



# Napoli 2011

## Da piazza Dante a Chiaia: la realizzazione di una rete pedonale



### The Realization of a Pedestrian Network

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Piazzale V. Tecchio, 80  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [cerrone@unina.it](mailto:cerrone@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### Il Master Plan per il Centro Storico di Napoli: strategie per la realizzazione di una rete pedonale

La costruzione di una rete pedonale non è cosa semplice, ancor meno, in una città complessa come Napoli in cui l'esiguità degli spazi, l'elevato mixité funzionale, l'uso indiscriminato dell'automobile, ancora oggi, caratterizzano la quasi totalità degli spazi anche quelli con una forte vocazione all'uso pubblico.

A Napoli, fino alla metà degli anni '90, non esistevano aree o percorsi per la mobilità dolce. La mobilità pedonale era confinata sui marciapiedi ai lati delle strade e le aree esclusivamente pedonali di una certa consistenza coincidevano con i pochi parchi urbani come la villa comunale di Chiaia e la Floridiana nel quartiere collinare del Vomero. Solo dalla metà degli anni '90 ha preso avvio il processo di riqualificazione e pedonalizzazione di alcune aree e percorsi nella città storica.

Il primo caso eccellente (1994) è stato piazza del Plebiscito che in occasione della manifestazione del G8 (allora G7) fu riqualificata, interdetta al traffico e pedonalizzata. La decisione di chiudere definitivamente la piazza al traffico automobilistico fu in un primo momento fortemente contestata a dimostrazione di quanto, anche a livello culturale, la città non fosse ancora pronta a cambiare modello. L'utilizzo dell'automobile anche per piccoli spostamenti e nonostante i forti problemi legati al traffico e alla difficoltà di reperire parcheggio, era comunque considerata l'unica soluzione praticabile. Nonostante l'iniziale ostracismo, al primo intervento fecero seguito le riqualificazioni e pedonalizzazioni di via Toledo e via Santa Lucia rispettivamente a nord e a sud della piazza e, in brevissimo tempo, l'insieme degli interventi finalizzati ad incrementare la qualità di alcune aree del centro città a cui andarono ad associarsi interventi di rivitalizzazione di contesti limitrofi, divennero il simbolo della rinascita di Napoli.



A Napoli i primi interventi di riqualificazione e pedonalizzazione hanno comportato una notevole riduzione delle dimensioni delle sedi stradali a vantaggio delle aree di marciapiede. Gli interventi successivi hanno invece determinato veri e propri assi pedonali.



Anche in ragione dei risultati ottenuti con questi primi interventi, alla fine degli anni '90 l'Amministrazione Comunale approvò il Master Plan per il centro storico, un programma di interventi finalizzato alla riqualificazione e rivitalizzazione di percorsi, aree e manufatti del centro storico. Più che un programma, il documento definisce un modello di intervento individuando strategie e obiettivi del processo di riqualificazione e rivitalizzazione.

Alla base del modello viene indicata la strategia di propagazione di fenomeni di riqualificazione fisica e rivitalizzazione funzionale a partire da una serie di interventi pubblici su aree, percorsi e contenitori storici.

Il modello che nel documento si delinea per il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione generale consiste nella realizzazione di una rete di azioni finalizzate a definire "poli di qualità urbana".

Nel documento, si presume che, a partire dalla riqualificazione di alcuni contenitori di particolare interesse storico-architettonico così come da alcuni "vuoti urbani" (piazze, slarghi, etc.) di particolare rilievo, l'azione pubblica debba essere finalizzata alla realizzazione di poli di qualità fisica e funzionale. Contestualmente, devono essere previsti interventi di riqualificazione di percorsi, strade (corridoi fisici) o filiere di attività (corridoi funzionali) tesi a mettere in collegamento le aree riqualificate. In questo modo, le risorse

impiegate per gli interventi di riqualificazione dei manufatti, delle aree e dei percorsi concorrono sinergicamente ad diffondersi di effetti su aree sempre più ampie e alla realizzazione di una vera e propria rete pedonale.

Molto importante è ritenuta la strategia di prevedere che agli interventi di riqualificazione fisica dei contenitori e degli spazi pubblici si associno azioni di rivitalizzazione funzionale del contenitore e del suo intorno, prevedendo l'inserimento di attività, non solo compatibili con il manufatto ma, soprattutto, capaci di generare un indotto di qualità.

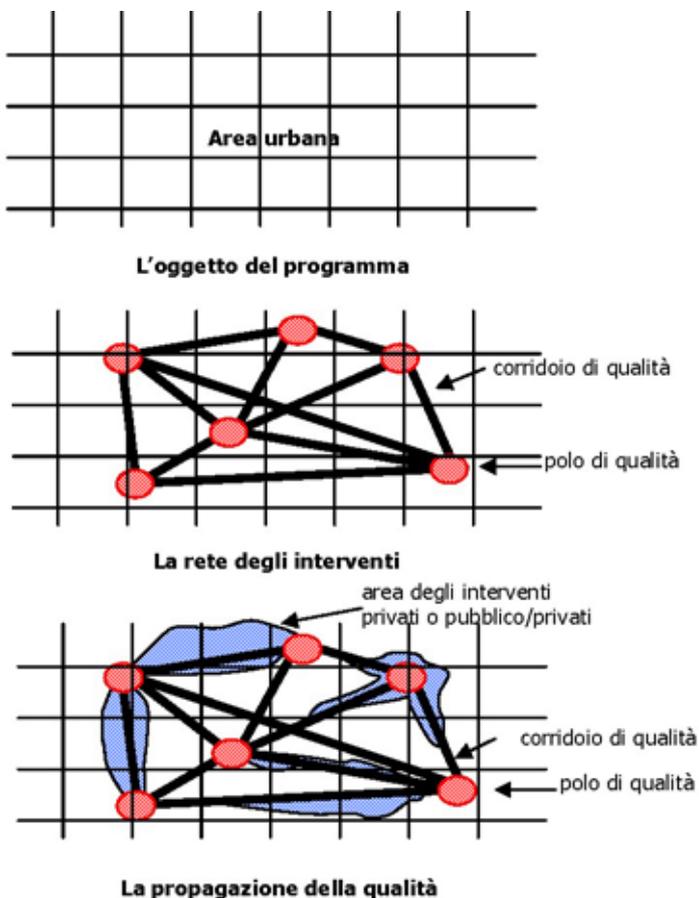
Il rifacimento delle quinte stradali e degli spazi comuni, il recupero dell'edilizia minore, il restauro di edifici monumentali, il ridisegno dei fronti commerciali, la riorganizzazione della viabilità e l'incremento di manufatti di arredo urbano, così come la valorizzazione e creazione delle aree verdi e degli spazi pubblici, la promozione di nuove attività imprenditoriali e la valorizzazione di quelle esistenti, sono individuate, nel documento, come le azioni propedeutiche alla realizzazione della rete. Tra le tipologie di intervento individuate, prioritaria diventa la riqualificazione degli spazi pubblici e quindi:

- la sistemazione delle pavimentazioni attraverso il recupero di quelle esistenti;
- l'eliminazione degli organismi estranei, quali arredi degradati o non congrui all'area;
- l'eliminazione delle costruzioni a carattere provvisorio degradate;
- il ridisegno delle pavimentazioni dei percorsi pedonali da valorizzare e differenziare anche rispetto a quelli destinati agli autoveicoli;
- la valorizzazione dei caratteri originari delle aree e dei percorsi pubblici anche attraverso l'introduzione di nuovi elementi di arredo di elevata qualità.

Particolare attenzione viene riservata alle aree verdi, anche di piccola dimensione, al fine di costituire, un tessuto connettivo che tenga insieme anche le aree verdi private esistenti.

Altrettanto strategico diventa il restauro dei principali edifici ad uso pubblico di elevato valore storico ed architettonico. Questa strategia prende avvio dalla considerazione che a Napoli, così come in molte città storiche, esiste un considerevole numero di edifici ad alto valore storico ed architettonico (ex complessi conventuali, chiese, palazzi nobiliari) non utilizzati o adibiti a funzioni incompatibili con le loro caratteristiche. Il Master Plan definisce strategico l'intervento di recupero e rifunzionalizzazione di questi beni per innalzare la qualità delle attività insediate nel centro storico.

Il miglioramento del decoro urbano in senso lato, infine, si ritiene debba essere perseguito, attraverso una maggiore attenzione ad elementi diffusi quali fontane e statue per le quali viene previsto un intervento di restauro perché ridiventino elementi principali dell'arredo urbano con cui integrare nuovi elementi quali opere d'arte contemporanea



o moderna. Altrettanto importante l'intervento finalizzato all'individuazione e realizzazione di nuovi impianti di illuminazione e di illuminazione ad effetto per i principali elementi architettonici (piazze, palazzi storici, fontane).

Infine, il documento individua i criteri per la scelta delle aree di intervento. Criteri riconducibili a:

- grado di degrado delle aree e dei percorsi;
- valenza ai fini turistici e commerciali (percorsi di collegamento tra le emergenze storiche ed architettoniche, fronti commerciali di una certa consistenza);
- presenza di rilevanti proprietà pubbliche (condizione che agevola l'intervento diretto dell'amministrazione);
- realizzazione o programmazione di interventi sulle infrastrutture per la mobilità (linee metropolitane, funicolari).

### Dai primi interventi alla realizzazione della rete

L'approvazione del Master Plan per il centro storico di Napoli e delle strategie di intervento in esso contenute hanno dato avvio ad una serie di azioni di riqualificazione che hanno interessato aree e percorsi sempre più ampi.

Come accennato, la riqualificazione di piazza del Plebiscito prima, di via Toledo e via Santa Lucia dopo poco, ha consentito la creazione di un primo percorso per il quale, l'attenzione alla mobilità pedonale ha indirizzato le scelte progettuali anche successive.

La piazza è stata chiusa al traffico e pedonalizzata; via Toledo e le vie e gli slarghi quali piazzetta Matilde Serao, via Ponte di Tappia, sono state dichiarate zona a traffico limitato e attraversabili solo in determinati punti per consentire la mobilità tra le aree a monte e a valle della nuova area pedonale; via Santa Lucia completamente ridisegnata per consentire la realizzazione di ampi marciapiedi, la riduzione della sede stradale destinata al traffico automobilistico e la limitazione ad un solo senso di marcia.

Coerentemente con l'obiettivo del documento, finalizzato a mettere in moto un «processo di irradiazione generato dalla rete degli interventi realizzati direttamente dall'A.C. e/o indotti», dal 2000 in poi si sono susseguiti molti interventi strettamente connessi alle aree precedentemente riqualificate.

Gli interventi che hanno fatto seguito, si sono caratterizzati per una crescente attenzione alla mobilità pedonale in condizioni di qualità e per una forte limitazione ai mezzi di trasporto privato.

Ai primi interventi, infatti, caratterizzati da una riduzione della sede stradale a vantaggio dei marciapiedi e da limitazioni al passaggio dei mezzi privati, si è passati con gli interventi successivi, alla realizzazione di vere e proprie aree pedonali che messe a sistema tra loro hanno comportato la realizzazione della prima rete pedonale a Napoli. Il processo è



partito dai luoghi già riqualificati con un effetto che potrebbe definirsi di irradiazione.

In continuazione con via Toledo verso nord, sono state completamente riconfigurate e attrezzate con arredi urbani piazza Carità, Largo Oberdan (2003), via Pessina e le traverse limitrofe (via Doria, via Broggia); per connettere via Toledo con l'area del Maschio Angioino e piazza Municipio è stata riqualificata via S. Brigida; infine, via Cesario Console percorso di connessione tra piazza Plebiscito e via Santa Lucia.

L'intervento maggiormente significativo del progressivo affermarsi dell'esigenza di realizzare percorsi esclusivamente pedonali è stato l'intervento di riqualificazione di via Chiaja. Fino al 2005 l'asse si configurava come strada di collegamento tra piazza Trieste e Trento, piazza Plebiscito e piazza dei Martiri nel quartiere Chiaia.

Interessato da un importante fronte commerciale, il percorso era prevalentemente caratterizzato da un intenso flusso automobilistico, i lati della carreggiata erano destinati a parcheggio e la mobilità pedonale era relegata su piccoli marciapiedi lungo i fronti commerciali. L'intervento di riqualificazione e pedonalizzazione con conseguente interdizione al traffico è stato oggetto, in fase progettuale, di molte contestazioni in particolar modo di commercianti che temevano ripercussioni dovute al fatto che l'impossibilità di raggiungere l'area con la macchina avrebbe scoraggiato molti acquirenti e dai residenti che ritenevano lesi il diritto di accesso alle loro proprietà. Anche in questo caso, un minuzioso lavoro di partecipazione e una particolare attenzione alla qualità dei materiali e degli arredi, ha consentito la totale pedonalizzazione dell'asse cui hanno fatto seguito altri interventi nel quartiere Chiaia quali la



I primi interventi di riqualificazione e pedonalizzazione di piazza Plebiscito (1994), via Toledo e via Santa Lucia, sono stati per Napoli il simbolo della nascita di una nuova attenzione alle aree pubbliche. A partire da questi luoghi del centro storico, il processo di riqualificazione ha interessato aree sempre ampie della città. Piazza Carità, largo Oberdan, via Pessina, via S. Brigida, via Cesareo Console ma soprattutto via Chiaja e poi piazza Rodinò, via Morelli, via Palasciano, via Poerio sono state riqualificate con una sempre maggiore attenzione con l'obiettivo di realizzare una rete pedonale di qualità.



riqualificazione di piazza dei Martiri, piazza Rodinò, vico Cavallerizza, via Morelli, via Palasciano, via Poerio e la pedonalizzazione di piazza S. Pasquale.

In alcuni casi si è trattato di una parziale pedonalizzazione, in altri casi, l'interdizione al traffico è stata totale.

A tutt'oggi il quartiere di Chiaia è interessato da molti interventi che sulla scorta dei precedenti hanno l'obiettivo di incrementare le aree per la mobilità pedonale attraverso anche la regolamentazione del traffico automobilistico.

In linea con gli interventi già realizzati, vengono incrementate notevolmente le interdizioni al traffico per la realizzazioni di aree a traffico limitato.

Contestualmente agli interventi direttamente finalizzati alla riqualificazione e pedonalizzazione di aree del centro, molti altri interventi già in atto e afferenti ad altre tipologie di intervento ed ad altri obiettivi prioritari, sono stati ricalibrati. Per creare sinergia con quelli relativi alla riqualificazione e alla creazione di aree e percorsi pedonali sono stati ripensati, ad esempio, gli interventi in corso per la realizzazione della rete metropolitana.

Le aree di stazione in superficie sono state riprogettate come occasione di riqualificazione di ampie aree del centro città e non solo, quindi, come luoghi di accesso all'infrastruttura per il trasporto pubblico collettivo.

Ai progettisti (Gae Aulenti, Alvaro Siza ed altri) è stato affidato il compito di risolvere le aree di stazione con l'indicazione di incrementare le aree destinate alla mobilità pedonale risolvendo il problema del traffico veicolare.

Così è successo per piazza Dante e per piazza Cavour, rispettivamente a lato e a monte di via Toledo, per le quali il traffico veicolare è stato marginalizzato lungo un solo lato delle aree.

Con lo stesso obiettivo –privilegiare forme di mobilità dolce in sostituzione di quella automobilistica– il progetto dell'architetto Alvaro Siza per piazza Municipio, ripensa la pedonalizzazione dell'immensa piazza potenziando il collegamento diretto tra la city e il porto della città.

Gli esempi descritti partono dai primi interventi in termini temporali e descrivono il processo di realizzazione progressiva di una rete pedonale in una determinata area della città di Napoli, quella tra il quartiere di San Ferdinando e il quartiere di Chiaia.

Altri esempi altrettanto emblematici hanno interessato anche altri quartieri come quello del Vomero, nell'area collinare della città, dove a partire da via Scarlatti, asse a forte vocazione commerciale, si è assistito ad un progressivo intervento di pedonalizzazione e riconfigurazione degli spazi. Anche in questo caso per sostenere la mobilità pedonale si è puntato sul rafforzamento del collegamento del quartiere collinare con la "città bassa" garantito da tre linee funicolari che sono state oggetto di importanti interventi di manutenzione straordinaria sull'infrastrutture di trasporto e di rifunzionalizzazione delle stazioni.