



Pedonalità e riqualificazione urbana. L'area di Montesanto a Napoli

**Pedestrian Routes and Urban Requalification.
The Montesanto Area in Naples.**

Carmela Gargiulo, Adriana Galderisi e Andrea Ceudech

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gargiulo@unina.it; galderisi@unina.it; ceudech@unina.it; [web: www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

Strade urbane e mobilità pedonale

Questo articolo propone una ipotesi progettuale per la riorganizzazione dei flussi pedonali e veicolari in una zona del centro storico di Napoli, l'area di Montesanto, sviluppata nell'ambito di un complessivo Piano per la Mobilità Pedonale Protetta per Napoli messo a punto qualche anno fa da un gruppo di ricercatori del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università di Napoli Federico II.

L'obiettivo che tanto il Piano che l'ipotesi progettuale presentata in queste pagine si propongono è quello di restituire la città, e soprattutto le sue strade, alle persone, attraverso la predisposizione di una rete di percorsi a prevalente fruizione pedonale. In altri termini, ci si propone di restituire alle strade quelle caratteristiche che le rendano di nuovo idonee alla fruizione dell'uomo, al suo vivere urbano ed al suo più antico modo di muoversi: camminare. "In tutti i tempi, e molto prima che le azioni e i sentimenti della gente venissero presentati a pagamento sulle scene, la strada è stata il grande teatro del mondo" (Rudofsky 1969). E quale teatro migliore di Napoli e delle sue strade! Molti "quando capitano in un'animata strada riservata alla gente, sono troppo sconcertati dalla stranezza dello spettacolo e dei suoi suoni per apprezzarne appieno i vantaggi. (...) Lo storico Gregorovius, trovandosi un giorno sulla terrazza del monastero di San Martino e ascoltando con stupore crescente l'oceano di voci che fluttuava contro la collina, pensò che la cittadinanza si fosse sollevata in rovente furore contro il nuovo governo. Ma si sbagliava: il frastuono era prodotto dalle grida esultanti dei venditori dei mercati mattutini. (...) La strada italiana è la camera degli echi delle passioni umane" (Rudofsky 1969). Nel tempo, al frastuono delle grida si è sostituito il frastuono di motori e lamiere.

Solo di recente nelle città occidentali sono state intraprese concrete strategie per promuovere un uso delle strade diverso dal solo muoversi in auto. La volontà di restituire le strade

This paper illustrates a project targeted to the recovery of the area of Montesanto, in the historical city of Naples, through a route network devoted to a prevailing pedestrian use. At present, relevant urban equipments are located in the area; moreover, this area represents one of the main junction of the urban railway network, the shunting point of relevant flows of users either towards the Greek-Roman part of the historical city or towards the directional area and the monumental core.

Furthermore, in the above-said area, interventions addressed to the recovery of the Cumana station and of the square in front of the station have been recently carried out.

The project –which is part of a wider Plan for Protected Pedestrian Mobility in the historical city of Naples– aims at fostering the co-existence, under security conditions, between high intense pedestrian flows and car flows, apart from assuring the implementation of a requalification process which, starting from the pedestrian network, would affect the overall area.

In detail the proposal, grounding on in-depth analyses of the features both of the urban context and of the individual roads and squares to be included in the pedestrian network, provides some guidelines for the reorganization of activities and flows along the network and for the consequent redefinition of its spatial features.

alle persone sposta immediatamente l'attenzione verso il camminare come modalità prioritaria di spostamento all'interno della città. Mumford scriveva nel 1956: "il mezzo più rapido per spostare centomila persone in una limitata area urbana, in un raggio ad esempio di ottocento metri, è farli andare a piedi; il più lento sarebbe di caricarle tutte su tante automobili". Qualche anno dopo, ancora Rudofsky (1969) rimarcava che "camminare stimola la mente e aiuta a mantenersi in salute". A fronte di questi vantaggi l'uomo occidentale nutre però un'incomprensibile riluttanza verso questa modalità di spostamento: "l'idea stessa di camminare –fuori della necessità di arrivare alla macchina o di uscirne, o di coprire la distanza tra una stazione della metropolitana e il suo ufficio– lo disgusta. Nella massima non-città degli Stati Uniti, Los Angeles, un uomo che cammina per strada, senza un cane, equivale a un vagabondo".

Purtroppo, uno sviluppo urbano caotico e incoerente che ha privilegiato per molti decenni l'uso dell'automobile a discapito di tutte le altre modalità di spostamento, ha reso il camminare in città difficile, poco piacevole e in molti casi pericoloso. Le difficoltà che incontra il pedone sono molteplici: dalle situazioni di pericolosità che si verificano nelle aree di intersezione tra traffico automobilistico e pedonale, alle condizioni di scarsa salubrità dovute alle emissioni di gas nocivi da parte del traffico motorizzato, al degrado urbano che caratterizza alcune aree disincentivando l'andare a piedi.

In Europa, nel corso degli ultimi decenni, lo spostamento pedonale in ambito urbano è stato progressivamente rivalutato e si è affermata la necessità di dotare le città di spazi attrezzati, qualificati e sicuri dedicati a questa modalità di percorrenza.

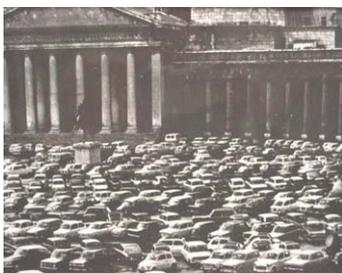
A partire dagli anni Settanta la mobilità pedonale è stata rilanciata attraverso una pluralità di iniziative, documenti e norme che perseguono obiettivi molteplici: dalla sostenibilità dello sviluppo alla riqualificazione dei tessuti degradati; dalla riduzione delle emissioni inquinanti alla sicurezza stradale; dalla protezione degli utenti più deboli (anziani, bambini, portatori di handicap) alla promozione di forme di spostamento più rispettose dell'ambiente.

La Rete dei Percorsi Pedonali come opportunità di riqualificazione urbana di Napoli

A partire dall'inizio degli anni Novanta, l'Amministrazione Comunale di Napoli ha promosso un sistema di azioni integrate volte a promuovere la mobilità pedonale.

In particolare, dopo l'avvio di alcune iniziative "pilota" circoscritte nello spazio (quale ad esempio la pedonalizzazione di piazza S. Maria la Nova dal 1992) o a particolari intervalli temporali (chiusura domenicale di via Caracciolo dal 1994),

è possibile far coincidere simbolicamente l'avvio di una nuova strategia volta alla incentivazione della fruizione pedonale della città con la chiusura al traffico di piazza Plebiscito nel 1994. Prima della chiusura, la storica piazza napoletana versava in condizioni di estremo degrado: ridotta a spazio di supporto del traffico



Piazza del Plebiscito alla fine degli anni Sessanta e alla fine degli anni Novanta.

motorizzato per funzioni di attraversamento, parcheggio e stazionamento degli autobus, non era più percepita dai cittadini come "luogo" (tra l'altro di importanza storico-artistica) ma come semplice collegamento tra la parte più interna della città storica, il nucleo greco-romano, e il fronte mare verso Santa Lucia.

Piazza Plebiscito era uno tra i nodi più congestionati della rete stradale napoletana, perennemente nascosta sotto una coltre di automobili.

Il recupero della piazza e la successiva interdizione del traffico motorizzato hanno "disvelato" ai cittadini uno spazio dimenticato che, nel tempo, è divenuto uno dei luoghi simbolo della città.

Dopo la pedonalizzazione di piazza Plebiscito si è assistito a numerose altre iniziative volte a restituire alla città e al pedone importanti spazi urbani: Antignano nel 1994; via Scarlatti nel 1995; Piazza Monteoliveto e Borgo Marinari nel 1996, fino alle più recenti pedonalizzazioni di via Toledo e di via Chiaia.

In particolare, la riqualificazione dell'asse che congiunge il Museo Archeologico con Piazza del Plebiscito costituisce un elemento strategico nel processo di riqualificazione dell'intero centro storico di Napoli. Il percorso si innesta su quattro piazze, ciascuna delle quali, per caratteristiche simboliche, funzionali e storiche, rappresenta una diversa anima della città:

- piazza Plebiscito, la "Napoli Monumentale" e simbolo della città nel mondo;
- piazza Carità, la "Napoli degli Affari" a diretto contatto con la city tradizionale;
- piazza Dante, "la Napoli Storica" e simbolo della rinascita del centro storico;
- piazza Cavour, la "Napoli delle Radici" per la vicinanza al Museo Archeologico Nazionale.

Questo asse, oltre alla qualità diffusa della maggior parte delle sue costruzioni, è ricco di emergenze di indiscusso valore storico-artistico-architettonico quali palazzi storici, chiese monumentali, spazi pubblici coperti (le gallerie storiche), che richiamano migliaia di visitatori ogni anno. Oltre a ciò, l'importanza e la bellezza del percorso sono esaltate dal fatto che su questo asse confluiscono e si incrociano altri itinerari di rilievo artistico, storico e simbolico: piazza Dante, piazza Cavour e piazza Carità sono a diretto contatto con la Napoli greco-romana; piazza Carità è alla confluenza di percorsi a forte identità, di percorsi universitari e, come accennato, degli affari; piazza del Plebiscito dischiude, poi, l'itinerario a mare.

Nell'ambito della strategia volta ad agevolare gli spostamenti pedonali in ambito urbano, un ruolo di grande rilevanza hanno rivestito sia il Piano Comunale dei Trasporti (PCT) che il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), entrambi orientati a favorire la "pedonalità diffusa" attraverso azioni rivolte prioritariamente a migliorare l'efficienza e l'efficacia

del trasporto pubblico. In particolare, la realizzazione di una efficiente rete metropolitana di trasporto su ferro, prevista dal PCT e già in gran parte attuata, costituisce una condizione indispensabile per la fruizione pedonale dello spazio urbano. Tale rete unisce il centro alle aree periferiche, consentendo l'interscambio con le altre linee del trasporto pubblico. In tale contesto, il Piano della Mobilità Pedonale Protetta va inteso anche come applicazione ed esaltazione della logica descritta per il percorso Piazza Plebiscito-Museo Nazionale e va considerato come un sistema di interventi che, integrandosi con le azioni previste nel PCT e nel PGTU, si avvale delle opportunità offerte dalla realizzazione della nuova rete metropolitana su ferro.

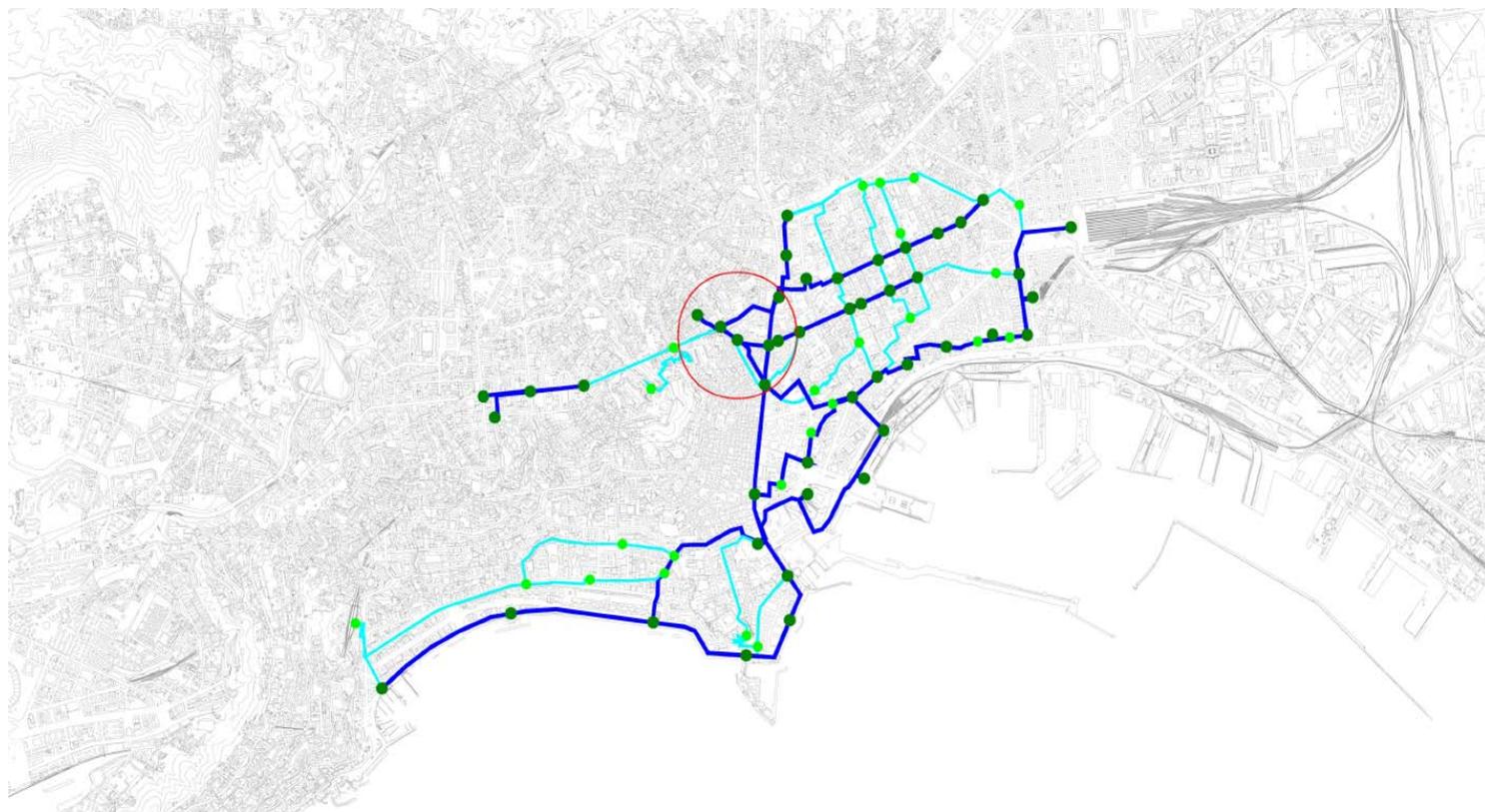
La rete dei percorsi utilizzabili dalla gente incontra una serie di spazi (le piazze) cui si tenta di restituire identità (le diverse anime), attraverso interventi che esaltano quelle vocazioni che, da secoli, le rendono un "luogo unico" come, ad esempio, il percorso della Pignasecca a Montesanto. Alla luce degli obiettivi e della logica adottata, il Piano della Mobilità

Pedonale Protetta per quanti quotidianamente usano la città –dai turisti ai cittadini– è organizzato in relazione a quattro fattori-criteri principali: la rilevanza storica dei percorsi, la presenza di emergenze architettoniche, culturali e ambientali, la vocazione dei luoghi-nodi (le piazze), la presenza e la distribuzione di attività che attraggono un numero elevato di persone.

Una rete di percorsi a prevalente fruizione pedonale, quindi, strettamente integrata con la rete della mobilità su ferro e orientata alla riappropriazione dei luoghi, alla riscoperta della loro identità e alla riqualificazione di molti tessuti urbani degradati.

Il Piano parte dal presupposto che esistono ormai le condizioni –culturali– e i mezzi –strutturali– per uscire dall'ambito della singola iniziativa o dell'insieme disgregato di azioni –per punti e segmenti isolati– per promuovere in maniera efficace una rete di opportunità atte a garantire, con continuità e sicurezza, la fruizione pedonale della città ai suoi abitanti e a quanti, sempre più numerosi, visitano Napoli.

Il Piano della Mobilità Pedonale Protetta per la città storica di Napoli individua una rete di percorsi e nodi, di primo e secondo livello. L'area di Montesanto, cerchiata in rosso, si configura quale punto di confluenza di alcuni percorsi di primo livello.



— Percorsi di primo livello
— Percorsi di secondo livello

● Nodi di primo livello
● Nodi di secondo livello

○ Ambito di approfondimento



La rete pedonale per la riqualificazione dell'area di Montesanto

La scelta di Montesanto quale ambito di applicazione e verifica delle scelte effettuate dal Piano per la Mobilità Pedonale Protetta nella città storica di Napoli è frutto della considerazione che la realizzazione di una rete per la mobilità pedonale costituisca uno dei principali strumenti di riqualificazione urbana: in tal senso l'applicazione proposta, piuttosto che individuare provvedimenti restrittivi del traffico o della sosta veicolare lungo gli archi o i nodi della rete, è stata orientata a delineare indirizzi, linee guida per l'innesco di un processo di riqualificazione di un'area attualmente interessata da elevati livelli di degrado, accrescendone le caratteristiche di accessibilità e fruibilità.

L'area selezionata include Piazza Olivella e via Olivella ed è delimitato a nord dall'asse via Montesanto-via Tarsia, ad est da via Toledo e a sud-ovest dall'asse via Portamedina-via Pignasecca.

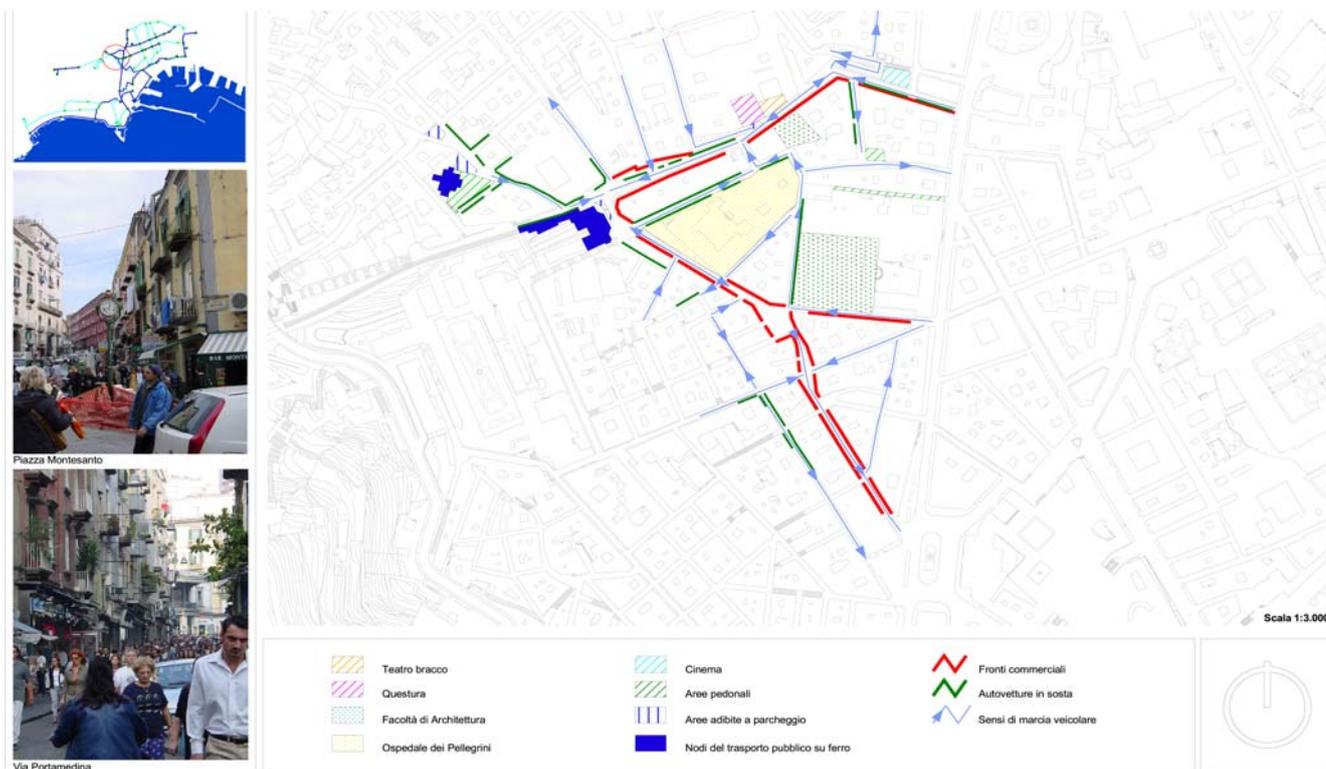
La scelta dell'area di Montesanto ha tenuto conto, contemporaneamente e contestualmente, sia del livello di "strategicità" che delle caratteristiche di degrado dell'area, oltre che di altre caratteristiche emerse dalle indagini preliminari effettuate sull'intera area centrale della città e delle scelte effettuate in sede di redazione del Piano della Mobilità Pedonale Protetta. In relazione al ruolo strategico dell'area di Montesanto nella rete complessiva della mobilità

urbana, va evidenziato che esso si configura quale nodo primario del trasporto pubblico su ferro. Sono localizzati infatti in quest'area: lo scambiatore di Montesanto della linea della metropolitana che collega la città da oriente ad occidente; il terminale di una delle due funicolari di connessione tra il centro della città e l'area collinare; il terminale della linea Cumana che congiunge l'area urbana centrale con l'area flegrea. Inoltre, l'ambito è molto vicino alla stazione di Piazza Dante della nuova linea metropolitana.

La concentrazione di un così elevato numero di terminali e scambiatori del trasporto pubblico e la peculiare localizzazione assegnano a quest'area un ruolo "cerniera" di primaria importanza: essa costituisce, infatti, un nodo di smistamento dell'elevato flusso di utenti che utilizza le diverse linee del trasporto pubblico su ferro sia verso il nucleo della città greco-romana –luogo della massima concentrazione dei flussi turistici e, nel contempo, sede di rilevanti funzioni urbane quali il Policlinico e l'Università– sia verso l'area direzionale, la city, ed il centro monumentale e rappresentativo della città (p.zza Municipio, p.zza Plebiscito).

Una stima approssimativa dell'entità dei flussi pedonali che interessa quest'ambito può essere effettuata a partire dai dati rilevati da Abacus per conto della Società Metronapoli nel corso dei primi mesi del 2002. In particolare, gli studi condotti sulla linea della Metropolitana Gianturco-Pozzuoli hanno evidenziato che la stazione di Montesanto (Piazza Olivella) è interessata da un flusso di circa 3.800 utenti nelle

L'area di Montesanto è sede di rilevanti attrezzature urbane e costituisce uno dei principali nodi della rete del trasporto su ferro all'interno della città. Elevatissimi i flussi pedonali nell'area, soprattutto in alcune fasce orarie.



fascia oraria 7-11. Analogamente, per la Funicolare di Montesanto si evidenzia che, nella medesima fascia oraria, la stazione di Montesanto è interessata da un flusso in uscita pari a circa 1.500 utenti. Quindi, pur non considerando il rilevante flusso in uscita dalla Cumana di Montesanto, i dati Abacus conducono a stimare che il solo Largo Montesanto è interessato, nella fascia oraria 7-11, da un flusso di pedoni che supera le 5.000 unità.

Tale flusso si ripartisce tra i diversi assi che da questo nodo si dipartono: l'asse via Montesanto-via Tarsia e l'asse via Portamedina-via Pignasecca, che ne assorbe l'aliquota maggiore. In particolare, il tratto maggiormente investito dal flusso pedonale è il tratto di via Portamedina: in corrispondenza del Largo Pignasecca, infatti, il flusso si ripartisce ulteriormente tra via Forno Vecchio e via Pignasecca. Va ancora considerato che l'ambito ospita rilevanti attrezzature urbane: all'interno del perimetro descritto sono, infatti, localizzati l'Ospedale dei Pellegrini e una delle sedi della Facoltà di Architettura.

L'area, che ospita inoltre un teatro, un cinema, una sede della Questura e sedi bancarie, presenta anche un'elevata densità commerciale, specie lungo la via Pignasecca, che costituisce una vera e propria strada-mercato.

In sintesi, l'area di Montesanto si connota come strategica sia in quanto punto di confluenza dei principali percorsi di primo livello individuati dal Piano per la Mobilità Pedonale Protetta –che tagliano, trasversalmente, il nucleo urbano

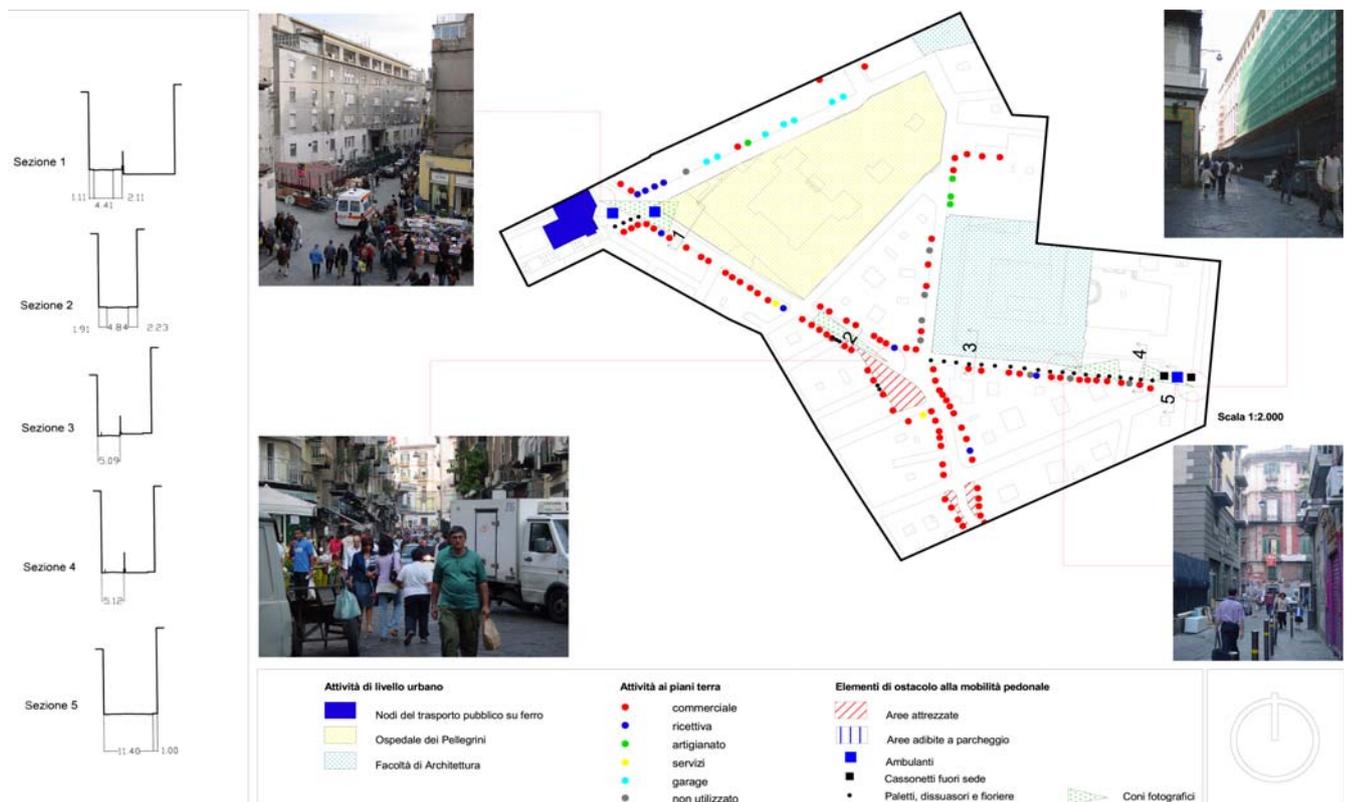
più antico– sia per le specifiche caratteristiche fisiche e funzionali che ne fanno un significativo “banco di prova” per la messa a punto di soluzioni volte a favorire, da un lato, la coesistenza, in condizioni di sicurezza, tra flussi pedonali ad elevata intensità (soprattutto in alcune ore del giorno) e flussi automobilistici (utenza locale e accessibilità di emergenza); dall'altro, l'innesco di un processo di riqualificazione che investa, a partire dagli archi e dai nodi della rete, l'area nel suo complesso.

La conoscenza dell'ambito è stata orientata ad una approfondita indagine sulle condizioni di contesto e sulle caratteristiche fisiche e funzionali dei percorsi. In primo luogo, sono state esaminate le condizioni di contesto, con particolare riferimento alle principali funzioni urbane con i relativi punti di accesso, ai fronti commerciali, ai terminali e agli scambiatori del trasporto pubblico su ferro presenti, agli attuali sensi di marcia del traffico veicolare lungo la rete viaria interna all'ambito. Le indagini effettuate hanno fornito una prima indicazione per la classificazione tipologica dei percorsi (pedonali, misti).

Si è quindi focalizzata l'attenzione sui singoli tratti della rete, effettuando indagini di dettaglio sulle caratteristiche fisiche e funzionali degli archi e dei nodi che compongono la rete dei percorsi di primo livello.

La rete dei percorsi di primo livello individuata risulta strutturata intorno a tre assi principali: l'asse via Tarsia-via Montesanto; l'asse via Forno Vecchio-via Portamedina-via

L'indagine di dettaglio ha consentito di individuare le attività di rilievo urbano, le attività ai piani terra, gli ostacoli alla fruizione pedonale e le caratteristiche dimensionali dei percorsi e nodi da via Portamedina a via Forno Vecchio.



Olivella; il tratto, che si innesta sul precedente, di via Pignasecca. L'ambito è delimitato, inoltre, da un ulteriore asse di primo livello, già interessato da recenti interventi di riqualificazione, quello di via Toledo. Questo sistema di percorsi si articola intorno a tre nodi: Piazzetta Olivella, Piazza Montesanto e Largo Pignasecca.

Per ciascun arco e nodo della rete, ad eccezione del tratto di via Toledo, sono state individuate le attività ai piani terra, gli elementi che possono creare intralcio o disturbo alla circolazione pedonale (commercio ambulante, cassonetti non in sede, ecc.), le aree di sosta veicolare lungo la sede viaria, gli elementi di arredo (fioriere, dissuasori, ecc.), i tratti in cui sono già presenti elementi per la protezione del flusso pedonale. Inoltre, sono state effettuate analisi dimensionali lungo i singoli archi e nodi della rete (sede viaria, marciapiedi, ecc.) rappresentate attraverso sezioni effettuate in alcuni punti significativi.

Ciò ha consentito, da un lato, di pervenire alla definitiva classificazione tipologica dei singoli archi e dei nodi, anche in ragione della specificità funzionale di ciascuno di essi, dall'altro, di delineare, in chiave metaprogettuale, ipotesi di intervento per ciascuna tipologia di arco e di nodo.

In particolare, la classificazione tipologica preliminare effettuata dal Piano aveva condotto ad una classificazione degli assi selezionati in quest'ambito come assi di primo livello da

pedonalizzare in ragione sia dell'intensità dei flussi pedonali presenti, che degli attrattori funzionali localizzati nell'ambito. La riclassificazione proposta, a valle delle indagini effettuate, prevede invece due assi misti ed un asse pedonale, articolati intorno a tre nodi.

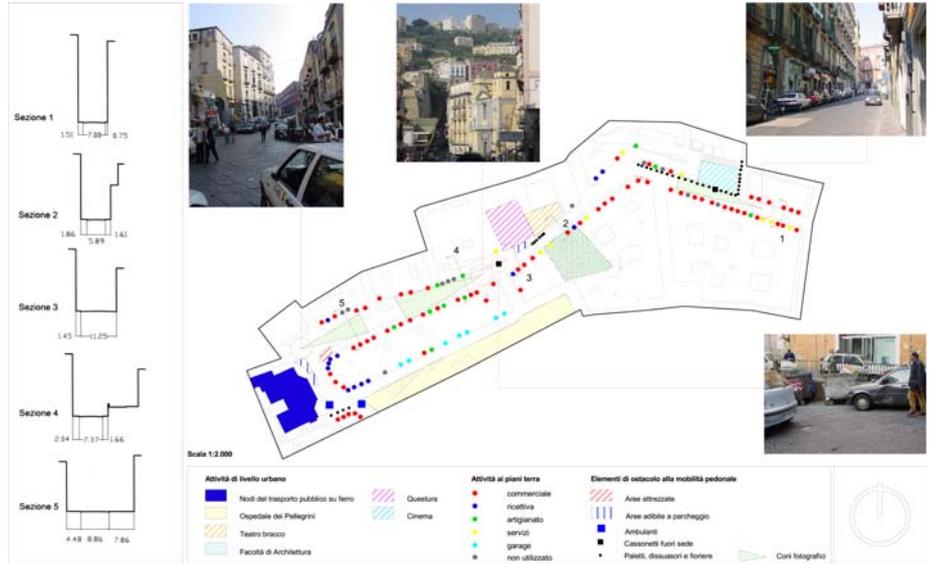
Le indagini di dettaglio hanno evidenziato, infatti, che le funzioni urbane presenti, l'elevata densità abitativa e le caratteristiche della rete viaria locale rendono scarsamente praticabile l'ipotesi di una pedonalizzazione dell'insieme degli assi considerati: si è ritenuto più opportuno, quindi, ipotizzare la pedonalizzazione di alcuni tratti, caratterizzando i restanti come percorsi misti, in cui determinare le condizioni per una coesistenza, in condizioni di sicurezza, tra flussi veicolari, compresi quelli di emergenza determinati dalla presenza dell'attrezzatura ospedaliera, e flussi pedonali e per utenti con capacità motorie ridotte. I percorsi misti identificati sono l'asse via Montesanto-via Tarsia-Salita Tarsia e l'asse di via Pignasecca.

Il primo asse misto, caratterizzato da dimensioni della sede viaria attualmente variabili tra gli 8 e i 9 metri circa, è attualmente caratterizzato da un flusso pedonale contenuto e costituisce (almeno dall'incrocio con via Toledo fino all'incrocio con via Sciuti) l'asse di accesso al Pronto Soccorso ospedaliero e, nel contempo, indispensabile spina di distribuzione per il traffico veicolare locale. Lungo quest'asse

Le indagini di dettaglio per il percorso tra Largo Pignasecca e via Pignasecca.

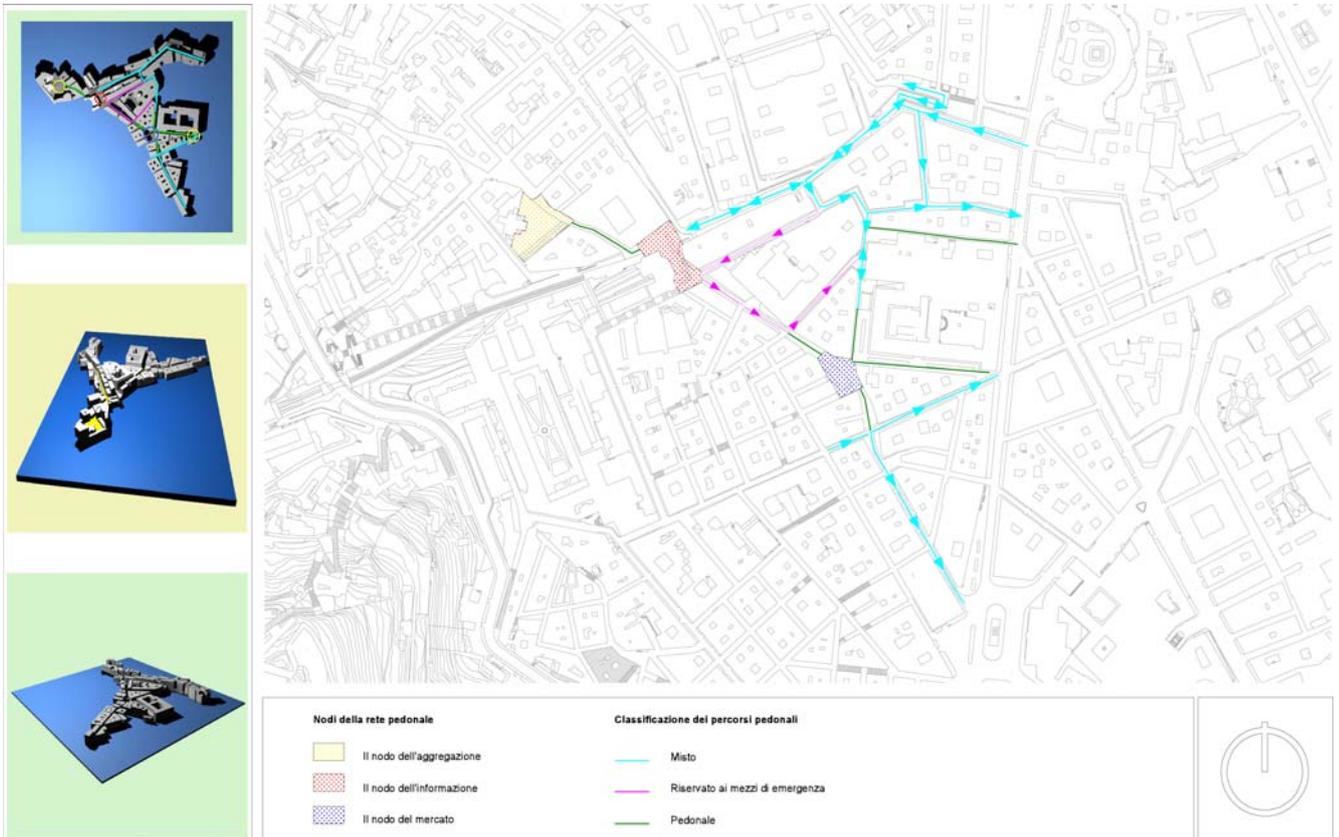


si prevede, quindi, la realizzazione di una sede pedonale protetta, con un rilevante ampliamento dei marciapiedi almeno lungo il fronte a più elevata intensità commerciale dove tale larghezza dovrà essere pari ad almeno m. 2,30. L'asse potrà comunque consentire il traffico veicolare a doppio senso di marcia, tranne che nell'ultimo tratto (Salita Tarsia), dove è previsto un unico senso di marcia veicolare; il flusso veicolare in direzione opposta potrà utilizzare (come già avviene) il tratto vico Latilla-via dei Pellegrini. Anche per questo tratto sono previsti marciapiedi atti a consentire il passaggio pedonale lungo vico Latilla fino a Piazza D'Ovidio, oggetto di un recente intervento di riqualificazione. Il marciapiedi proseguirà anche lungo via dei Pellegrini fino all'incrocio con via Toledo. In particolare, per il nodo di Piazzetta Olivella si prevedono azioni mirate a rafforzare l'uso attuale: la completa chiusura della piazza al transito e, soprattutto, alla sosta veicolare – che ne costituisce oggi il principale problema –



contestualmente alla riqualificazione dello spazio verde attrezzato, potrà contribuire infatti a caratterizzare la piazza quale luogo privilegiato di aggregazione sociale nel quartiere. Tale scelta consentirebbe anche di accrescere la dotazione di spazi verdi in un quartiere ad elevata densità edilizia e caratterizzato da un'elevata carenza di spazi liberi al proprio interno. L'accesso veicolare al nodo potrà essere impedito

La proposta progettuale per l'area di Montesanto è stata orientata alla puntuale definizione delle caratteristiche funzionali e spaziali dei percorsi e dei nodi della rete a prevalente fruizione pedonale individuata.



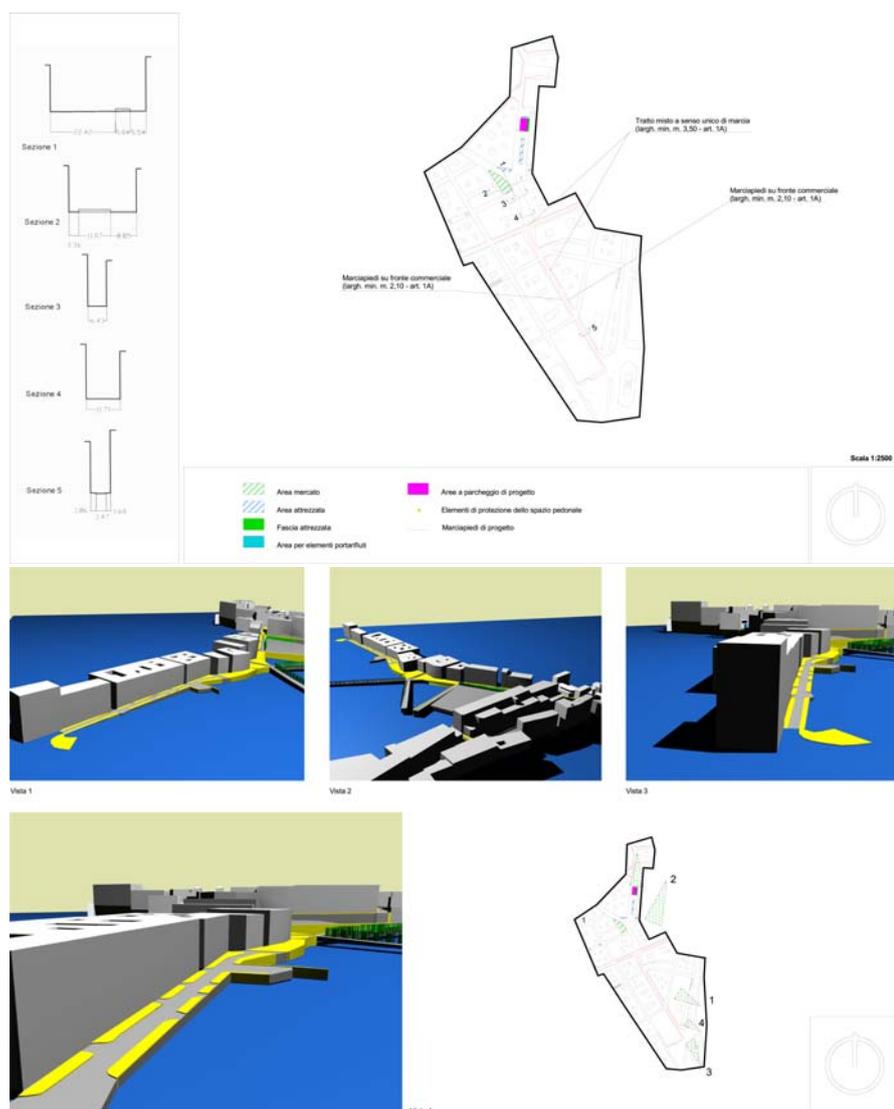
attraverso l'impiego di opportuni dissuasori collocati nella parte alta della piazza (tra via San Cristofaro all'Olivella e vico Il Montesanto), consentendo però l'accesso sia ai soggetti con capacità motorie ridotte, sia ai mezzi di soccorso che ai mezzi per il carico e lo scarico delle merci. È inoltre prevista, al limite superiore della piazza, immediatamente all'esterno dell'area pedonalizzata, la realizzazione di alloggiamenti per i cassonetti portarifiuti. Il flusso pedonale in uscita dalla stazione della metropolitana potrà essere incanalato, anche mediante opportune segnalazioni (quali l'impiego di materiali di pavimentazione differenti da quelli utilizzati all'interno della piazza), lungo l'asse di via Olivella, tangente alla piazza. Percorsi pedonali privilegiati, lungo i quali va accuratamente evitata la localizzazione di elementi di arredo e di servizio che ostacolano il flusso pedonale, sono previsti anche sul fronte terminale della piazza opposto alla stazione della

metropolitana, dove sono presenti anche alcune attività commerciali. La parte centrale della piazza potrà invece essere caratterizzata, anche attraverso opportune alberature ed elementi di arredo, come area verde di quartiere; al suo interno potrà essere ospitato un punto di ristoro realizzato con strutture temporanee. Inoltre, il nodo potrà essere attrezzato con segnaletica informativa e di orientamento sia per l'utenza turistica che per quella urbana.

Il nodo di Piazza Montesanto è stato recentemente oggetto di interventi di ampliamento della sede pedonale, in occasione del recupero della stazione della linea Cumana. Tale nodo dovrà essere ulteriormente caratterizzato quale luogo di informazione, orientamento e smistamento sia per l'utenza turistica che per quella urbana. Il nodo, infatti, è interessato da rilevanti flussi pedonali in ingresso e in uscita dalle stazioni della Cumana e della Funicolare, che

L'ipotesi progettuale prevede interventi essenzialmente rivolti a migliorare l'arredo urbano e le condizioni di sicurezza per la circolazione dei pedoni. Percorso Largo Pignasecca-via Pignasecca.

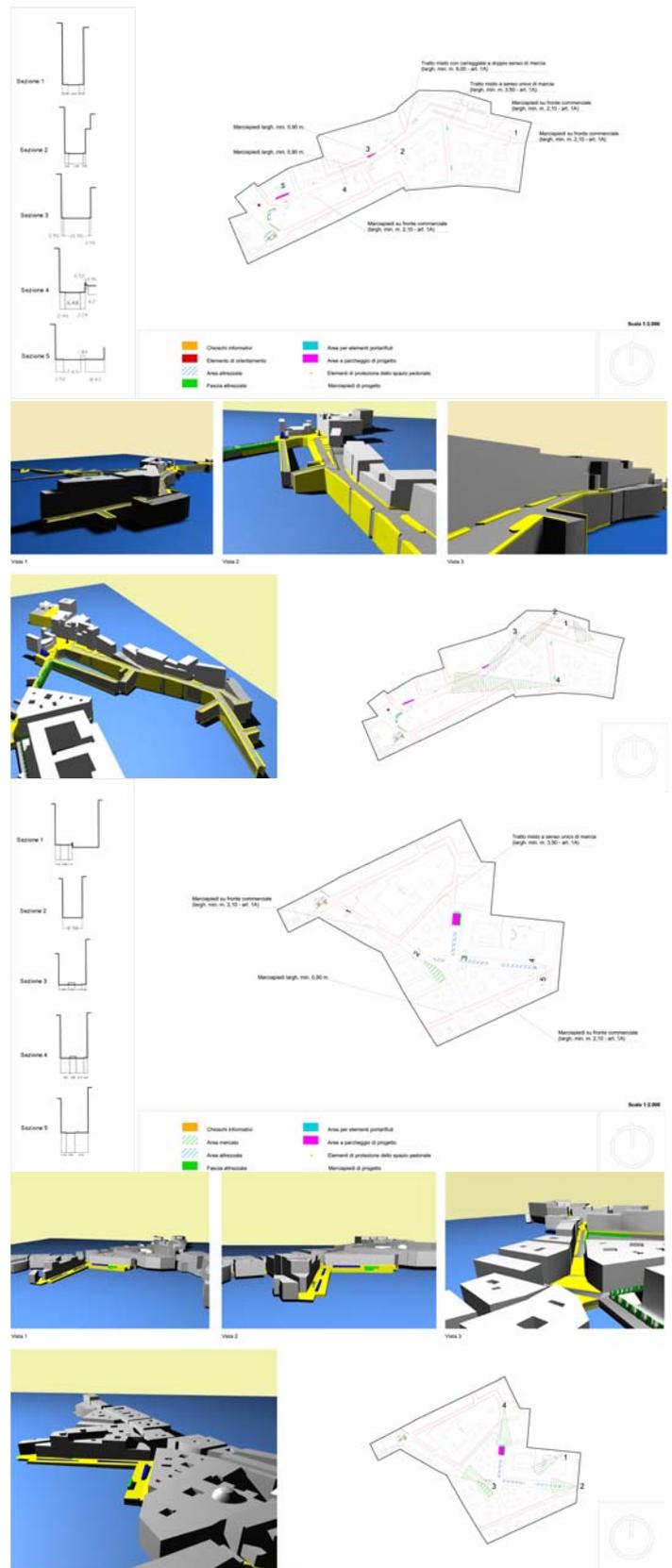
prospettano sulla piazza, e dalla stazione della metropolitana di Piazza Olivella e riveste un ruolo strategico per l'accesso pedonale sia al nucleo urbano più antico e a quello monumentale-rappresentativo di piazza Plebiscito-piazza Municipio, attraverso la passeggiata pedonale di via Toledo, sia ai grandi attrattori funzionali localizzati nell'area centrale della città. Anche in questo caso, si prevede la chiusura al traffico veicolare all'interno del nodo attraverso l'impiego di opportuni dissuasori collocati sia in corrispondenza di via Ventaglieri, che in corrispondenza di vicolo Portamedina, nella parte alta della piazza che consentano però l'accesso sia ai soggetti con capacità motorie ridotte sia ai mezzi di soccorso che ai mezzi per il carico e lo scarico delle merci. Il flusso pedonale in uscita dalle stazioni potrà essere incanalato mediante opportune segnalazioni lungo percorrenze che attraversano centralmente la piazza l'uno in direzione di via Portamedina, l'altro in direzione di via Tarsia. Segnaletica informativa e di orientamento sia per l'utenza turistica che per quella urbana dovrà essere dislocata anche lungo il percorso che da via Olivella raggiunge la piazza. Un chiosco informativo multifunzionale è previsto, inoltre, nell'area terminale della piazza verso via Portamedina. Accanto al chiosco sono previste attrezzature temporanee per il ristoro



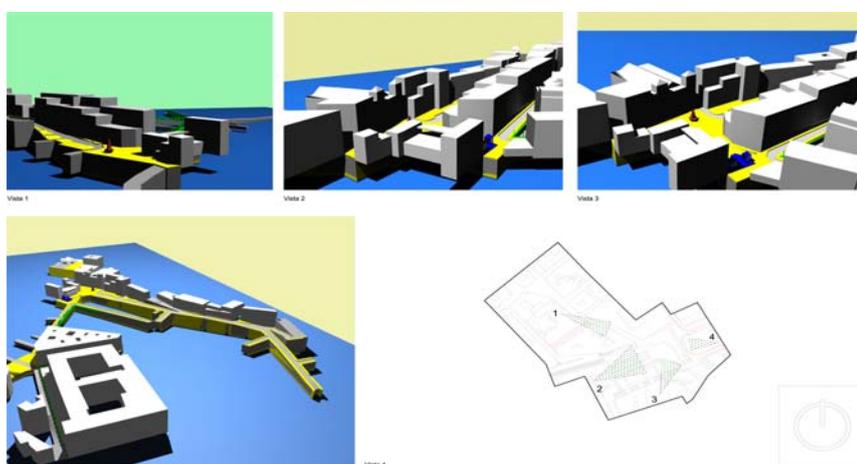
e la sosta. Ulteriori aree attrezzate per la sosta sono previste in corrispondenza delle attività che prospettano sulla piazza (bar, pizzerie e ristoranti). Esse potranno essere separate dalla piazza da elementi verdi intesi quali filtro rispetto alle percorrenze pedonali privilegiate. Appositi stalli per la sosta dei taxi potranno essere localizzati in prossimità del nodo pedonale, nel tratto terminale di via Montesanto. Nel medesimo tratto saranno alloggiati, attraverso la predisposizione di strutture in pietra in sede propria, anche i cassonetti portarifiuti.

Il terzo ed ultimo nodo, corrispondente con il Largo Pignasecca, potrà essere caratterizzato invece come luogo del mercato. È questa infatti la vocazione attuale dell'area, che ne rappresenta di fatto la connotazione identitaria e che si intende, attraverso un'adeguata riorganizzazione degli spazi e delle attività, riqualificare e valorizzare.

Opportuni dissuasori sono previsti lungo i due tratti pedonali che danno accesso al nodo: lungo via Portamedina, in corrispondenza di vicolo dei Pellegrini e lungo via Pignasecca, in corrispondenza di via Pasquale Scura. L'area pedonale potrà estendersi, a partire dal nodo, anche verso via Forno Vecchio, vera e propria estensione del Largo Pignasecca: lungo il percorso saranno infatti localizzate alcune delle attività commerciali temporanee attualmente presenti nel nodo. Il Largo Pignasecca costituisce, infatti, un'area ad elevatissima intensità commerciale: oltre al fronte continuo di negozi lungo tutti i lati della piazza, sono presenti numerosi venditori ambulanti che, nonostante i recenti ampliamenti della sede pedonale, costituiscono un rilevante ostacolo al flusso pedonale. Si prevede, dunque, di ridurre l'area destinata alle attrezzature commerciali temporanee all'interno del Largo Pignasecca, dislocandone una parte lungo via Forno Vecchio. Il flusso pedonale potrà essere incanalato, anche mediante l'impiego di materiali di pavimentazione differenti da quelli utilizzati all'interno della piazza, lungo un asse che attraversa centralmente la piazza e un asse ortogonale verso via Forno Vecchio. Inoltre, sono previsti ulteriori percorsi pedonali privilegiati a diretto contatto con le attività commerciali in sede fissa. Una piccola struttura informativa e di orientamento sia per l'utenza turistica che per quella urbana, anche attrezzata con sedute, è prevista all'interno del nodo, in prossimità di via Forno Vecchio. Infine, una piccola area per la sosta e il ristoro è prevista in corrispondenza del bar, posto all'incrocio tra via Portamedina e via Forno Vecchio. Appositi stalli per la sosta dei mezzi per il carico e lo scarico delle merci sono previsti in prossimità del nodo pedonale, nel tratto terminale di via Pignatelli; nel medesimo tratto saranno alloggiati, attraverso la predisposizione di strutture in pietra in sede propria, anche i cassonetti portarifiuti. Inoltre, lungo l'asse via Montesanto-Salita Tarsia è prevista un'area attrezzata per il ristoro, in prossimità del Teatro Bracco e l'ampliamento della sede del marciapiede in corrispondenza dell'ingresso al Teatro.



Esemplificazioni delle proposte progettuali per alcuni archi e nodi della rete: percorso Montesanto-via Tarsia e percorso p.tta Olivella-p.zza Montesanto.



Riorganizzazione funzionale e riconfigurazione spaziale del nodo di Montesanto.

Nella parte terminale dell'asse verso il Largo Montesanto, la larghezza dei marciapiedi è tale da consentire la realizzazione di fasce di arredo e, in alcuni tratti, stalli per sosta dei taxi e appositi alloggiamenti per i cassonetti portarifiuti ubicati lungo i marciapiedi.

Il secondo asse misto, quello di via Pignasecca, con un'ampiezza della sede viaria di gran lunga inferiore rispetto all'asse descritto in precedenza, supporta attualmente, soprattutto in alcune fasce orarie, elevatissimi flussi pedonali, presenta fronti commerciali continui su entrambi i lati ed è interessato sia da traffico veicolare locale che, almeno nel tratto terminale, da un flusso veicolare di connessione tra il Corso Vittorio Emanuele e l'area urbana centrale.

Si è ritenuto quindi opportuno, pur classificando e attrezzando anche quest'asse come percorso misto, prevederne la completa chiusura al traffico veicolare di via Pignasecca in alcune fasce orarie. Trattandosi comunque di un percorso misto, si prevede una corsia a senso unico di marcia di larghezza pari a 3,50 m ed un ampliamento dei marciapiedi sui due fronti per una larghezza minima di 2,10 m. La dimensione del marciapiede potrà essere ridotta nella

parte terminale del percorso, verso la Piazza Salvo d'Acquisto, dove lungo il fronte a più bassa densità di esercizi commerciali il marciapiede potrà avere una larghezza di 1,50 m.

L'unico asse esclusivamente pedonale individuato parte da Piazza Olivella, prosegue lungo via Olivella e via Portamedina fino al Largo Pignasecca e, attraverso via Forno Vecchio, si congiunge con via Toledo. Su quest'asse si innesta il tratto pedonale di via Pignatelli, che si diparte da Largo Pignasecca e si sviluppa ortogonalmente a via Forno Vecchio. Pur caratterizzandosi come asse pedonale unitario, esso è costituito da due tratti pedonali (Piazza Olivella-Largo Montesanto e Largo Pignasecca-via Forno Vecchio) e da un tratto centrale (lungo via Portamedina) che consente il transito dei flussi veicolari di emergenza (ambulanze o mezzi privati diretti al pronto soccorso ospedaliero).

Si segnala, in particolare, che lungo il tratto centrale di quest'asse, è prevista una corsia di 3,50 m. per il transito dei mezzi di emergenza. In questo tratto la continuità del percorso pedonale potrà essere garantita attraverso l'ampliamento delle sedi dei marciapiedi che avranno larghezza pari a 1,60 m sul fronte che costeggia l'Ospedale dei Pellegrini e pari a 2,40 m sul fronte opposto.

La proposta per l'ambito di Montesanto ha costituito, dunque, non solo un'opportunità di verifica delle procedure per l'individuazione e la classificazione dei percorsi delineate dal Piano per la Mobilità Pedonale Protetta ma, anche, un banco di prova per la predisposizione di specifici indirizzi per la riorganizzazione funzionale ed la conseguente ridefinizione delle caratteristiche fisiche dei percorsi e dei nodi a prevalente o esclusiva fruizione pedonale nell'ambito.

Riferimenti Bibliografici

- Rudofsky B. (1981) *Strade per la gente. Architettura e ambiente urbano*, Editori Laterza, Bari.
- Mumford L. (1956) *The Urban Prospect*, [trad. it. Del Bo A. Il futuro della città, Il Saggiatore, Milano, 1970].

Referenze immagini

Le immagini di pagina 40 sono tratte da www.cgilcampania.it (in alto) e da www.radiomarte.it (in basso). Le altre immagini e disegni sono elaborazioni e foto degli autori.