

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

23

Urban acupuncture & art-infoscape

1



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol. 12 n. 2 (DECEMBER 2019)
e-ISSN 2281-4574

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

- Acupuncture and tactical urbanism in the regeneration of cities/ *Agopuntura e urbanistica tattica nella rigenerazione delle città*
Antonio ACIERNO 7

Introduction/Introduzione

- Artistic experiments of urban acupuncture/ *Esperimenti artistici di agopuntura urbana*
Alessandra PAGLIANO 17

Papers/Interventi

- Residual Urban Spaces and new Communities of Social Practices/ *Spazi urbani residuali e nuove comunità di pratiche sociali*
Paolo GALUZZI, Martina MAGNANI, Elena SOLERO, Piergiorgio Vitillo 31
- Urban System Analysis Through Behavioural Perception: Case of A City in Global South/ *Analisi del sistema urbano attraverso la percezione comportamentale: caso di una città nel sud globale*
Mainak GHOSH, Sayantani SAHA 51
- Artistic experiments for small-scale actions and widespread purposes/ *Esperimenti artistici per interventi puntuali e azioni diffuse*
Anna Lisa PECORA 75
- The reprogramming of the city and the territory by the informal and small scale: the pavilions of Alexander Brodsky/ *La riprogrammazione della città e il territorio dalla scala piccola e informale: i padiglioni di Alexander Brodsky*
Fernando MORAL-ANDRÉS, Elena MERINO GÓMEZ 89
- Representation and Communication Strategies of the Urban Staging, between Visual and Performing Arts/ *Strategie di rappresentazione e comunicazione della messa in scena urbana, tra arti visive e performative*
Massimiliano CIAMMAICHELLA, Gabriella LIVA 105
- Anamorphic installations for urban metamorphosis/ *Allestimenti anamorfici per metamorfosi urbane*
Greta ATTADEMO 119
- Introduction to perceptions mapping: the case of Salerno, Italy/ *Introduzione al perceptions mapping: il caso studio di Salerno, Italia*
Ruba SALEH, Christian OST 137

Sections/Rubriche

- Book reviews/ *Recensioni* 163
- Events, conferences, exhibitions/ *Eventi, conferenze, mostre* 167



Book reviews

Metropoli senz'auto: scenari territoriali e trasformazioni delle aree di stazione nell'area metropolitana di Napoli, Salerno e Caserta

Francesco Domenico MOCCIA (a cura di)

Collana Accademia - INU Edizioni, Roma, 2017

di Candida CUTURI

Metropoli senz'auto:
scenari territoriali e trasformazioni delle aree
di stazione nell'area metropolitana
di Napoli, Salerno e Caserta
a cura di Francesco Domenico Moccia



INU Edizioni

La ricerca in oggetto, coordinata da Francesco Domenico Moccia - ordinario di *Urbanistica* presso il Dipartimento di Architettura della Università degli Studi di Napoli "Federico II" - persegue una politica della casa a livello metropolitano, focalizzata sui nodi di stazione nell'ottica del trasferimento modale verso trasporti collettivi di massa.

Come osserva lo stesso Moccia nella introduzione al testo, nel caso esemplificativo di Greater London il livello metropolitano si connota della dimensione strategica della pianificazione e organizza il territorio attraverso lo sviluppo di attività produttive e residenziali, mentre le competenze in materia di zonizzazione e regolamentazione dell'uso del suolo vengono demandate al piano locale. Analogamente, in Regione Campania, in seguito al calcolo del fabbisogno abitativo si è negoziato con le Province, successivamente con i Comuni, nella prospettiva del soddisfacimento di tale bisogno tramite Piani Urbanistici Comunali. L'intero territorio regionale ne viene coinvolto, in quanto l'ente sovracomunale Regione conserva i compiti di coordinamento e supervisione della pianificazione comunale.

La stima della domanda abitativa fa riferimento ad una ricerca regionale, formalizzata in delibere di giunta, svolta in funzione del piano di edilizia sociale e tesa ad evidenziare il pesante disagio abitativo della Campania, sebbene non computasse i movimenti migratori. L'attribuzione dei carichi insediativi si ispira a principi di sostenibilità ecologica, valutazione dei rischi naturali ed antropici, ma senza tradursi operativamente tramite obiettivi quantizzati. Pertanto, risulta proficuo lo studio della effettiva distribuzione demografica attraverso l'applicazione dei suddetti criteri.

L'area di riferimento, il territorio metropolitano di Napoli, è connotato da una pressante domanda abitativa e da una preoccupante qualità ambientale, che relativamente al suolo si caratterizza per uno *sprawl* connesso a processi edilizi illegali.

Alla luce del riscaldamento globale e della necessità di limitare i gas serra, emerge la opportunità di modelli insediativi che riducano le emissioni di CO₂, attraverso risparmio energetico e minimizzazione del trasporto su gomma.

In regione Campania, prosegue Moccia, una politica di sviluppo del trasporto su ferro era iniziata nel 1997, con il Piano dei Trasporti del Comune di Napoli, successivamente con il piano della metropolitana regionale. L'obiettivo consisteva nel connettere in un unico sistema le varie linee locali esistenti, declassando alcune reti nazionali per l'introduzione dell'alta velocità e indirizzando le infrastrutture aggiuntive alla realizzazione di connessioni mancanti e integrazioni funzionali al completamento della rete.

Nella prospettiva di perseguire un equilibrio territoriale, ciascun nodo della rete metropolitana regionale dovrà avere un peso demografico, in termini di residenti e abitazioni, corrispondente al livello di servizi esistente o potenziale. La teoria del nodo-luogo consente di verificare tale equilibrio, individuando le stazioni che offrono un servizio superiore rispetto a quello richiesto dalla popolazione insediata. L'indagine è stata effettuata su tutta la rete ferroviaria, contemplando sia stazioni esistenti che di progetto, escludendo aree non idonee allo sviluppo, per vincolo di inedificabilità, rischio idraulico, idrogeologico o vulcanico. Per le stazioni così selezionate si è considerata l'area compresa tra le isocrone di 7 e 15 minuti, dunque il tempo di percorrenza a piedi di una distanza compresa tra 500 e 1.000 metri (per raggiungere un mezzo pubblico). Ricorrendo alla teoria dell'equilibrio nodo-luogo, si è proceduto a calcolare il carico insediativo che la rete metropolitana regionale potesse sostenere. Dunque, si è focalizzato sui criteri di progettazione urbanistica funzionali a prevedere insediamenti intorno alle aree di stazione, tramite tecniche di densificazione orientate alla qualità ambientale e paesaggistica e dispositivi di connessione tra mobilità locale e nodo di trasporto metropolitano. Infine, vengono confrontati il modello previsionale e le progettazioni di dettaglio, orientando la pianificazione metropolitana.

Così come esplicitato nella prima parte del volume, si è proceduto ad una verifica della delimitazione dell'area metropolitana di Napoli (a cura di Antonio Nigro e Corinne Vitale) tramite il metodo sviluppato dalla Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), che distingue *core areas*, a maggiore densità abitativa e attraenti flussi pendolari, e *hinterland*, bacino di provenienza dei lavoratori.

Secondo l'approccio *Transit-Oriented Development* (TOD), sviluppi compatti ad usi misti intorno alle stazioni di trasporto possono contribuire alla riduzione di traffico veicolare e dunque a comunità più vivibili, in cui sia garantita l'accessibilità pedonale a servizi frequenti. Una effettiva integrazione tra sistemi di trasporto, usi del suolo e politiche ambientali risulterebbe strategica per uno sviluppo più equilibrato e sostenibile delle aree metropolitane. L'applicazione dello SNAP (*Station Network Accessibility Planning*) Tool, sistema di supporto alle decisioni GIS basato sul modello nodo-luogo, ha consentito di elaborare uno scenario TOD per la Città Metropolitana di Napoli, Salerno e Caserta, individuando le aree più adatte alla localizzazione di nuove attività (Enrica Papa, Pasquale Inglese e Gennaro Angiello, seconda parte del libro).

In riferimento all'area metropolitana di Napoli, Gaetana Del Giudice compie un'analisi delle interazioni tra lo sviluppo del sistema di trasporto su ferro e le trasformazioni urbane.

Partendo dai risultati delle suddette analisi, relative ad efficienza del servizio ferroviario, uso del suolo ed accessibilità, si è proceduto a pianificare un modello metropolitano policentrico ed equilibrato, basato su mobilità pubblica di massa per spostamenti interni (Nigro e Vitale).

La dimensione urbanistica della ricerca si sviluppa, come sottolinea Moccia (terza parte del volume), tra due polarità, l'una costituita dalle stazioni ferroviarie e connessa accessibilità e concentrazione di flussi di persone, l'altra rappresentata dalle varie condizioni suburbane relative alla loro localizzazione. Là dove il servizio risulti superiore alla domanda locale, si potrà procedere ad incremento della popolazione residente. La densificazione persegue obiettivi di riduzione della mobilità, integrazione sociale e funzionale dei nuclei urbani. Non si può banalmente ricondurla ad un ritorno alla tradizione morfologica della città europea oppure ad un incremento volumetrico. Nel piano di Londra del 2004, la densificazione aveva consentito di coniugare la prevista crescita demografica, ascrivibile al ruolo della città nella economia globale, con la necessità di garantire condizioni di vivibilità e qualità ambientale. La densificazione va progettata in relazione al contesto della stazione, in termini di uso del suolo, densità esistente, rete stradale, funzioni, elementi naturali e zone agricole, definendo le zone di intervento come ipofunzionali, a bassa copertura/densità o dismesse, collocate prevalentemente nelle frange urbane, sebbene talvolta presenti anche nel cuore degli insediamenti. Le strategie di intervento dipendono da configurazione morfologica, stato d'uso e di conservazione, valore dei manufatti edilizi, ma sono decisamente rilevanti anche il miglioramento della qualità ambientale (corsi d'acqua, aree boscate, corridoi ecologici, etc.) e il ruolo potenziale del rinnovato insediamento nell'ambito del contesto urbano, senza escludere valori emotivi e simbolici. Dopo aver descritto varie tecniche di densificazione (saturazione, completamento, riconfigurazione, rifacimento, sovrapposizione), Moccia evidenzia l'opportunità di inquadrare la densificazione nell'ambito del Piano Urbanistico Comunale e propone, in un'ottica strategica metropolitana, di elaborare un programma di densificazione delle aree di stazione quale piano regionale di settore.

Claudio Troisi sviluppa una metodologia per una maggiore qualità urbana, tramite rete ferroviaria a supporto di un ampio territorio ed aree di stazione accessibili, approfondendo le logiche di localizzazione delle stazioni rispetto ad accessibilità principale (strade/piazze), permeabilità dei sistemi insediativi di riferimento delle stazioni, tipologia delle stesse in funzione delle caratteristiche delle linee.

In merito ai criteri di progettazione per la qualità ecologica, Rocco Lafratta auspica una maggiore coerenza ed integrazione tra politica dell'acqua, politica agricola comune, politiche urbanistiche di recupero e di espansione.

Nel capitolo dedicato ai criteri paesaggistici, Vito Capiello ripercorre approccio metodologico ed esperienze salienti della cultura paesaggistica moderna, per focalizzare successivamente le aree di stazione della conurbazione napoletana quale occasione di riqualificazione urbana, sia in termini architettonici, sia del tessuto preesistente in chiave paesaggistica, sia di densificazione di residenza ed attrezzature. Nell'ambito

delle differenti realtà urbane e periurbane oggetto di studio, la sintesi progettuale si è declinata tramite riqualificazione e/o progettazione ex novo dello spazio aperto - piazza, parco, giardino, etc. - quale tessuto connettivo in un contemporaneo “luogo di transito”.

Il lavoro, sostenuto da finanziamenti regionali per la ricerca, si è sviluppato sulla scia delle esercitazioni laboratoriali (Progettazione urbanistica e Pianificazione territoriale) dei corsi di Laurea Magistrale in Architettura-Progettazione Architettonica e in Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale della Università degli Studi di Napoli “Federico II”. L’ultima parte del testo riporta, dunque, una serie di esperienze progettuali di trasformazione delle aree di stazione, classificate quali nodi sbilanciati e nodi fortemente sbilanciati, sviluppate nell’ambito dei corsi di laurea magistrale di cui sopra. Trattasi di ipotesi progettuali (di pianificazione attuativa) ispirate ai principi del *Transit Oriented Development*, in riferimento all’area metropolitana di Napoli.

Come sottolinea Moccia nelle conclusioni, secondo una delle teorie più accreditate delle scienze regionali l’urbanizzazione procede relazionando l’uso del suolo con la rete dei trasporti, sia in termini di localizzazione/estensione delle aree urbanizzate, sia in riferimento ai caratteri morfologici delle stesse. Il modello nodo-luogo consente di effettuare previsioni sul futuro assetto delle aree metropolitane, in quanto la stima della capacità insediativa potenziale può orientare le scelte pianificatorie verso assetti territoriali più equilibrati. Inoltre, facilita la verifica dell’attuabilità di ipotesi e principi di piano, esplorando la possibilità di assorbire il fabbisogno abitativo intorno alle stazioni, individuando la direttrice di rete che consenta maggiore sviluppo, valutando un incremento di popolazione alla luce del servizio di trasporto esistente, eventualmente attraverso miglioramento dello stesso. Quanto sopra, sullo sfondo di alcune difficoltà, sia in termini di stima precisa della popolazione relativa a ciascuna area di stazione, in quanto non riconducibile ad una densità fissa, sia in merito ai processi di governance delle trasformazioni urbanistiche (autonomia comunale e poteri della Città Metropolitana), nonché in riferimento a consolidate abitudini connesse all’utilizzo dell’automobile.