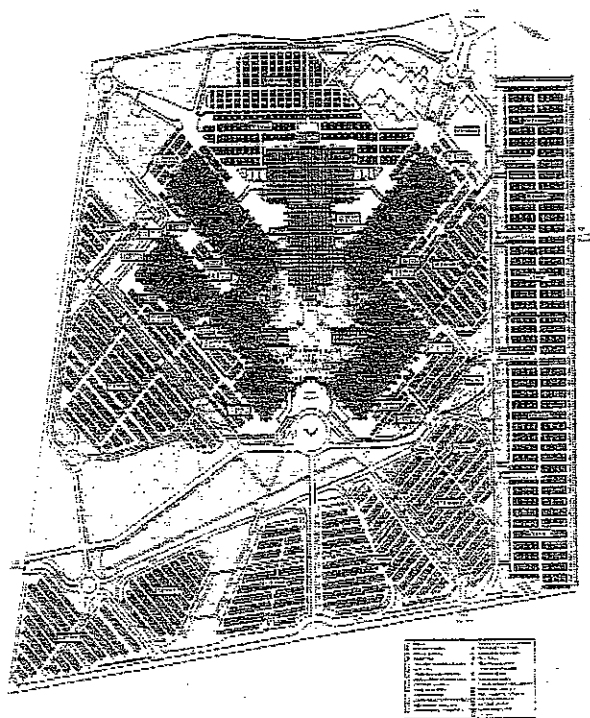
vanno adottati per evitare che i diversi flussi di visitatori, espositori, allestitori si intersechino tra loro, stante la contemporaneità delle attività.

Normalmente il summenzionato layout fieristico prevede la collocazione di alcuni parcheggi e dei servizi pubblici del trasporto locale nell'area prospiciente la main hall mentre i restanti parcheggi nelle aree retrostanti ai padiglioni.

A titolo esemplificativo si riporta la planimetria della fiera di Lione (Fig. 33).

Figura 33

Esempio di layout a ventaglio - Fiera di Lione



Per quanto riguarda il nuovo quartiere fieristico della regione Campania, la scelta del layout migliore risulta, in questa fase progettuale, prematura. Certamente si può però anticipare che la disponibilità di spazi considerevoli renderà certamente praticabili diverse opzioni progettuali. Le simulazioni effettuate durante il presente studio hanno mostrato come un layout lineare, ad esempio, sia collocabile in diverse porzioni dell'area prescelta risultando una soluzione foriera di non pochi vantaggi. Senza volere vincolare eccessivamente i futuri progettisti dell'intervento preme in questa sede sottolineare che:

1. il nuovo quartiere fieristico dovrà avere una posizione che ne renda agevole la raggiungibilità dalla nuova stazione dell'Alta Velocità e della Metropolitana regionale.
2. È ipotizzabile dunque che la scelta definitiva dovrà prevedere che almeno uno degli

ingressi della fiera sia prospiciente la stazione stessa, a meno di non volere prevedere mezzi di collegamento, aggiuntivi rispetto a quelli già previsti, tra la stazione stessa e la fiera.

2. Il nuovo quartiere fieristico dovrà integrarsi in un disegno più ampio di urbanizzazione dell'intera area che gravita sulla nuova stazione dell'alta velocità. In tal senso anche la viabilità di servizio alla fiera e le aree di parcheggio dovranno essere pensate in vista di esigenze che travalicano i soli fabbisogni legati agli eventi fieristici.
3. Nel valutare i flussi in ingresso ed in uscita dall'area si dovrà tenere presente che le attività fieristiche presentano dei momenti di picco degli afflussi e dei deflussi intervallati da lunghi periodi di relativa tranquillità. Tali picchi, rilevanti soprattutto per la valutazione del traffico automobilistico, sono collocabili in tre momenti della giornata: apertura, mezza giornata, chiusura. La quantificazione precisa dei flussi è in questa fase progettuale prematura anche se esperienze analoghe di quartieri fieristici collocati in altre aree portano a stimare flussi che potranno superare le 20.000 presenze per giorno distribuite tra tutte le tipologie di mezzi di trasporto.
4. La nuova fiera dovrà avere un layout in grado di coniugare la massima efficienza della soluzione scelta con il massimo livello di integrazione stilistica con la nuova stazione. Per quanto concerne invece la caratterizzazione architettonica, è da osservare che ormai i quartieri fieristici di moderna concezione, pur essendo strutture sostanzialmente di tipo "industriale" non mancano mai di avere qualche segno architettonico di rilievo in grado di creare valore in chiave estetica. Senza volersi dilungare sugli esempi esistenti (presenza di fontane, aree a verde, resti archeologici integrati nel quartiere, torri simboliche, installazioni di arte contemporanea, main hall a vetri, grandi vele di copertura per citarne alcuni) il nuovo quartiere dovrà presentare soluzioni estetiche in grado di contribuire a dare tratti di unicità alla struttura. Tali segni architettonici andranno pensati inoltre come elemento progettuale volto ad creare un legame logico-estetico con il concetto architettonico della nuova stazione.

IL DIMENSIONAMENTO DEL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO

Le scelte di dimensionamento del nuovo quartiere fieristico devono tenere conto di una molteplicità di fattori:

- le potenzialità del sistema economico regionale;
- lo scenario competitivo nazionale ed internazionale;
- gli obiettivi strategici perseguiti dalla Regione in termini di ritorni attesi dal settore fieristico;
- il fabbisogno di risorse finanziarie che un intervento simile genera.

- Realizzazione di ulteriori aree esterne per un totale di 36.000 mq. lordi. Tali spazi andranno a comprendere l'area di esposizione all'aperto, le piazzole di carico e scarico delle merci, il corridoio centrale della fiera e la viabilità tra i padiglioni.
- Realizzazione di ulteriori parcheggi per 35.000 mq. lordi.

A completamento dell'intervento il quartiere fieristico presenterà dunque le seguenti caratteristiche riportate nella tabella che segue, per una superficie totale di 280.000 mq.

Caratteristiche		
Strutture	Dimensioni	Funzioni
n. 8 Padiglioni	Dimensioni: 60.000 mq.	Esposizione + ristorazione veloce + servizi igienici + depositi + servizi assistenza tecnica
n.1 Hall multiservizi	Dimensioni: 7.000 mq.	Accoglienza + biglietteria + uffici direzionali + servizi commerciali + ristorazione + impianti mobilità - centrale impianti tecnici
Superfici scoperte	Dimensioni: 113.000 mq.	Aree carico e scarico - viabilità interna - esposizione open air
Parcheggi e viabilità esterna	Capienza: 4.000 posti auto Dimensioni: 100.000 mq.	Parcheggi visitatori + parcheggi espositori + parcheggi allestitori

STUDIO D'INSERIMENTO URBANISTICO

Premessa

Lo studio seguente si propone di inserire il nuovo polo fieristico, indicato nelle scelte progettuali della città metropolitana di Napoli, nell'area adiacente la costruenda stazione ferroviaria dell'alta velocità di Afragora. Le linee strategiche di sviluppo prevedono l'intervento all'interno dell'ambito di circa 6,6 milioni di metri quadrati che circonda la nuova stazione progettata da Zaha Hadid.

Lo stato dei luoghi

Il sito è parte di un comprensorio urbano che coinvolge ben cinque comuni dell'area metropolitana: Afragola, Acerra, Casoria, Casanuovo, Caivano.

Tale area è delimitata ad ovest dal tracciato, su terrapieno, dell'autostrada A1 Roma-Napoli; a nord dal tracciato, su terrapieno, dell' *asse mediano*; a sud dal tracciato, su terrapieno, dell' autostrada A16 Napoli-Bari e dai margini edificati del rione *San Marco*; ad est dai margini occidentali degli insediamenti residenziali in territorio agricolo, sorti ai lati della strada provinciale via Saggese, fino a comprendere l'area della discarica dismessa prossima all'*asse mediano*.

La zona è attualmente caratterizzata da un prevalente uso del suolo agricolo, frammisto a lottizzazioni residenziali abusive, più o meno consolidate.

Figura 34

Foto aerea del sito



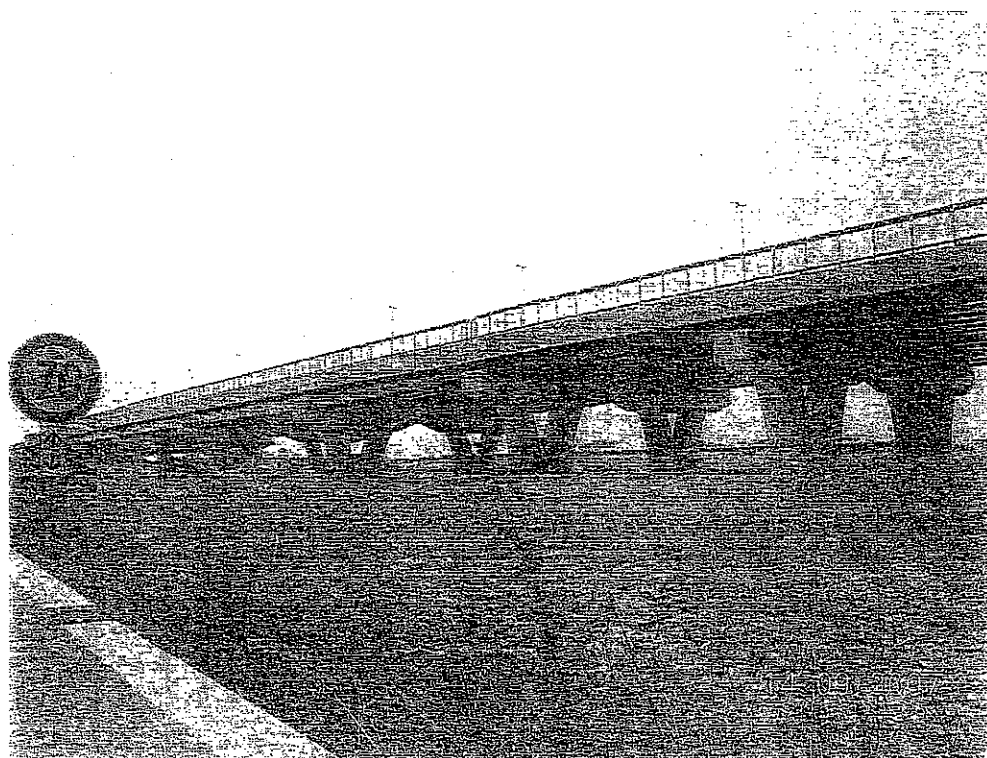
Studio urbanistico

L'impianto della nuova stazione TAV resta comunque l'elemento caratterizzante: è facile ipotizzare che a seguito dell'intervento si determini un'ulteriore forte dinamica di

trasformazione economica e territoriale che delineerà una diversa configurazione di questo residuo spazio metropolitano.

Figura 35

Vista dei nuovi assi stradali di collegamento con la stazione TAV



In quest'ottica la regione Campania, insieme alla provincia di Napoli, ha redatto lo "Studio urbanistico dei comuni di Afragola – Acerra – Casoria – Casalnuovo – Caivano interessati dalla stazione Napoli-Afragola della linea alta velocità" in quanto, come si legge nella relazione generale:

"Nel mettere in moto il meccanismo redazionale relativo ad un <piano urbanistico intercomunale> ed in particolar modo alle <varianti agli strumenti urbanistici> delle aree dei singoli Comuni interessate alla grande infrastruttura, è assolutamente indispensabile avere consapevolezza di quale tipo di piano si intende proporre, deliberare ed applicare per progettare e governare una così complessa situazione."

Attualmente è in fase di approvazione il precetto studio del territorio in analisi che all'art.41 delle norme di attuazione, identificando le aree strategiche di trasformazione, lo indica come ricadente nell'ambito n.1. All'interno di tale comprensorio ritroviamo zone classificate Ec, B1 e G.ICir. (Fig. 36 e Tav. D1).

Stralcio della tav. F2 "Quadro di sintesi per l'azionamento delle aree in variante" con individuazione area in analisi.

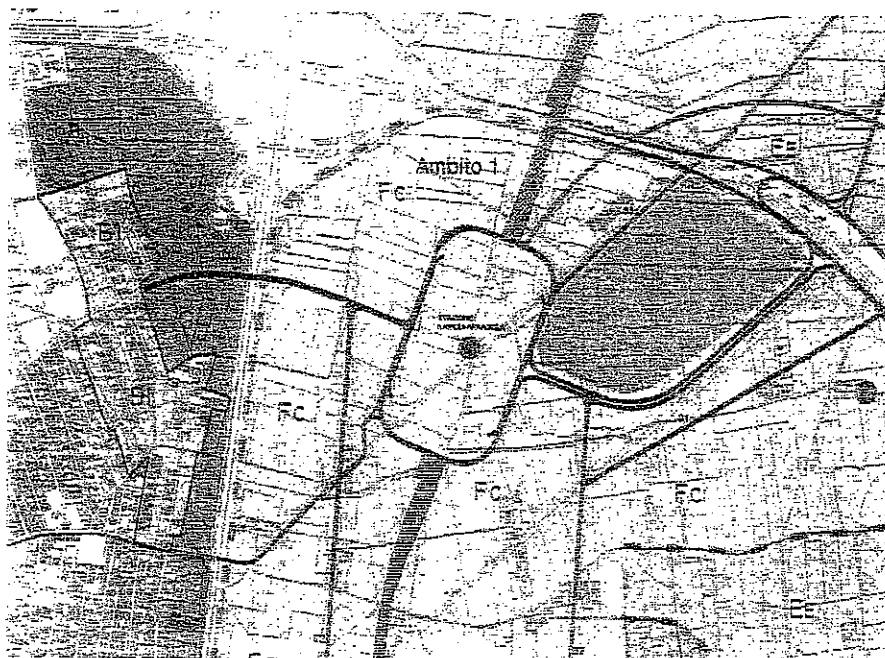


Figura 37

Vista dell'area in oggetto



La suddetta adottata strumentazione urbanistica risulta in ogni caso non conforme con le opere e la destinazione urbanistica che si vuole attuare nell'area di 280.000mq. Pertanto si rende indispensabile modificare, limitatamente alla predetta area, la strumentazione urbanistica vigente e adottata secondo due possibili iter:

- Studio architettonico

Figura 38

P2

P1

Line Along Road
Dark Sea - 700 000m
Area 1 - 700 000m
P1 - 700 000m
P2 - 700 000m
Area 2 - 700 000m
Area 3 - 700 000m
Area 4 - 700 000m
Area 5 - 700 000m
Area 6 - 700 000m
Area 7 - 700 000m
Area 8 - 700 000m
Area 9 - 700 000m
Area 10 - 700 000m
Area 11 - 700 000m
Area 12 - 700 000m
Area 13 - 700 000m
Area 14 - 700 000m
Area 15 - 700 000m
Area 16 - 700 000m
Area 17 - 700 000m
Area 18 - 700 000m
Area 19 - 700 000m
Area 20 - 700 000m
Area 21 - 700 000m
Area 22 - 700 000m
Area 23 - 700 000m
Area 24 - 700 000m
Area 25 - 700 000m
Area 26 - 700 000m
Area 27 - 700 000m
Area 28 - 700 000m
Area 29 - 700 000m
Area 30 - 700 000m
Area 31 - 700 000m
Area 32 - 700 000m
Area 33 - 700 000m
Area 34 - 700 000m
Area 35 - 700 000m
Area 36 - 700 000m
Area 37 - 700 000m
Area 38 - 700 000m
Area 39 - 700 000m
Area 40 - 700 000m
Area 41 - 700 000m
Area 42 - 700 000m
Area 43 - 700 000m
Area 44 - 700 000m
Area 45 - 700 000m
Area 46 - 700 000m
Area 47 - 700 000m
Area 48 - 700 000m
Area 49 - 700 000m
Area 50 - 700 000m
Area 51 - 700 000m
Area 52 - 700 000m
Area 53 - 700 000m
Area 54 - 700 000m
Area 55 - 700 000m
Area 56 - 700 000m
Area 57 - 700 000m
Area 58 - 700 000m
Area 59 - 700 000m
Area 60 - 700 000m
Area 61 - 700 000m
Area 62 - 700 000m
Area 63 - 700 000m
Area 64 - 700 000m
Area 65 - 700 000m
Area 66 - 700 000m
Area 67 - 700 000m
Area 68 - 700 000m
Area 69 - 700 000m
Area 70 - 700 000m
Area 71 - 700 000m
Area 72 - 700 000m
Area 73 - 700 000m
Area 74 - 700 000m
Area 75 - 700 000m
Area 76 - 700 000m
Area 77 - 700 000m
Area 78 - 700 000m
Area 79 - 700 000m
Area 80 - 700 000m
Area 81 - 700 000m
Area 82 - 700 000m
Area 83 - 700 000m
Area 84 - 700 000m
Area 85 - 700 000m
Area 86 - 700 000m
Area 87 - 700 000m
Area 88 - 700 000m
Area 89 - 700 000m
Area 90 - 700 000m
Area 91 - 700 000m
Area 92 - 700 000m
Area 93 - 700 000m
Area 94 - 700 000m
Area 95 - 700 000m
Area 96 - 700 000m
Area 97 - 700 000m
Area 98 - 700 000m
Area 99 - 700 000m
Area 100 - 700 000m

Detto schema, pone vantaggi nella gestione dei flussi di percorrenza e nella ripartizione dei servizi, distribuendoli in un unico percorso centrale attrezzato, nonché permette una corretta e funzionale gestione operativa dei padiglioni per esposizione garantendo una valida fruibilità anche da parte degli espositori ed allestitori (Cfr. Tav. D2).

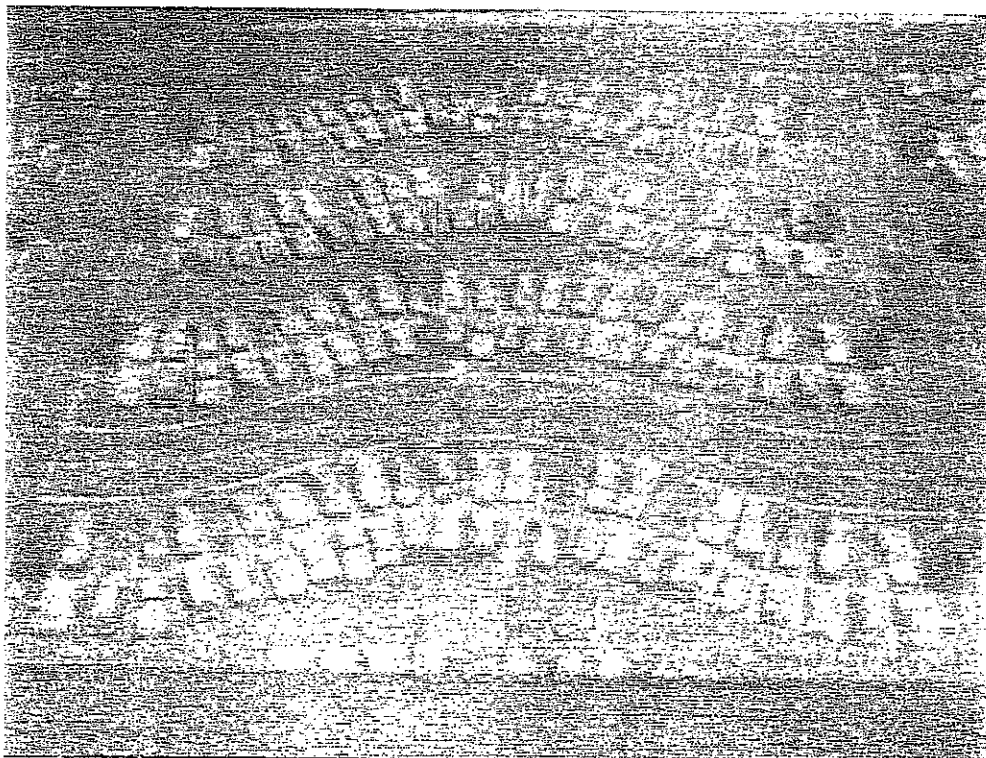
I padiglioni, nella loro forma regolare, trovano sponda ideale a soluzioni tecnologico-strutturali tali da permettere una libera organizzazione interna degli eventi gestiti. Essi sono previsti di due tipologie dimensionali diverse, per andare incontro alle differenti necessità organizzative del polo. Il tipo "A" di 8.000mq ed il tipo "B" di 6.000mq.

Fulcro della distribuzione è il volume dei servizi, individuato con uno sviluppo in pianta di 7.000mq, contenente al suo interno non solo tutte le attività ricettive, ma anche gli uffici amministrativi.

I due parcheggi, ubicati alle estremità del lotto rispettivamente di 65.000mq e di 35.000mq, sono stati individuati, tenendo conto che i flussi.

Figura 39

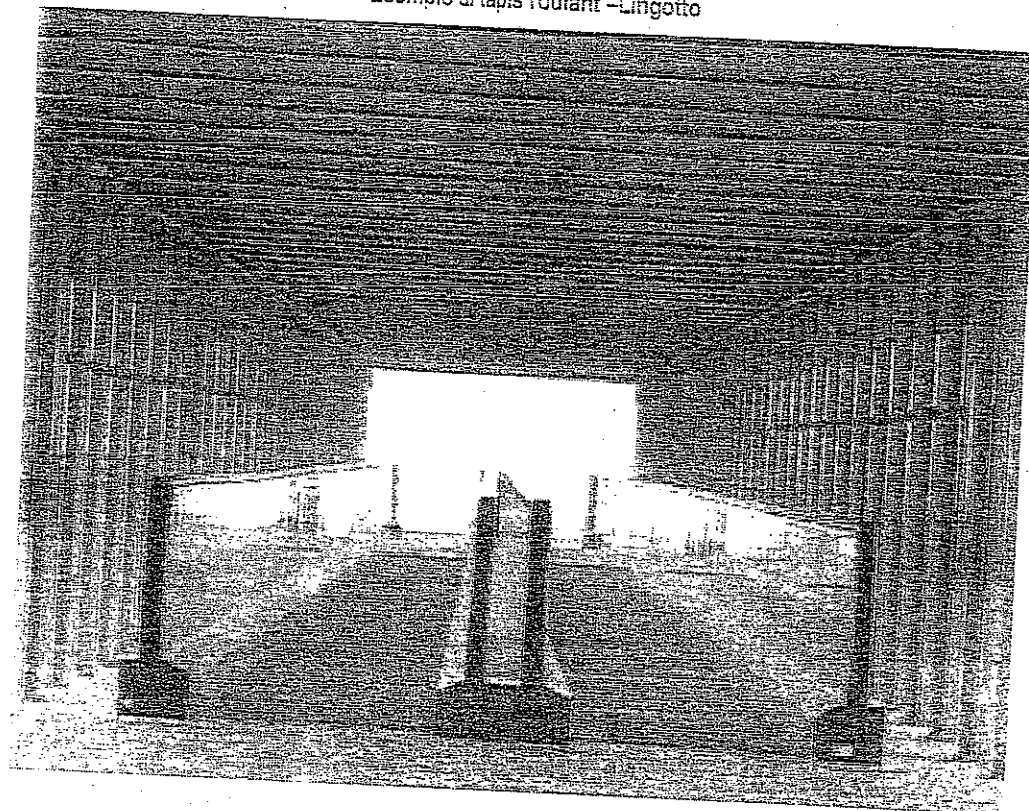
Schema distributivo del parcheggio a raso



Lo schema prevede anche la possibilità che il polo fieristico sia collegato alla stazione TAV da un percorso automatizzato realizzato da un sistema di tapis roulant a doppia direzione di marcia. La presenza di tale impianto garantisce una più marcata relazione tra le due infrastrutture.

Figura 40

Esempio di tapis roulant -Lingotto



Conclusioni

Lo studio ha portato ad identificare un'area di 280.000mq, sita tra le realizzande arterie stradali di supporto alla stazione della TAV ed alla stazione stessa (Cfr. Fig.36), come ideale lotto d'intervento per realizzare il previsto polo fieristico (Cfr. Tavv. D3, D4, D5,D6). L'intervento è stato redatto prevedendo uno schema distributivo progettato per essere attuato in due fasi di realizzazione.

Nel primo lotto funzionale sono previste la realizzazione di gran parte della superficie espositiva e di parcheggio nonché l'intero volume funzionale dei servizi.

L'intero intervento è specificato nelle sue caratteristiche dimensionali nella seguente tabella :

Tabella delle superfici		
Intervento complessivo :		
Area parcheggi	P1	65.000 mq
	P2	35.000 mq
Area padiglioni complessiva:		60.000 mq
Padiglione tipo "A"	6.000 mq	
Padiglione tipo "B"	6.000 mq	
Area servizi		7.000 mq
Aree Esterne e viabilità esterna		113.000 mq
Superficie totale		280.000 mq
1° lotto d'intervento:		
Area padiglioni		44.000 mq
Parcheggio		65.000 mq
Altre funzioni		7.000 mq
Aree Esterne e viabilità esterna		77.000 mq
Superficie totale		193.000 mq
2° lotto d'intervento:		
Area padiglioni		16.000 mq
Parcheggio		35.000 mq
Aree Esterne e viabilità esterna		36.000 mq
Superficie totale		87.000 mq

OFFERTA DI SERVIZI AGLI ESPOSITORI ED AI VISITATORI

La competitività di un quartiere fieristico sempre più si fonda, oltre che sulla location, sull'efficienza delle strutture nel fornire servizi a valore aggiunto agli espositori ed ai visitatori. In questa ottica il progetto dovrà prevedere tutte le tipologie di servizi che concorrono a creare valore per gli utilizzatori della struttura:

- Padiglioni modulari, costruiti con tecnologie in grado di evitare l'uso di colonne che ridurrebbero le superfici utili a fini espositivi. E' altresì necessario ipotizzare la presenza di tecnologie atte a dividere i padiglioni consentendone un uso parziale.
 - Aree di esposizione all'aperto, atte ad ospitare manifestazioni che per loro caratteristiche si prestano ad avere parte dell'esposizione collocata all'aria aperta.
 - Hall multiservizi, che oltre a rappresentare l'area principale di accoglienza dei visitatori del quartiere deve essere in grado di ospitare le diverse attività a supporto degli utenti del quartiere (uffici direzionali, sale riunioni, ristorazione, altre attività di servizi).
 - Percorsi coperti, in grado di garantire una mobilità agevole ed al riparo dagli agenti atmosferici in tutto il quartiere per tutto l'arco dell'anno. All'uopo risultano molto utilizzati, nei quartieri fieristici di ultima generazione, i *Tapis Roulant*.
 - Rete diffusa di servizi di prossimità quali light bar e servizi igienici.
 - Servizi per il confort, in aggiunta ai tipici servizi a supporto dell'attività fieristica, atti a rendere maggiormente piacevole la permanenza nel quartiere fieristico a tutte le tipologie di utenti.
 - Servizi commerciali accessori, volti ad integrare l'offerta tipica di quartiere andando a soddisfare eventuali bisogni accessori dei visitatori e degli espositori.
- La predisposizione di aree nella struttura, pensate per ottimizzare l'erogazione delle summenzionate tipologie di servizi risulta particolarmente critica per garantire un buon livello di competitività della nuova struttura. In particolare una corretta collocazione degli spazi, oltre a rendere facilmente fruibili i servizi può essere di ausilio nel convogliare flussi di visitatori verso parti del quartiere che per loro natura risulterebbero meno frequentate, aumentando in tal modo l'appeal commerciale dell'intera struttura.

Tecnologie utilizzate

Il ricorso alle nuove soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato rappresenta una ulteriore chiave di accesso al mercato fieristico. Infatti tali soluzioni impattano sulla competitività della struttura da due punti di vista:

1. consentendo di aumentare l'efficienza delle attività fieristiche;
2. rendendo l'offerta dei servizi di quartiere maggiormente in grado di creare valore per le diverse tipologie di utenti.

In tale ottica due istanze tecnologiche risultano ineludibili:

- l'impiantistica per la climatizzazione degli ambienti e la fornitura di servizi avanzati agli stand degli espositori;
- il modello di gestione energetica dell'intero quartiere fieristico.

Riguardo all'impiantistica è da osservare che i quartieri fieristici, anche quelli collocati in aree climaticamente miti, devono sempre più garantire un ambiente assolutamente insensibile alle fluttuazioni esterne. Sia il riscaldamento sia il condizionamento sono ormai considerati un pre-requisito minimo per l'accettabilità di un padiglione fieristico. Vi è anzi da sottolineare come la richiesta degli espositori vada ben oltre, focalizzandosi sulla possibilità di avere un impianto di illuminazione che non disturbi visivamente i prodotti in esposizione e su servizi allo stand ad alto valore (elettricità, connessione telefonica, accesso ad internet a banda larga sia via cavo sia wireless, acqua con vie di scarico, aria compressa).

Riguardo al modello di gestione energetica del quartiere è invece da enfatizzare l'opportunità di proporre un progetto di avanguardia che guardi contestualmente sia al risparmio energetico sia alla produzione di energia come modalità per migliorare l'efficienza della struttura. Ad oggi, infatti, sebbene molti quartieri fieristici dichiarino un'attenzione al tema, manca una struttura di rilievo, quantomeno a livello europeo, in grado di sposare le nuove linee guida disegnate dalla UE sull'uso delle fonti rinnovabili. Il nuovo quartiere fieristico della regione Campania, potrebbe in altri termini guadagnarsi una sua visibilità sullo scenario mondiale come la prima fiera ad avere adottato soluzioni avveniristiche dal punto di vista energetico. Oltre a soluzioni architettoniche e nell'uso dei materiali atte a minimizzare la dispersione termica delle strutture sarebbe auspicabile la previsione di tecnologie atte alla produzione di energie rinnovabili quali pannelli fotovoltaici o piccoli mulini eolici da collocare sulla sommità o lungo le pareti dei padiglioni. Il quartiere fieristico potrebbe in questo modo essere sia produttore di energia per l'autoconsumo sia venditore di energia nelle giornate di assenza di attività fieristica, ricorrendo ad acquisti mirati solo nei casi di picchi di domanda eccedenti l'autoproduzione. In tale sede risulta prematuro uno studio dettagliato sul modello energetico della nuova fiera, anche se si ritiene di dovere sottolineare la possibilità, per il futuro, di coinvolgere sul problema in esame gli enti pubblici preposti a tali tematiche. Non è da escludere che a fronte di un progetto specifico il soggetto promotore del quartiere fieristico possa ambire a beneficiare di risorse finanziarie aggiuntive stanziati dall'Unione Europea o dallo Stato per promuovere la diffusione delle nuove fonti energetiche rinnovabili.

Accessibilità sia a breve sia a medio e lungo raggio

Ultimo aspetto rilevante per la competitività della nuova struttura fieristica è l'accessibilità della fiera sia a breve raggio che a lungo raggio. Senza volere ripetere analisi già svolte in altre parti dello studio, la scelta di localizzare il quartiere fieristico nell'area prospiciente la nuova stazione dell'Alta Velocità certamente contribuisce ad ovviare ad uno dei principali punti di debolezza di molte strutture italiane. Non mancano infatti gli esempi di quartieri fieristici che soffrono nello sviluppo della loro attività per le oggettive difficoltà cui gli utenti della struttura sono sottoposti nel raggiungere l'area dove è localizzata la fiera. Il nuovo quartiere fieristico della regione Campania godrebbe invece di una situazione di assoluto privilegio dati:

1. la prossimità all'aeroporto di Capodichino;
2. la estrema vicinanza alla stazione dell'Alta Velocità delle Ferrovie dello Stato ed alla stazione della Metropolitana proveniente dalla città di Napoli;
3. l'abbondanza di strade a scorrimento veloce site nelle vicinanze (non ultime le autostrade Roma-Napoli, Napoli-Salerno e Napoli-Bari).

L'accessibilità al nuovo quartiere rappresenta dunque una fonte potenziale di vantaggio competitivo che va preservata e valorizzata in tutte le scelte progettuali sia a carattere urbanistico sia a carattere architettonico, evitando che infrastrutture o servizi insufficienti vadano a pregiudicare uno degli aspetti di maggiore rilievo della struttura fieristica campana.

IL MODELLO DI GESTIONE DEL NUOVO QUARTIERE FIERISTICO

Il nuovo quartiere fieristico, collocandosi in uno scenario ad elevato tasso di competizione, e dovendosi misurare in special modo con la Nuova Fiera di Roma che si ritiene possa andare a regime dell'arco dei futuri 5 anni, richiede un soggetto gestore in grado di:

- attrarre partner con una elevata professionalità nella organizzazione e gestione di eventi fieristici di modo da proporsi con strategie vincenti;
- dialogare con le istituzioni locali preposte allo sviluppo economico di modo da concentrare interventi a supporto della competitività del sistema fieristico campano;
- dotare di risorse finanziarie da investire, in fase di start up, in attività di marketing atte a creare le condizioni per la sostenibilità futura dell'attività.

Allo stato sono prefigurabili due scenari entrambi caratterizzati da alcuni vantaggi e da alcuni svantaggi.

Il primo scenario è quello di un gestore che al contempo sia anche proprietario della nuova struttura fieristica. In tal senso, una volta realizzato l'investimento, secondo le modalità previste in altra parte del presente studio, il soggetto pubblico andrebbe a conferire la

proprietà del quartiere fieristico alla novella società di gestione, dotandola di un cospicuo patrimonio immobiliare. Rispetto a tale ipotesi di gestore altamente patrimonializzato è opportuno brevemente sottolineare punti di forza e di debolezza della soluzione, da un punto di vista eminentemente strategico:

- Il principale vantaggio risiede nell'avere un soggetto che disponendo di un ingente patrimonio avrebbe la possibilità di ricorrere al mercato del capitale di credito portando a garanzia il patrimonio stesso. Eventuali fabbisogni di investimento in fase di start up, potrebbero essere fronteggiati grazie al ricorso al debito.
- Il principale svantaggio risiede nella difficoltà di attrarre soci della nuova società di gestione. Infatti la dimensione del capitale della società, conseguente all'apporto della nuova struttura fieristica da parte del soggetto pubblico, andrebbe a rendere estremamente oneroso l'ingresso di altri soci. Soprattutto i soggetti privati potrebbero non essere o interessati a spendere ingenti somme per partecipare con una quota minima al capitale del soggetto gestore. Tale scenario lascia dunque elevato il rischio di una società di gestione interamente controllata dal soggetto pubblico che ha realizzato l'investimento immobiliare.

Il secondo scenario è quello di un gestore separato dal soggetto proprietario del quartiere fieristico. In tale caso si ipotizza una situazione in cui il soggetto pubblico, dopo avere realizzato l'investimento, dia in locazione, sulla base di un accordo pluriennale, al gestore l'intero quartiere fieristico. Anche la summenzionata soluzione si caratterizza per alcuni vantaggi ed alcuni svantaggi:

- Il principale punto di forza è la possibilità di promuovere la nascita di un soggetto gestore aperto alla partecipazione di portatori di competenze specialistiche nel settore fieristico a livello nazionale ed internazionale. Infatti la nuova società nascerebbe poco patrimonializzata rendendo facile l'ingresso, anche con apporti minimi, da parte di soggetti sia pubblici sia privati.
- Il principale punto di debolezza è legato alle difficoltà che il soggetto gestore potrebbe incontrare nel fronteggiare i forti investimenti necessari in fase di avvio dell'iniziativa. Essendo infatti privo di qualsivoglia patrimonio immobiliare la società avrebbe difficoltà a ricorrere al mercato del credito potendo fare affidamento esclusivamente su mezzi propri, non necessariamente molto consistenti. Inoltre la determinazione del canone di locazione da pagare al proprietario potrebbe comportare delle difficoltà. Infatti in caso di prezzo troppo basso rispetto agli standard di mercato il soggetto pubblico proprietario potrebbe incorrere in difficoltà sia di ordine fiscale sia di tutela dei regimi di concorrenza: in caso di prezzo in linea con gli standard di mercato, il soggetto gestore potrebbe vedersi obbligato a distogliere risorse finanziarie preziose a supportare una forte azione di marketing per far fronte agli oneri della locazione.

Nel seguito si analizza il modello di gestione della futura società di gestione, prescindendo dalla scelta tra le due alternative citate in precedenza. In quanto la propensione per l'una o l'altra soluzione dipenderanno sia da considerazioni contenute in altre parti dello studio, sia da valutazioni di opportunità da parte della Regione. A tal fine la descrizione del modello di gestione si soffermerà soprattutto sulle caratteristiche del *core business* della futura fiera e su alcuni indicatori macroeconomici della stessa.

Per quanto concerne le caratteristiche del business della nuova società di gestione è opportuno effettuare una premessa sulle diverse tipologie di fiere che attualmente possono essere ospitate da un quartiere fieristico. Infatti le fiere possono essere classificate sia in base al tipo di mercato obiettivo a cui esse si rivolgono sia in base all'area di gravitazione di riferimento sia infine in funzione dei ruoli ricoperti dai diversi attori della filiera.

Rispetto al primo aspetto si possono distinguere tre tipologie di fiere:

1. Le fiere business to business, ossia manifestazioni che da un lato vedono gli espositori appartenenti ad una o più filiere economiche proporre la propria offerta e dall'altro clienti professionali interessati a stringere relazioni di affari. Si tratta dunque di eventi in cui sia gli espositori sia i visitatori sono operatori economici intenti a sviluppare il proprio business. Tali tipologie di fiera sono particolarmente interessanti in quanto hanno normalmente un carattere quanto meno multi-regionale ed attraggono una clientela d'affari che con la sua presenza sul territorio genera indotto da un lato e opportunità di relazioni economiche per le imprese locali dall'altro. Proprio per tali caratteristiche le fiere business to business sono difficili da organizzare e da portare al successo, richiedendo un quartiere fieristico all'avanguardia nei servizi ed un organizzatore fortemente radicato nel settore di appartenenza degli espositori.
2. Le fiere business to consumer, in cui gli espositori sono rappresentati da operatori di uno o più settori, mentre i visitatori sono consumatori attratti dall'offerta proposta. Tali fiere prosperano principalmente in aree in cui esiste un grande bacino di utenza, in quanto gli espositori sono indotti a partecipare alla fiera soprattutto se le previsioni nel numero di visitatori lasciano intravedere una grande affluenza di pubblico. Per tale motivo le fiere business to consumer raramente hanno un raggio di attrazione molto ampio. Strutture fieristiche dotate di una buona localizzazione e facilmente accessibili dalle aree limitrofe ben si prestano ad ospitare fiere di questo tipo.
3. Le fiere evento, in cui una manifestazione a carattere ludico o culturale funge da attrattore per il grande pubblico mentre gli espositori si limitano a proporre un'offerta complementare. Tali fiere, se fondate su un'idea particolarmente originale ed innovativa possono arrivare ad attrarre persone anche da aree geograficamente molto lontane. La fiera assume in questi casi la connotazione di manifestazione di livello nazionale o internazionale, generando consistenti flussi turistici che vanno ad

armonizzare l'economia locale. Per le fiere evento sono particolarmente indicati i quartieri fieristici o le aree che coniugano una buona accessibilità ad una piacevolezza e tipicità delle strutture immobiliari e dei luoghi.

È opportuno inoltre puntualizzare che in taluni casi le fiere possono assumere natura mista, avendo in alcuni giorni le caratteristiche delle fiere business to business ed in altri quelle delle fiere consumer.

Rispetto al raggio di attrazione, invece le fiere si distinguono in locali, nazionali ed internazionali. Queste ultime, ossia le fiere internazionali, richiedono, per essere considerate tali che almeno il 15% degli espositori e dei visitatori sia di provenienza estera. Infine relativamente al ruolo dei diversi soggetti della filiera fieristica le fiere si suddividono in eventi auto-organizzati ed eventi di terzi. Avendo cioè a riferimento il gestore del quartiere fieristico esistono due opzioni organizzative di un evento fieristico. La prima opzione è che il gestore si occupi, direttamente o tramite servizi affidati in outsourcing di ideare, organizzare, promuovere e gestire la manifestazione fieristica. In questo caso (evento auto-organizzato) i suoi clienti saranno rappresentati da un lato dagli espositori interessati ad acquisire gli spazi necessari ad ospitare il proprio stand espositivo e dall'altro dai visitatori interessati a visitare la fiera. La seconda opzione è quella in cui il gestore fitta per un certo arco di tempo l'intero quartiere o parte di esso ad un organizzatore esterno che si assumerà l'onere ed il rischio di ideare, organizzare, promuovere e gestire la manifestazione. In questa ipotesi (evento di terzi) cliente del gestore del quartiere fieristico è dunque un imprenditore che acquisisce spazi e servizi secondo la formula del "vuoto per pieno" lucrando sulla eventuale differenza tra il prezzo pagato al gestore stesso e quello praticato ad espositori e visitatori.

Dalla breve disamina effettuata emerge dunque come il business della società di gestione vada definita lungo tre direttrici: tipologia di fiera, raggio di attrazione e logica organizzativa. Il nuovo quartiere fieristico della regione Campania, vuoi per le sue caratteristiche vuoi per il ruolo che ci si attende possa avere nello sviluppo dell'economia locale, si ritiene debba focalizzarsi prevalentemente sulle fiere di tipo business, a carattere nazionale ed internazionale con modelli sia di auto-organizzazione sia di organizzazione di terzi. Nel seguito di riporta uno schema sinottico volto a rappresentare l'area di business della futura società di gestione (l'intensità del colore indica la rilevanza del tipo di fiera per l'attività economica del gestore).

		Business to business	Business to consumer	Fiere evento
Fiere organizzate in proprio	Internazionali			
	Nazionali			
	Locali			
Fiere organizzate da terzi	Internazionali			
	Nazionali			
	Locali			

ALCUNI MACRO-ECONOMICS DELLA FUTURA SOCIETÀ DI GESTIONE

Prima di esaminare gli *economics* della futura società di gestione è necessario ribadire che tutte le valutazioni circa le dinamiche economico - finanziarie di un intervento nel settore fieristico vanno effettuate nell'ottica di verificarne in primo luogo le ricadute sull'economia della regione. Si tratta cioè di investimenti che, come più volte evidenziato nel presente studio, correttamente vanno nel novero delle iniziative di marketing territoriale, ossia dei progetti volti ad aumentare la competitività nazionale ed internazionale di un'area. Inoltre è necessario tenere presente che in un settore ormai ipercompetitivo quale quello dell'organizzazione di fiere, risultati sono raggiungibili soltanto se tutte le istituzioni ed i soggetti sia pubblici sia privati si profondono in uno sforzo volto a rafforzare il sistema di fieristico campano. Le valutazioni che seguono sono dunque calate in uno scenario ottimistico in cui l'attività di avvio e sviluppo del gestore della nuova società trovi il favore sia dei privati sia delle istituzioni, in una comunanza di intenti finalizzata a competere con soggetti esterni alla realtà campana.

Nell'effettuare le stime si è cercato di fissare obiettivi raggiungibili a fronte di investimenti soprattutto di marketing ed organizzativi. Il calcolo si arresta alla valutazione dell'*Ebitda*, ossia del risultato economico al netto di interessi, tasse, accantonamenti, ammortamenti e oneri eventuali per il godimento di immobili di terzi. In tal modo la valutazione risulta essere neutra rispetto sia alle possibili diverse strutture finanziarie che la futura società potrà assumere, sia del suo rapporto con il soggetto proprietario dell'immobile. Appare infatti evidente che nell'ipotesi di un gestore che sia anche proprietario del quartiere fieristico gli ammortamenti riguarderanno l'intera struttura, ma nessun fitto sarà dovuto. Per contro, nell'ipotesi di gestore che sia locatore della struttura, gli ammortamenti saranno limitati ai beni mobili di proprietà mentre sarà presente la voce dei fitti passivi da corrispondere al proprietario del quartiere fieristico.

Nel seguito si riporta una tabella che sintetizza i principali assunti utilizzati per calcolare l'Ebitda del gestore.

Parametri	Criteri
Arco temporale	6 esercizi con inizio 12 mesi prima dell'apertura al pubblico della struttura.
Mix di offerta	Numero di fiere all'avvio dell'attività: 13 di cui 3 organizzate in proprio e 10 di terzi. Si suppone che le 10 fiere di terzi siano state trasferite da Mostra d'Oltremare al nuovo quartiere previo accordo. Numero di fiere al 6° anno di attività: 24 di cui 8 organizzate in proprio e 16 di terzi.
Caratteristiche delle fiere	Durata media: 4 giorni. Tipologie di fiere conformi dal modello di business. Spazio lordo mediamente occupato da una fiera organizzata in proprio: da 8.000 mq. lordi in fase di start up a 18.000 al 6° anno di attività. Spazio lordo mediamente occupato da una fiera di terzi: da 14.000 mq. lordi in fase di start up a 18.000 al 6° anno di attività.
Prezzi degli spazi e dei servizi	Definiti sulla base di stime di mercato, tenendo conto di una politica aggressiva di prezzi in fase di start up.
Ricavi	Per le fiere organizzate in proprio: adesioni degli espositori, vendita di servizi agli espositori, biglietteria. Per le fiere di terzi: vendita di spazi "vuoto per pieno" all'organizzatore, vendita di servizi di quartiere all'organizzatore.
Costi diretti	Per le fiere organizzate in proprio, calcolati in percentuale sul fatturato. Tali costi, includendo le spese di marketing e commerciali per il lancio delle nuove fiere risultano avere una incidenza decrescente nel corso del tempo. Per le fiere di terzi, calcolati separatamente come percentuale sulla vendita degli spazi e sulla vendita di servizi di quartiere.
Personale	Numero di dipendenti ripartiti tra dirigenti, funzionari e tecnici: 18 in fase di pre start up, 50 al 6° anno di attività.
Costi generali	Stimati foristicamente in percentuale sul fatturato totale.
Note varie	Dai ricavi delle fiere organizzate in proprio, per motivi prudenziali, sono stati esclusi gli introiti derivanti dalle sponsorizzazioni e dai contributi. Tali importi sono infatti difficilmente stimabili con largo anticipo.

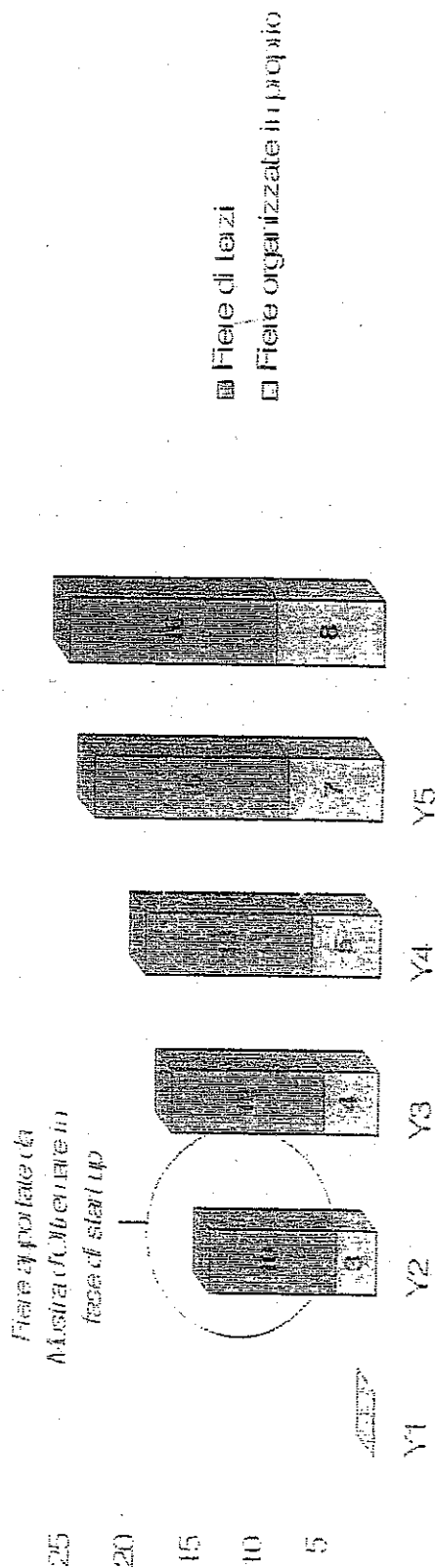
I costi dell'energia sono stati imputati senza tenere conto di eventuali modelli innovativi di gestione energetica della nuova fiera.

Il trasferimento delle fiere da Mostra d'Oltremare al nuovo gestore è stato ipotizzato a costo zero per il gestore stesso.

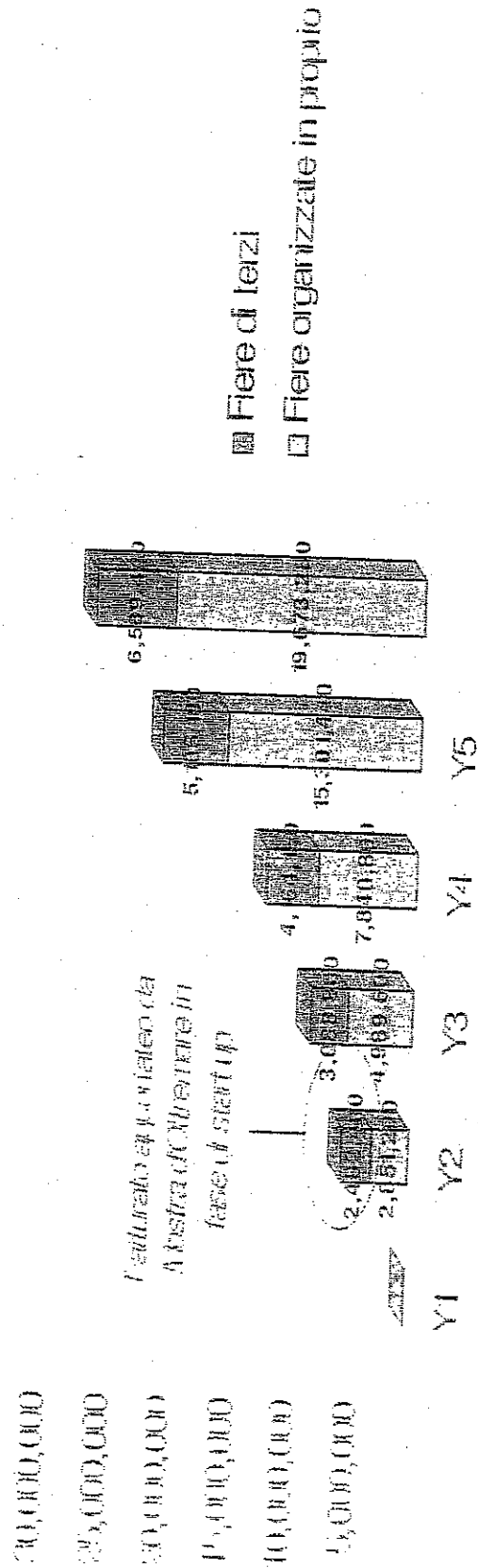
La stima degli andamenti della gestione oltre il 6° anno di esercizio risulta estremamente difficile, visto il lungo arco temporale di riferimento. Si può, a titolo meramente cautelativo, ipotizzare una crescita tra il 3% ed il 5% anno sia dei costi sia dei ricavi, a partire al 6° anno di attività.

Nell'allegato che segue si riportano i grafici e le tabelle sull'andamento previsto della società di gestione.

M. fiere ospitate dal nuovo quartiere

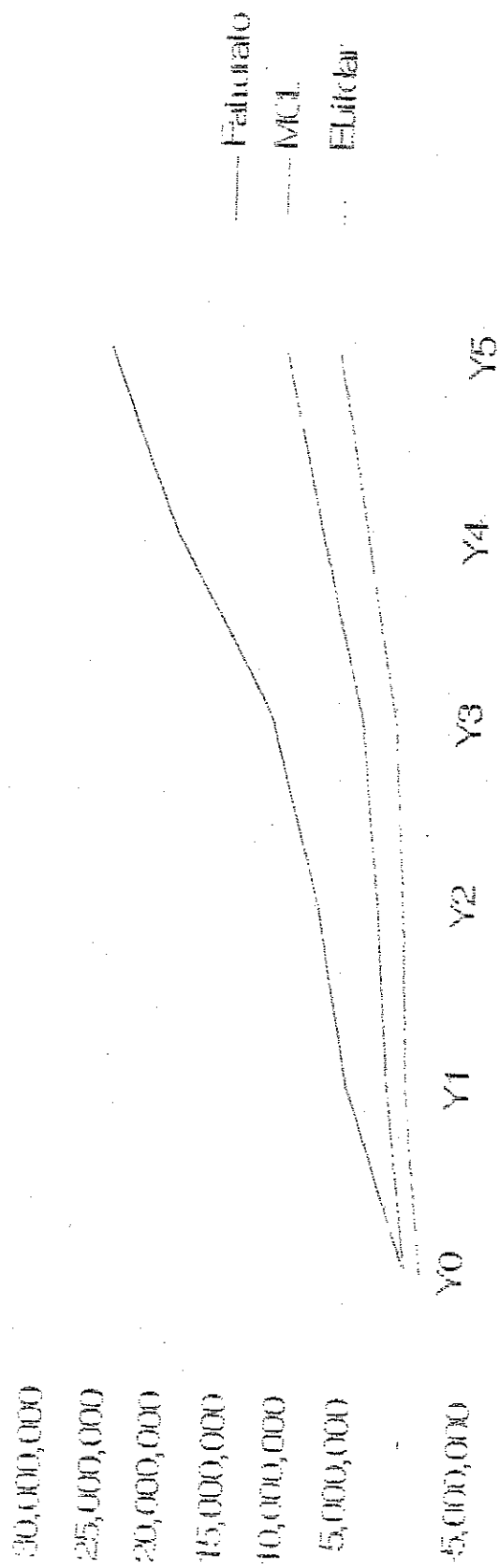


Fatturato della società di gestione



ALLEGATO 3

Fatturato, MCL ed Elitdar della società di gestione



[illegible]

ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA DELL'INIZIATIVA

PREMESSA METODOLOGICA

La prima sezione del presente lavoro è dedicata alla struttura ed alla metodologia adottata per l'analisi economico-finanziaria. Di seguito ne saranno pertanto descritte le parti e gli strumenti di valutazione assunti a riferimento, allo scopo di supportare sul piano tecnico-scientifico le stime compiute in merito alla fattibilità economico-finanziaria di un nuovo Polo Fieristico.

La struttura del lavoro

Allo scopo di conferire una maggiore completezza all'analisi, sono stati definiti due differenti ipotesi di scenario. In particolare, si è ritenuto opportuno evidenziare le diverse valutazioni ed i risultati che possono derivare da due diversi livelli di fatturato originati dalla società veicolo dell'iniziativa¹⁰.

A tal proposito si è ipotizzato uno *scenario A*, caratterizzato da ricavi più contenuti, ed uno *scenario B* (più ottimistico), che considera la possibilità di realizzare un più ampio volume di affari, compatibile, tra l'altro, con la vigente normativa fiscale in materia di società di comodo¹¹.

La sezione 2 del lavoro è pertanto dedicata alle *assumption* relative ai due scenari, con particolare riferimento al piano degli investimenti, al volume di fatturato, ai costi di gestione, alla struttura finanziaria ed al costo del capitale.

¹⁰ L'ipotesi è quella di una società di trasformazione urbana ad intero capitale pubblico, realizzata tra gli enti locali interessati all'intervento. Tale società avrebbe lo scopo di acquisire i suoli, finanziare l'iniziativa e successivamente commercializzare i diversi output dell'investimento. La validità di quest'ultimo, si precisa, è prioritariamente di carattere socio-economico, date le relative ricadute attese sul territorio e per l'economia regionale.

¹¹ Sul punto si evidenzia come l'ipotesi di scenario B, oltre a consentire un miglioramento dei parametri di valutazione di cui alla terza sezione, permetterebbe di rispettare i parametri imposti dalla normativa vigente con riferimento alle società non operative (legge 23 dicembre 1994 n. 724 e sue successive modificazioni; art. 35, commi 13-16, del DL n. 112 del 2006, n. 223 convertito dalla legge 4 agosto 2006 n. 248 e dall'art. 1, commi 103 e ss. della legge 27 dicembre 2006 n. 296 - d.l. legge finanziaria 2007). Il livello di fatturato ipotizzato nell'ipotesi di scenario B potrebbe infatti consentire alla STU di evitare il periodico ricorso all'istanza motivata di intercezione disapplicativa della norma. Sul punto si evidenzia come la normativa preveda alcuni casi di esclusione tra i quali quello facente riferimento alle società cui è fatto obbligo di costituirsi sotto forma di società di capitali per le peculiarità dell'attività da loro svolta. La STU è una società per azioni mista costituita tra Comuni/Città metropolitane e privati, cui possono partecipare regioni e province e sono finalizzate a realizzare interventi di trasformazione urbana in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti attraverso un attività di acquisizione preventiva delle aree da trasformare, di progettazione, di realizzazione degli interventi, di commercializzazione delle aree rinnovate, e gestione anche degli eventuali servizi pubblici (on) come esemplificato dalle leggi disciplinanti questa categoria di società (art. 17, comma 55, della legge 15 maggio 1997, n. 94, citato e integralmente modificato dall'art. 120 del T.U. della legge sull'ordinamento degli enti locali - decreto legislativo 267/2000). La natura di società per azioni che la STU dovrebbe assumere la farebbe rientrare nel caso di esclusione di cui sopra.

La terza sezione, infine, contiene l'analisi degli indicatori sintetici di valutazione del progetto e le considerazioni circa la capacità della società veicolo di sostenere periodicamente il rimborso del debito.

Gli strumenti d'analisi adottati

Allo scopo di rendere più chiare le informazioni prodotte nelle sezioni 2 e 3 del lavoro, di seguito vengono evidenziate le peculiarità dei principali strumenti di analisi adottati, le motivazioni che hanno guidato tale scelta e la modalità di interpretazione dell'informazione sintetica da essi fornita.

Preliminarmente, tralasciando l'approfondimento delle stime dei costi di costruzione per i quali è stato applicato il costo parametrico reso disponibile dai tecnici del gruppo di lavoro, con riferimento alla prima della sezione 2, si ritiene utile precisare le modalità con le quali sono stati trattati i costi di progettazione urbanistica. Gli stessi, infatti, sono stati considerati come *sunk cost* (costi sommersi). Per costi sommersi si intendono tutti i flussi passati ed irreversibili rispetto all'avvio del progetto. Tale circostanza ne determina pertanto l'esclusione dall'analisi¹².

Coerentemente alle moderne tecniche di project finance, con riferimento alla struttura finanziaria, si è ipotizzato il ricorso a tre forme di indebitamento: il *senior debt*, la *vat facility* ed il *bridge financing*.

Il *senior debt* rappresenta il maggiore degli indebitamenti attivati dall'impresa. Lo stesso servirà come integrazione del capitale conferito a titolo di contributo per completare la struttura delle fonti durante la fase di cantiere. Il rimborso del *senior debt* avviene corrispondendo una rata di rimborso costituita da quota capitale e quota interessi.¹³

La *vat facility* rappresenta una ulteriore fonte necessaria al finanziamento del credito IVA sorto durante la fase di cantiere.

Il *bridge financing*¹⁴, poi, è una tipologia di finanziamento di breve durata e atto a fronteggiare una temporanea esigenza di liquidità. La temporaneità è dunque la caratteristica principale di questa forma di finanziamento in quanto il suo utilizzo è coerente con la copertura di un fabbisogno finanziario mutevole nel tempo. Nel nostro caso si è deciso di ricorrere a questa forma di finanziamento allo scopo di creare il cosiddetto ponte tra la fase di cantiere e la fase di gestione.

¹² Sul punto si veda Brealey R., Myers S., Allen P., *Finanza Aziendale* (McGraw-Hill, 2007).

¹³ Sulle modalità di ammortamento del *senior debt* si rimanda alla seconda sezione.

¹⁴ Si è denominato tale finanziamento con l'espressione *bridge financing* secondo i termini d'uso della banca in carica la caratterizzazione di una linea di credito transitoria.

Nei primi anni della fase di gestione sarà pertanto rimborsato il finanziamento ponte ripristinando l'assetto finale della struttura finanziaria aziendale¹².

Altra componente fondamentale è il WACC (*Weighted Average Cost Of Capital*), o costo medio ponderato del capitale, che rappresenta il costo che l'azienda deve sostenere per reperire il capitale necessario a finanziare i progetti d'investimento che intenda intraprendere. Il calcolo di tale tasso d'interesse avviene attraverso la ponderazione dei costi delle differenti fonti finanziarie per l'incidenza delle stesse sul capitale investito.

La formula del WACC è la seguente:

$$WACC = Re \times E/V + Rd \times [D/V (1-t)]$$

Dove:

Re = rendimento dei mezzi propri

E = apporto di mezzi propri

V = capitale investito

Rd = tasso di remunerazione del capitale di terzi

(1-t) = scudo fiscale sugli oneri finanziari.

Tale formula ipotizza che le uniche fonti finanziarie siano il debito (il cui rendimento è espresso dalla Rd ed il suo peso sul capitale investito da D/V) e l'equity (il cui rendimento è espresso dalla Re ed il suo peso sul capitale investito da E/V). Il complemento dell'aliquota d'imposta sul reddito sociale completa la formula per contemplare la deducibilità degli interessi passivi.

Al fine della valutazione dell'investimento proposto, si è fatto riferimento alla sola metodologia dell'analisi sociale, data la natura e la valenza economica dell'opera.

L'analisi finanziaria del progetto, difatti, consente di valutare l'investimento dal punto di vista del proponente privato, nonché responsabile della sua esecuzione. Tale tecnica consente di confrontare i flussi di cassa in entrata ed in uscita generati dall'investimento in un arco di tempo predefinito, dando un peso decrescente ai flussi futuri rispetto ai flussi presenti secondo l'appropriato tasso di attualizzazione (WACC).

Le tecniche utilizzate per il calcolo della convenienza economico-sociale sono pressoché identiche a quelle impiegate per il calcolo della convenienza finanziaria. Anon esse, infatti, si basano sul calcolo dei flussi di cassa netti dell'impresa, per tutti gli anni di esercizio del progetto. Tuttavia, pur essendo improntate ad una stessa logica di fondo (attualizzazione dei flussi futuri), le due analisi in questione, quella finanziaria e quella socio-economica differiscono per l'utilizzo di un sistema di prezzi e valori di riferimento diversi

¹² Su questo si veda Diacconio M. & Savi A. "Finanza d'azienda" Egea, 2004

Tali differenze riguardano essenzialmente due aspetti:

1. i flussi in entrata ed in uscita generati dall'investimento vengono modificati per tenere conto di elementi quali le imposte dirette, le imposte indirette ed i trasferimenti di risorse, che pur rappresentando un costo per l'operatore privato non lo rappresentano per la collettività;
2. oltre ai flussi netti generati dall'iniziativa, confluiscono nell'analisi socio-economica altri elementi, quali ad esempio i benefici indiretti (tali benefici possono consistere, ad esempio, nei salari e stipendi dei dipendenti, che seppure rappresentano un costo, in alcuni contesti, caratterizzati da un forte disagio sociale, possono rappresentare un beneficio per la collettività) ed i costi esterni.

Riguardo ai benefici, si evidenziano che i c.d. benefici interni sono rappresentati dai flussi di cassa positivi generati dall'iniziativa (equivalgono, in sostanza, ai ricavi che si evidenzerebbero nell'analisi finanziaria al netto dei trasferimenti al settore pubblico), quelli esterni, invece, sono i benefici che non sono percepibili dal privato (come ad esempio lo sono i ricavi derivanti dall'iniziativa), bensì percepibili dal contesto sociale in cui viene realizzato l'investimento. Nello specifico si fa riferimento ai benefici derivanti dall'incremento occupazionale nella fase di cantiere, dall'incremento occupazionale direttamente imputabile all'investimento ed agli effetti sull'indotto.

I valori relativi ai benefici esterni sono stati stimati sulla base di tre elementi: a) costo del personale direttamente assunto nell'ambito dell'iniziativa; b) costo della mano d'opera relativa alla fase di cantiere; c) valorizzazione dell'indotto con la tecnica dei moltiplicatori.

Sintetizzando quanto sin qui commentato, abbiamo che i benefici ed i costi economici del progetto non appaiono necessariamente tali quando il progetto viene considerato dal punto di vista della convenienza per l'operatore. Ciò avviene perché alcuni effetti del progetto sono esterni rispetto all'operatore, anche se cadono all'interno della società e dell'economia nazionale. Altri effetti del progetto, pur interni rispetto all'operatore, non hanno rilievo rispetto alla società ed all'economia nazionale (ad esempio i trasferimenti quali le imposte e le tasse). In breve, occorre tenere presente che i concetti di benefici e costi dell'analisi economico-sociale hanno un significato più vasto e diverso di quelli di entrate e uscite dell'analisi finanziaria.

Mentre nell'analisi finanziaria i beni ed i servizi prodotti e impiegati dal progetto vengono valutati il più delle volte ai prezzi di mercato effettivamente pagati o ricevuti dall'operatore, nell'analisi economico-sociale si utilizzano prezzi "modificati", che rispecchiano il valore che le risorse utilizzate e i beni e servizi prodotti dal progetto hanno per la società.

Il raffronto dei costi e dei benefici può essere effettuato attraverso due indicatori: il Valore Attuale Netto Economico e Sociale (VANE) ed il Saggio Interno di Rendimento Economico e Sociale (SIRE).

Il VANE ed il SIRE possono essere rispettivamente così rappresentati:

$$\text{VANE} = \sum \frac{FC_i - FC_u}{(1+k)^i}$$

$$\text{SIRE} = \sum \frac{FC_i - FC_u}{(1+k)^i} = 0$$

La logica di fondo, comune a due indicatori, è quella di riportare indietro nel tempo di flussi futuri, in base al costo opportunità del capitale (k).

flussi				
	+f	+f	+f	
-f				
To	T1	T2	T3	T4
tempo				

Pertanto, il VANE rappresenta il valore attualizzato dei benefici netti del progetto (benefici - costi). Affinché il progetto venga giudicato positivamente è necessario che il VANE del progetto, al tasso di attualizzazione prestabilito, sia almeno pari a zero o positivo, e che, in presenza di un razionamento delle fonti finanziarie, sia superiore al VANE di progetti alternativi.

- se il VANE è pari a 0 il progetto è in perfetto equilibrio
- se il VANE è > 0 il progetto crea un surplus
- se il VANE è < 0 il progetto non soddisfa il rendimento richiesto

Il secondo metodo, quello del SIRE, rappresenta il saggio di attualizzazione per il quale il VANE di un progetto è pari a zero, ossia i benefici attualizzati ed i costi attualizzati si equivalgono. Affinché il progetto sia giudicato positivamente, è necessario che il SIRE sia maggiore del costo opportunità del capitale, ovvero è necessario che il costo di remunerazione (SIRE) sia superiore al costo sostenuto per la reperibilità delle fonti destinate alla realizzazione dell'investimento.

Oltre agli indici di valutazione economico-sociale del progetto, sono stati applicati alcuni parametri sintetici utili per valutare il grado di sostenibilità dell'esposizione debitoria dell'impresa. Dall'analisi degli stessi si evince pertanto se ed in quale misura, l'impresa

riuscirà a rimborsare il senior debt. Di seguito viene fornita una breve descrizione del significato e della modalità di calcolo.

Il DSCR (Debt Service Cover Ratio) rappresenta il rapporto tra i cash flow (flussi di cassa) disponibili e l'importo della rata di rimborso del senior debt. Dal momento che risulta necessario, affinché la società di progetto non presenti alcuno squilibrio di liquidità, che i flussi di cassa disponibili riescano a coprire l'intera rata del senior debt, è evidente come tale indicatore risulti soddisfacente per valori superiori all'unità.

IL PLOR (Project Life Cover Ratio) rappresenta il rapporto tra il valore attuale netto dei flussi di cassa disponibili durante l'intera vita del progetto ed il valore del senior debt al momento della sua erogazione. Anche per questo indicatore, per le stesse ragioni addotte descrivendo il DSCR, si ritiene necessario un valore almeno pari all'unità.

IL LLOR (Loan Life Cover Ratio) si differenzia dal PLOR esclusivamente per la durata sulla quale è calcolato. Infatti, mentre il PLOR prevede l'attualizzazione dei flussi generati durante l'intero progetto, questo indicatore rapporta il valore attuale dei flussi generati entro il periodo di ammortamento del debito.

L'EBITDA/Rata del senior debt (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization/ Rata del senior debt) rappresenta un indicatore simile al DSCR, la similitudine tra i due parametri non dipende esclusivamente dalla stima puntuale della copertura della rata che forniscono¹⁶, ma dal fatto che la sola differenza riscontrabile nel loro calcolo è insita nella contemplazione della gestione finanziaria (con esclusione di quella attribuibile al senior debt), di quella straordinaria e di quella fiscale che nei flussi calcolati nel DSCR è presente mentre nell'EBITDA non lo è.

LE PRINCIPALI ASSUMPTION

Così come evidenziato in premessa, ed al fine di fornire ulteriori elementi di valutazione in sede di definizione dei canoni di locazione che la STU dovrà richiedere alla società di gestione, si è ritenuto opportuno condurre lo studio di fattibilità economico-finanziaria su entrambi gli ipotetici scenari. In questa sezione della relazione sono pertanto riportate le

¹⁶ Si evidenzia su come l'informazione fornita dal PLOR e dal LLOR non sia puntuale, cioè annuale, ma consideri un'intera orizzonte di valutazione. Con riferimento agli altri due indicatori di sintesi, DSCR ed EBITDA/Rata del senior debt, si è provveduto nella terza sezione del lavoro a fornire per ogni anno corrente evidenziando il valore minimo dell'indicatore ed il valore medio degli indicatori sull'intero progetto.

principali assunzioni comuni agli scenari prospettati, nonché le caratteristiche peculiari degli stessi.

Le principali assumption comuni all'analisi di entrambi gli scenari

Si è ipotizzato che il Polo Fieristico oggetto dell'analisi insista su di un'area complessiva di 280.000 mq. Il progetto prevede non solo la costruzione dei padiglioni fieristici indispensabili per l'espletamento dell'attività caratteristica del Polo, ma anche la realizzazione di uffici¹⁷ e di aree destinate al parcheggio. Il progetto trova inoltre completamento nella realizzazione delle aree esterne e nei collegamenti del Polo con la rete stradale e ferroviaria regionale. La ripartizione dell'area è descritta nella figura 41 di seguito riportata.

Figura 41

Ripartizione dell'area deputata alla realizzazione del Polo Fieristico

Struttura del Progetto	Ripartizione in	Ripartizione in
	MQ	%
Padiglioni fieristici	60.000	21%
Parcheggio	100.000	36%
Altre funzioni	7.000	3%
Aree esterne, viabilità e collegamenti esterni	113.000	40%
Totale	280.000	100%

Si è ipotizzato, inoltre, che il progetto si realizzi in due lotti di differente dimensione e struttura.

Il lotto I (figura 42), difatti, insisterà su di un'area di 193.000 mq (pari al 69% dell'area complessiva) e comprenderà l'intera area destinata alla realizzazione di uffici.

Figura 42

Ripartizione dell'area deputata alla realizzazione del Lotto I

Struttura del Progetto	Ripartizione in	% Lotto I su	% Lotto I su
	MQ	Tot. Lotto I	Tot. Progetto
Padiglioni fieristici	44.000	22,8%	73%
Parcheggio	65.000	33,7%	65%
Altre funzioni	7.000	3,6%	100%
Aree esterne, viabilità e collegamenti esterni	77.000	39,9%	68%
Totale	193.000	100%	69%

Il lotto II (figura 43) avrà una dimensione più ridotta e precisamente pari ad 87.000 mq. La diversa dimensione e struttura dei due lotti comporta la naturale disomogeneità del loro costo di costruzione (figura 44).

¹⁷ Nella relazione si dichiara: «altre funzioni» e utilizzato come spazio di uffici.

Figura 43

Ripartizione dell'area deputata alla realizzazione del Lotto II

Struttura del Progetto	Ripartizione in MQ	% Lotto II su Tot. Lotto II	% Lotto II su Tot. Progetto
Padiglioni fieristici	16.000	18,4%	27%
Parcheggio	35.000	40,2%	35%
Altre funzioni	0	0,0%	0%
Aree esterne, viabilità e collegamenti esterni	36.000	41,4%	32%
Totale	87.000	100%	31%

Per la stima dei costi di costruzione di seguito riportati si è tenuto conto dei costi parametrici forniti dall' ADI (Associazione per il Disegno Industriale)¹⁸. In particolare si è ipotizzato un costo pari a 1.500 €/mq per la realizzazione di padiglioni fieristici ed uffici e di 70 €/mq per la realizzazione dell'area destinata al parcheggio e per la sistemazione delle aree esterne¹⁹.

Figura 44

I costi di costruzione del Progetto

Struttura del Progetto	Costo
Padiglioni fieristici	66.000.000
Parcheggio	4.550.000
Altre funzioni	10.500.000
Aree esterne, viabilità e collegamenti esterni	6.752.832
Costo del Lotto I	88.802.832
Padiglioni fieristici	24.000.000
Parcheggio	2.450.000
Altre funzioni	0
Aree esterne, viabilità e collegamenti esterni	3.157.168
Costo del Lotto II	29.607.168
Totale Progetto	117.410.000

La costruzione del Polo Fieristico ha pertanto un costo complessivo stimato pari a 117,410 €/Mln²⁰, circa 88 milioni dei quali serviranno per la realizzazione del lotto I e 29,6 per la ultimazione del lotto II. Di seguito di è provveduto a suddividere il suddetto costo di realizzazione nei tre driver di spesa che lo compongono (figura 45).

¹⁸ I costi parametrici utili alle nostre elaborazioni sono stati forniti dall'ing. Giuseppe Sarrubbi ed hanno tenuto conto sia del valore standard della pubblicazione DEI (2007) sia dei costi sostenuti per la realizzazione di opere simili.

¹⁹ Il costo per la realizzazione delle aree esterne è maggiorato dell'imponibile di 1 €/mq per la realizzazione la connessione tra l'auto della stazione, l'accesso all'area nord est e l'ingresso dei primi capannoni dell'insediamento fieristico. Si è ritenuto infatti che tale collegamento vada certamente favorito con un sistema di trasporto automatizzato. Si è ritenuto, a tale proposito, che un sistema di tapis roulant a doppia direzione di marcia possa essere la soluzione più idonea alla circostanza. Tale imponibile è ripartito tra due lotti in funzione dei rispettivi metri quadri di competenza.

²⁰ Il costo non è comprensivo dell'IVA sulla realizzazione.

Figura 45

I driver del costo di costruzione

Dettaglio dei costi del Progetto	Costo
Mano d'opera	58.705.000
Materie prime	35.223.000
Trasporto	23.482.000
Totale	117.410.000

Il costo complessivo dell'investimento contempla ulteriori capitoli di spesa (figura 46), come ad esempio la progettazione e l'esproprio del terreno su cui insisterà il Polo Fieristico, per un importo stimato pari a 64 €/Mln (comprensivo dell'IVA).

Figura 46

Altri costi del Progetto

Oneri accessori Progetto	Costo
Progettazione	10.000.000
Oneri di concessione e urbanizzazione	20.000.000
Esproprio	28.000.000
Rischio esecutivo	6.000.000
Subtotale	64.000.000

Di seguito si è provveduto a suddividere tra i due lotti gli altri costi sopraindicati (figura 45 e figura 46) in funzione della rispettiva competenza degli stessi. Sul punto si nota come per il lotto II non sia previsto alcun costo per arredamenti ed attrezzature. Tale voce di costo è infatti relativa al completamento della sola area deputata alla realizzazione degli uffici che, come descritto nelle pagine precedenti, è di esclusiva pertinenza del lotto I.²¹

Figura 47

Altri costi relativi al Lotto I

Oneri accessori Lotto I	Costo
Progettazione	6.892.857
Oneri di concessione e urbanizzazione	13.785.714
Esproprio	19.300.000
Rischio esecutivo	4.125.714
Arredamenti ed attrezzature	2.100.000
Totale	46.214.286

²¹ Il costo delle attrezzature necessarie al completamento dei padiglioni fieristici, delle aree esterne e del parcheggio è compreso nel costo urbanistico unitario per la città dei costi di costruzione, pertanto, non è esclusa, da apposita voce prevista tra gli oneri accessori (figura 46).

Figura 48

Altri costi relativi al Lotto II

Oneri accessori Lotto II	Costo
Progettazione	3.107.143
Oneri di concessione e urbanizzazione	6.214.286
Esproprio	3.700.000
Rischio esecutivo	1.364.286
Totale	10.385.714

Quanto descritto nelle pagine precedenti conduce ad una stima dei costi complessivi di realizzazione pari a 183,51 €/Mln (cui si aggiungono 14,7 €/Mln di IVA per un totale di 198,2 €/Mln al lordo dell'IVA). Di seguito (figura 49) si è provveduto a riepilogare i costi del progetto così come precedentemente descritti nel dettaglio.

Figura 49

Ripartizione dei costi complessivi del Progetto

Riepilogo costi del Progetto	Costo
Costi di costruzione	117.410.000
Oneri accessori	66.100.000
Totale Progetto	183.510.000

Per la realizzazione del lotto I sono stati stimati costi di competenza (figura 50) pari a circa 134 €/Mln. Il lotto II ha un costo di costruzione più contenuto rispetto al lotto I sia per effetto della sua ridotta dimensione che per l'assenza di un'area destinata alla realizzazione degli uffici.

Figura 50

Ripartizione dei costi complessivi del Lotto I

Riepilogo costi Lotto I	Costo
Costi di costruzione	87.802.832
Oneri accessori	46.214.286
Totale Lotto I	134.017.118

Si è stimato pertanto che lo stesso abbia un costo complessivo di realizzazione pari a circa 49,5 €/Mln (figura 51).

Figura 51

Ripartizione dei costi complessivi del Lotto II

Riepilogo costi Lotto II	Costo
Costi di costruzione	29.607.168
Oneri accessori	19.885.714
Totale Lotto II	49.492.882

Dall'analisi economico-finanziaria condotta sono stati stralciati i costi relativi alla progettazione urbanistica. Gli stessi ammontano complessivamente a 600.000 € e sono stati trattati come costi sommersi.

Il calcolo dei costi di realizzazione descritto nelle pagine precedenti consente la determinazione di un importante parametro di valutazione comparativa (figura 52). Il progetto presenta un costo di realizzazione al metro quadro pari a 708 €²², tale parametro risulta assolutamente competitivo se raffrontato a quello della Fiera di Milano che è risultato pari a 1.415 €/mq.

Figura 52

Determinazione dei costi al metro quadro del Progetto

Costi di spesa Progetto	Costo al MQ metro IVA	Costo al MQ metro IVA
Costi di costruzione	419	461
Oneri accessori	236	247
Costi di costruzione e oneri accessori	655	708
Sunk costs	2	2
Totale costi	657	710

Il timing di realizzazione dei due lotti (figura 53) è stato ipotizzato tenendo conto della diversa dimensione degli stessi.

In particolare si è previsto un periodo di tre anni per la costruzione del lotto I e di un solo anno per quella del lotto II. È stato previsto inoltre che la fase di cantiere dei due lotti non inizi simultaneamente, ma che la costruzione del lotto II venga avviata dopo un anno dall'andata a regime del lotto I. Tale ipotesi consente, in uno con la dilazione dell'apporto di capitali a copertura dell'investimento, che l'autofinanziamento generato dalla gestione del lotto I impatti positivamente sul fabbisogno finanziario emergente nella seconda fase di cantiere.

²² Tale parametro è inteso come il costo dell'IVA ed è dato dai costi sommersi.

Figura 53

Il timing dell'investimento

	0	1	2	3	4	5	6
Lotto I							
Totale							
39.902.332		31.165.991	40.156.274	17.980.566			
43.785.714		6.201.571	2.757.143				
6.893.857	-1.825.000						
19.300.000	6.892.857						
4.435.711	6.755.000	8.685.000	3.860.000				
		1.447.500	1.861.071	827.143			
					0	0	0
Totale Lotto I	18.472.857	47.802.063	48.934.489	18.807.709	0	0	0
Lotto II							
Totale							
29.607.168							29.607.168
6.214.286					6.214.286		
3.107.143					3.107.143		
8.700.000					8.700.000		
1.861.286						1.861.286	
49.491.802	0	0	0	0	18.021.429	31.471.454	
Totale Lotto II							

Gli ultimi due elementi significativi che si è assunto risultino comuni ad entrambi gli scenari riguardano l'ammortamento dell'investimento e l'importo dei costi di manutenzione straordinaria e del personale.

Con riferimento alla durata dell'ammortamento si è ipotizzato che lo stesso si completi a quote costanti alla fine del quarantesimo anno. Più nel dettaglio si evidenzia come l'ammortamento dei costi di realizzazione sia stato ipotizzato seguendo le norme dettate dalle disposizioni legislative vigenti e pertanto, a titolo di esempio, non si è provveduto ad ipotizzare l'ammortamento del valore del terreno su cui insisterà il Polo Fieristico e si è provveduto ad ammortizzare il valore degli arredi e delle attrezzature al 12%.

Con riferimento ai costi di manutenzione e del personale, gli stessi risultano comuni ad entrambi gli scenari avendo ipotizzato esclusivamente costi fissi a carico della STU. La stessa infatti avrà una leva operativa ed un break even point costanti per effetto dell'assenza di costi e ricavi variabili.

Si è infatti ipotizzato che a regime si sostengano costi del personale per un importo pari a circa 400.000 € e, periodicamente, costi di manutenzione straordinaria per 600.000 €.

Le principali assumption per l'analisi dello scenario A

Così come evidenziato in premessa alla presente analisi, la differenza sostanziale tra i due scenari prospettati è relativa al volume del fatturato della STU. Nell'ipotesi di scenario oggetto di questa sezione, si è calcolato un valore dei ricavi complessivamente realizzabili dalla locazione dell'intera area pari a 6,34 €/Min, l'anno, tra padiglioni, aree parcheggio ed aree funzionali (figura 54).

Figura 54

I ricavi del progetto

Ricavi Progetto	Valore Assoluto	Composizione %
Lotto I	4.790.500	76%
Lotto II	1.549.500	24%
Totale Ricavi Progetto	6.340.000	100%

Quanto calcolato avvalora quanto detto circa l'opportunità di attivare la costruzione del secondo lotto ad ultimazione del primo. Difatti i 4,8 €/Min di fatturato generati dalla locazione del primo lotto rappresentano un importo di rilievo che contribuirà in maniera sostanziale al finanziamento della seconda fase di cantiere. Si consideri che, coerentemente con quanto ipotizzato in sede di definizione dei costi di costruzione, i ricavi attribuibili al secondo lotto non sono composti da tre capitoli bensì da due. I ricavi delle aree funzionali sono infatti esclusivo appannaggio del lotto e non contribuiscono alla fase di gestione del secondo lotto.

In diretta connessione con la struttura dei ricavi, con il loro importo e con la loro manifestazione temporale, si definisce la struttura finanziaria necessaria alla copertura degli impieghi della fase di cantiere (figura 55).

Figura 55
La struttura finanziaria

Fonte Impieghi	Valore assoluto	Composizione %
Impieghi Fissi (Costruzione & Progettazione)		
Costruzione Lotto I (compreso arredamenti ed attrezzature)	89.902.832	49%
Costruzione Lotto II	29.607.168	16%
Altri oneri accessori (esproprio, concessione e urbanizzazione)	48.000.000	26%
Progettazione	10.000.000	5%
Rischio esecutivo	6.000.000	3%
Totale Impieghi Fissi (Costruzione & Progettazione)	183.510.000	100%
Fonti Non Correnti		
Finanziamento Pubblico	149.000.000	81%
Cap. Proprio	1.000.000	1%
Totale Mezzi Pubblici	150.000.000	82%
Senior debt	33.510.000	18%
Totale Indebitamento	23.510.000	13%
Totale Fonti Non Correnti (a copertura di costruzione e progettazione)	183.510.000	100%
Ulteriori Impieghi Non Correnti (Iva & Ulteriori Esigenze Di Liquidità)	20.915.471	100%
Ulteriori Fonti Non Correnti		
Bridge Financing	9.000.000	43%
Var Facility	11.915.471	57%
Totale Ulteriori Fonti Non Correnti	20.915.471	100%
Riepilogo Impieghi Fissi		
Impieghi Fissi (Costruzione & Progettazione)	183.510.000	90%
Ulteriori Impieghi Non Correnti (Iva & Ulteriori Esigenze Di Liquidità)	20.915.471	10%
Totale Impieghi Fissi	204.425.471	100%
Riepilogo Fonti Non Correnti		
Totale Mezzi pubblici	150.000.000	73%
Totale Indebitamento	54.425.471	27%
Totale Fonti Non Correnti	204.425.471	100%

La relazione tra i ricavi previsti e la struttura finanziaria è evidentemente connessa all'autofinanziamento generato dalla fase di gestione del primo lotto che coincide con la fase di cantiere del secondo lotto, così come evidenziato nelle pagine precedenti.

Nella definizione degli impieghi non correnti si era stimato un costo di realizzazione del progetto pari a 183,51 €/Mln., la copertura ipotizzata dalla struttura finanziaria su riportata prevede il ricorso a mezzi di natura pubblica per un importo complessivamente pari a 150 €/Mln.²³ oltre ad un indebitamento per 33,51 €/Mln.²⁴.

La fase di cantiere necessiterà di ulteriori fonti di finanziamento atte alla copertura delle esigenze di liquidità. A tal fine sono state ipotizzate una linea di finanziamento ponte (bridge financing) ed una di finanziamento dell'IVA. Tenendo debitamente conto di queste

²³ Più nel dettaglio si è ipotizzato un capitale della STU pari ad un milione di euro ed un contributo a fondo perduto dell'importo di 149 milioni di euro.

²⁴ Il senior debt sarà erogato in tre tranche di differente importo come evidenziato nell'allegato 1. A tal proposito si evidenzia come si è mantenuto costantemente con il rapporto di base finanziaria nelle due fasi di cantiere a fine di rendere omogeneo il ricorso a mezzi propri e di terzi in assenza di ulteriori informazioni circa la tempistica di erogazione del contributo si è ipotizzato che gli stessi vengano erogati coerentemente con lo stato di avanzamento dei lavori. Si evidenzia tuttavia che una diversa composizione temporale delle fonti di copertura comporterebbe la differente distribuzione del flusso di cassa modificando la valutazione del progetto d'investimento presentato nella sezione ad essa relativa.

ulteriori fonti, si raggiungerebbe un livello d'indebitamento complessivo pari a circa 54 €/Mln..²⁵

Il ricorso alle fonti di capitale di terzi esemplificate in precedenza comporterebbe, oltre al rimborso del capitale e degli interessi²⁶, ulteriori costi e commissioni per un importo complessivo pari a circa 1.3 €/Mln.. così come di seguito descritto (figura 56).

Figura 56

Stima dei costi bancari accessori

Costi Accessori Bancari	Descrizione	Importo
Up front fee	Commissione su erogazione Senior Debt	670.200
Commitment fee	Commissione su inutilizzato rispetto deliberato	167.550
Soft cost	Rimborso costi complementari (legali, ecc.)	250.000
Bank agency	Costo annuo durata senior debt	30.000
Up front fee su Stand-by	Commissione su erogazione	180.000
Commitment fee su Stand-by	Commissione su inutilizzato rispetto deliberato	45.000
Totale costi accessori bancari		1.342.750

Dalla struttura finanziaria descritta segue il valore del costo medio ponderato del capitale (WACC) al quale sono stati scontati i flussi di cassa per pervenire al valore creato dall'investimento (figura 57).²⁷

Al fine di determinare il WACC si è ponderato il rendimento richiesto dai mezzi pubblici e quello richiesto a titolo di debito per le rispettive incidenze percentuali sul totale finanziato.

Figura 57

Il costo medio ponderato del capitale

Struttura Del WACC (Weighted Average Cost Of Capital)	Rendimento %	Incidenza %
Mezzi pubblici:	3%	81,7%
Senior Debt	6,50%	18,3%
Costo Medio Ponderato Del Capitale (costruzione e progettazione)	3,23%	100,00%
Mezzi pubblici:	3%	73,4%
Senior Debt	6,50%	16,4%
Bridge Financing	6,50%	4,4%
Net Facility	6,50%	5,8%
Costo Medio Ponderato (complessivo)	3,56%	100,00%

A titolo puramente esemplificativo, si è provveduto poi, a definire il costo medio ponderato dell'intero capitale necessario al finanziamento della fase di cantiere, e quindi comprensivo del finanziamento ponte e del finanziamento dell'IVA.²⁸

²⁵ Sul punto si evidenzia altresì che, in dipendenza dalle contrattazioni con il Istituto di credito erogante, potrebbe rendersi più conveniente aumentare l'importo del senior debt piuttosto che ricorrere al finanziamento ponte.

²⁶ Sul punto si evidenzia il ricorso all'ammortamento del finanziamento del senior debt vale a dire con rate costante ed oneri finanziari calcolati sul capitale residuo.

²⁷ Del valore creato si parlerà in seguito nella seconda sezione del lavoro.

²⁸ A tal proposito si evidenzia come i sia finanziati i lavori d'interessi passivi e questa due ultime fonti di finanziamento per un ammontare di 0,5.

Le principali assumption per l'analisi dello scenario B

Diversamente dallo scenario A descritto nelle pagine precedenti, lo scenario B ipotizza la possibilità che la STU realizzi ricavi d'importo più elevato. In particolare si assume che la STU percepisca un canone di locazione annua a regime pari a circa 16.8 €/Mln. Di seguito si è rappresentata la composizione dei ricavi relativi allo scenario oggetto di questa sezione (figura 58).

Figura 58
I ricavi del progetto

Ricavi Progetto	Valore Assoluto	Composizione %
Lotto I	12.712.310	76%
Lotto II	4.111.831	24%
Totale Ricavi Progetto	16.824.141	100%

Con riferimento alla struttura finanziaria (figura 59), si evidenzia il sostanziale cambiamento della stessa in regione del considerevole autofinanziamento prodotto tra l'ultimazione della fase di cantiere del lotto I e quella del lotto II.

Tale circostanza comporta la considerevole diminuzione del senior debt (da 35.5 €/Mln. a 24.4 €/Mln.) ed anche una diminuzione seppur lieve della linea di finanziamento IVA.

Figura 59
La struttura finanziaria

Fonti e Impieghi	Valore Assoluto	Composizione %
Impieghi Fissi (Costruzione & Progettazione)	133.510.000	100%
Costruzione Lotto I (compreso arredamenti ed attrezzature)	89.902.872	49%
Costruzione Lotto II	29.607.168	16%
Altri oneri accessori (capitolo, concessione e urbanizzazione)	48.000.000	26%
Progettazione	10.000.000	5%
Rischio esecutivo	6.000.000	3%
Fonti Non Correnti	149.000.000	81%
Finanziamento Pubblico	1.000.000	1%
Cap. Proprio	150.000.000	82%
Totale Mezzi Pubblici	24.472.310	13%
Senior debt	24.472.310	13%
Totale Indebitamento	24.472.310	5%
Autofinanziamento	103.510.000	100%
Totale Fonti Non Correnti (a copertura di costruzione e progettazione)	149.000.000	100%
Ulteriori Impieghi Non Correnti (iva & Ulteriori Esigenze Di Liquidità)	19.341.762	100%
Ulteriori Fonti Non Correnti	9.000.000	47%
Bridge Financing	10.341.762	53%
Fin Facility	19.341.762	100%
Totale Ulteriori Fonti Non Correnti	19.341.762	100%
Riepilogo Impieghi Fissi	133.510.000	100%
Impieghi Fissi (Costruzione & Progettazione)	133.510.000	100%
Ulteriori Impieghi Non Correnti (iva & Ulteriori Esigenze Di Liquidità)	19.341.762	100%
Totale Impieghi Fissi	152.851.762	100%
Riepilogo Fonti Non Correnti	149.000.000	100%
Finanziamento Pubblico	1.000.000	1%
Cap. Proprio	150.000.000	82%
Totale Indebitamento	24.472.310	5%
Autofinanziamento	103.510.000	100%
Totale Fonti Non Correnti	149.000.000	100%

L'indebitamento complessivo ammonterebbe a circa 43.9 €/Mln. a fronte dei circa 54.4 ipotizzati per lo scenario A. Alla riduzione dell'indebitamento fa seguito una riduzione dei costi accessori bancari ipotizzati variabili (figura 60). Gli stessi, infatti, si riducono da 1.3 €/Mln. a 1,1 €/Mln..

Figura 60

Stima dei costi bancari accessori

Costi Accessori Bancari	Descrizione	Importo
Up front fee	Commissione su erogazione Senior Debt	489.446
Commitment fee	Commissione su inutilizzato rispetto deliberato	122.762
Soft cost	Rimborso costi complementari (legali, ecc.)	250.000
Bank agency	Costo annuo durata senior debt	30.000
Up front fee su Stand-by	Commissione su erogazione	180.000
Commitment fee su Stand-by	Commissione su inutilizzato rispetto deliberato	45.000
Totale costi accessori bancari		1.116.808

Considerando poi, parimenti a come fatto per lo scenario A, l'intera struttura finanziaria e non solo le fonti necessarie a coprire gli impieghi di costruzione e progettazione, il WACC raggiunge la soglia dell'3,36%, riducendosi dello 0,2%.

Figura 61

Il costo medio ponderato del capitale

Struttura Del WACC (Weighted Average Cost Of Capital)	Rendimento %	Incidenza %
Mezzi pubblici	2,5%	91,7%
Senior Debt	6,50%	13,3%
Autofinanziamento	2,50%	4,9%
Costo Medio Ponderato Del Capitale (costruzione e progettazione)	3,03%	100,00%
Mezzi pubblici	3%	73,9%
Senior Debt	6,50%	12,1%
Bridge Financing	6,50%	4,4%
Vat Facility	6,50%	5,1%
Autofinanziamento	2,50%	4,5%
Costo Medio Ponderato (complessivo)	3,36%	100,00%

L'ANALISI DEI RISULTATI

Quanto esposto nella prima e nella seconda sezione del lavoro è propeedeutico alle conclusioni che si trarranno dall'analisi dei parametri presentati utilizzati per entrambi gli scenari previsti. (VANE e SIRE) anche con riferimento agli indicatori sintetici atti a valutare la sostenibilità finanziaria dell'indebitamento (DSOE, PLOF, LLOF ed EBITDA/Rata dei senior debt).

I parametri di valutazione dello scenario A

Premettendo che dalle nostre valutazioni entrambi gli scenari ci consentono di rilevare la positività degli indicatori sintetici e quindi del progetto, di seguito (figura 62) si sono evidenziati il VANE ed il SIRE relativi allo scenario A.

Il progetto presenta un VANE positivo e pari a 31,9 €/Mln.²⁹ ed un SIRE pari al 4,8%.

Figura 62

La valutazione del progetto

Parametri Di Valutazione Del Progetto	Valori
VANE (calcolato al WACC)	31,945
SIRE	4,8%

Tutti gli indicatori di sostenibilità del debito risultano superiori all'unità connotando circa le possibilità della STU di rimborsare periodicamente la rata del senior debt (figura 63).

Figura 63

La sostenibilità del debito

Parametri Di Sostenibilità Finanziaria Del Debito	Valori
DSCR (valore medio) compresa la fase di cantiere	2,40
DSCR (valore medio) esclusa la fase di cantiere	2,87
DSCR (valore minimo) esclusa la fase di cantiere	1,61
Loan Life Cover Ratio	1,58
Project Life Cover Ratio	1,75
EBITDA / Rata (valore medio) compresa la fase di cantiere	1,92
EBITDA / Rata (valore medio) esclusa la fase di cantiere	2,20
EBITDA / Rata (valore minimo) esclusa la fase di cantiere	1,72

I parametri di valutazione dello scenario B

Quanto affermato circa la positiva valutazione dello scenario A è chiaramente confermato per lo scenario B dove tutti gli indicatori si presentano logicamente migliorati.

Il VANE risulta sensibilmente migliorato se confrontato con quello relativo allo scenario A ed il SIRE si attesta ad un valore superiore al 9%. Da questa analisi emerge dunque una valutazione più che positiva del progetto.

Figura 64

La valutazione del progetto

Parametri Di Valutazione Del Progetto	Valori
VANE (calcolato al WACC)	150,806
SIRE	9,3%

²⁹ Il calcolo è stato realizzato sui flussi rilevati per l'intero durata del progetto, fino al completamento dell'ammortamento dei beni ad esso strumentali.

Con riferimento agli indicatori di sostenibilità del debito, si evidenzia come il miglioramento degli stessi sia da ascrivere tanto alla consistente maggiorazione del fatturato ipotizzata da questo scenario, quanto alla riduzione dell'indebitamento che risulta, in quest'ipotesi, assai contenuto rispetto alle fonti di finanziamento non onerose.

Figura 65

La sostenibilità del debito

Parametri Di Sostenibilità Finanziaria Del Debito	Valori
DSCR (valore medio) compresa la fase di cantiere	5.74
DSCR (valore medio) esclusa la fase di cantiere	6.67
DSCR (valore minimo) esclusa la fase di cantiere	4.76
Loan Life Cover Ratio	5.06
Project Life Cover Ratio	5.63
EBITDA / Rata (valore medio) compresa la fase di cantiere	7.29
EBITDA / Rata (valore medio) esclusa la fase di cantiere	8.36
EBITDA / Rata (valore minimo) esclusa la fase di cantiere	6.28

Allegato 1: Il piano finanziario dello scenario A

1997									
1998									
1999									
2000									
2001									
2002									
2003									
2004									
2005									
2006									
2007									
2008									
2009									
2010									
2011									
2012									
2013									
2014									
2015									
2016									
2017									
2018									
2019									
2020									
2021									
2022									
2023									
2024									
2025									
2026									
2027									
2028									
2029									
2030									
2031									
2032									
2033									
2034									
2035									
2036									
2037									
2038									
2039									
2040									
2041									
2042									
2043									
2044									
2045									
2046									
2047									
2048									
2049									
2050									
2051									
2052									
2053									
2054									
2055									
2056									
2057									
2058									
2059									
2060									
2061									
2062									
2063									
2064									
2065									
2066									
2067									
2068									
2069									
2070									
2071									
2072									
2073									
2074									
2075									
2076									
2077									
2078									
2079									
2080									
2081									
2082									
2083									
2084									
2085									
2086									
2087									
2088									
2089									
2090									
2091									
2092									
2093									
2094									
2095									
2096									
2097									
2098									
2099									
2100									
2101									
2102									
2103									
2104									
2105									
2106									
2107									
2108									
2109									
2110									
2111									
2112									
2113									
2114									
2115									
2116									
2117									
2118									
2119									
2120									
2121									
2122									

[illegible]

[illegible]

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Impieghi in conto investimento										
Impegno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spese	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impieghi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale impieghi in conto investimento										
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impieghi correnti										
Personale	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000	-30.000
Chg amministrativo e controllo	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000	230.000
Materiali e servizi straordinari	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000
Altre risorse straordinarie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chiusura finanziaria corrente	130.521	511.078	582.631	652.684	724.213	795.998	868.993	938.650	1.010.110	1.083.181
Chiusura fiscale	1.371.196	3.953.487	4.041.261	3.951.437	4.116.035	4.157.584	4.138.917	4.236.917	4.230.267	4.123.111
Totale impieghi correnti	-1.870.656	-3.581.479	-3.499.011	-4.141.111	-3.827.222	-3.796.986	-3.887.635	-3.711.697	-3.795.198	-3.676.699
Totale gestione IVA	0	0	0	-80.000	80.000	0	-16.062	36.062	0	0
Fonti della gestione										
Finanziamento su fondi (F.F.1)	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719
Finanziamento su fondi (F.F.2)	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149
Finanziamento su fondi (F.F.3)	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719	2.031.719
Totale fonti della gestione	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647
Soldo intermedio	12.882.971	12.871.168	12.857.616	12.839.504	13.006.425	12.956.661	12.829.950	13.056.012	13.048.159	13.076.957
Fonti di copertura indiretta										
Altre fonti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale fonti di copertura indiretta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Soldo finanziario rilevato	12.882.971	12.871.168	12.857.616	12.839.504	13.006.425	12.956.661	12.829.950	13.056.012	13.048.159	13.076.957
Soldo finanziario rilevato cumulo	61.643.392	74.514.470	87.372.086	99.911.590	112.918.015	125.874.676	138.704.626	151.760.438	164.809.097	177.880.054
Finanziamento F.F.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento F.F.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento F.F.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento Fondo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento F.F.1 capitale	276.150	291.100	311.216	331.575	355.258	378.319	402.942	429.133	457.027	486.731
Finanziamento F.F.2 capitale	276.150	291.100	311.216	331.575	355.258	378.319	402.942	429.133	457.027	486.731
Finanziamento F.F.3 capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento IVA capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento Fondo capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento F.F.1 interpassi	406.904	478.955	459.838	469.179	467.797	594.705	570.112	543.921	516.027	486.311
Finanziamento F.F.2 interpassi	406.904	478.955	459.838	469.179	467.797	594.705	570.112	543.921	516.027	486.311
Finanziamento F.F.3 interpassi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento IVA interpassi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento Fondo interpassi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Soldo finanziario complessivo	10.936.863	10.975.059	10.911.508	10.593.395	11.060.317	11.010.552	10.383.842	11.169.904	11.102.350	11.130.649
Soldo finanziario complessivo cumulo	6.225.350	74.178.409	85.009.917	95.603.412	106.743.629	117.751.818	128.628.023	139.747.277	150.150.277	161.981.125

Anni	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Impieghi in conto investimento										
in estinzione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
spese tecniche	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impieghi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale impieghi in conto investimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impieghi correnti										
Sovv. I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personale	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400	-230.400
Org. amministrativo e controllo	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000	-175.000
Mantenimento straordinaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento corrente	1.878.147	1.939.888	2.011.640	2.122.971	2.205.112	2.286.853	2.365.079	2.441.666	2.525.407	2.605.997
C. d. am. fiscale	-4.917.830	-1.915.588	-1.972.562	-1.999.407	-5.036.509	-5.053.486	-5.733.010	-6.435.967	-6.466.362	-6.718.191
Totale impieghi correnti	-3.415.083	-3.301.099	-3.316.322	-3.281.836	-3.226.797	-3.172.033	-3.773.330	-4.187.702	-4.346.355	-4.517.895
Totale gestione IVA	0	0	0	-80.000	80.000	0	-36.062	36.062	0	0
Fondi della gestione										
Finanziamento funzionale (LOF FIO I)	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749
Finanziamento funzionale	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149	12.684.149
Finanziamento funzionale	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749
Totale fondi della gestione	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647	16.753.647
Saldo intermedio	13.308.564	13.362.548	13.417.315	13.391.811	13.606.850	13.581.614	12.944.254	12.402.007	12.407.392	12.235.752
Fondi di copertura unlevered										
Mezzi Pubblici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale fondi di copertura unlevered	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo finanziario levered	13.308.564	13.362.548	13.417.315	13.391.811	13.606.850	13.581.614	12.944.254	12.402.007	12.407.392	12.235.752
Saldo finanziario unlevered cumulato	422.829.686	336.192.234	349.609.546	363.001.359	376.608.209	390.189.824	403.134.078	415.536.085	427.943.176	440.179.230
Finanziamento I.T. n. 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento I.T. n. 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento I.T. n. 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamento Ponte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento I.T. 1 - capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento I.T. 2 - capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento I.T. 3 - capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento IVA - capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento Ponte - capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento I.T. 1 - interessi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento I.T. 2 - interessi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento I.T. 3 - interessi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento IVA - interessi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborsa finanziamento Ponte - interessi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo finanziario complessivo	13.308.564	13.362.548	13.417.315	13.391.811	13.606.850	13.581.614	12.944.254	12.402.007	12.407.392	12.235.752
Saldo finanziario complessivo cumulato	287.563.672	210.866.220	211.233.534	227.035.345	242.219.541	251.328.810	267.708.064	280.170.072	292.527.464	304.813.416

TAVOLA A1

AFRAGOLA - Ambito stazione TAV "Porta della Campagna"
 INQUADRAMENTO TERRITORIALE - Rete Ferroviaria

- LINEE FERROVIE ESISTENTI
- LINEE FERROVIARIE IN COSTRUZIONE
- LINEE FERROVIARIE DA DISMETTERE
- STAZIONI LUCIALI ESISTENTI
- STAZIONI TERAPIE IN PROGRESSO



AMBITO DI LOCALIZZAZIONE

STAZIONE TAV "PORTA DELLA CAMPAGNA"

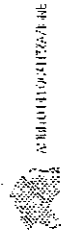


SCALA GRAFICA 1:25.000

0m 250m 500m 750m 1km



- LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
----- LINEE FERROVIARIE IN COSTRUZIONE
----- LINEE FERROVIARIE DA REALIZZARE
○ STAZIONI FERROVIARIE ESISTENTI
○ STAZIONI FERROVIARIE IN COSTRUZIONE



AREE DI INFLUENZA

LINEE FERROVIARIE ESISTENTI

LINEE FERROVIARIE IN COSTRUZIONE

LINEE FERROVIARIE DA REALIZZARE

STAZIONI FERROVIARIE ESISTENTI

STAZIONI FERROVIARIE IN COSTRUZIONE

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA

AREE DI INFLUENZA



SCALA 1:50.000

1:50.000
1:50.000
1:50.000
1:50.000

TAVOLA B4

NAPOLI EST - Ambito Ex Radfinerie
ACCESSIBILITA' - Rete Stradale

- RETE AUTOSTRADALE
- RETE STRADALE PRIMARIA
- RETE STRADALE SECONDARIA
- RETE STRADALE DI PIANO



AMBITO DI LOCALIZZAZIONE

PUNTI SIGNIFICATIVI DEL TERRITORIO

1. MOSTRA D'OL TREMARE
2. AEROPORTO DI CAPOICICCHIO
3. FUTURO AEROPORTO DI GRAZZANIRE
4. STAZIONE CAMPANIA TAV
5. NAPOLI - PIAZZA GARIBOLDI
6. ZONA PORTUALE DI NAPOLI
7. ZONA PORTUALE DI SALERNO
8. CIS DI NOLA
9. INTERPORTO SUD EUROPA
10. INTERPORTO DI SALERNO
11. SVINCOLO VAL DE ROBERTO
12. SVINCOLO SAN GIOVANNI A TUDUCCIO
13. AVELLINO CITTA'
14. SALERNO CITTA'
15. NAPOLI CITTA'
16. CASERTA CITTA'
17. BENEVENTO CITTA'
18. BARI CITTA'
19. ROMA CITTA'



SCALA GRAFICA 1:350.000

0km 2,5 5,0 7,5 10,00km



TAVOLA B3

NAPOLI EST - Ambito Ex Refinerte
INQUADRAMENTO TERRITORIALE - Rete Stradale

- RETE AUTOSTRADALE
- RETE STRADALE PRIMARIA
- RETE STRADALE SECONDARIA
- RETE STRADALE DI FINO

ANALISI DI LOCALIZZAZIONE



SCALA GRAFICA 1:25.000

0m 250m 500m 750m 1km



TAVOLA B2

NAPOLI EST - Anello Ex Refineta
ACCESSIBILITA' - Rete Ferroviaria

- LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
- LINEE FERROVIARIE IN COSTRUZIONE
- LINEE FERROVIARIE DA DISMETTERE
- STAZIONI FERMATE ESISTENTI
- STAZIONI FERMATE DI PIANO



AMBITO DI LOCALIZZAZIONE

PUNTI SIGNIFICATIVI DEL TERRITORIO

1. NAPOLI CITTA' - MUNICIPIO
2. NAPOLI PIAZZA GARIBOLDI - NAPOLI CENTRALE
3. AVELLINO CITTA' - AVELLINO
4. BENEVENTO CITTA' - BENEVENTO CENTRALE
5. CASERTA CITTA' - CASERTA
6. BARI CITTA' - BARI CENTRALE
7. AEROPORTO DI CAPODICHIINO - CAPODICHIINO
8. FUTURO AEROP. DI GRAZZANISE - GRAZZANISE
9. MOSTRA D'OLTREMARRE - CAMPI FLEGREI
10. SALERNO CITTA' - SALERNO
11. ROMA CITTA' - ROMA TERMINI
12. STAZIONE CAMPANIA TAV
13. STAZIONE DI POGGIOREALE
14. STAZIONE STADERA
15. STAZIONE GALILEO FERRARIS



SCALA GRAFICA 1:500.000

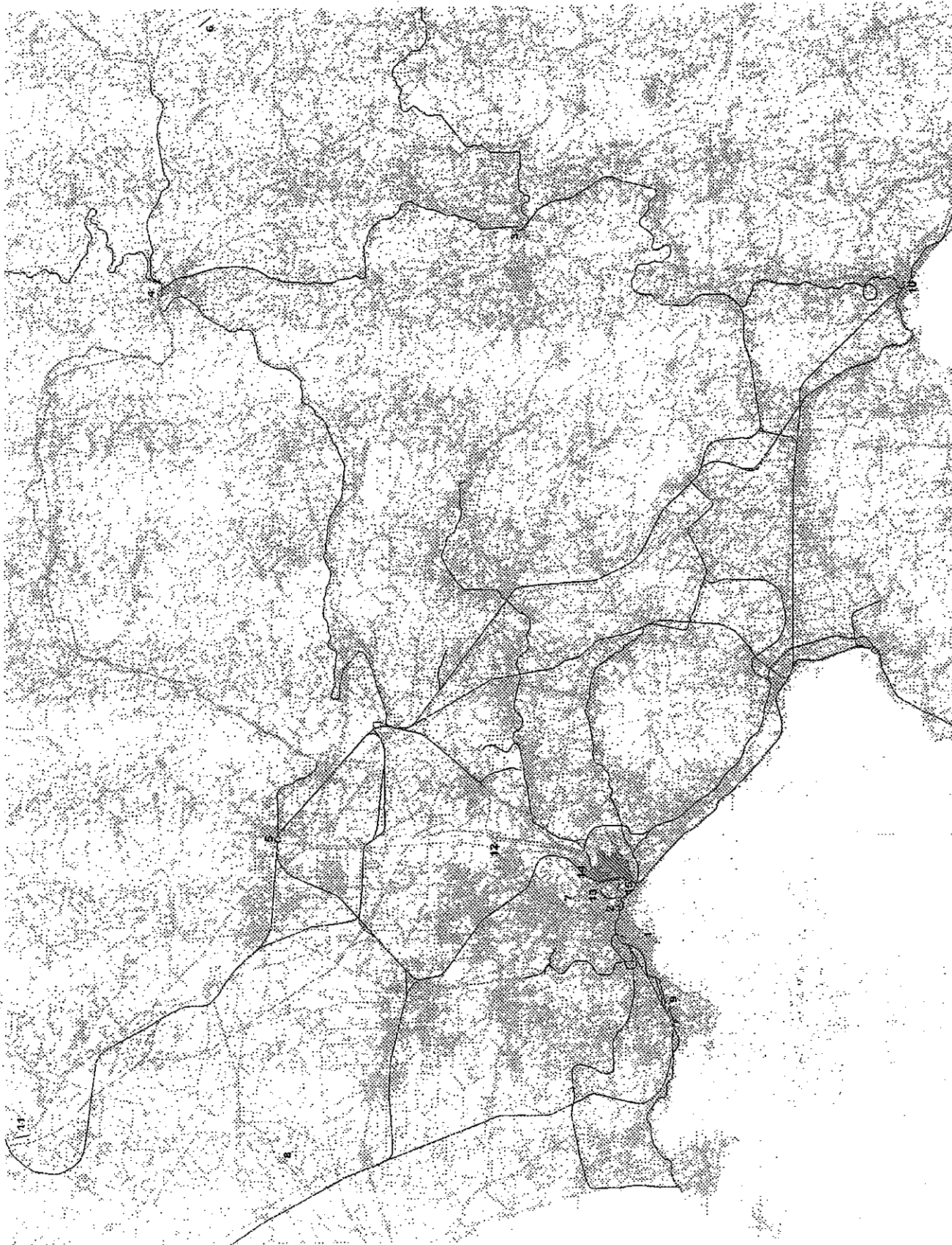


TAVOLA CI

MARCIANISE - Zona ASI
INQUADRAMENTO TERRITORIALE - Rete Ferroviaria

- LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
- LINEE FERROVIARIE IN COSTRUZIONE
- STAZIONI FERVIARIE ESISTENTI
- STAZIONI FERVIARIE DI PIANO



AMBITO DI LOCALIZZAZIONE



SCALA GRAFICA 1:25.000

0m 250m 500m 750m 1km

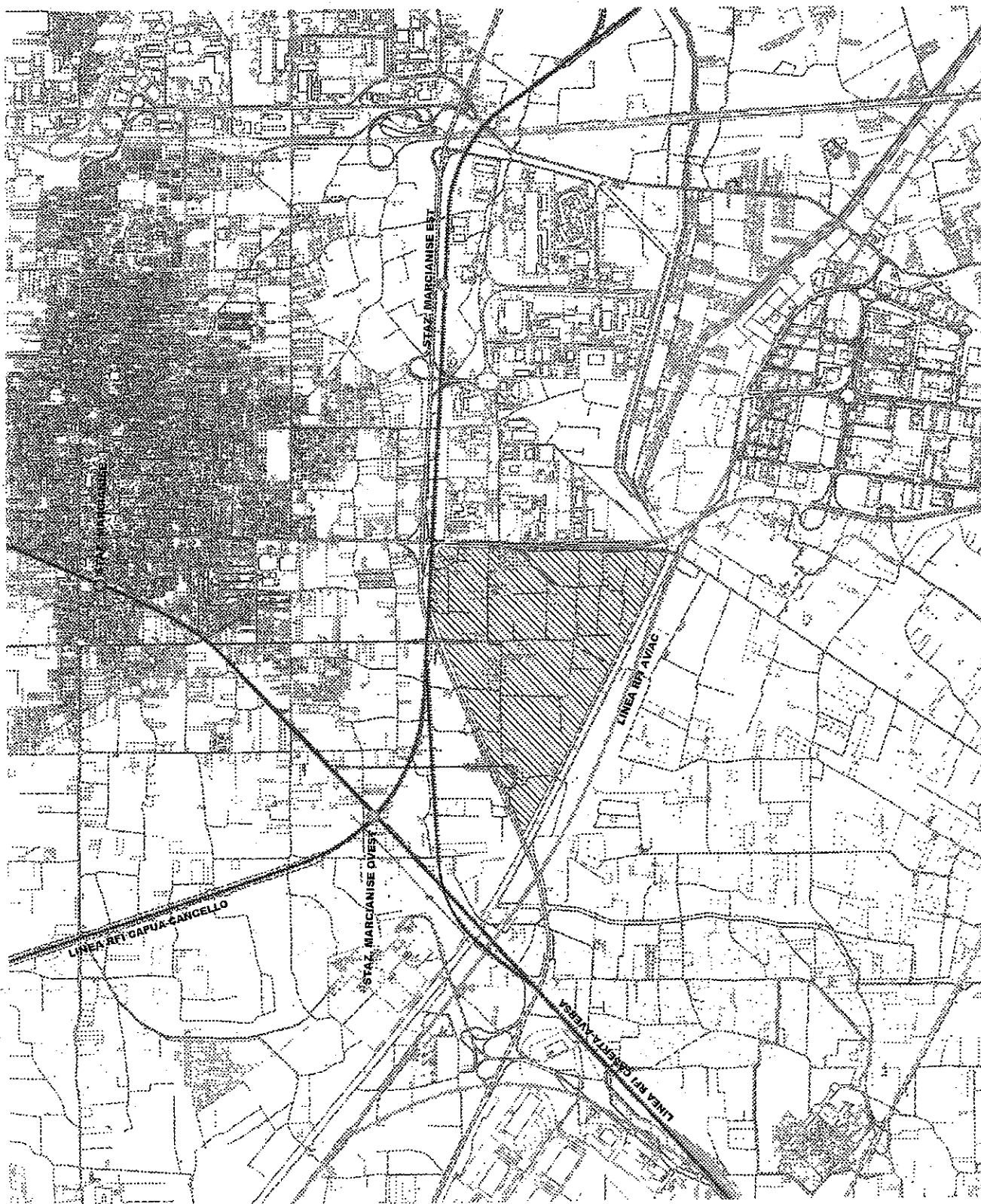


TAVOLA C2

MARCIANISE - Zona ASI
ACCESSIBILITA' - Rete Ferroviaria

- LINEE FERROVIARIE ESISTENTI
- LINEE FERROVIARIE IN COSTRUZIONE
- LINEE FERROVIARIE DA DISMETTERE
- STAZIONI/PERMANE ESISTENTI
- STAZIONI/PERMANE DI PIANO



AMBITO DI LOCALIZZAZIONE

PUNTI SIGNIFICATIVI DEL TERRITORIO

1. NAPOLI CITTA' - MUNICIPIO
2. NAPOLI PIAZZA GARIBOLDI - NAPOLI CENTRALE
3. AVELLINO CITTA' - AVELLINO
4. BENEVENTO CITTA' - BENEVENTO CENTRALE
5. CASERTA CITTA' - CASERTA
6. BARI CITTA' - BARI CENTRALE
7. AEROPORTO DI CAPODICHINO - CAPODICHINO
8. FUTURO AEROP. DI GRAZZANISE - GRAZZANISE
9. MOSTRA D'OLTREMARE - CAMPI FLEGREI
10. SALERNO CITTA' - SALERNO
11. ROMA CITTA' - ROMA TERMINI
12. STAZIONE CAMPANIA TAV
13. STAZIONE MARCIANISE



SCALA GRAFICA 1:250.000

0km 2.5 5.00 7.5 10.00km

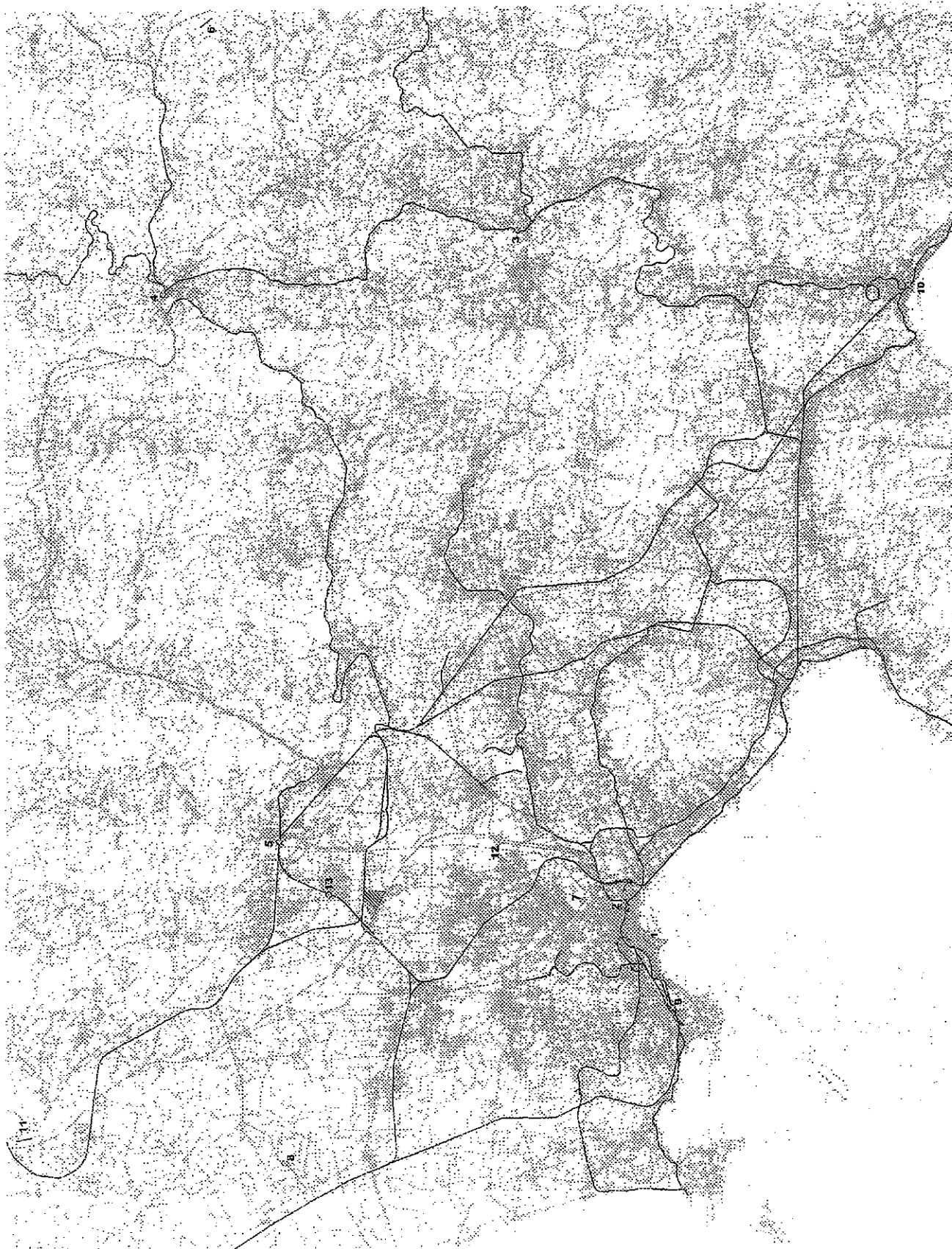


TAVOLA C3

MARCIANISE - Zona ASI
INQUADRAMENTO TERRITORIALE - Rete Stradale

--- RETE AUTOSTRADALE
--- RETE STRADALE PRIMARIA
--- RETE STRADALE SECONDARIA

AMBITO DI LOCALIZZAZIONE



SCALA GRAFICA 1:25.000

0m 250m 500m 750m 1km

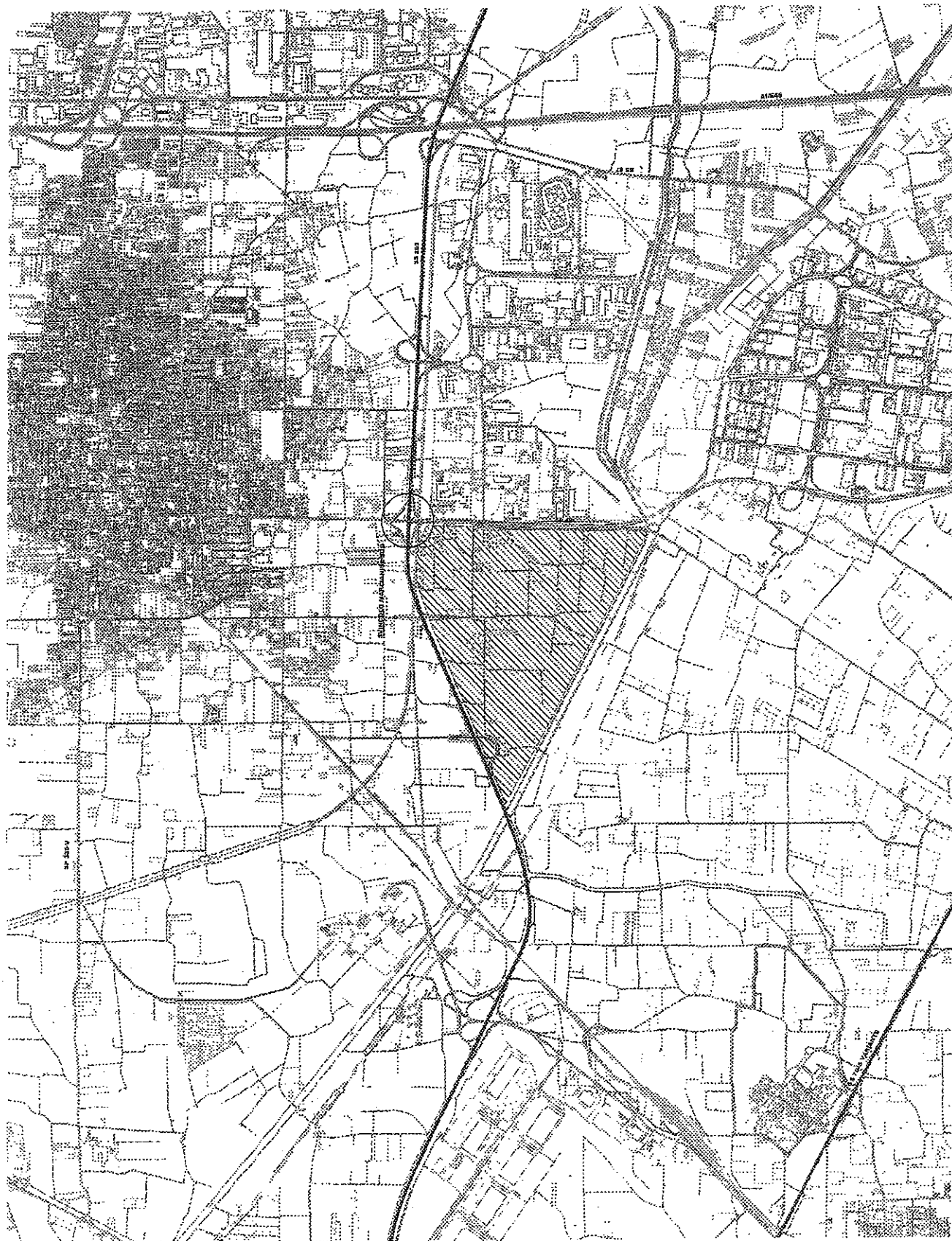
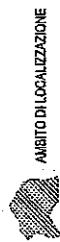


TAVOLA C4

MARCHIANISE - Zona ASI
ACCESSIBILITA' - Rete Stradale

- RETE AUTOSTRADALE
- RETE STRADALE PRIMARIA
- RETE STRADALE SECONDARIA
- RETE STRADALE DI PIANO



AMBITO DI LOCALIZZAZIONE

PUNTI SIGNIFICATIVI DEL TERRITORIO

1. MOSTRA D'OLTREMARRE
2. AEROPORTO DI CAPODICHINO
3. FUTURO AEROPORTO DI GRAZZANISE
4. STAZIONE CAMPANIA TAV
5. NAPOLI - PIAZZA GARIBOLDI
6. ZONA PORTUALE DI NAPOLI
7. ZONA PORTUALE DI SALERNO
8. CIS DI NOLA
9. INTERPORTO SUD EUROPA
10. INTERPORTO DI SALERNO
11. SVINCOLO MARCHIANISE SUD
12. AVELLINO CITTA'
13. SALERNO CITTA'
14. NAPOLI CITTA'
15. CASERTA CITTA'
16. BENEVENTO CITTA'
17. BARI CITTA'
18. ROMA CITTA'



SCALA GRAFICA 1:250.000

0km 2,5 5,00 7,5 10,00km



TAVOLA DI

Studio Urbanistico del 6 Comuni
Azzonamento delle aree

Legenda

- Confini Regionali
- Area D1: da 0 a 100
- Area D2: da 100 a 200
- Area D3: da 200 a 300
- Area D4: da 300 a 400
- Area D5: da 400 a 500
- Area D6: da 500 a 600
- Area D7: da 600 a 700
- Area D8: da 700 a 800
- Area D9: da 800 a 900
- Area D10: da 900 a 1000
- Area D11: da 1000 a 1100
- Area D12: da 1100 a 1200
- Area D13: da 1200 a 1300
- Area D14: da 1300 a 1400
- Area D15: da 1400 a 1500
- Area D16: da 1500 a 1600
- Area D17: da 1600 a 1700
- Area D18: da 1700 a 1800
- Area D19: da 1800 a 1900
- Area D20: da 1900 a 2000
- Area D21: da 2000 a 2100
- Area D22: da 2100 a 2200
- Area D23: da 2200 a 2300
- Area D24: da 2300 a 2400
- Area D25: da 2400 a 2500
- Area D26: da 2500 a 2600
- Area D27: da 2600 a 2700
- Area D28: da 2700 a 2800
- Area D29: da 2800 a 2900
- Area D30: da 2900 a 3000
- Area D31: da 3000 a 3100
- Area D32: da 3100 a 3200
- Area D33: da 3200 a 3300
- Area D34: da 3300 a 3400
- Area D35: da 3400 a 3500
- Area D36: da 3500 a 3600
- Area D37: da 3600 a 3700
- Area D38: da 3700 a 3800
- Area D39: da 3800 a 3900
- Area D40: da 3900 a 4000
- Area D41: da 4000 a 4100
- Area D42: da 4100 a 4200
- Area D43: da 4200 a 4300
- Area D44: da 4300 a 4400
- Area D45: da 4400 a 4500
- Area D46: da 4500 a 4600
- Area D47: da 4600 a 4700
- Area D48: da 4700 a 4800
- Area D49: da 4800 a 4900
- Area D50: da 4900 a 5000
- Area D51: da 5000 a 5100
- Area D52: da 5100 a 5200
- Area D53: da 5200 a 5300
- Area D54: da 5300 a 5400
- Area D55: da 5400 a 5500
- Area D56: da 5500 a 5600
- Area D57: da 5600 a 5700
- Area D58: da 5700 a 5800
- Area D59: da 5800 a 5900
- Area D60: da 5900 a 6000
- Area D61: da 6000 a 6100
- Area D62: da 6100 a 6200
- Area D63: da 6200 a 6300
- Area D64: da 6300 a 6400
- Area D65: da 6400 a 6500
- Area D66: da 6500 a 6600
- Area D67: da 6600 a 6700
- Area D68: da 6700 a 6800
- Area D69: da 6800 a 6900
- Area D70: da 6900 a 7000
- Area D71: da 7000 a 7100
- Area D72: da 7100 a 7200
- Area D73: da 7200 a 7300
- Area D74: da 7300 a 7400
- Area D75: da 7400 a 7500
- Area D76: da 7500 a 7600
- Area D77: da 7600 a 7700
- Area D78: da 7700 a 7800
- Area D79: da 7800 a 7900
- Area D80: da 7900 a 8000
- Area D81: da 8000 a 8100
- Area D82: da 8100 a 8200
- Area D83: da 8200 a 8300
- Area D84: da 8300 a 8400
- Area D85: da 8400 a 8500
- Area D86: da 8500 a 8600
- Area D87: da 8600 a 8700
- Area D88: da 8700 a 8800
- Area D89: da 8800 a 8900
- Area D90: da 8900 a 9000
- Area D91: da 9000 a 9100
- Area D92: da 9100 a 9200
- Area D93: da 9200 a 9300
- Area D94: da 9300 a 9400
- Area D95: da 9400 a 9500
- Area D96: da 9500 a 9600
- Area D97: da 9600 a 9700
- Area D98: da 9700 a 9800
- Area D99: da 9800 a 9900
- Area D100: da 9900 a 10000



Prodotto da: Studio Urbanistico

TAVOLA D2

Schema distributivo polo fieristico

Legenda

Linea Area Fiera: Sup. Tot. 250.000 mq

Area Fieristica: 17.500 mq
di cui 10.000 mq

Area Fieristica: Area padiglioni 14.000 mq

Area padiglioni
e s. complessive: 10.000 mq

Visibilità di sviluppo

Area Fieristica
sist. complessivo: 10.000 mq

Percorso sistemizzato al collegamento alla
spazio TAV

Prodotto - Spazio Fieristico

0 50 100 150

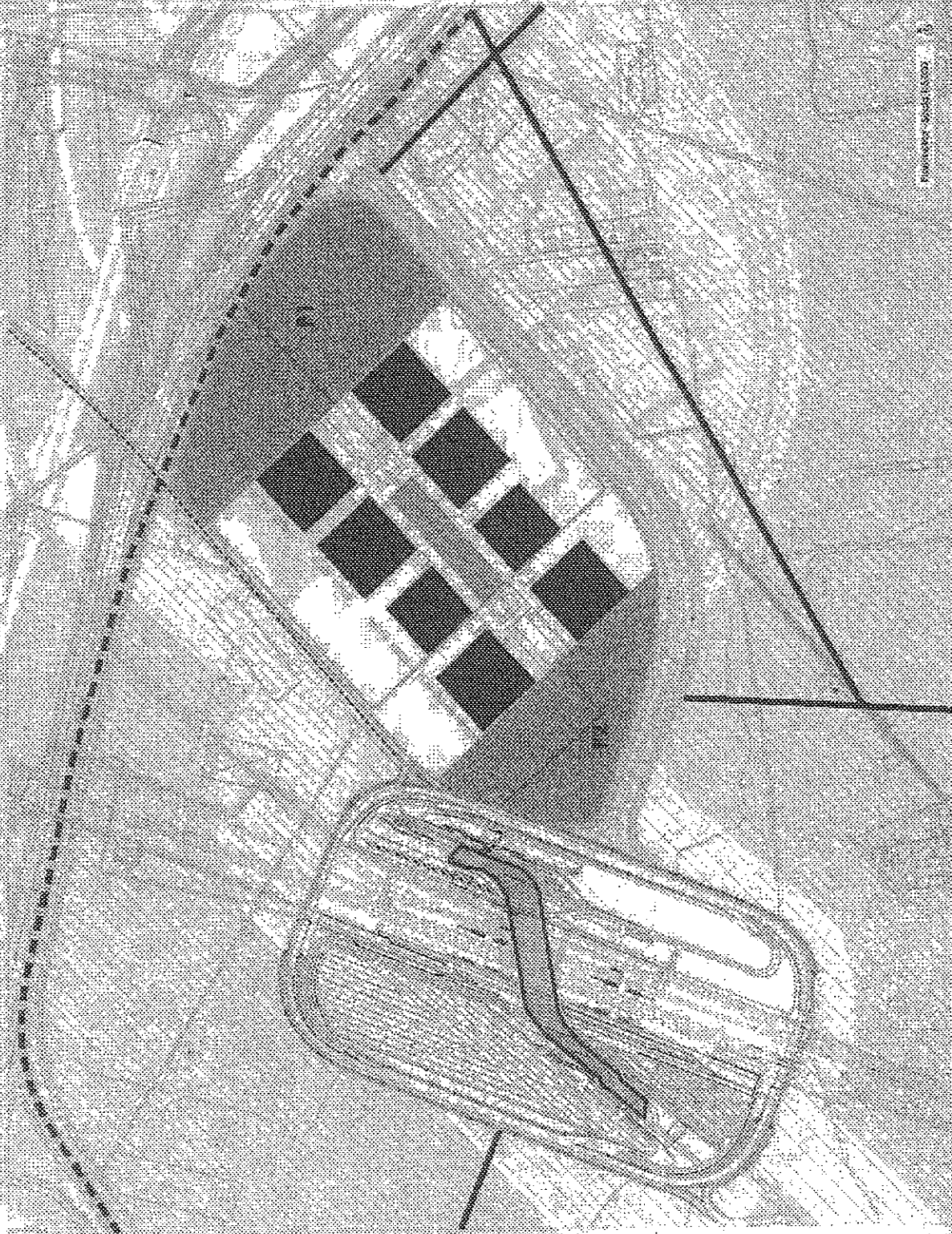


TAVOLA D3

Rendering post-processato - Vista dall'alto

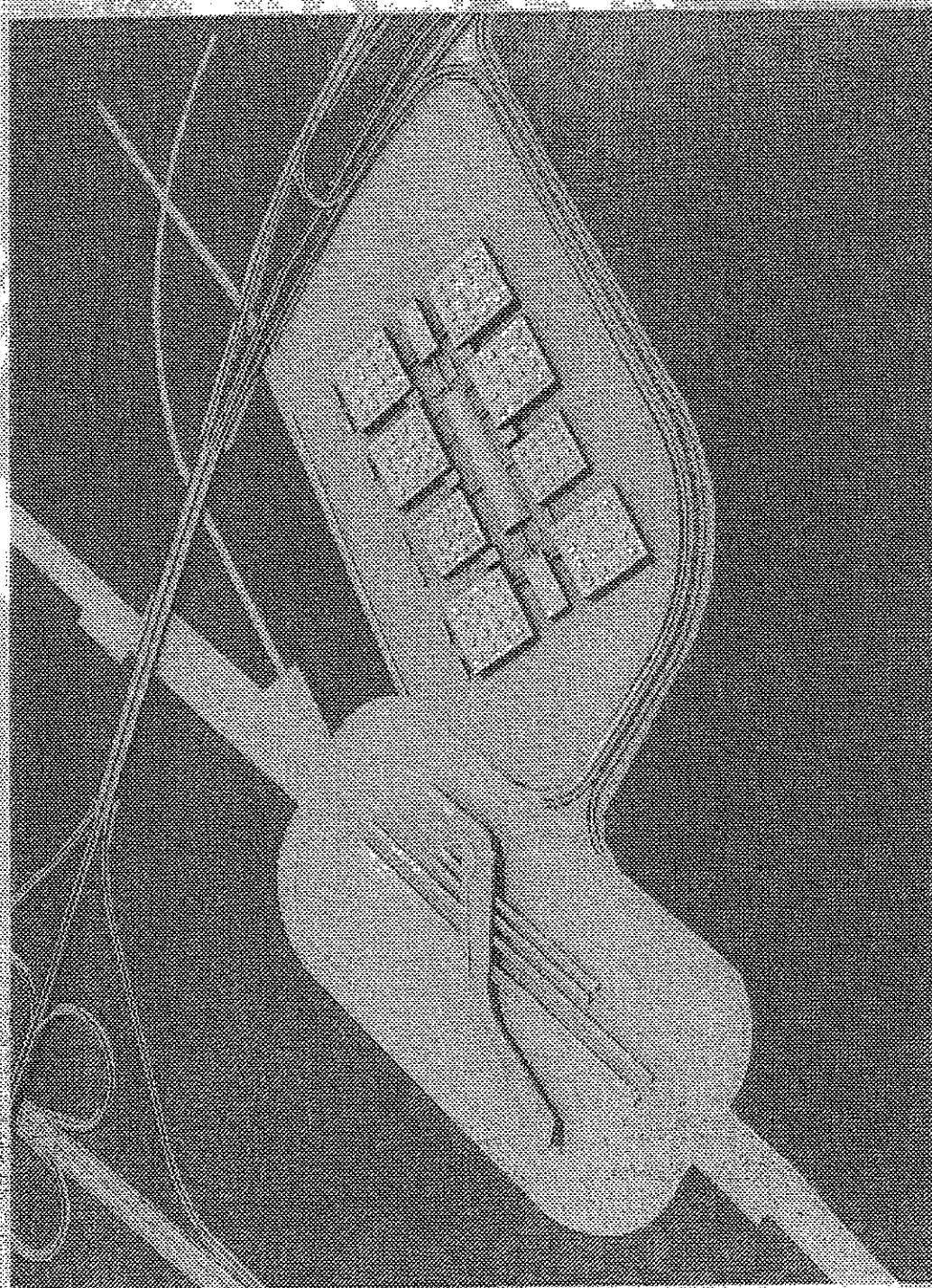


TAVOLA D4

Rendering 3D0 fisico - Vista da Nord

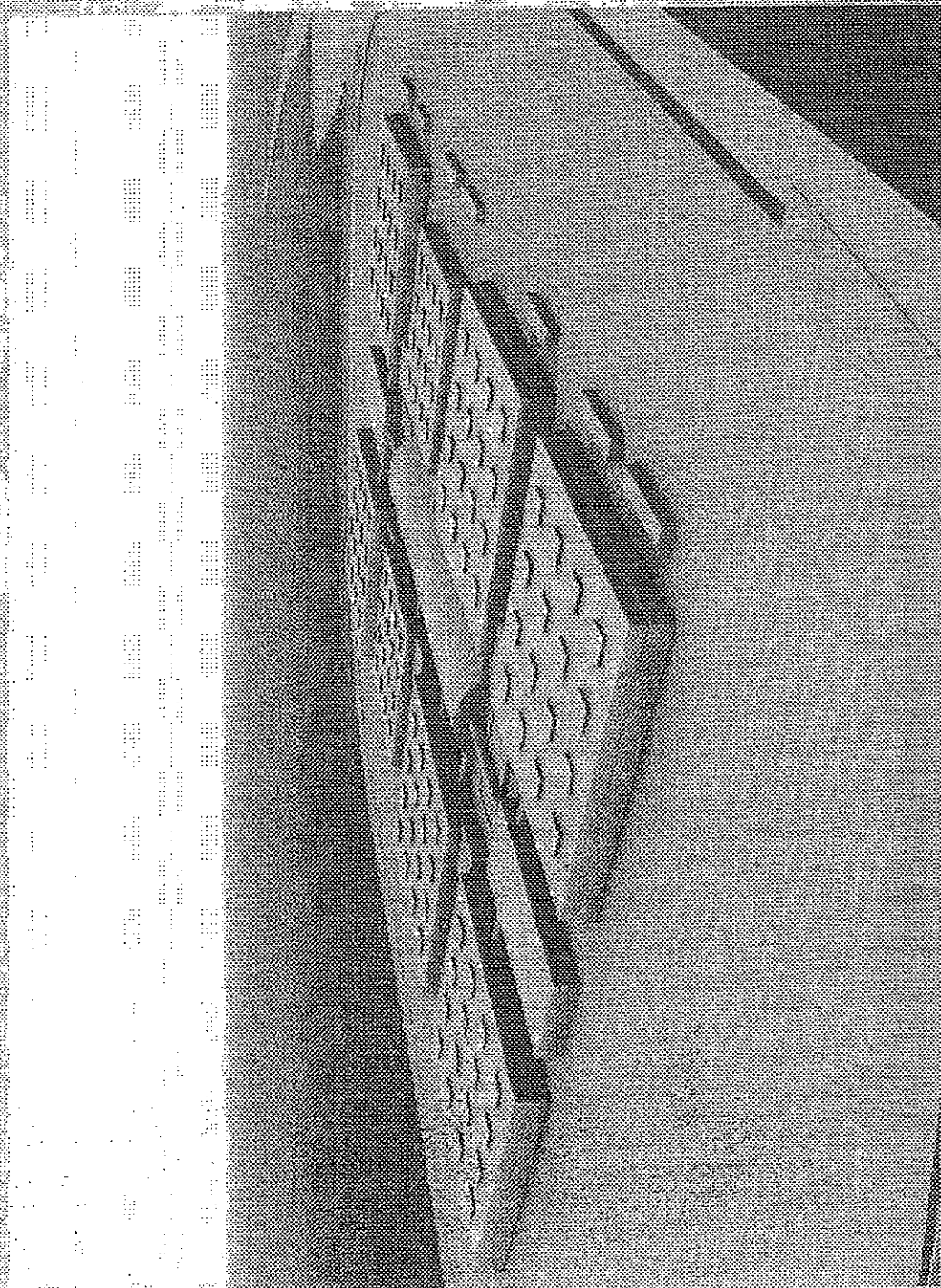


TAVOLA D5

Rendering pour fertiles - visio
dall'autostrada Napoli-Foggia

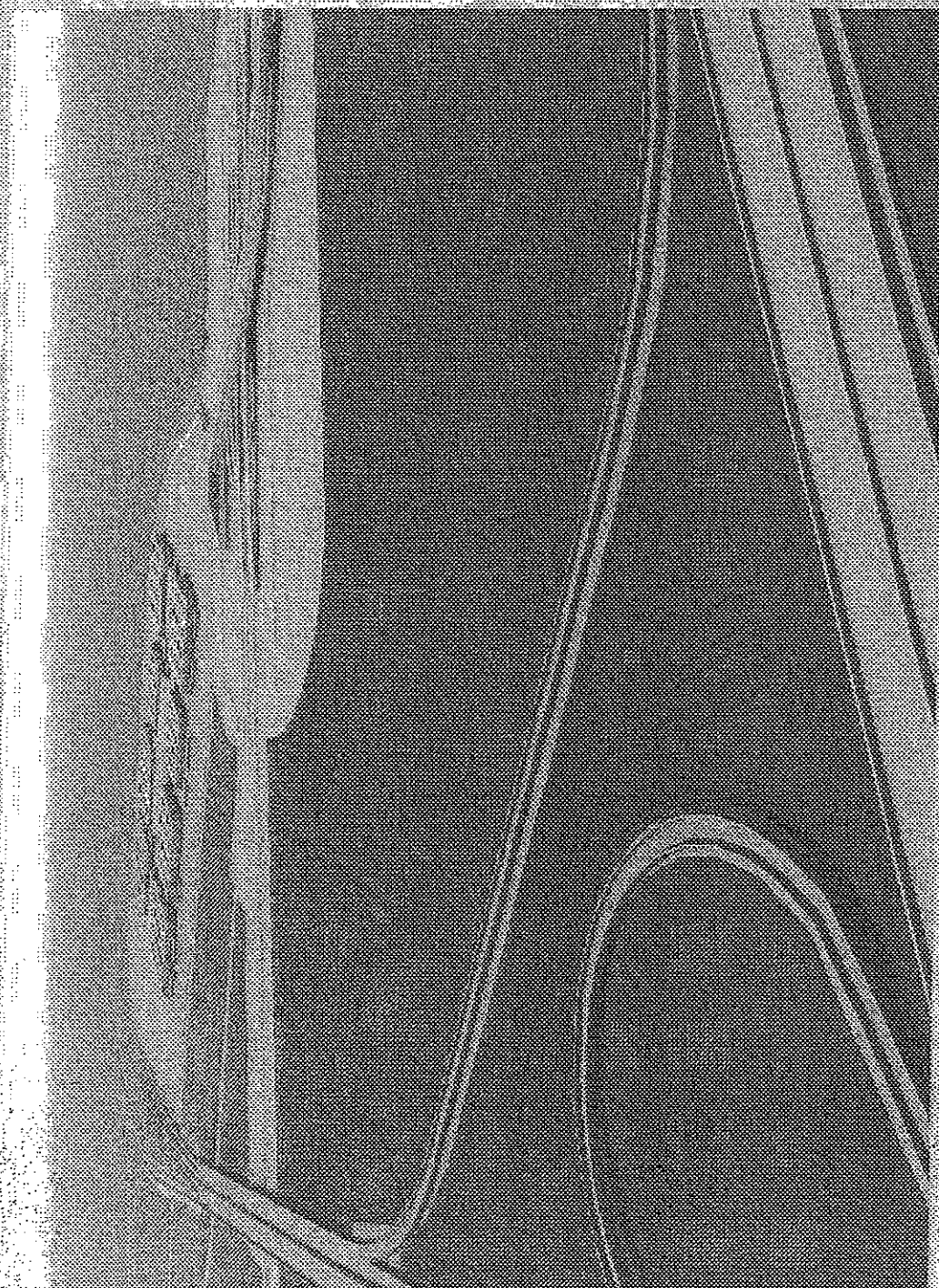


TAVOLA D6

Rendering pelo Rastico - Visto da nord

