



verso

NAPOLI
CITTÀ

METROPOLITANA

Questi appunti sono un invito a riflettere sul futuro di “Napoli Città Metropolitana”: sulla necessità di riformarne l’assetto istituzionale e di delineare processi di trasformazione ambientali e urbanistici che l’aiutino ad abbandonare posizioni di coda nelle classifiche per qualità della vita.

I dati raccolti non sono certo esaurienti: sono i minimi sufficienti a evidenziare vistose anomalie o contraddizioni che spingono a suggerire come abbandonare “l’era dell’ignoranza ingiustificata” e come delineare una idonea riorganizzazione istituzionale e urbanistica.

Sempre in forma sintetica documentano come proprio a Napoli -con il *Piano Quadro delle Attrezzature* (1974/75)- sia stata formulata una prima organica proposta a scala urbana di quanto verrà poi felicemente teorizzato nel 2003 in “*Five Minutes City*” dando luogo a principi ed a tecniche, prima del tutto sporadiche, che - dal 2017- cominciano a diffondersi un po’dovunque, dal Canada all’Australia e anche in Europa.

Nelle pagine finali, primi appunti di queste logiche in alcuni e fra loro molto differenti ambiti del territorio di “Napoli Città Metropolitana”.

Varie immagini sono inedite ed elaborate per questa pubblicazione, altre sono tratte dall’archivio di “Civilizzare l’urbano - ETS”. Per quelle da pubblicazioni reperibili su Internet sono riportati i link di riferimento.

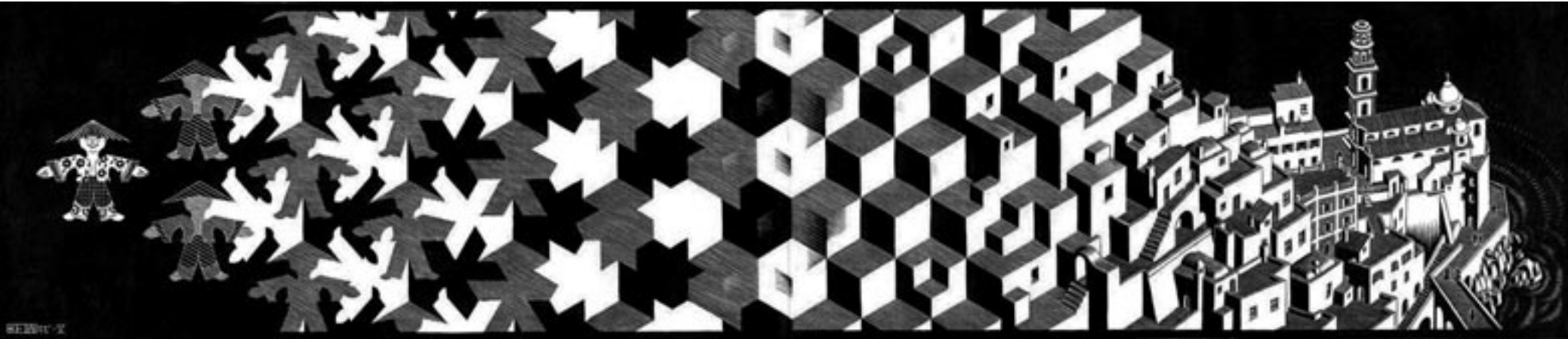
© **Civilizzare l’Urbano ETS**
Posillipo 176 / via Petrarca 38, 80123 - Napoli

prima edizione 2021* www.pcaint.eu/civilizzare
ISBN 978-88-944192-3-8

editing: Francesco Damiani (Pica Ciamarra Associati)



verso **NAPOLI**
CITTÀ
METROPOLITANA



premessa con intento di sintesi 05

- 1. riassetto istituzionale
- 2. integrare conoscenze per velocizzare le azioni
- 3. riferimenti / dati / glossario

- 3.1. B.E.S. Benessere Equo e Sostenibile
 - Mappe delle disuguaglianze
- 3.2. Ambiente / Paesaggio / Memoria
- 3.3. Mobilità
 - Rete di trasporti metropolitana
 - nodi e interrelazioni lungo la costa
 - Nuovi equilibri nei trasporti del futuro
 - Sistemi di accelerazione pedonale
- 3.4. Città dei pochi minuti
 - Napoli - Piano Quadro delle Attrezzature
 - Benevento - Rione Libertà
 - Caserta - P.U.C.
 - Melbourne - 20' Neighbourhoods
 - Paris - Ville du quart d'heure
- 3.5. Attrattori urbani e luoghi di condensazione sociale
 - il mistero della qualità
 - standard: da quantitativi a qualitativi
 - Rio de Janeiro : “naves do conhecimento”
 - Funzioni e attrezzature di livello metropolitano
 - Casa della città
 - Parchi e reti ecologiche

- 4. logiche e criteri per gli “ambiti dei pochi minuti”

appunti esemplificativi

- 4.1. Napoli Centro antico
- 4.2. Cavour / Sanità / Capodimonte / Colli Aminei
- 4.3. Posillipo
- 4.4. Caivano / Cardito / Afragola
- 4.5. Nola / Cimitile

- 5. da “zone omogenee” a “enti di prossimità”

- attuali ripartizioni nella gestione dei servizi
- ipotesi di coincidenza

- allegati
- Il governo dell’area metropolitana. Valutazioni e proposte
 - l’industria metropolitana
 - 2020 - Regione Campania “10+1 progetti per Napoli”
 - “Napoli Città Metropolitana: 10 idee progettuali per una svolta verso il futuro”
 - rigenerare: non rammendare, introdurre doni



Città Metropolitane in Italia e in Europa



premessa con intento di sintesi

Napoli Città Metropolitana è un territorio complesso con forte identità grazie a straordinarie qualità paesaggistiche, stratificazioni millenarie, vivaci attività umane. Non da molto Napoli è fra le quattordici “città metropolitane” italiane che -per essere in numero analogo a quello dell’insieme di tutti gli altri paesi europei- tali non sono nel comune sentire, a meno di Roma, Milano e Napoli. Anche queste però non hanno poteri di “città stato” come Londra, Berlino, Amburgo, Brema, Vienna, Madrid, Barcellona o altre. Nel nostro ordinamento le “città metropolitane” sono poco diverse dalle Province: hanno qualche potere più ampio, vicino a quelli comunali, soprattutto in ambito urbanistico. Per quanto incomplete o improprie, tutte le classifiche sulla qualità delle città italiane, quale sia la loro dimensione- vedono oggi Napoli nelle posizioni di coda. Da tempo infatti **la città è in progressiva discesa**, paradossale per un territorio che aveva ruolo primario a scala internazionale.

ASPETTI ISTITUZIONALI

Precondizione per risalire la china: assumere ruolo di vera città metropolitana, **stravolgere lo Statuto** varato nel 2015, porsi l’obiettivo di pervenire alla fusione degli attuali 92 Comuni in un’unica realtà che attiri anche ulteriori aggregazioni, almeno quelle che costituiscono di fatto la “grande Napoli”.

Questo però non può che essere obiettivo a lungo termine. Nel frattempo occorre agire perché su ogni tema vi sia un sempre più elevato coordinamento fra soggetti autonomi i quali, man mano e nel tempo, potrebbero convincersi della convenienza di dissolversi in una realtà di scala maggiore. Cosa difficile, ma non impossibile: un solo caso riguarda la Campania e solo tre altre Regioni del sud, ma in Italia negli ultimi anni sono stati soppressi 321 comuni.

Non può poi ignorarsi che -benché Napoli Città Metropolitana sia attualmente perimetrata in coincidenza con la ex-Provincia (7% del territorio regionale con 60% dei suoi abitanti), parti delle province di Caserta (l’**Aversano**) e di Salerno (l’**Agro nocerino-sarnese** e non solo) sono strettamente connesse all’area metropolitana napoletana.

Oltre a Parco Nazionale del Vesuvio (13 Comuni) e Parco Regionale dei Campi Flegrei (4 Comuni), altri Enti coinvolgono Comuni della Città Metropolitana: i Parchi Regionali del fiume Sarno (11 Comuni, metà della CM; il Parco Regionale dei Monti Lattari (27 Comuni, 1/3 della CM) e quello del Partenio (sostanzialmente nelle province di Benevento, Avellino e Caserta; solo 1 NA); le Comunità Montane dei Monti Lattari (4 SA + 4 NA) e del Partenio (24 Comuni, sostanzialmente BN e AV). Oltre agli 92 comuni, Napoli Città Metropolitana coinvolge quindi 7 Enti che hanno competenze territoriali. Inoltre è sede dell’Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli / Castellammare / Salerno).

Il riassetto istituzionale del territorio sarà anche di supporto ad una promozione economica ed a maggiore inclusione sociale.



dal 1100, Capitale del primo Regno in Italia
nel '700 e '800, fra le principali metropoli europee
nel 1856, terza al mondo per sviluppo industriale

- maggior numero di abitanti, con Parigi e Londra
- grande potenzialità economica e industriale; importante capitale culturale
- fortemente attrattiva

città protagonista dell'Umanesimo e del Rinascimento
tappa fondamentale del Grand Tour
... moltissimi primati ...

Napoli è stata una metropoli europea

1751- primo ospizio gratuito / Albergo dei Poveri
1754- prima Cattedra di Economia nel mondo
1781- primo Codice Marittimo nel mondo
1789- prime case popolari in Italia / San Leucio
1792- primo Atlante Marittimo al mondo
1801- primo Museo Mineralogico del mondo
1807- primo Orto Botanico in Italia
- maggiore industria navale d'Italia / Castellammare, 2000 operai
1832- primo ponte sospeso in ferro in Europa / sul Garigliano
1836- prima ferrovia italiana
1939- prima illuminazione urbana a gas / 3° in Europa dopo Londra e Parigi
1840- primo Centro Sismologico
1845- primo Osservatorio Meteorologico
1856- terza al mondo per sviluppo industriale
1891- primo Osservatorio Astronomico in Europa

.....
mortalità infantile, più bassa d'Italia
% medici / abitanti, più alta d'Italia
.....
primi assegni bancari della storia
più alta rendita dei titoli di Stato / 12%
minore carico tributario in Europa
minor tasso di sconto / 5%
maggior quantità di lire-oro / 445 milioni, il doppio dei 225 milioni di tutto il resto d'Italia
.....

da Marco Consiglio, "Scienza e Tecnica nel Regno delle Due Sicilie", 2014

L’istituzione delle “città metropolitane” poteva essere una concreta occasione per attuare una “fusione” di comuni, non la loro semplice “unione” che, salvaguarda singole autonomie, ma di fatto non produce trasformazioni nel governo dei territori.

Il caso Napoli è emblematico: oggi è un Comune dotato di un territorio minimo, compresso da altri di rilevante dimensione, privo massa critica significativa; all’interno di un’area eccezionale per la concentrazione di straordinarie preesistenze morfologiche, paesaggistiche e culturali; ancor più singolare per capacità e forme espressive.

L’insieme è in grado di riprendere un ruolo primario nazionale ed internazionale, peraltro sostanziale nel Mediterraneo.

Magari andando ad operare anche avvalendosi di “masterplan digitali”, cioè di strumenti non tanto relativi al territorio fisico (costruito e non-costruito) quanto alla gestione e nei suoi diversi aspetti, attivando processi partecipativi con intelligenti ed esperte selezione di dati. Altrove cominciano ad esistere esperienze che utilizzano strumenti di questo tipo.

Trasformare, continuamente trasformare, con nostalgia di quando anche qui si aveva fiducia nel futuro e la città sapientemente si trasformava.

Ci sono alle spalle decenni carichi di errori e di equivoci, sostenuti dal non avere saputo adeguare il modo di pensare in una realtà in irruente evoluzione.

Da qui è nata quella nostalgia del passato che è penetrata nel buon senso comune e che ha fatto sì che ogni pensiero di futuro sia sostanzialmente timido, se non rinunciataro.

Ormai è chiaro che limiti e confini comunali sono del tutto impropri per la definizione dei piani urbanistici: ogni programma, ogni azione, ogni piano deve essere necessariamente metropolitano, forte di conoscenze e valutazioni ampie, esteso alla pluralità di centri interconnessi immersi in indefinibili magmi edificati che nulla hanno a che vedere con quanto può definirsi “città”.

È urgente immettere un’idea di città e pazientemente agire per attuarla.

- **la meno estesa** fra le Città metropolitane italiane; inferiore perfino al solo Comune di Roma unica al mondo con 3 vulcani attivi
- **la più densa** 30% più di Milano
densità non è sintomo di degrado: densità è risorsa prima che problema
- **ultima per** potenzialità economiche e capitale umano
competitività tecnologica
qualità della vita
- **non attrattiva** inversione di tendenza :
- **1987 ISTAT:** prevedeva al 2037 sorpasso abitanti Campania su Lombardia
- **dal 2011 ISTAT:** rileva riduzioni
Rapporto SVIMEZ: ancora forti esodi dovuti a ricerca di lavoro
- **progressivamente privata di centri decisionali** anche di semplice rilievo nazionale

le quantità significano poco :
hanno rilievo frequenze e tipo di flussi : tutti gli indicatori sono in discesa

Napoli Città Metropolitana



nel mondo globalizzato, gli Stati riducono il loro ruolo :
competizione e concorrenza sono fra città, o meglio, fra cluster urbani

metropoli

Devoto-Oli, "Dizionario della lingua italiana"
“città con particolare preminenza nell’ambito di una civiltà o di una cultura”
“grande e importante città caratterizzata da intenso dinamismo”





Ritaglio di giornale del 1962 con previsioni allora incredibili
L'oggi dista da allora quanto dista dal 2080

che reazione avrà nel 2141 chi per caso vedrà questa pubblicazione del 2021 ?



Napoli è stata anche futurista, non
abbacchiata come oggi.

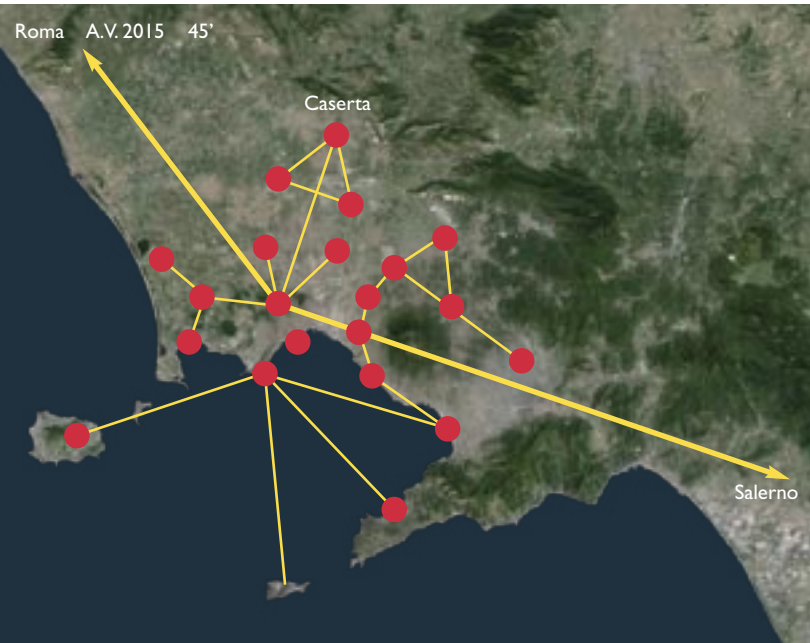
Cimento, velocità, estro, rischio:
fra questa OM -fra un istante raggiungerà
113,753 Km/h sui 500 metri lanciati a via
Caracciolo- e la Tesla S elettrica da 250 km/h
autolimitati intercorrono 90 anni o poco più.

Gli stessi anni separano i primi voli di linea
ed i primi turisti nello spazio.



Meno di 30 anni fa Piazza Plebiscito era
abitata così. Il futuro è l'unico posto dove
andare, sempre più vicino, sempre più
superato dal presente: anche qui taxi volanti
ed energia a idrogeno verde saranno abituali
fra un decennio o poco più.





realtà periferiche :
fenomeni artificiali e temporanei
da annullare, così come sono stati generati

Le denominazioni hanno significato: nessuno degli “enti di prossimità” dovrebbe conservare nel proprio nome la parola “Napoli” che riguarda l’insieme: per cui **“Napoli Città Metropolitana”**, non più **“Città Metropolitana di Napoli”**

Per gli “enti di prossimità” -sia per quelli all’interno dell’attuale comune capoluogo, sia per quelli derivanti da altre aggregazioni- vanno individuate denominazioni legate alle singolarità dei singoli territori.

Riportare ad unità impone anche di eliminare radicalmente l’atavica distinzione fra città e provincia.

ENTI DI PROSSIMITÀ

Lo Statuto della Città Metropolitana prevede la suddivisione del territorio in “zone omogenee” (*“aggregazione di Comuni contigui territorialmente, tali da comprendere una popolazione non inferiore a 150.000 abitanti”*). Quelle indicate nel “Piano strategico” giugno 2020 -forse omogenee al loro interno- sono disomogenee fra loro anche in termini di abitanti (966.144 [NA con 10 Municipalità fra 80 e 120.000 abitanti]; le altre con 417.359, 584.282, 534.820, 598.397 abitanti). All’interno dell’attuale Comune di Napoli, 10 Municipalità riguardano il 30% degli abitanti della Città Metropolitana; il 70% è nelle altre 4 “zone omogenee”: anomalia e squilibrio. I dati sono inversi a Roma (15 Municipi riguardano il 65% degli abitanti della Città Metropolitana) e molto diversi a Milano: 9 Municipi riguardano il 44% degli abitanti della Città Metropolitana e 7 unità il restante 56% non nel capoluogo. Peraltro anche il peso demografico di queste tre città metropolitane nelle rispettive Regioni è molto differente: 33% in Lombardia, 74% nel Lazio, 53% in Campania.

Inoltre più di altri il territorio di Napoli Città Metropolitana è caratterizzato da **diseguaglianze sociali, economiche e culturali**. Il che è anche riflesso della diversa dotazione di servizi primari (trasporti pubblici, condizioni strade ed edifici, spazi pubblici, ecc.) e della disomogenea distribuzione sul territorio di attività (Fabbriche, reti commerciali, attività di servizio), della diversa articolazione del sistema formativo (scuole, università, nidi, formazione professionale, biblioteche), della differente presenza e diffusione di attività di ricerca e innovazione, delle reti sanitarie, del patrimonio museale, artistico, culturale e archeologico e così via. Tutto ciò riflette i diversi livelli di benessere economico, sociale e culturale riscontrabili nel territorio e la presenza di funzioni che rendono definibile un insieme “città metropolitana”: economia, finanza, ricerca, cultura, servizi evoluti alla collettività e alla persona.

Politiche e programmi tesi a mitigare o annullare nel tempo queste diseguaglianze sono compiti del “Consiglio metropolitano”.

Napoli Città Metropolitana -nella quale il costruito mostra continuità che travalicano confini comunali anacronistici- ha quindi necessità di suddividersi in “zone omogenee”, vale a dire **“enti di prossimità”** in grado di provvedere con agile rapidità a manutenzione/gestione di parti del territorio e di proporre integrazioni di servizi pubblici o di rigenerazioni interne allo specifico territorio, eventualmente promuovendo attiva partecipazione dei cittadini. Questi “enti di prossimità” -le municipalità del capoluogo (eventualmente ridotte) e analoghe aggregazioni di attuali Comuni- dovranno avere distinte identità e chiaro ruolo a scala metropolitana. Facilita la partecipazione **portare a coincidenza** ASL-Distretti Sanitari, Distretti Scolastici, Sicurezza (Carabinieri, ...) e -sarebbe auspicabile- anche Arcivescovadi e altre ripartizioni. Al momento solo simulazioni che distinguono nell’attuale territorio metropolitano tra 20 e 25 “enti di prossimità”: l’intreccio attento di molti fattori consentirà di pervenire ad una concordata definizione.



ASPETTI TERRITORIALI

Rispetto alle “province” le “città metropolitane” hanno compiti più significativi in ambito urbanistico. Debbono operare su governo e gestione del territorio definendo strategie d’insieme (nel caso napoletano relative a poco meno di 1.200 km², superficie sensibilmente minore rispetto alle altre città metropolitane italiane, con 200 km di costa e distanze interne che raggiungono anche 100 km), soprattutto innescando nuove logiche a scala locale.

Adottato (gennaio 2016) il Piano Territoriale di Coordinamento, nel luglio 2020 la Città Metropolitana di Napoli ha approvato il Piano Strategico "ImmagiNA. Napoli Metropoli 2020-2022".

Contiene indicazioni coerenti con l’attuale Statuto -peraltro a breve, non in prospettiva 2050 o 2070 come avviene per le città metropolitane nel mondo- e comporta confusioni fra strumenti con denominazione diversa. Oggi occorre una conoscenza integrata e anche coordinare strategie e previsioni in unico piano urbanistico in costante aggiornamento: ben supporta chi opera -pubblico o privato- un unico strumento di riferimento e chiarezza sulle modalità del suo possibile evolversi.

La disponibilità di risorse è importante, ma non prioritaria: non si spiegherebbe perché due realtà emblematiche di positive e ancora recenti trasformazioni si trovino in un Paese dove il reddito medio annuo pro-capite è di 90.000 euro e in un altro dove invece questo raggiunge appena 9.000 dollari.

Questione prioritaria è individuare in che direzione muoversi, avere chiarezza di obiettivi e visioni libere da ottiche settoriali, intrecciare quanto interseca temi globali -come le questioni ambientali, ma non solo- e il benessere di una specifica comunità.

Oggi non ha alcun senso pensare a “città ideali”, occorre agire su quanto esiste. Questo lavoro ha l’obiettivo di **contribuire alla costruzione di un’idea di città** che ne guidi i processi di trasformazione.



Oslo, Helsinki, Parigi, Berlino, Londra, Madrid, Barcellona, Bilbao, Lisbona, Lione, Medellin in Colombia, anche città prive di economie esuberanti lavorano su programmi a 20/30 anni, strategie di lungo periodo, azioni singole in visione prospettica, regole agili,

sinergia Governo nazionale + partecipazione locale



- posizione geografica + morfologia + impianto urbano superbo
 - patrimonio eccezionale e attrattivo, soprattutto culturale e spirituale
 - densità elevatissima: risorsa, se si evitano obsolete modalità d'intervento
- impongono per Napoli una vera visione metropolitana**
- libera da pregiudizi
 - tesa a introdurre qualità inedite nel preesistente
 - che non si areni in un Piano, ma leghi indissolubilmente programmi e innovazioni

a. conoscenza

Per mettere a punto le linee guida di un processo virtuoso, Napoli Città Metropolitana deve attivarsi per uscire dall’**era della ignoranza ingiustificata**. Da una parte quanto riguarda lo stato di fatto del territorio, che non è statico sia per le continue modificazioni, sia per il progresso e l'arricchirsi delle informazioni. Da un'altra parte l'overdose e il sovrapporsi di piani e programmi di settore, con intollerabili contraddizioni e incertezze. Quindi occorre procedere all'ordinata raccolta di Dati, Programmi, Piani e Vincoli (Protezione Civile, Autorità di Bacino, Soprintendenze, tutela Ambientale, ecc.) oltre quanto prevede lo Stato o la Regione Campania.

Tecnologie appropriate consentono ormai di raccogliere e intrecciare tutte le informazioni che riguardano un territorio, aggiornarle periodicamente, quando occorre opportunamente collegarle a banche dati; poi -tramite Internet- metterle a disposizione di tutti. Ci vorrà tempo e non poche risorse, ma riportare tutti i dati su un'unica base eliminerà contraddizioni e velocizzerà le azioni future: singoli interventi -quale ne sia la dimensione- e soprattutto strategie agili e rapide, di continuo adeguate per fronteggiare gli effetti del cambiamento climatico e le mutazioni dei rapporti sociali, culturali, economici e strutturali ed anche delle caratteristiche demografiche, abitudini, comportamenti.

15

Riorganizzare le conoscenza agisce contro il **“consumo di tempo”**, uno dei peccati capitali della nostra epoca.

b. ecologia

Napoli Città Metropolitana non può non assumere come prioritaria la **riqualificazione ecologica del territorio**, nelle questioni generali (gestione rifiuti: prevenzione, trattamento, ecc.; riduzione emissioni CO2; ecc.) e nelle questioni puntuali che -non sono le sole- impongono di “sconfinare”.

Ne sono esempi :

- il Sarno -oggi il fiume più inquinato d'Europa- può tornare navigabile almeno da Castellamare a Scafati
- i Regi Lagni -attraversano tanti Comuni della Città Metropolitana (e tanti delle province di Caserta, Avellino e Benevento)- non devono essere smaltitori di liquami, ma canali artificiali per l'acqua pulita sorgiva e piovana
- la “terra dei fuochi” -risanata nelle poche decine di ettari ancora realmente inquinati- deve affrancarsi dal negativo appellativo coniato meno di vent'anni fa e che ha prodotto conseguenze economiche devastanti.

norme e procedure attuali non assicurano la qualità esemplare degli interventi pubblici
né la funzione sociale di quelli privati



dal gennaio 2001 gli Stati europei
sono impegnati a che le **“costruzioni pubbliche siano “esemplari” in termini di qualità”**

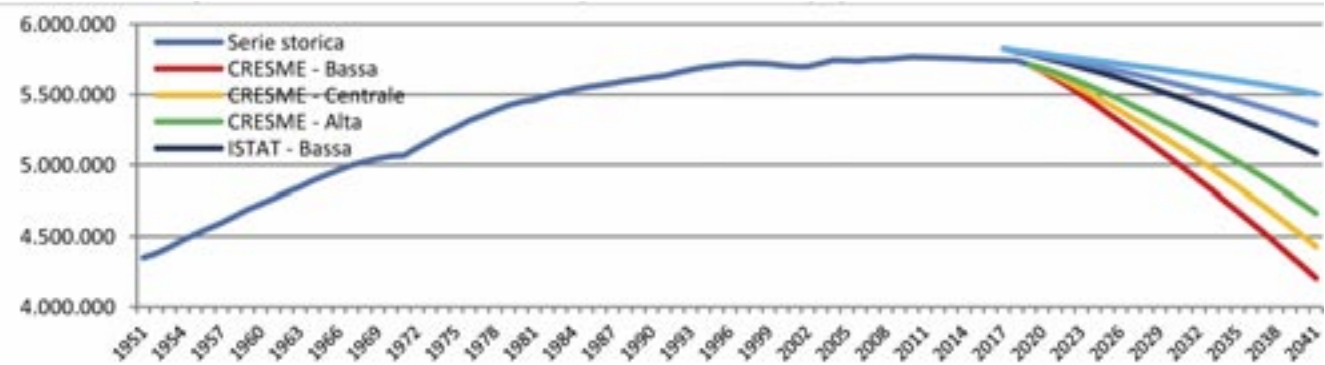


Costituzione della Repubblica, art.42
“La proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge che ne determina i limiti (...) allo scopo di assicurarne la funzione sociale”

ispirato all'art.153 della Costituzione di Weimar *“La proprietà obbliga. Il suo uso, oltre che al privato, deve essere rivolto al bene comune”*

Il CRESME stima nel prossimo decennio per la Campania ca. 540mila abitanti in meno, calo demografico più marcato rispetto alle previsioni ISTAT (200mila abitanti in meno tra 2021 e 2031) che, facendo base sulla vecchia serie aggiornata al 2017, non tengono conto delle indicazioni provenienti dalle statistiche demografiche più aggiornate.
Nel 1987 l'ISTAT prevedeva in Campania incrementi di popolazione al 2037 eccezionali a livello nazionale. Oggi si prevede uno scenario demografico opposto. Le previsioni quindi variano nel tempo e non è necessario che si avverino. Se la previsione odierna è connessa all'incremento di squilibri e riduzione delle capacità attrattive, occorre individuare correzioni di rotta ed azioni idonee.
Può agire in questa direzione anche l'intelligente trasformazione della

“Città Metropolitana di Napoli” in “Napoli Città metropolitana”



Fonte: DemoSi-CRESME su dati ISTAT

c. qualità degli ambienti di vita

La qualità degli ambienti di vita incide su molti fattori della vita sociale ed economica di una collettività; quindi può contrastarla o sostenerla. Aspetti spaziali e a-spaziali sono fortemente intrecciati: in assenza di azioni simultanee si può anche agire tramite sapienti squilibri capaci di produrre effetti virtuosi e che collaborino ad elevare il B.E.S. -indice del Benessere Equo e Sostenibile- che l'ISTAT da qualche anno ha affiancato al PIL (indice del Prodotto Interno Lordo).

I dodici indicatori BES non riguardano se non marginalmente la qualità ecologica e ambientale delle città, ma ne registrano le ricadute. Certo il benessere si avvale della riduzione delle emissioni di CO2 e dei gas clima-alteranti; certo ricorrere all'abusivismo edilizio è sintomo di disagio sociale, ed anche di inefficienza normativa e di gestione; ma di fatto la convergenza su cosa sia la qualità del costruito e degli spazi urbani si raggiunge più spesso nei giudizi ex post che in quelli ex ante.

Comunque **cultura, conoscenza, confronti, partecipazione,**¹⁷ aiutano ad intuirle ex ante, magari a definirne le precondizioni che sono in primis nelle logiche di relazione.

Elevando la qualità degli ambienti di vita, costruito e non-costruito, i contesti di Napoli Città Metropolitana diventano fortemente attrattivi, non solo per le straordinarie caratteristiche ambientali e paesaggistiche, non solo per le sedimentazioni di memorie che accolgono, non solo per la vivacità e la cultura che esprimono, ma anche per la piacevolezza dei normali ambienti di vita.

La trasformazione fisica quindi è al tempo stesso premessa e conseguenza del continuo **rinnovamento (sociale, economico, culturale)** di una città. Gli ambienti di vita possono contribuire alla sicurezza, alla salute, al benessere, all'economia, alla felicità di chi li abita: per questo occorre diffondere la consapevolezza che rende molto nel tempo investire nella qualità degli spazi pubblici, del costruito e delle loro relazioni.

A ciò peraltro potrà supportare l'ancora recente L.R. 19/2019 sulla promozione della qualità dell'architettura.

d. ambiti locali e pedonali

I trasporti sono fra le **maggiori fonti di emissione CO2**. Aggiornate a fine 2019, le Linee Guida ELTIS (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) hanno obiettivi virtuosi (migliorare l’accessibilità per tutti; elevare la qualità della vita e l’attrattività dell’ambiente urbano; migliorare sicurezza e salute pubblica; ridurre inquinamento atmosferico e acustico, emissioni di gas serra, consumi di energia). Non devono però generare nuovi piani di settore e ulteriore confusione fra strumenti distinti o separati: c’è necessità di integrare, di formare piani unitari, semplici, comprensibili per tutti. Intese quindi come “linee guida” -strumentale spinta a riflettere su un tema specifico, non come generatici di PUMS o nuovi piani- supportano azioni di scala locale che vanno utilmente ad affiancarsi a quelle di scala ampia.

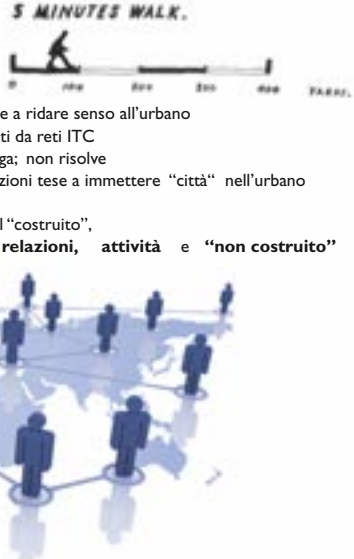
Ragionare a dimensione locale o di quartiere è utile sul piano del metodo, così anche riflettere su come trasformare gli standard quantitativi (una conquista nel 1968) in qualitativi, trasformarli in contributi al “civilizzare l’urbano”, non secondaria urgenza di un’epoca in cui -grazie alla rivoluzione informatica, ma non solo- le città accolgono abitanti in prevalenza non più stanziali, ma protagonisti di inediti nomadismi. Anche per questo quando oggi si riflette sulla scala locale si è molto distanti dalle “neighbourhood unit” e dalle unità di vicinato (Clarence Perry,1929), o dalla nostalgia per la “città dei borghi” anche molto di recente riaffiorata. Così come si è anche molto distanti dalle separazioni funzionali alla base della Carta di Atene e dalla dissociazione della città per parti.

“città dei 5 minuti”

rete di “luoghi di condensazione sociale” per contribuire a ridare senso all'urbano supportati da reti ITC

“Smart city” non è una panacea: aiuta, mitiga; non risolve
richiede simultanee trasformazioni tese a immettere “città” nell'urbano

non agisce prioritariamente sul “costruito”,
bensì su **relazioni, attività** e **“non costruito”**



Dalla prima strada pedonale d’Europa -il Lijnbaan di Rotterdam distrutta dai bombardamenti- nel 1953 prese avvio il processo che si è andato man mano diffondendo in Europa e poi anche in Italia. Parti privilegiate delle città sono rifiorite, nel loro insieme però le città soffrono.

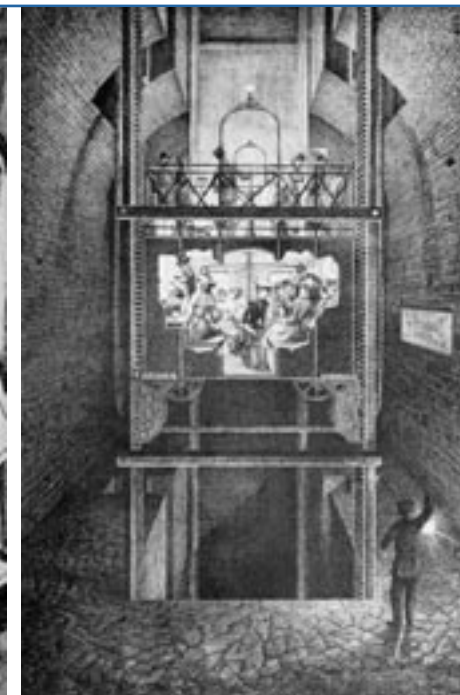
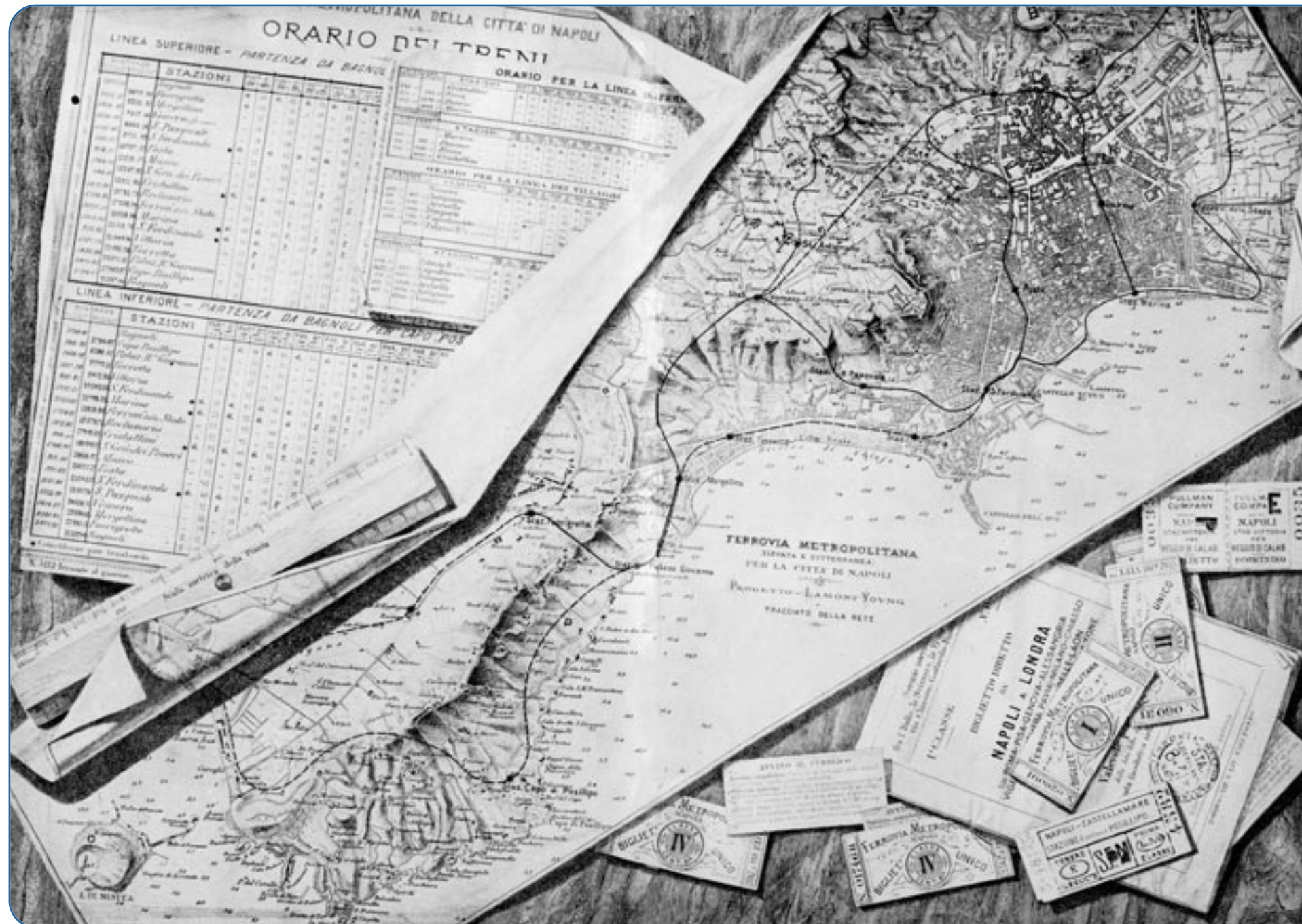
Ecocity (1987), Slow city (1999), Creative city (2002), Smart city (2006): un susseguirsi di slogan ha espresso il desiderio di affrancare le città dalle loro forme degenerative con l'illusione che innovazioni e tecnologie fossero da sole in grado di rimediare a errori di concezione.

Certo le tecnologie digitali mostrano sempre nuove possibilità e facilitazioni, costituiscono un supporto dal quale non si può prescindere, ma ciò non esime dal riflettere su assetti territoriali, antropizzazione sostenibile e processi di trasformazione fisica degli ambienti di vita.

Negli anni 2000 -sulle orme del Team X (Bakema e Van Eyck in Olanda) poi di Jan Gehl in Danimarca- Winy Maas (*Five Minutes City: Architecture of [Im]mobility*, 2003) lancia “la città dei 5 minuti”. Logiche analoghe erano alla base del “Piano Quadro delle Attrezzature” di Napoli (1974-75). In Italia, il PUC di Caserta (2007-17, s’intreccia con l’esperienza del progetto di rigenerazione del Rione Libertà a Benevento; peraltro unico esempio concreto discusso nel primo “Urban Thinkers Campus / UN-Habitat”, The City We Need) afferma e sviluppa **“la città dei 5 minuti”** nella quale introduce “luoghi di condensazione sociale” e una rete di “navette ecologiche” tese a sottrarre la città al traffico automobilistico locale ed a garantire facile accessibilità in ogni punto. Precondizioni sono anche nella « Déclaration des Devoirs des ¹⁹ Hommes » riguardo habitat e stili di vita, promossa da “Le Carré Bleu nel 2008.

Con il piano 2017-2050, Melbourne ha avviato la sua riorganizzazione come “città dei 20 minuti”, già realtà in zone di Ottawa, Edimburgo e Utrecht. Nel febbraio 2020 -a breve distanza l’una dall’altra- la notizia che il sindaco di Parigi promette di trasformarla in “città dei 15 minuti” e quella che -avvalendosi di navette ecologiche- un quartiere di Copenhagen (Nordhavnen, già oggi soprannominato "five minutes to everything"), si accinge a realizzare la città sostenibile del futuro.Tre mesi dopo segue **“Milano 2020 - Strategia di adattamento”**, mentre a Barcellona viene lanciato il “Manifiesto por la reorganizacion de la ciudad tras el covid-19” con quattro obiettivi chiave: riorganizzare la mobilità; (ri)naturalizzare la città; smercantilizzare gli alloggi; decrescita e riduzione dei consumi. Nel novembre 2020 -nella logica post Covid- Urbanpromo promuove **“Abitare la prossimità”** confronto -fra Barcellona, Copenaghen, Parigi e Milano- introdotto da un testo che ben chiarisce perché la “città dei 15 minuti” non è la città dei borghi, la deriva nostalgica nella quale ci si stava impantanando poco prima.

Il tutto come tutto ha radici lontane: Bertrand Russell (*Wisdom of the West*, 1959) ricorda che per Aristotele la città ideale è quella che si può osservare con lo sguardo dall’alto di un colle; mentre per gli archeologi (Ruth Whitehouse, *The First Cities*, 1977) le città sono nate quando lo spazio fra gli edifici ha cominciato ad assumere senso e questo senso ha cominciato a prevalere su quello delle costruzioni che lo circondano.

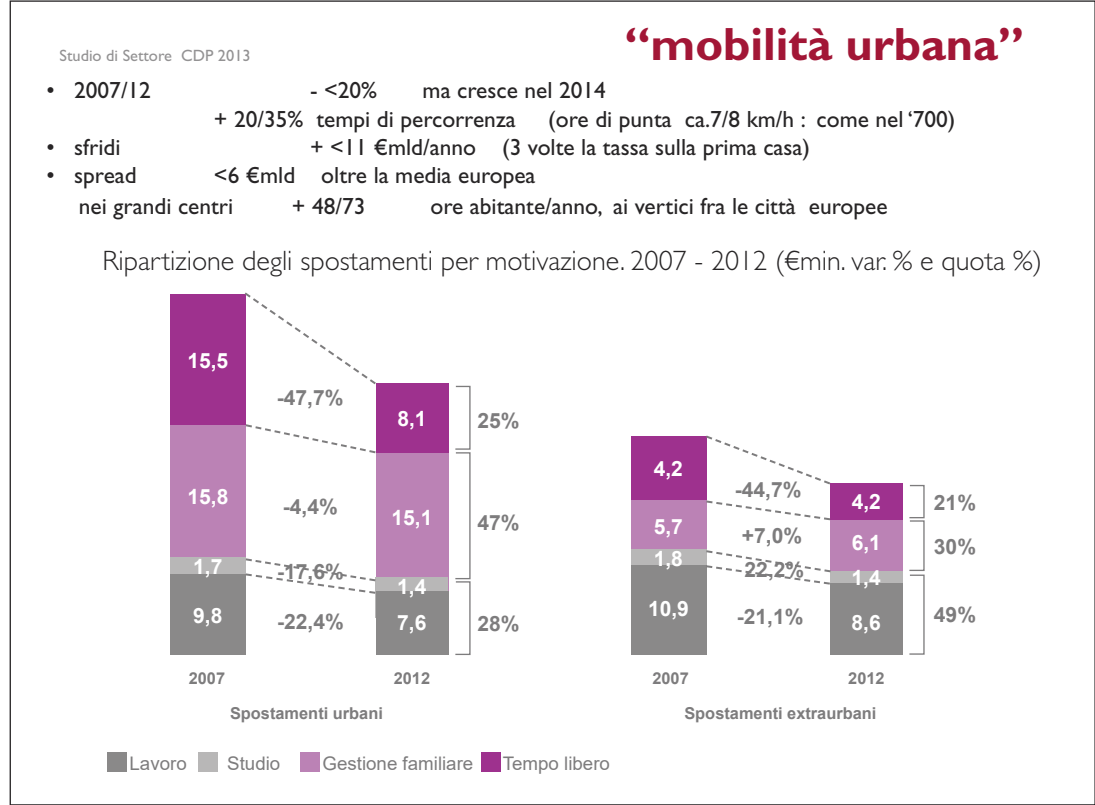


Quando Lamont Young presentò il suo progetto (ormai 150 anni fa), proprio sul problema della mobilità urbana Napoli ha avuto una delle sue più recenti occasioni di appartenere a un circuito di idee quantomeno europeo.

L'amministrazione comunale si trovò infatti di fronte a un programma che precedeva di qualche anno la serie di ripensamenti in funzione della macchina, della circolazione e dei trasporti.

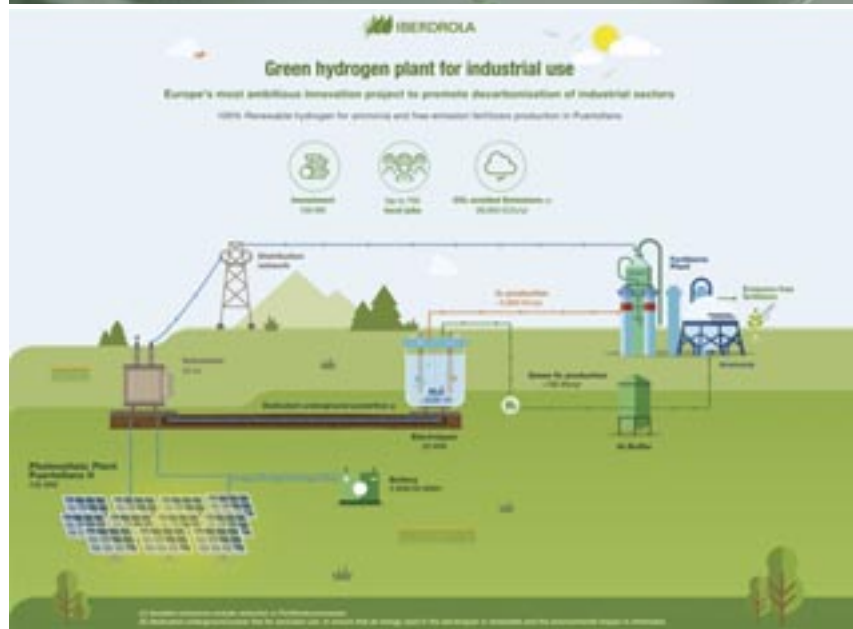
Il riassetto istituzionale di Napoli Città Metropolitana (**nuovo Statuto / Enti di prossimità**) è una "utopia realizzabile" verso la quale convergere nel tempo -anche favorendo l'aggregazione di altri territori fortemente interrelati- con l'obiettivo di per raggiungere in futuro anche livello di città-Stato come oggi altre grandi città europee, anche non città capitali come ad esempio Amburgo o Bremea.

Nel frattempo, a scala del tutto diversa, si può agire per portare a coincidenza distretti sanitari, distretti scolastici e così via e, ad una scala ancora più limitata si possono cominciare a **sperimentare "ambiti dei pochi minuti"** in parti o zone limitate del territorio metropolitano.





Oltre a rilevanti risorse geotermiche, disponendo di una costa nel complesso estesa oltre 200 km, Napoli Città Metropolitana potrà molto ridurre i suoi costi e migliorare decisamente le sue condizioni ambientali.



Utilizzo fondi del Recovery Plan

non è detto che i grandi elettrolizzatori non possano essere interventi che, anziché ingombrare, formino paesaggi

Credit: AGIC

f. energia / ambiente

Energia pulita e atteggiamento individuale e sociale diverso, l’energia insegna un nuovo processo cittadino, con l’avvento delle fonti rinnovabili, gratuite e distribuite, e delle comunità dell’energia dove singolo individuo e istituzioni si impegnano in prima persona. Prioritario eliminare sprechi e ridurre fabbisogni: su questi temi aiutano normative nZEB, bonus, incentivi e super-incentivi relativi a edilizia e mezzi di trasporto. Poi utilizzare energie rinnovabili. La L.R. n°17 del 6.11.2018 indica le linee del Piano Energetico Ambientale nel quale dovrebbero trovare spazio sperimentazioni e innovazioni di scala adeguata.

Nel contesto di Napoli Città Metropolitana si concentrano condizioni particolarmente favorevoli: caratteri metereologici; intensità e tempi di insolazione; geotermia; abbondanza di acqua salata. Anche su questi temi è premiante superare individualismi e ragionare a scala adeguata.

Nel 2019 nella Stanford University si è fatto un passo importante nella ricerca di alternative ai combustibili fossili e per aumentare la disponibilità del vettore idrogeno prodotto da energia solare.

Senza utilizzare acqua purificata, risorsa molto costosa, ma acqua salata, abbondante sulla Terra.

Per scindere le molecole dell’acqua ci si è sempre basati su acqua purificata. Oggi vi è quindi **agile possibilità di separare idrogeno e ossigeno** attraverso l’elettricità e di produrre idrogeno (non emette biossido di carbonio: quando brucia produce solo acqua e quindi incide sui cambiamenti climatici).

In Scozia è stato avviato il primo progetto di riscaldamento domestico a idrogeno verde. Da fine 2022, a Levenmouth si sperimenterà in 300 abitazioni: la compagnia energetica SNG produrrà biogas per riscaldamento e produzione di acqua calda sanitaria con idrogeno da elettrolisi dell’acqua in un impianto alimentato da turbina eolica offshore. La rete è parallela all’attuale del gas naturale: gli utenti potranno scegliere se continuare a usare il gas o passare all’idrogeno; avranno gratuiti allacci e installazioni di terminali (boiler, caloriferi e fornelli). La fornitura di idrogeno sarà allo stesso prezzo di quella del gas. La sperimentazione, supportata da 20 milioni di euro di finanziamento pubblico, dimostrerà che l’attuale rete del gas è in grado di distribuire anche idrogeno e imprimerà un’accelerazione al raggiungimento dei target climatici del Regno Unito che mira a sviluppare 5 GW di elettrolizzatori e una prima “Hydrogen City” nel 2030. L’uso dell’idrogeno per il riscaldamento farà risparmiare miliardi di sterline e avvicina al traguardo “zero emissioni”.

In Spagna entro il 2021 il percorso dell’idrogeno sostenibile avrà importante slancio grazie a Iberdrola e Fertiberia che investiranno 150 milioni di euro collaborando alla costruzione del più grande impianto europeo per la produzione di idrogeno verde per uso industriale. L’impianto produrrà idrogeno sostenibile derivante al 100% da fonti rinnovabili (fotovoltaico da 100 MW; sistema di storage di batterie al litio da 20 MWh; uno dei maggiori sistemi di produzione di idrogeno per via elettrolitica al mondo (20 MW). L’idrogeno verrà utilizzato negli impianti di produzione Fertiberia: ridurrà oltre 10% i consumi di gas naturale della prima realtà produttiva europea che sperimenta produzione sostenibile su larga scala ed eviterà l’emissione in atmosfera di 39.000 tCO2/anno.

g. ipotesi concreta di qui al 2030

Le **"Hydrogen Valleys"** rappresentano aree geografiche dove diverse applicazioni di idrogeno sono combinate insieme in un ecosistema integrato, che prevede produzione, consumo, sperimentazione e formazione riguardanti il vettore idrogeno. Le Hydrogen Valley hanno un carattere territoriale e si riferiscono all'uso dell'idrogeno in prossimità del suo luogo di produzione. Da segnalare, nell'intento della Comunità Europea, l'importante ruolo delle Hydrogen Valley nell'attività propulsiva verso il raggiungimento degli obiettivi, con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo in chiave territoriale per la promozione dell'industria locale.

In una Hydrogen Valley occorre necessariamente prevedere elevate quantità di idrogeno prodotto e riferirsi all'intera catena del valore dell'idrogeno: produzione, stoccaggio, distribuzione e uso finale, non tralasciando problematiche di carattere occupazionale, di formazione, di sicurezza.

Gli obiettivi indicati dalla UE sono molto sfidanti. Infatti tra il 2020 e il 2024 si prevede in Europa l'installazione di almeno 6 gigawatt di elettrolizzatori con una produzione fino a un milione di tonnellate di idrogeno rinnovabile, mentre tra il 2025 e il 2030 si incrementeranno tali numeri con almeno 40 gigawatt di elettrolizzatori e la produzione fino a dieci milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile.

Queste prospettive sottolineano il fatto che già nel prossimo decennio l'idrogeno assumerà un peso rilevante nel sistema energetico integrato. Viene stimato che al 2050 la quota di energia che utilizza il vettore idrogeno coprirà oltre il 20% del mix energetico.

Con queste premesse, per l'Italia si potrebbero supporre inizialmente i seguenti obiettivi: tra il 2020 e il 2024 l'installazione di almeno 600 megawatt di elettrolizzatori per l'idrogeno rinnovabile e la produzione fino a 80-100.000 tonnellate di idrogeno rinnovabile e, tra il 2025 e il 2030, 3 gigawatt di elettrolizzatori per l'idrogeno rinnovabile e la produzione tra 500.000 e un milione di tonnellate di idrogeno rinnovabile. In questa strategia italiana, si sottolinea l'importanza cruciale dei prossimi dieci anni, che preveda forme di incentivazione nella produzione di idrogeno nella fase iniziale e comprenda contestualmente la definizione di una domanda adeguata.

Il problema dell'approvvigionamento in ambito urbano e la relativa decarbonizzazione, **da realizzare progressivamente fino al 2050**, ha un ruolo fondamentale per l'importanza che le città rivestono in termini di attività energivore, definita dalle alte concentrazioni di tessuto abitativo e di logistica dei trasporti.

La proposta riguarda la realizzazione di 50-100 hydrogen urban valley entro il 2030, punto iniziale di un **percorso di decarbonizzazione di Napoli Città Metropolitana**.

L'idrogeno è un vettore energetico che se prodotto da fonte rinnovabile risulta "verde" e quindi privo di emissioni di gas climalteranti. La particolarità della proposta si rivolge all'intero ciclo naturale della produzione e dell'utilizzo dell'idrogeno per riscaldare e raffreddare le case e per essere utilizzato nel trasporto pubblico locale.

Il ciclo parte dalla elettrolisi dell'acqua che è un processo elettrolitico nel quale il passaggio di corrente elettrica prodotta da fonti rinnovabili causa la scomposizione dell'acqua in ossigeno ed idrogeno gassoso. Senza utilizzare acqua purificata, risorsa molto costosa, ma acqua del mare.

Ogni unità servirà una porzione della città metropolitana e sarà caratterizzata dai seguenti parametri:

Descrizione	Dati	Stime indicative [k€]
Campo fotovoltaico	25kW	50
Elettrolizzatore	5m3/h - 25kW	120
Sistema di compressione	35Mpa	50
Sistema di storage	15 kg, 20 Mpa, 1000 l	20
Sistema di rifornimento H2	35/70Mpa	100
Sistema Mixing Idrometano		25
Sistema di rifornimento H2NG	12 Mpa	10
Sistema ICT		25
Manutenzione e gestione full service (3 anni)		50
Totale		450

A completamento, è ipotizzabile una piattaforma off-shore di energia eolica a servizio di tutte le unità e l'uso della risorse geotermica a servizio delle pompe di calore per il riscaldamento degli edifici.



CIVILIZZARE L'URBANO, TRANSIZIONE ECOLOGICA E CAMBIAMENTO DI FASE

Solido / liquido / gassoso / plasmatico: i “cambiamenti di fase” della materia attraversano “punti critici” indifferentemente nei due sensi. Anche le città hanno “cambiamenti di fase”, nei quali si coagula quanto da tempo è nell’aria. Fra gli stati della materia non c’è gerarchia, i passaggi avvengono indifferentemente nelle due direzioni. I “cambiamenti di fase” degli ambienti di vita connotano invece la cultura di una comunità, l’evolversi della capacità di comprendere, delle mentalità e delle organizzazioni.

Ormai crisi climatica e pandemia rendono urgente un cambiamento di fase nelle nostre città. Usciti dall’emergenza, superata questa crisi -anche per poterne affrontare altre in futuro- occorre che qualcosa cambi senza l’incubo di un medioevo prossimo venturo. Oggi si ragiona sui temi della “distanza sociale”: quali requisiti sono indispensabili per le nostre abitazioni, come viaggeremo in aereo, sui treni, sui tram; come ridisegnare le panchine; come accedere a banche, uffici, negozi; come lavorare nelle fabbriche; come visitare i musei; cosa diventeranno ospedali, teatri, cinema, stadi. A scala globale, come eccitare ogni forma d’interazione online, come azzerare particolato e inquinamenti. Superata l’emergenza, negli ambienti di vita però la questione non sarà più “distanziare”, piuttosto quella di “aggregare” con maggiore e solidale vigore.

È ormai imperativa la “transizione ecologica”, non si ignora più la stretta relazione tra pandemia e qualcosa di quanto fin qui è sembrato progresso e modernità. Anche per questo occorre riorganizzare, ridisegnare, rigenerare le città, avviare un processo che coinvolga e compenetri ogni aspetto.

Nelle realtà contemporanee le città sono andate man mano disgregandosi e dissolvendosi nell’urbano. La rivoluzione dei mezzi di trasporto -soprattutto di quelli individuali- ha contribuito ad accentuare l’interesse per l’autonomia dei singoli edifici che ha prevalso sulle logiche di relazione.



Occorre agire con ottica opposta, privilegiare le relazioni ad ogni scala secondo il principio ecologico batesoniano. Ogni periodo ha le sue conquiste e le sue ragioni. Il grido “la forma segue la funzione” -oggi privo di senso- ha caratterizzato le barricate contro l’eclettismo ottocentesco.

Estate 1979: in “*Alternatives urbaines*” al Centre Pompidou, la grande scritta “*Quand les barres étaient blanches*” ricordava che -quando furono costruiti- i quartieri allora considerati negativi affermavano il diritto alla casa per tutti.

Pure gli standard introdotti in Italia dal DM 1444/1968 segnarono una conquista, ma è forte l’esigenza di adattarli alle diversità regionali e locali, come di trasformarli da quantitativi in qualitativi.

Mentre “città” e “urbano” hanno assunto ormai significati molto diversi, regge e riemerge la domanda di città (Henri Lefebvre, *Le Droit à la Ville*, 1968; e -dal punto di vista di un economista- Edward Glaeser, *Triumph of the City*, 2011). Pure le singole abitazioni hanno continua necessità di mutare: mutano le dimensioni delle famiglie, inedite le esigenze emerse con la recente pandemia, continua il processo che negli anni ha portato alcune funzioni all’interno degli alloggi o ad espellerne altre. Inoltre molte le attività che possono definirsi come “prolungamenti dell’alloggio” e che quindi hanno esigenza di prossimità.

La “**città dei pochi minuti**” si fonda sul disegno degli spazi pubblici come infrastruttura ambientale, privilegia il non-costruito; si avvale del costruito, di quanto destinato a culto, istruzione, mercato, centro civico -integrati o distinti fra loro- perché collabori all’identità dei “luoghi di condensazione sociale”, rapidamente e agevolmente accessibili a tutti, legati a una fermata dei mezzi di trasporto collettivo magari tramite sistemi di accelerazione pedonale o mediante “eco-navette” quando occorre dilatare gli ambiti di più facile accessibilità.

Trovando punti di coagulazione e identitari, gli spazi pubblici e pedonali possono formare reti che pervadono l’abitato: quasi una sorta di centuriazione logica (cioè libera da geometrie regolari) in grado di coagulare entità di ordine superiore caratterizzate da almeno una risorsa o organizzazione significativa a scala dell’insieme.

Le trasformazioni richiedono continuità di azione, tempo, simultanee evoluzioni nei comportamenti e nei rapporti sociali. Sono troppi anni che una continuità di azione non caratterizza Napoli.

Tracce positive erano nel “Preliminare di Piano” bruscamente abbandonato nei primi anni ’90.

Ha poi impegnato dieci anni per pervenire al PRG del 2004, ristretto e immobilizzante, senza riuscire a liberarsene immediatamente come imponeva la legge regionale sopravvenuta solo qualche mese dopo.

Non ha colto l’occasione offertale dal suo trasformarsi in Città Metropolitana.

Per colmare i ritardi e darsi un futuro, oggi deve individuare la linea da percorrere, plasmabile ma costante, da seguire per almeno trent’anni, **pensando al 2050** ed a prospettive più lunghe come altre grandi città nel mondo.

Questa sintetica raccolta di riflessioni, appunti ed esempi è un contributo al futuro di “Napoli Città Metropolitana” perché -mentre trasforma lo Statuto e riordina l’assetto istituzionale- attivi riorganizzazioni elementari in linea con quanto ormai si discute un po’ dovunque: azioni peraltro che non intralciano piani futuri, per quanto oggi possano ancora avere senso piani urbanistici statici e non dinamici, cioè capaci di dare risposte rapide al continuo mutare delle esigenze.

Che non sia utopia cerchiamo di dimostrarlo tramite appunti grafici relativi a realtà di tipo diverso (edificazione storica; edificazione densa; quartieri periferici; aree rade) scelte quasi a caso all’interno del territorio di Napoli Città Metropolitana: schemi grafici simbolici, adatti ad essere supportati da appunti iconici.

Riassetto Istituzionale **1.**

integrare conoscenze per velocizzare le azioni **2.**

Riferimenti / Dati / Glossario **3.**

logiche e criteri per gli “ambiti dei pochi minuti” **4.**





Legge 56/2014, art.1, 2°capoverso del comma 22

Lo statuto della città metropolitana può prevedere l'elezione diretta del sindaco e del consiglio metropolitano con il sistema elettorale che sarà determinato con legge statale. E' inoltre condizione necessaria, affinché si possa far luogo a elezione del sindaco e del consiglio metropolitano a suffragio universale, che entro la data di indizione delle elezioni si sia proceduto ad articolare il territorio del comune capoluogo in più comuni. A tal fine il comune capoluogo deve proporre la predetta articolazione territoriale, con deliberazione del consiglio comunale, adottata secondo la procedura prevista dall'articolo 6, comma 4, del testo unico. La proposta del consiglio comunale deve essere sottoposta a referendum tra tutti i cittadini della città metropolitana, da effettuare sulla base delle rispettive leggi regionali, e deve essere approvata dalla maggioranza dei partecipanti al voto. E' altresì necessario che la Regione abbia provveduto con propria legge all'istituzione dei nuovi comuni e alla loro denominazione ai sensi dell'articolo 133 della Costituzione.

In alternativa a quanto previsto dai periodi precedenti, per le sole città metropolitane con popolazione superiore a tre milioni di abitanti, è condizione necessaria, affinché si possa far luogo ad elezione del sindaco e del consiglio metropolitano a suffragio universale, che lo statuto della città metropolitana preveda la costituzione di zone omogenee, ai sensi del comma 11, lettera c), e che il comune capoluogo abbia realizzato la ripartizione del proprio territorio in zone dotate di autonomia amministrativa, in coerenza con lo statuto della città metropolitana.

Dall'aprile 2018 giace al Senato della Repubblica, il Disegno di legge n°276 / XVIII legislatura "Norme per l'elezione diretta a suffragio universale del sindaco e del consiglio della città metropolitana"

A Napoli il 30% degli abitanti elegge un Sindaco che è Sindaco Metropolitano anche per l'altro 70%.

Lo Statuto della Città Metropolitana prevede l'elezione diretta del Consiglio e del Sindaco, ma tale elezione non può essere effettuata finché manca la prevista legge elettorale di competenza del Parlamento.

Si tratta di una **arretratezza ormai quasi unica in Europa**, una distorsione della democrazia che concentra poteri nel capoluogo, esautorando quasi completamente la maggioranza dei cittadini metropolitani dalle scelte per il futuro della città, con conseguenze su efficienza funzionale e qualità ambientale del sistema metropolitano di cui nessuno è chiamato a farsi carico.

Precondizione: il Comune di Napoli deve aver ripartito il suo territorio in **zone dotate di autonomia amministrativa**

Nell'ottobre 2020, Tobia Zevi - candidandosi a Sindaco- con un articolato documento -*"L'ultimo Sindaco di Roma. Una proposta di riforma per governare l'area metropolitana della Capitale"*- ha espresso con forza la necessità di procedere per Roma.

Poi gruppi di Associazioni, a Milano a fine 2020 ed a Napoli a inizio 2021, hanno chiesto formalmente ai rispettivi Sindaci dei Comuni capoluogo di provvedere alla ripartizione dei territori come prevista sin dal 2014.

A Roma, a Milano ed a Napoli quindi ci si muove per porre fine ad una anomalia che dura da troppi anni.

? vera "Città" o debole "Città Metropolitana" ?

la revisione dell'attuale Statuto è il primo strumento

per pervenire alla massa critica necessaria

per avere ruolo nel contesto globale, garantire partecipazione e serena vita ordinaria

scossa a una città immobile, con 4 risorse prioritarie per il futuro

cultura / ricerca / paesaggio / ambiente



Napoli Città Metropolitana

deve trasformare il suo Statuto oggi più attento **Organi e Poteri** che a principi ...

per le Città Metropolitane

L. 142/1990 prevedeva

L. 56/2014 attribuisce

"funzioni normalmente attribuite ai Comuni"

"funzioni di competenza della Province"



differenza sostanziale

da **"fusione"** a **"unione"** di comuni

35

La conoscenza consente di programmare e progettare interventi che assicurino sicurezza e benessere, integrando tra l'altro anche la logica dei “master plan” di Jeremy Rifkin.

Di fronte a questi scenari, l'ambizione di una **“carta d'identità” del territorio** e delle **“carte d'identità” del costruito** porterà a un banale ma indispensabile futuro che fra un po' sembrerà quasi appartenere al paleolitico. Comunque qui, rispetto all'oggi, propone un enorme balzo in avanti. Può essere soddisfatta tramite procedure elementari e ampiamente collaudate.

Oggi va messa fine all'era dell'ignoranza ingiustificata.

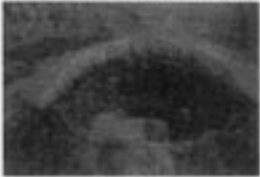
- aree a rischio (vulcanico, geologico, idrogeologico, sollevamento acque al 2050 e 2100)
- aree attualmente a forte inquinamento
- patrimonio UNESCO
- parchi nazionali e regionali
- corridoi ecologici
- attività di rilievo nazionale / internazionale
- autostrade, ferrovie, aeroporti, porti, linee su ferro ciclabili
- estesi a aeroporto SA, porto SA, realtà Caserta / Aversa,
- approdi imbarcazioni da diporto
- balneabilità principali

2





UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II
Commissione di Studio per il "Rischio Vesuvio"



LA COMMISSIONE
Ello GIANGRECO (Presidente) - Antonio VALLARRO (Coordinatore)
Giuseppino BONADUCE - Roberto CAGLIORZI - Giuseppe CAPALÌ
Marino DE LUCA - Roberto DI RISO - Gilberto ANTONIO MARSELLI
Massimo PICA CIAMARRA - Antonio RAPOLLA - Luciano RISSI
Antonio SODANO - Damiano STANBONE

INDICE

CAPITOLO PRIMO - Introduzione
CAPITOLO SECONDO - Censi Storici
2.1. I principali disastri del XX secolo
2.2. Il concetto di rischio (G. Giangreco)
2.3. Il rischio geologico (A. Vallarò)
2.4. Le manifestazioni vulcaniche del Somma-Vesuvio (A. Rapolla)
CAPITOLO TERZO - Lo scenario eruttivo
3.1. Struttura del Monte Somma-Vesuvio in base a studi geofisici (A. Rapolla)
3.2. Presunzioni geofisiche e geochimiche (A. Rapolla e D. Stanbone)
3.4. La situazione attuale del Vesuvio e la sorveglianza vulcanica (A. Rapolla)
CAPITOLO QUARTO - Aspetti geografico-territoriali
4.1. Morfologia e circolazione idrica superficiale (A. Vallarò)
4.2. La microsistema idrica sotterranea (R. de Riso)
4.3. I casertani dell'edilizia (M. Pica Ciomarra)
4.4. La vulnerabilità del costruito (E. Giangreco)
CAPITOLO QUINTO - I servizi a rete
5.1. Sistemi dei trasporti (M. de Luca)
5.2. Sistema idrico-ignario (V. Baggiano)
5.3. Sistema delle telecomunicazioni (G. Franceschetti)
5.4.1. Distribuzione di elettricità (L. Mangoni)
5.4.2. Distribuzione del gas metano (V. Botta)
CAPITOLO SESTO - Gli aspetti sociali
6.1. Gli aspetti socio-demografici (G.A. Marselli)
6.2. Gli aspetti produttivi e occupazionali (R. Cagliorzi)
6.3. Gli aspetti socio-culturali ed istituzionali (G.A. Marselli)
6.4. Gli aspetti socio-sanitari (L. Rissi e A. Sodano)
CAPITOLO SETTIMO - Le analisi
7.1. F. Barberi - 7.2. L. Civetta - 7.3. P. H. Gasparini - 7.4. U. Leone - 7.5. G. Luongo
CAPITOLO OTTAVO - Orientamenti e considerazioni conclusive

Mentre la Protezione Civile imposta programmi di evacuazione in caso di eruzione, nel 1995 l'Università degli Studi di Napoli istituì una Commissione di Studio per il "Rischio Vesuvio" - tredici esperti di differenti aree di ricerca [Geologia, Geofisica, Geochimica; Urbanistica, Trasporti e Strutture; Socio-economiche; Socio-sanitarie]- tesa a ragionare sulla messa in sicurezza del territorio. La ricerca, che ha poi coinvolto sei Dipartimenti ed è stata finanziata anche dall'Unione Europea, si è conclusa nel 2003.

Quello del Vesuvio può essere definito "rischio artificiale" più che naturale, dovuto all'enorme edificazione incontrollata che ha attirato centinaia di migliaia di abitanti da zone limitrofe.

Indispensabili ulteriori freni ad espansioni e l'avvio di un processo opposto a quello dei decenni precedenti come delinea la seconda parte di questa nota :

"I 18 comuni vesuviani compresi nella "zona ad alto rischio", individuata dal Piano di emergenza della Protezione Civile nell'ipotesi di ripresa dell'attività vulcanica, impegnano 22.840 ettari oggi abitati da 600.000 persone, 173.000 famiglie da evacuare prima dell'inizio dell'eruzione. Dall'unità d'Italia, la popolazione insediata è cresciuta del 442%. Negli ultimi quarant'anni quasi del 70%. Ordine di grandezza: tre volte il tasso di natalità. Comunque purtroppo molto inferiore alla velocità di crescita del territorio urbanizzato. Nel solo decennio 1981/91, malgrado il ridimensionamento della crescita della popolazione (+1,99 %) il patrimonio abitativo passa a 557.491 a 702.911 vani: +26,8%. I vani occupati crescono del 23,5%; quelli non occupati del 71,83%, con punte da 154% (Terzigno) a 379% (Torre Annunziata).

Dati non omogenei su tutto il territorio, perché più accentuati nei comuni della fascia costiera e in quelli limitrofi a Napoli. In termini demografici, i soli cinque comuni costieri, il 35% della superficie dell'insieme considerato, accolgono oggi il 74% della popolazione. La densità abitativa presenta valori abnormi, senza confronti in Europa: in media oltre 5.400 ab/Kmq; e punte prossime a 15.000 ab/Kmq (Portici, S. Giorgio a Cremano). Gli ultimi due censimenti mostrano come l'offerta abitativa nell'area, non solo si è adeguata ad impropri fabbisogni crescenti, ma spesso li ha preceduti e sollecitati.

In assenza di politiche disincentivanti, la previsione demografica, come sempre per immigrazione, configura scenari preoccupanti: il Progetto Speciale n.3 "Disinquinamento del Golfo di Napoli" indica al 2016 incrementi dell'ordine dei 190.000 abitanti: conservando l'attuale rapporto abitanti / vani occupati, a tale crescita corrispondono ulteriori 209.931 vani (+ 30 % rispetto al 1991).

I dati indicano con chiarezza che, specie nei decenni successivi all'inizio dell'attuale fase di riposo (eruzione del 1944) ed alla Legge urbanistica del 1942, nell'area si sono sviluppati processi inconsapevoli ed incontrollati, privi di ogni razionalità urbanistica ed economica. Si aggravano cioè fortemente le condizioni di pericolo e si determina un problema dimensionalmente enorme, in tempi ancora recenti circoscritto e affrontabile. Paradossalmente il rischio cresce non solo per un'eruzione che c'è chi prevede tanto più violenta quanto più si fa attendere, ma soprattutto per l'inconsulta rapidissima crescita del territorio urbanizzato, con velocità molte volte superiore alla stessa crescita della popolazione.

Urge una **inversione di tendenza**, una politica territoriale innovativa e del tutto opposta, diretta a ridurre nel tempo la dimensione del problema. Azioni urbanistiche alternative, probabilmente anche coesistenti.

Un atteggiamento razionale dovrebbe porre decisi freni all'espansione forse non nella sola "zona ad alto rischio", promuovere la revisione coordinata degli strumenti urbanistici attuali, interrompere la distorta crescita della popolazione e quella ancor più veloce delle aree urbanizzate. Analisi puntuali dovrebbero far rivedere gli strumenti urbanistici degli altri 59 Comuni interessati dal Piano della Protezione Civile.

Il futuro Piano del Parco Nazionale del Vesuvio, dovrebbe innestare le sue specificità in questa politica territoriale. Il Patto territoriale del Miglio d'Oro non può non tener conto di questi dati.

Occorre uno studio ampio che valuti la possibilità di incentivare la crescita della popolazione nei comuni contermini, le opportunità di progressivi trasferimenti all'interno della provincia di Napoli -peraltro caratterizzata da densità eccezionalmente elevate a livello europeo- e delle province sul mare come Caserta e Salerno, poi Benevento ed Avellino, senza coinvolgere al momento i territori di altre Regioni. Nella Campania, secondo l'ISTAT con popolazione al 2037 ancora in crescita (...), gli abitanti della "zona ad alto rischio" rappresentano il 10% della popolazione.

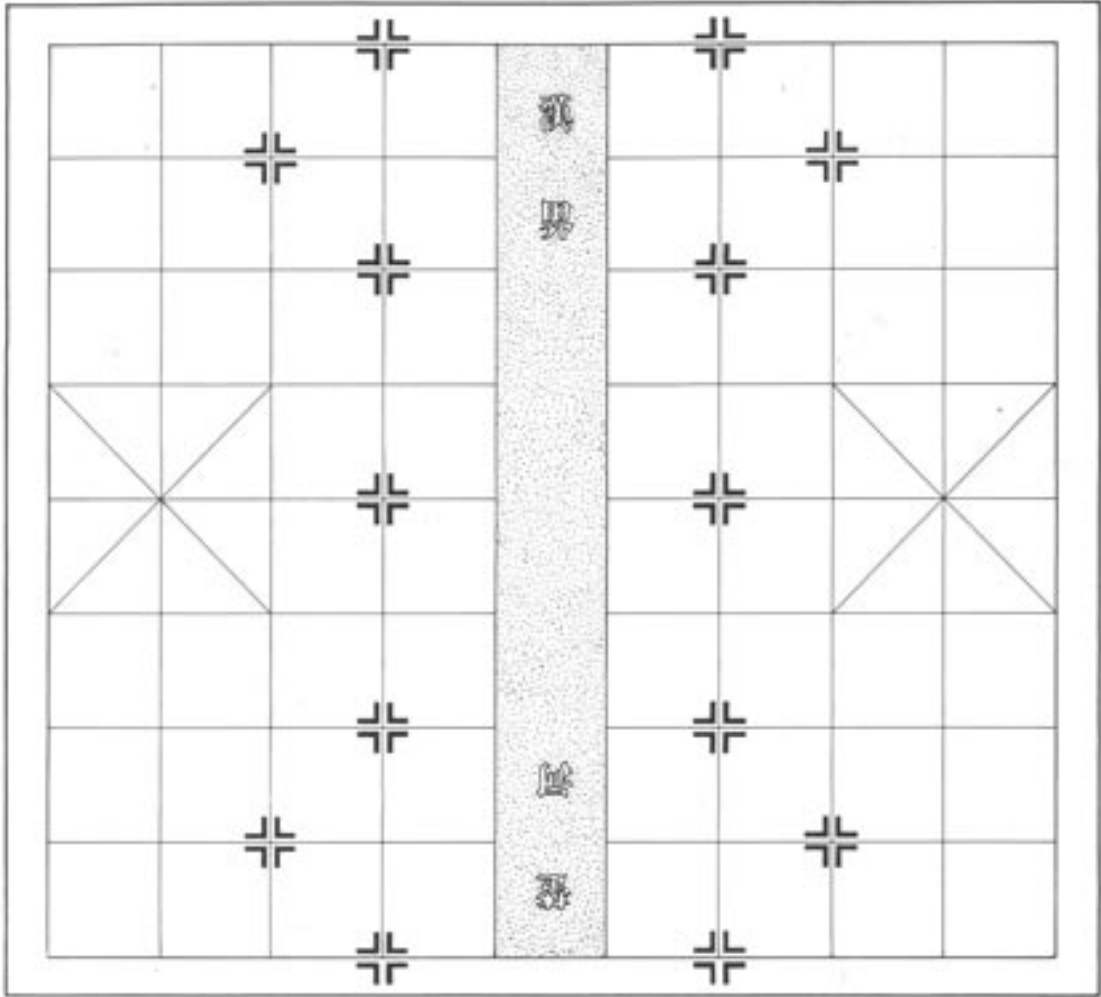
Rivedere i piani dei territori circostanti introducendo attività e condizioni capaci di accogliere delocalizzazioni dall'area a rischio, dare senso ad una politica territoriale di lungo termine.

L'azione va accompagnata dalla messa a punto di modelli di intervento a consumo territoriale ridotto rispetto alle tipologie abituali: quindi livelli di organizzazione di maggiore complessità, certamente benefici per la salvaguardia del territorio. Azioni di questo tipo, analizzate sotto il profilo economico-sociale ed urbanistico, fanno sì che, con il passare del tempo, all'aumento di violenza del fenomeno eruttivo atteso, corrisponda un problema da risolvere ogni giorno di minore dimensione.

Sotto altro profilo, **unità urbane integrate ad alta densità**, immesse nei deboli tessuti che spesso caratterizzano l'entroterra napoletano, possono svolgere una positiva azione di razionalizzazione e rivitalizzazione, rafforzare identità e forse **introdurre nuove focalità urbane**. L'onere da affrontare per ridurre il "rischio Vesuvio", deve indurre effetti collaterali altamente positivi."

- Vesuvio: rischio crescente, in "Urbanistica Informazioni", n°158/1998, pag.30
- E.Giangreco (a cura), Il rischio Vesuvio, Fridericiana Scientia, E.S.I. 1999, pp.336 - [I caratteri dell'edificato, Cap.IV - 4.3]
- Università degli Studi di Napoli Federico II, Il Rischio Vesuvio - strategie di prevenzione e di intervento, Giannini Napoli 2003, pp.454 - [Cap.III, pgg.196-314]

Vesuvio, rischio crescente



“Voglio, esigo che intorno a me tutto sia d’ora in poi misurato, certificato, matematico, razionale.
Occorre procedere alla misurazione dell’isola, stabilire l’immagine ridotta della proiezione orizzontale di ogni terreno, iscrivere questi dati in un catasto. Vorrei che ogni pianta portasse un’etichetta, ogni volatile fosse munito di un anello, ogni mammifero marchiato a fuoco!
Non mi concederò tregua fino a quando questa isola opaca, impenetrabile, piena di sordi fermenti e di risucchi malefici non si tramuterà in una costruzione astratta, trasparente, intellegibile anche nei suoi recessi più segreti”.

Michel Tournier, Venerdì o il limbo del Pacifico (1967), Einaudi 1983

- B.E.S. Benessere Equo e Sostenibile 3.1.
- Ambiente / Paesaggio / Memoria 3.2.
- Mobilità 3.3.
- Città dei pochi minuti 3.4.
- Attrattori urbani e luoghi di condensazione sociale 3.5.

Il Ben-Vivere - La classifica	
1	Bolzano
2	Pordenone
3	Trento
4	Firenze
5	Milano
6	Bologna
7	Parma
8	Siena
9	Prato
10	Pisa

fra varie classifiche -di fatto equivalenti- questa da “Avvenire” settembre 2020 tipograficamente è la più chiara

Posizione	Provincia
11	Udine
12	Modena
13	Mantova
14	Vicenza
15	Brescia
16	Gorizia
17	Ravenna
18	Trieste
19	Reggio Emilia
20	Verona
21	Venezia
22	Belluno
23	Aosta
24	Ancona
25	Lecco
26	Piacenza
27	Monza
28	Treviso
29	Bergamo
30	Forlì-Cesena
31	Cremona
32	Ascoli Piceno
33	Savona
34	Como
35	Lodi
36	Rimini
37	Padova
38	Cuneo
39	Macerata
40	Torino
41	Genova
42	Roma
43	Novara
44	Pesaro e Urbino
45	Perugia
46	Ferrara
47	Lucca
48	Sondrio
49	Vercelli
50	Pavia
51	Arezzo
52	Grosseto
53	Livorno
54	Varese
55	Biella
56	Rovigo
57	La Spezia
58	Asti
59	Fermo
60	Verbano

Posizione	Provincia
61	Terzi
62	Alessandria
63	Pistola
64	Massa-Carrara
65	Rieti
66	Imperia
67	Bari
68	Teramo
69	Cagliari
70	L'Aquila
71	Campobasso
72	Pescara
73	seria
74	Chieti
75	Viterbo
76	Matera
77	Latina
78	Sassari
79	Lecce
80	Potenza
81	Frosinone
82	Oristano
83	Benevento
84	Brindisi
85	Ragusa
86	Salerno
87	Nuoro
88	Messina
89	Catania
90	Barletta
91	Palermo
92	Catanzaro
93	Taranto
94	Cosenza
95	Avellino
96	Trapani
97	Foggia
98	Agrigento
99	Enna
100	Siracusa
101	Sud Sardegna
102	Vibo Valentia
103	Caserta
104	Napoli
105	Reggio di Calabria
106	Crotone
107	Caltanissetta

Mentre ha una posizione di prestigio nel quadro culturale delle aree metropolitane europee, Napoli è tra le ultime per funzionalità tecnica, trasporti pubblici, condizioni strade ed edifici, spazi pubblici, servizi sanitari . CRESME-ACEN, “La città propositiva”

PIL “misura tutto, eccetto ciò che rende la vita veramente degna di essere vissuta
Robert Kennedy



“il PIL **comprende** anche inquinamento dell'aria, pubblicità delle sigarette, ambulanze per sgombrare le autostrade dalle carneficine dei fine-settimana, serrature speciali per le porte di casa e le prigioni per coloro che cercano di forzarle.

cresce con la produzione di napalm, missili e testate nucleari. ...

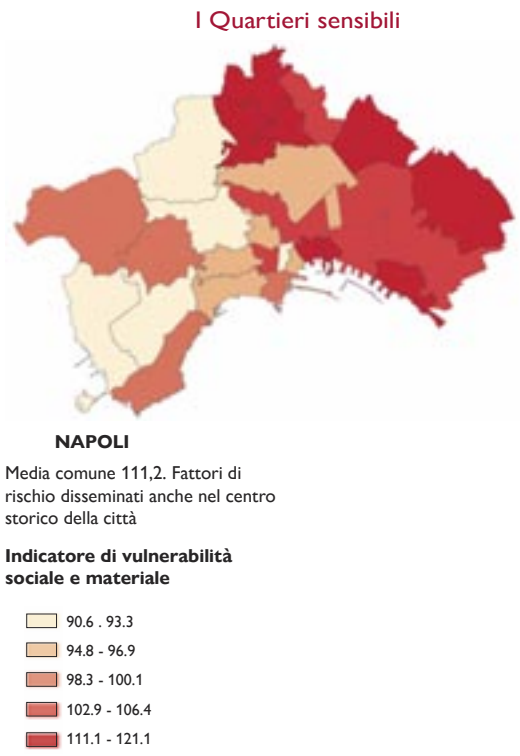
non tiene conto della salute delle famiglie, della qualità della loro educazione, ... della giustizia nei tribunali, né dell'equità nei rapporti fra i cittadini”



Primi indicatori del livello di benessere :

- reddito disponibile
- diseguaglianze della sua distribuzione
- indice di povertà

3.1 B.E.S. Benessere Equo e Sostenibile



Analisi dei dati di mortalità
Rapporto standardizzato di mortalità (RSM) tra n° decessi osservati e n° degli attesi. (100 standard cittadino) da elaborazioni di Piergiorgio Duca, docente di Biometria e Statistica medica all'Università di Milano

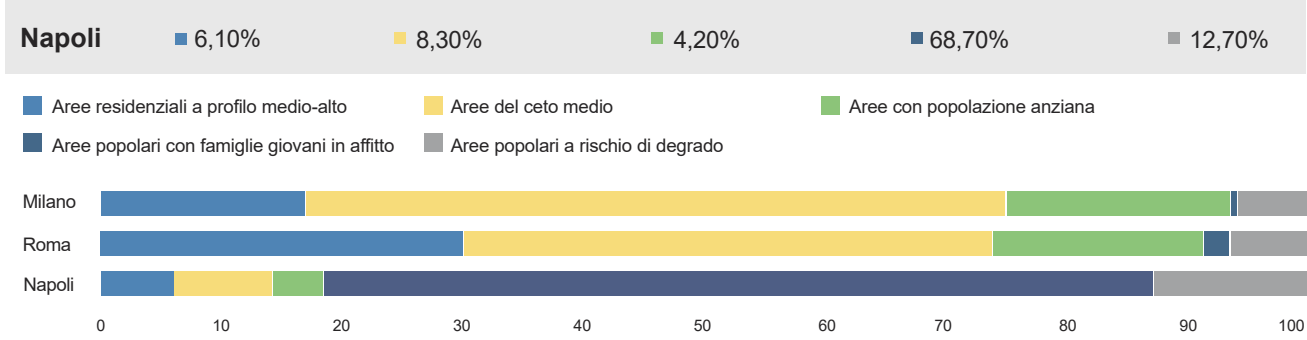
<https://napoli.fanpage.it/napoli-mortalita-classifica-quartieri/>

Dato cumulativo (periodo 2009-2017) per quartiere e genere

QUARTIERI	SMR MASCHI	QUARTIERI	SMR FEMMINE
POSILLIPO	80,5	POSILLIPO	80,5
CHIAIA	84,5	ARENELLA	84,5
VOMERO	88,1	CHIAIA	84,5
ARENELLA	88,9	CHIAIANO	101,8
PORTO	92,0	VOMERO	88,1
PIANURA	93,3	BAGNOLI	96,5
SAN CARLO	95,1	PIANURA	93,3
FUORIGROTTA	95,4	FUORIGROTTA	95,4
SAN FERDINANDO	95,6	SAN CARLO	95,1
BAGNOLI	96,5	SAN FERDINANDO	95,6
SOCCAVO	98,7	SOCCAVO	98,7
*MONTECALVARIO	99,2	*SECONDIGLIANO	107,0
SAN GIUSEPPE	100,9	*PONTICELLI	103,9
VICARIA	100,9	SAN GIUSEPPE	100,9
CHIAIANO	101,8	*POGGIOREALE	108,1
*AVVOCATA	102,7	*AVVOCATA	102,7
*PONTICELLI	103,9	VICARIA	100,9
*BARRA	105,9	*MONTECALVARIO	99,2
*SECONDIGLIANO	107,0	PORTO	92,0
*POGGIOREALE	108,1	*STELLA	112,0
*MERCATO	111,3	*BARRA	105,9
*STELLA	112,0	*SCAMPIA	113,0
*SCAMPIA	113,0	*PISCINOLA MARIANELLA	114,1
*PENDINO	113,4	*PENDINO	113,4
*PISCINOLA MARIANELLA	114,1	*SAN PIETRO A PATERNO	115,9
*SAN LORENZO	114,8	*MERCATO	111,3
*SAN PIETRO A PATERNO	115,9	*SAN GIOVANNI A TEDUCCIO	118,5
*SAN GIOVANNI A TEDUCCIO	118,5	*SAN LORENZO	114,8
*MIANO	125,2	*MIANO	125,2

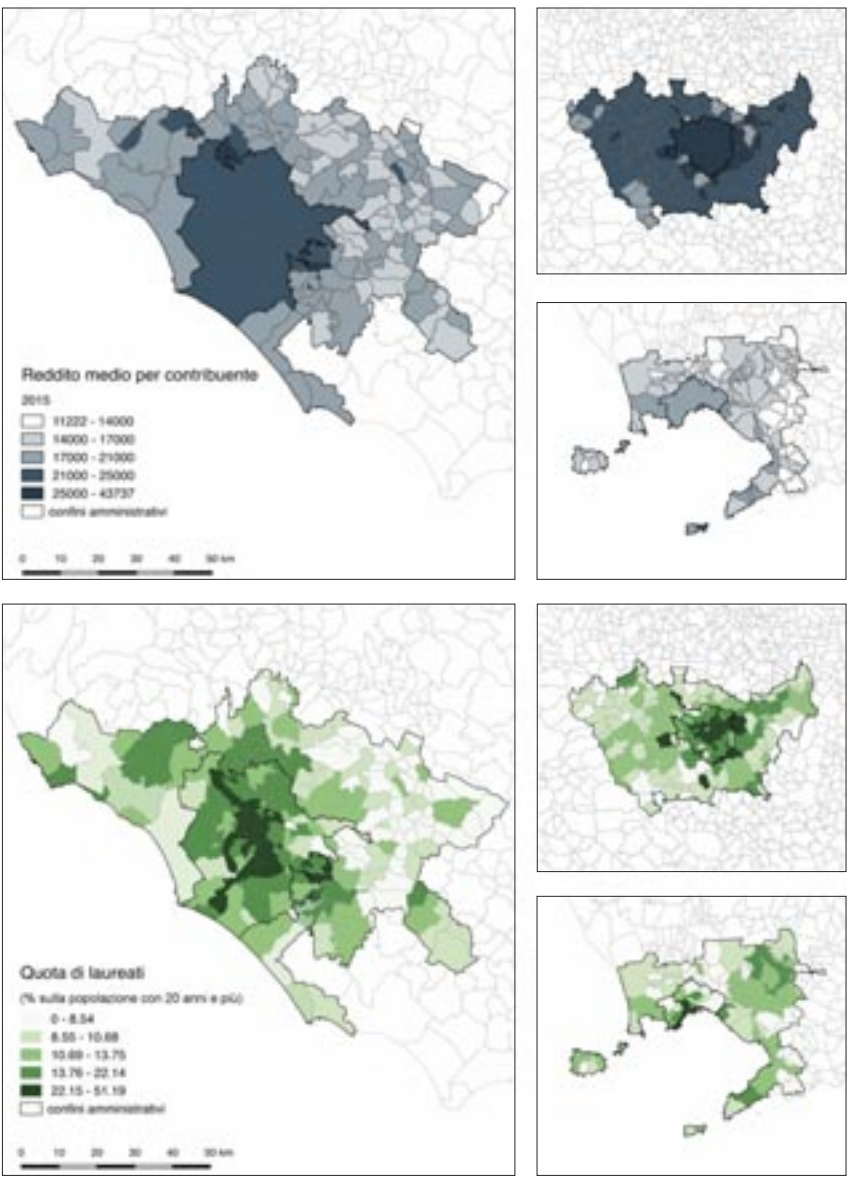
Quartieri in ordine crescente di SMR per maschi (a sinistra) e femmine (a destra)

% residenti della città metropolitana per tipo di area residenziale. ISTAT (2017) zone della città metropolitana in 5 categorie (aree residenziali a profilo medio-alto; aree del ceto medio; aree con popolazione anziana; aree popolari con famiglie giovani in affitto; aree popolari a rischio di degrado) in base alle caratteristiche dell'abitato e dei residenti.
<https://www.openpolis.it/la-geografia-sociale-di-roma-milano-e-napoli-a-confronto/>



le notizie riprodotte a pag.30 riguardano il Comune di Napoli e Napoli Città Metropolitana;

quelle a pag.31 evidenziano diseguagliane interne a parti di Napoli Città Metropolitana; nello stesso tempo evidenziano macroscopiche diversità dell'ampiezza degli attuali territori metropolitani di Roma, Milano e Napoli



<https://www.eticaeconomia.it/disuguaglianze-metropolitane-roma-milano-e-napoli-a-confronto/>

mappe delle diseguaglianze

ambiente

questione planetaria

La riorganizzazione degli strumenti urbanistici della Città Metropolitana dovrà rivedere logiche e normative. Utile se riuscirà a fra sì ogni intervento vada pensato come parte dell'”Ambiente” (questione planetaria: lo si vorrebbe stabile, non alterato dalle azioni umane), del “Paesaggio” (quanto caratterizza gli ambienti di vita di una comunità) e come parte della “Memoria” (le stratificazioni spaziali ed a-spaziali che identificano i singoli luoghi).

In un certo senso è la poetica del “frammento”: presuppone il rifiuto di ogni ottica settoriale e considera strumentali le separazioni disciplinari. Pertanto affranca dall'impropria distinzione fra architettura e edilizia, considera ogni elemento partecipe nella definizione di un ambiente di vita e attribuisce dignità a ogni singolo frammento. Nello stesso tempo si oppone alla stanca distinzione fra centro storico e periferia, quella che alla fine fa sì che -nel buon senso comune- il primo diventi immutabile e la seconda possa essere preda dell'indifferenza.

Questo approccio porta a rigenerare gli ambienti di vita privilegiando il disegno del vuoto, dello spazio pubblico; a legare costruito e non-costruito; a fare costante riferimento a “luoghi di condensazione sociale”: quelli che -diversamente dai “non-luoghi”- spingono a che ogni azione tenda a “civilizzare l'urbano”.

Come delineato nella “premessa”, “enti di prossimità” e forme di partecipazione insieme alle logiche energetico-ambientali nel tempo possono azzerare le emissioni di CO2.

Le emissioni primarie di particolato (PM) da edifici sono più del doppio di quelle da trasporti e negli edifici le combustioni dominano le emissioni di PM10 e PM2,5. Gli edifici consumano il 40% dell'energia e rilasciano il 36% delle emissioni di gas serra. Secondo l'Unione Europea per abbattere le emissioni di almeno 55% entro il 2030, occorre ridurre le emissioni di gas serra degli edifici del 60 %, il loro consumo energetico del 14% e il consumo energetico per riscaldamento e raffrescamento del 18%.

Le emissioni di particolato peraltro sono anche significativi fattori patologici.

paesaggio

questione locale

memoria

questione culturale

3.2 AMBIENTE / PAESAGGIO / MEMORIA

* sintesi da progetti studiati in occasioni passate

- rete dei trasporti a scala metropolitana
- dettaglio rete dei trasporti a scala metropolitana
- nodi e interrelazioni lungo la costa
- nuovi equilibri nei trasporti del futuro
- * progetto viabilità e parcheggi sottomarini (1992)
- * fermata terminale Linea 6 collegata alla Grotta di Cocceio (+ ipotesi agriparco, 2020)
- * collegamento Parco Virgiliano / Coroglio
- sistemi di accelerazione pedonale

3.3 MOBILITA'



Tra le tematiche più importanti a scala metropolitana vi è il sistema di trasporto pubblico di massa e la rete delle infrastrutture.

Il forte peso demografico che negli anni ha gravitato sull’area metropolitana di Napoli (circa 2.650 ab/km², con punte di circa 8.500 ab/km² all’interno degli attuali confini comunali del capoluogo e fino ai circa 12.000 ab/km² a Portici, che diventano circa 13.500 ab/km² se non si considera l’area della Reggia) mette in evidenza l’importanza, anche a livello nazionale, della funzione dei nodi logistici della rete metropolitana con il sistema ferroviario, portuale ed aereo oltre a rappresentare un riconoscimento della strategia territoriale nazionale ed un potenziamento della struttura urbanistica del Paese.

Tutto ciò oggi, con l’emergenza CoViD-19 e la crisi pandemica diffusa a livello globale, ha messo in discussione i modelli tradizionali di crescita e di sviluppo con le relative economie, riportando delle ⁴⁹ ricadute pesanti sul breve e medio termine. Diversi sono i settori che sono chiamati a sviluppare una capacità di resilienza per attuare nuovi paradigmi. Uno di questi è proprio il settore dei trasporti, in particolare quello pubblico, il quale risponde ad una domanda di spostamento “derivata” molto chiara: le persone hanno bisogno di spostarsi sul territorio per soddisfare i diversi bisogni, dal lavoro al tempo libero, e il sistema di trasporto offre un servizio che è insostituibile, considerata la dimensione fisica di Napoli Città Metropolitana, la quantità di persone che vi vive, lavora o studia e la odierna distribuzione e organizzazione del lavoro e delle varie attività sociali.

Le abitudini dei consumatori, i nuovi trend, l’e-commerce, l’evoluzione dei media, le decisioni delle aziende leader, avranno un ruolo primario nella definizione del nuovo paradigma dove la tecnologia e l’innovazione (ovvero l’ITS - Intelligent transportation system) daranno un fondamentale contributo.

Una nuova “normalità” generata dalle nuove abitudini (smart working, la mobilità di prossimità, la riscoperta della dimensione ciclo-pedonale, ...) ridisegnerà un nuovo concetto di mobilità urbana, connesso all’aspetto ambientale, ripensata nell’omogeneità dei nuovi comportamenti, legati ad un concetto di prossimità su bacini gravitazionali ridotti. Il modello di spostamento non sarà più legato all’esigenza di spostarsi per motivi sistematici (lavoro e studio) e al mezzo utilizzato ma sarà l’individuo ideatore del modo di spostarsi.

PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ METROPOLITANA

I nodi intermodali, in particolare quelli metropolitani, assumeranno un maggiore ruolo strategico sulla mobilità non solo a scala regionale e/o nazionale ma soprattutto a scala urbana ridefinendola, in quanto saranno i volani delle nuove abitudini. L'auto privata lascerà posto alle svariate forme di innovazioni e si adatterà ai nuovi comportamenti: le dinamiche di traffico si baseranno su veicoli autonomi connessi (CAV) e sul controllo intelligente del traffico in un ambiente connesso. Le tecnologie CAV trasformeranno le caratteristiche del flusso di traffico e il modo in cui i veicoli viaggiano sulle strade rivoluzionando le dinamiche del traffico a livello di rete migliorando sicurezza, capacità e stabilità.

Strategie intelligenti di controllo del traffico in presenza di comunicazioni da veicolo a infrastruttura (V2I) e da veicolo a veicolo (V2V), inclusi la gestione degli incroci non segnalati / segnalati, il controllo del traffico e limite di velocità variabile. La sicurezza delle persone sarà una chiave per innovare i sistemi di trasporto pubblico esistenti sotto il criterio di "riempimento" e della nuova domanda generata.

Le strategie da perseguire, già sperimentate con successo nel capoluogo sono: pianificare in modo integrato i trasporti e l'urbanistica; adeguare l'organizzazione di Napoli Città Metropolitana con l'istituzione del soggetto responsabile della mobilità; integrare le reti del trasporto: strade e ferro; potenziare il ferro e disegnare la rete; servire le aree dense e in trasformazione; fermare il consumo di suolo per salvaguardare le aree libere di pregio e riqualificare e rendere più dense solo le aree servite dalla rete su ferro; incrementare l'accessibilità alla rete su ferro e la superficie territoriale servita dalla rete.

Tra le Mission del Piano di ripresa dell'Europa, bilancio a lungo termine dell'UE e il Next Generation EU, troviamo la Green revolution and ecological transition e Infrastructures for a sustainable mobility dove vi è un ingente pacchetto, finanziato dall'UE, di misure di stimolo per la futura mobilità. Il ruolo delle Città Metropolitane è di fondamentale importanza nella definizione di queste nuove politiche legate alle nuove abitudini. Le tante nominate Smart Cities e Smart Industry si concretizzeranno nella gestione dell'innovazione. In quest'ottica Napoli Città Metropolitana nel medio periodo potrà assumere un ruolo fondamentale di trasformazione dei suoi paradigmi rappresentando un driver di innovazione nel settore della mobilità, progettata per il benessere dei suoi abitanti. Il valore della Smart Mobility ci sarà dato dalle nuove autovetture, dal trasporto pubblico locale rigenerato, dalla mobilità sostenibile (presenza di autobus a chiamata, controlli varchi ZTL, mobility manager, nuovo piano di spostamento casa-lavoro, car sharing, etc.), dalla ciclabilità (biciplan, ciclo parcheggi interscambio, servizio deposito con assistenza e riparazione, furti, bike sharing, etc.), dalle ZTL e dai parcheggi di corrispondenza.

La nuova governance sarà un mix di convinzione e lungimiranza politica dove il cambiamento lo stimolano e lo controllano. Su queste basi che la micromobilità, anche in forma sharing, caratterizzata da quei mezzi di trasporto meno pesanti e ingombranti e potenzialmente meno inquinanti di quelli tradizionali, come il monopattino elettrico, e-bike, segway, hoverboard, monoruota ed il triciclo organizzerà il sistema infrastrutturale urbano di Napoli Città Metropolitana.

In questo modo si riuscirà ad aver una riduzione del traffico in specifiche aree attraverso un abbassamento del limite di velocità e del volume delle automobili, una pianificazione ed una progettazione di percorsi riservati alla micromobilità così da facilitare i movimenti e agevolare le distanze più lunghe nell'intero ambito metropolitano, nonché parcheggi riservati a questa nuova forma di spostamento.

Affinché la mobilità sostenibile sia sufficientemente capillarizzata sul territorio assisteremo all'estensione della definizione di "velocipede" già presente nel CdS, com'è avvenuto in passato per inserire le biciclette a pedalata assistita.

Il ruolo dei nodi della rete ferroviaria metropolitana, quindi sarà quello di catalizzatore di mobilità condivisa che collega treno, treno urbano, tram, bus rapid transit, autobus, people mover, funivia/funicolare e scala mobile con le modalità a chiamata libera come ascensori, taxi, fino alle più svariate forme condivise come il bikesharing, scootersharing, carsharing, E-halling, ride-heling/TNC, carpooling, ride-splitting e Microtransit/DRT.

Tutto ciò comporterà anche una ridefinizione dei costi e prezzi del trasporto, della tecnologia ed efficienza dell'utilizzo all'occupazione dei veicoli passeggeri con una riduzione delle emissioni di gas serra, proprio attraverso una diminuzione delle emissioni prodotte dai trasporti.

La propulsione a idrogeno verde -non competitiva per la mobilità leggera (auto, moto, ecc.) per la quale sta diffondendosi l'adozione di più agili motori elettrici- sarà preziosa per la mobilità pesante (navi, trasporti su ferro, autolinee, camion, ecc.) specie se il rifornimento potrà avvenire nelle zone di deposito o lunga sosta accumulata di questi mezzi, coperte o in immediato rapporto parchi eolici o solari.

In questo senso nell'ambito di Napoli Città Metropolitana sono da individuare località opportunamente diffuse ed adatte, anche utilizzando risorse del Recovery Plan.



ferro

- linea Alta Velocità
- linea ferroviaria extra-urbana
- linea extra-urbana Circumvesuviana
- linea extra-urbana Circumflegrea
- linea extra-urbana Cumana
- linea ferroviaria urbana
- linea ferroviaria urbana in costruzione
- linea ferroviaria urbana di progetto
- linea ferroviaria extraurbana dismessa
- linea ferroviaria extraurbana dismessa in esercizio discontinuo
- linea ferroviaria extraurbana dismessa non in esercizio
- linea funicolare

viabilità

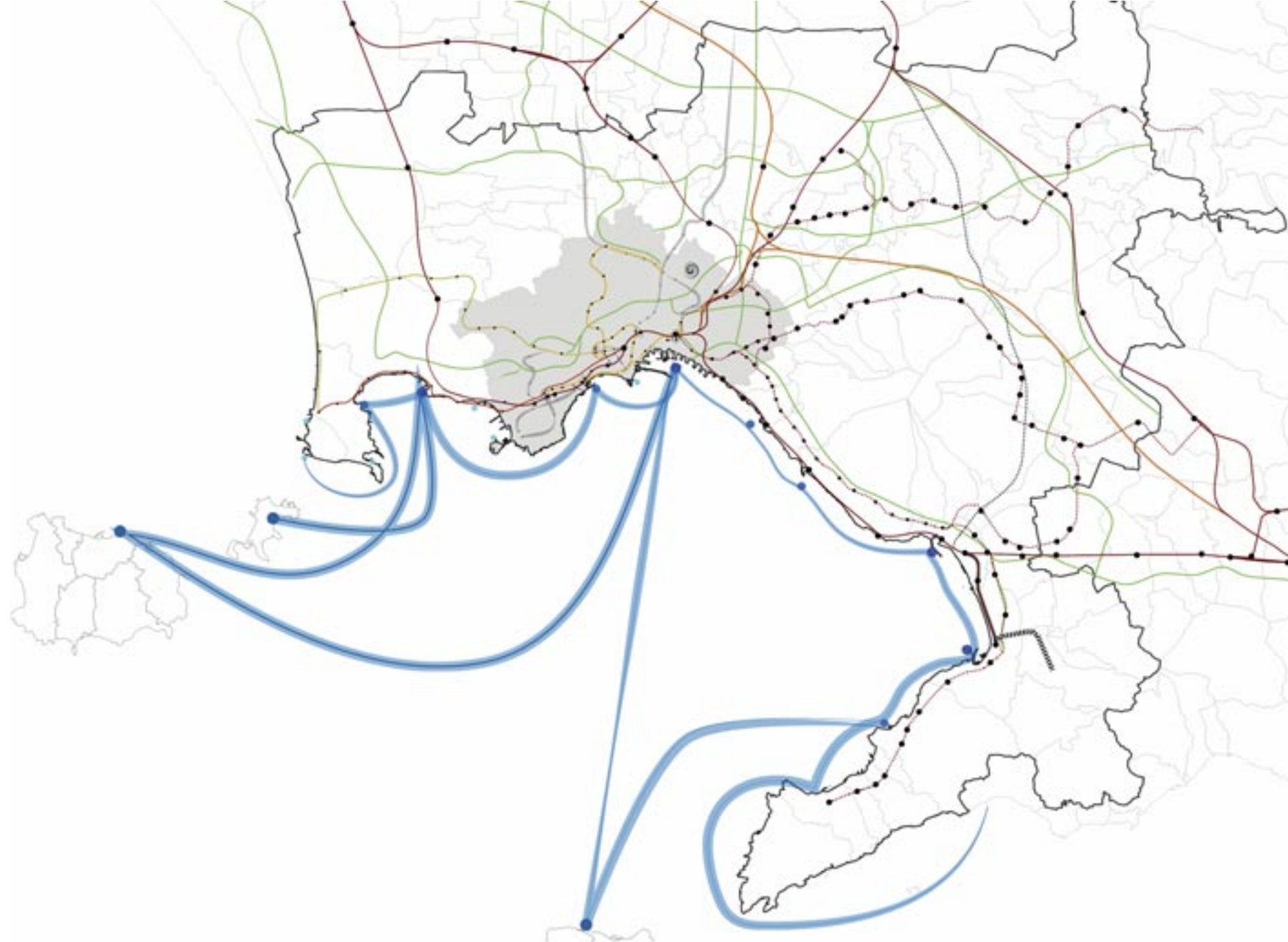
- autostrade e strade extraurbane principali

stazioni

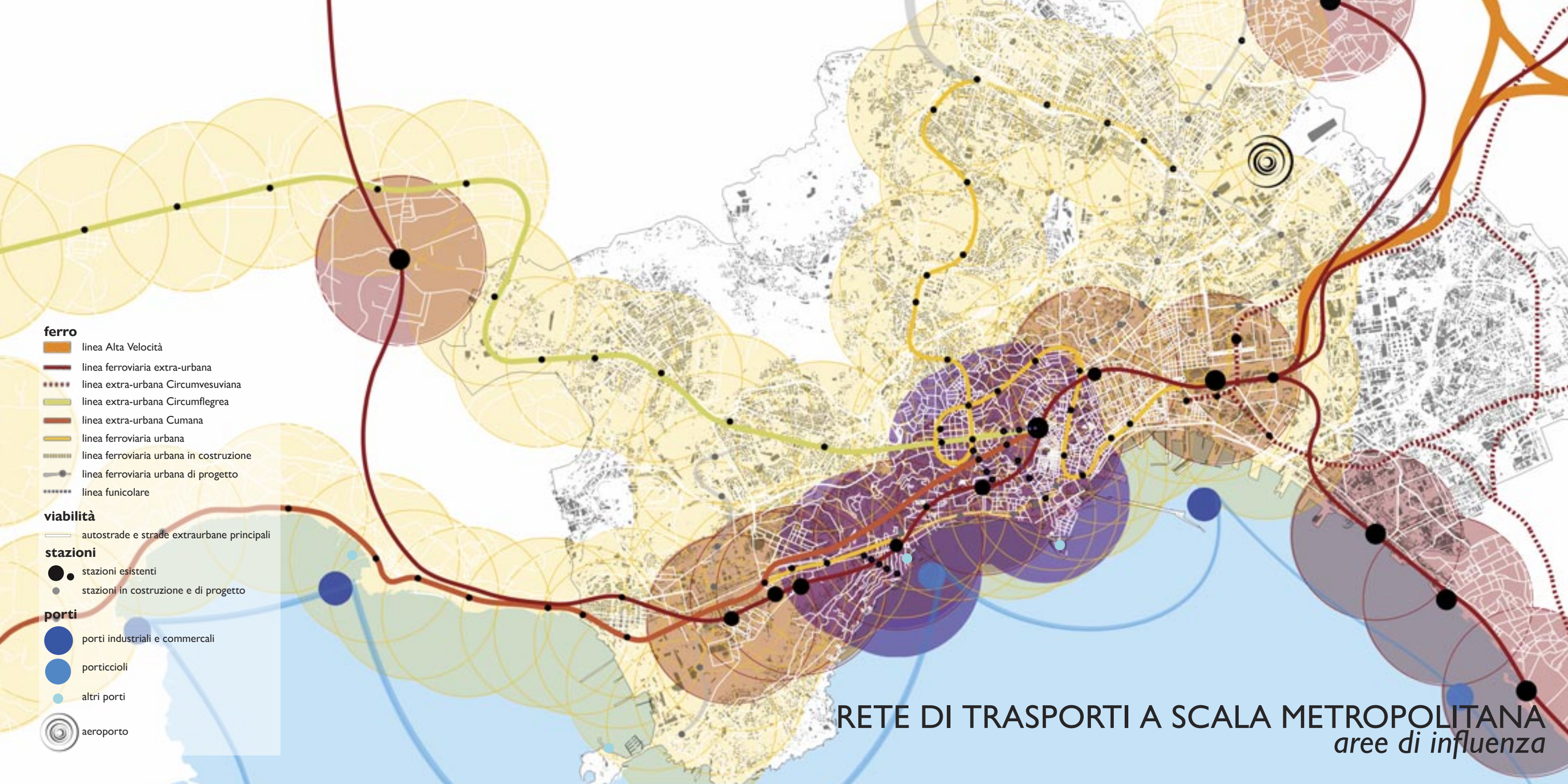
- stazioni esistenti
- stazioni in costruzione e di progetto

porti

- porti industriali e commerciali
- porticcioli
- altri porti
- aeroporto



RETE DI TRASPORTI A SCALA METROPOLITANA



ferro

- linea Alta Velocità
- linea ferroviaria extra-urbana
- linea extra-urbana Circumvesuviana
- linea extra-urbana Circumflegrea
- linea extra-urbana Cumana
- linea ferroviaria urbana
- linea ferroviaria urbana in costruzione
- linea ferroviaria urbana di progetto
- linea funicolare

viabilità

- autostrade e strade extraurbane principali

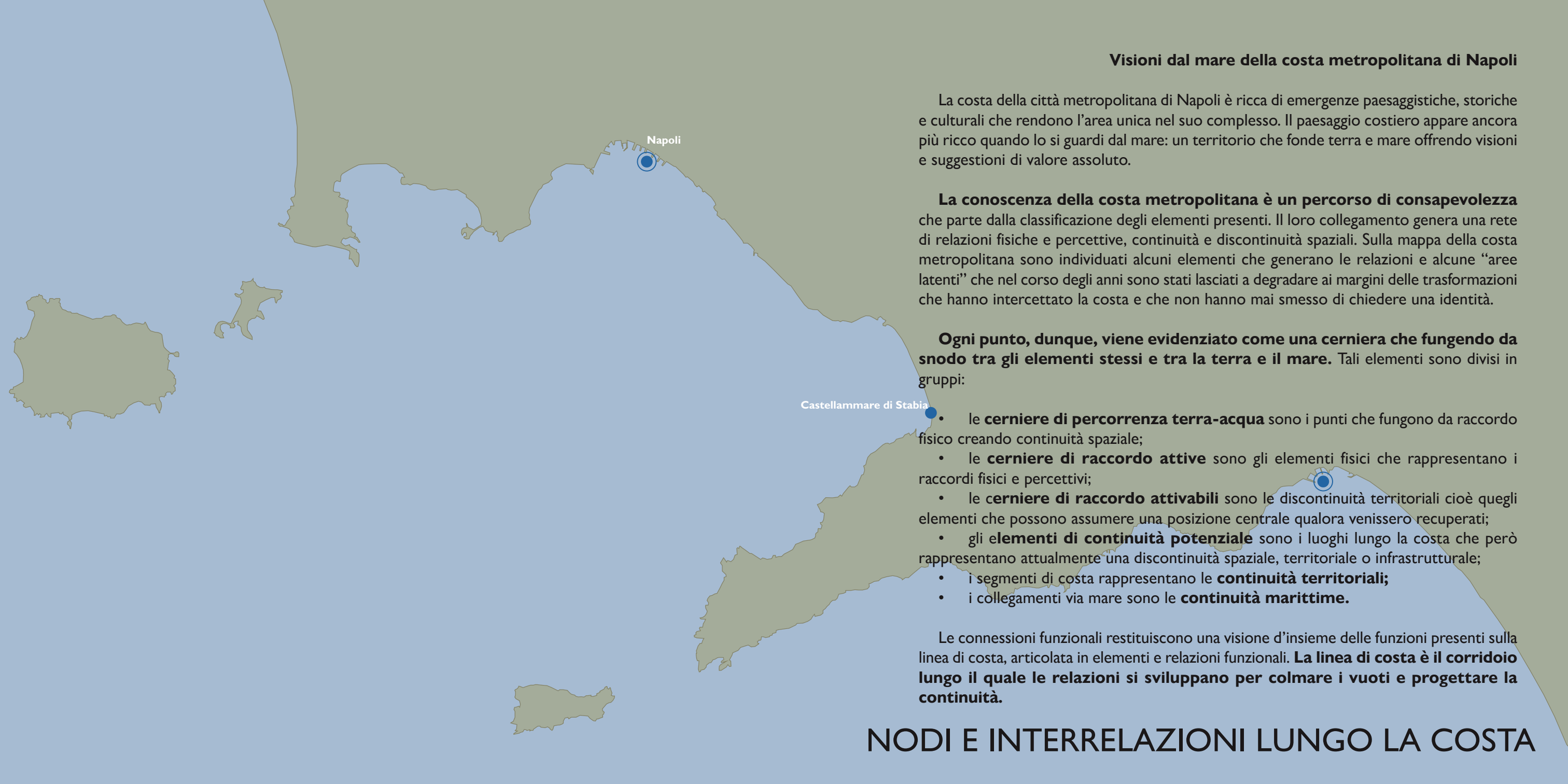
stazioni

- stazioni esistenti
- stazioni in costruzione e di progetto

porti

- porti industriali e commerciali
- porticcioli
- altri porti
- aeroporto

RETE DI TRASPORTI A SCALA METROPOLITANA
aree di influenza



Visioni dal mare della costa metropolitana di Napoli

La costa della città metropolitana di Napoli è ricca di emergenze paesaggistiche, storiche e culturali che rendono l’area unica nel suo complesso. Il paesaggio costiero appare ancora più ricco quando lo si guardi dal mare: un territorio che fonde terra e mare offrendo visioni e suggestioni di valore assoluto.

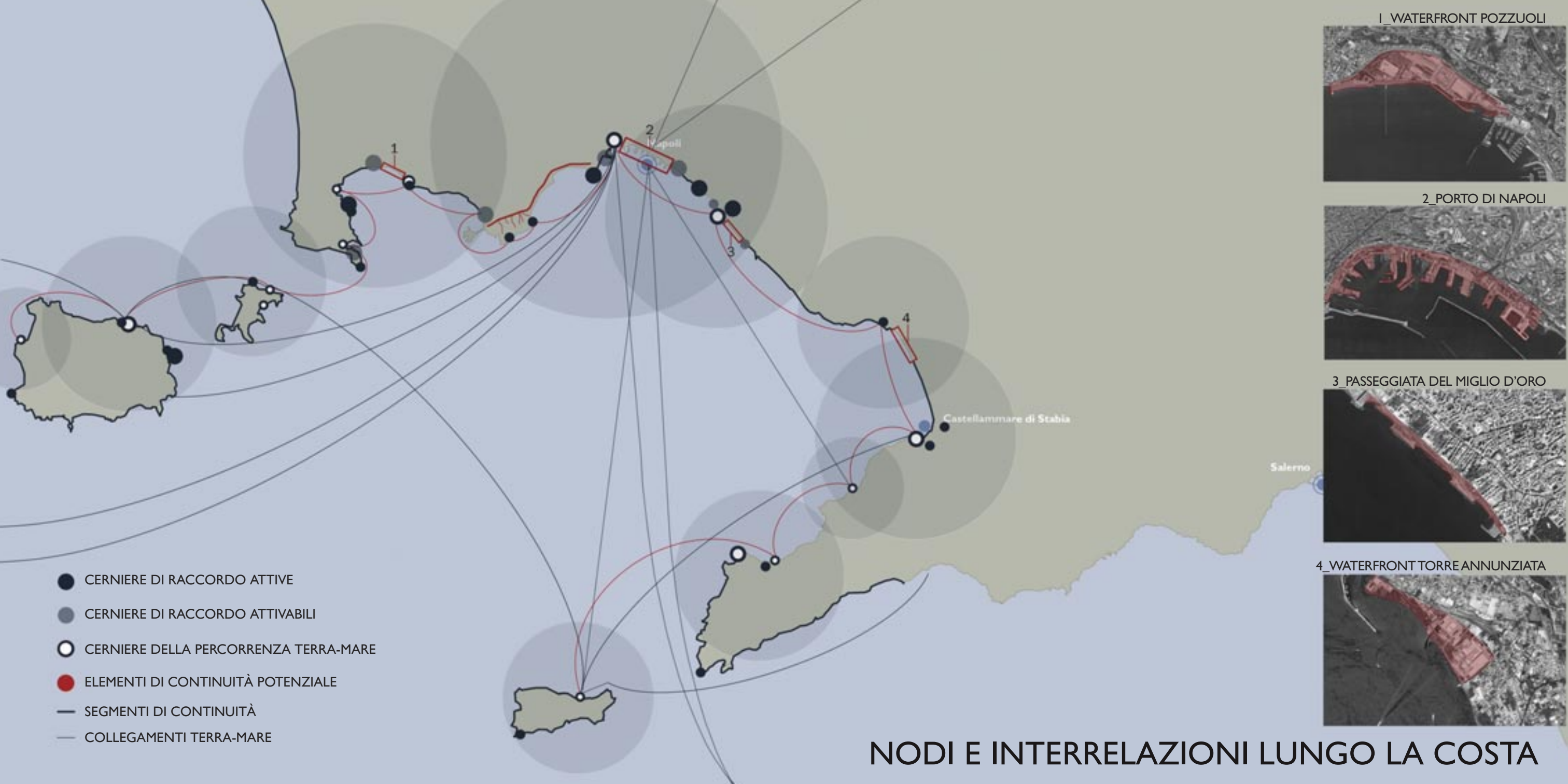
La conoscenza della costa metropolitana è un percorso di consapevolezza che parte dalla classificazione degli elementi presenti. Il loro collegamento genera una rete di relazioni fisiche e percettive, continuità e discontinuità spaziali. Sulla mappa della costa metropolitana sono individuati alcuni elementi che generano le relazioni e alcune “aree latenti” che nel corso degli anni sono stati lasciati a degradare ai margini delle trasformazioni che hanno intercettato la costa e che non hanno mai smesso di chiedere una identità.

Ogni punto, dunque, viene evidenziato come una cerniera che fungendo da snodo tra gli elementi stessi e tra la terra e il mare. Tali elementi sono divisi in gruppi:

- le **cerniere di percorrenza terra-acqua** sono i punti che fungono da raccordo fisico creando continuità spaziale;
- le **cerniere di raccordo attive** sono gli elementi fisici che rappresentano i raccordi fisici e percettivi;
- le **cerniere di raccordo attivabili** sono le discontinuità territoriali cioè quegli elementi che possono assumere una posizione centrale qualora venissero recuperati;
- gli **elementi di continuità potenziale** sono i luoghi lungo la costa che però rappresentano attualmente una discontinuità spaziale, territoriale o infrastrutturale;
- i segmenti di costa rappresentano le **continuità territoriali**;
- i collegamenti via mare sono le **continuità marittime**.

Le connessioni funzionali restituiscono una visione d’insieme delle funzioni presenti sulla linea di costa, articolata in elementi e relazioni funzionali. **La linea di costa è il corridoio lungo il quale le relazioni si sviluppano per colmare i vuoti e progettare la continuità.**

NODI E INTERRELAZIONI LUNGO LA COSTA

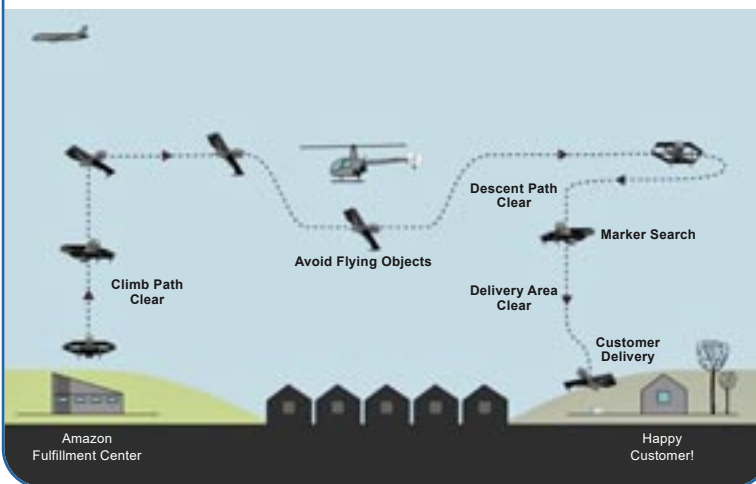


NODI E INTERRELAZIONI LUNGO LA COSTA

UAS (Unmanned Aircraft Systems)

All'interno della Città Metropolitana, la crescente intensità delle relazioni e la dilatazione delle distanze, renderanno sempre più opportuno -già avviene altrove- ridurre spostamenti e facilitare collegamenti. D'intesa con l'ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile) sarà sempre più incentivato l'utilizzo di droni e mezzi a pilotaggio remoto, prezioso anche per i suoi risvolti sul controllo del territorio e la sicurezza.

L'utilizzo di sistemi intelligenti per le consegne nell'area metropolitana (Urban delivery) sarà opportunamente regolamentato in uno con attente modalità di sviluppo di operazioni tramite servizi 'U Space' (definiti dalla Commissione Europea come “insieme di servizi e procedure specifiche -che consentono un'integrazione affidabile sul piano tecnico, efficiente, sostenibile e sicura degli **UAS** nello spazio aereo- basati su elevati livelli di digitalizzazione e automazione delle funzioni, grazie alle quali sono possibili operazioni complesse con un basso carico di lavoro umano”)



1 - DIVA, Disruptive VHDt Autoplane [3]



2 - Il concept di business jet HYPLANE [4]



3 - Capsula Pegasus di Hyperloop [5]



4 - Velocity 2X [8]



5 - Ehang 184

La disponibilità di nuovi sistemi di trasporto con nuove caratteristiche in parte anche più vicine alla persona -velivoli elettrici personali, aerotaxi, treni veloci per molte più destinazioni, mezzi innovativi ancora più performanti (Hyperloop, business jet supersonici e ipersonici)- modificherà il requisito utente ed il conseguente mercato [1]. Il maturare di sviluppi tecnologici e di nuovi prodotti sia in campo aeronautico che ferroviario consentirà di sottrarre mercato all'aviazione commerciale tradizionale, specie in questa fase di pandemia COVID-19, dato che la grande industria aeronautica impiegherà [2] tempi di recupero significativamente superiori a quelli di introduzione dei nuovi prodotti.

Lo scenario ipotizzabile sarà generato dalla combinazione di più fattori:

- sviluppo di: (i) aerei personali per spostamenti in ambito cittadino (tipo DIVA, fig.1 [3]) e intercity di breve tratta (100 km, tipo Napoli-Avellino, ecc.), (ii) aero-taxi cittadini (tipo Napoli-Capri) e su tratte brevi intercity (tipo Capodichino-Pontecagnano) con possibilità di connessione tra mezzi aerei di mobilità urbana (UAM) e aerei per tratte lunghe.
- significativa estensione dell'attuale rete del Alta Velocità con inserimento di tratte Hyperloop presumibilmente su percorsi da circa 200-300 km, tipo Napoli-Roma, ecc.
- al quadro cittadino ed intercity di breve tratta, si affiancheranno aerei piccoli e veloci (supersonici e ipersonici come Hyplane, fig.2 [4]) a servizio dell'utenza affari e trasporto cargo la cui disponibilità è caratterizzata da esigenze di forte urgenza.
- i velivoli del trasporto commerciale rimarranno la tipologia di velivolo più richiesta in quanto a servizio di rotte che coprono tratte di migliaia di chilometri.

Urban Air Mobility e propulsione elettrica

Tra le linee di sviluppo nella linea della Green Economy è quella della “emission free” con l'uso della propulsione elettrica, tecnologia adatta a velivoli di piccole dimensioni. L'approccio *Green Economy* sta spingendo fortemente credibilità e sviluppo delle connessioni per aeree all'interno della città e di quella regionale (personal intercity and regional air-connectivity).

Innovazione tecnologica e diffusione di strumenti digitali incidono in modo significativo sulla mobilità urbana di beni e persone e suo indotto, con graduale implementazione di nuovi modelli e concetti di mobilità intelligente, aerea e terrestre (ad es. treno ad alta velocità [5] inclusa la sua evoluzione nel prossimo Hyperloop, Fig.3 [6]), tali da sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili da cui possono scaturire nuovi modelli di business per la realizzazione della mobilità come servizio.

Il 16 dicembre 2019 il Ministro per l'innovazione tecnologica digitalizzazione e il Presidente dell'ENAC hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per l'avvio del progetto nazionale Urban Air Mobility (UAM) “Innovazione e-Mobilità”, in coerenza con la strategia U.E. sancita dalla “Dichiarazione di Amsterdam” (2018) e in continuità, a livello nazionale, con quella del Governo in materia di sviluppo tecnologico, digitale e sostenibilità ambientale. La UAM è già molto maturata [7]: dal 2018 aerei elettrici in fase di sviluppo nel mondo aumentati del 50%, con ca.200 compagnie per l'aviazione elettrica sostenute per oltre 1 miliardo di € da privati.

NUOVI EQUILIBRI NEI TRASPORTI DEL FUTURO



possibile dimensionamento nel lungo periodo	
	(>20 anni)
popolazione città	1.000.000
n° velivoli personali	10.000
ore quotidiane di disponibilità	10
ipotesi di utilizzo	20%
durata medio di volo	15 min
n° piazzole in città	20
in volo	200 velivoli / ora.
data durata media di volo, ca 50 velivoli visibili in volo	
n° parcheggi totale	8000
n° parcheggi per piazzola	400
n° di partenze/arrivi (P/A)	50/ora (ca. 1/min)
n° P/A per piazzola	2.5/ora (ca. 1/ogni 24 min)

6 – La proposta di SkyDrive Inc. [9]



7 – Aereo personale intercity di Lilium [10]



a) **Servizi cittadini di Aero-Taxi elettrici**, stanno diventando una realtà con molte start-up e produttori di aeromobili coinvolti nella ricerca di soluzioni per la mobilità aerea urbana. Alcuni pionieri della mobilità urbana mirano a offrire un servizio di taxi aereo entro 4-5 anni.

- Tra i tanti esempi degli attuali progressi nel volo elettrico:
- la start-up tedesca Volocopter ha effettuato il primo volo con equipaggio nel 2016 e ha ottenuto il “permesso di volo” in Germania, Dubai, Finlandia e Singapore sul suo veicolo Velocity 2X (fig.4) che può ospitare due persone e volare per 35 km a 110 km/h [8]. Con l'inizio dei voli commerciali nel 2022, Volocopter, pioniere della mobilità aerea urbana, è pronto a rendere il volo parte integrante della vita urbana. Gli aerotaxi certificati VoloCity trasportano il passeggero verso la sua destinazione silenziosamente, in sicurezza, senza emissioni e più velocemente rispetto a qualsiasi altro mezzo di trasporto urbano.
 - il cinese Ehang 184 (fig.5), totalmente elettrico, può effettuare una salita in verticale di 300 metri e volare per 15 km raggiungendo i 130 km/h, volando anche di notte o nella nebbia.
 - il CEO della SkyDrive Inc. (Tokyo) afferma che entro il 2050 chiunque sarà in grado di volare all'interno dei 23 distretti della capitale giapponese in 10 minuti. Il potenziale è enorme, con la domanda globale di aeromobili elettrici a decollo e atterraggio verticale (eVTOL) destinata a raggiungere 1,5 trilioni € entro il 2040, secondo una ricerca di Morgan Stanley nel 2019. La startup punta sul lancio di un servizio di taxi volante commerciale nel 2023 [8]. (fig.6)

b) **dall’UAM alla Personal Intercity and Regional Air-Connectivity**

Gli sviluppi di sistemi a bassissimo inquinamento, poco costosi e sempre più alla portata degli sviluppi nell’ambito della Urban Air Mobility stanno sostenendo anche lo sviluppo della “*Personal Intercity and Regional Air-Connectivity*”.

Ne è esempio significativo la tedesca Lilium che sta sviluppando un velivolo a decollo e atterraggio verticale completamente elettrico che può ospitare 4 persone (oltre pilota) e volare fino a 300 km/h con 1 ora di autonomia, l’aereo sarà certificato entro il 2024 dando vita all’aviazione privata regionale e intercity. La macchina non necessita di aeroporti e può facilmente decollare dalla sommità dei palazzi o da piazzole opportunamente distribuite; tuttavia, sarà necessario lo sviluppo di aree/volumi di parcheggio in prossimità delle piazzole di servizio. (fig.7)

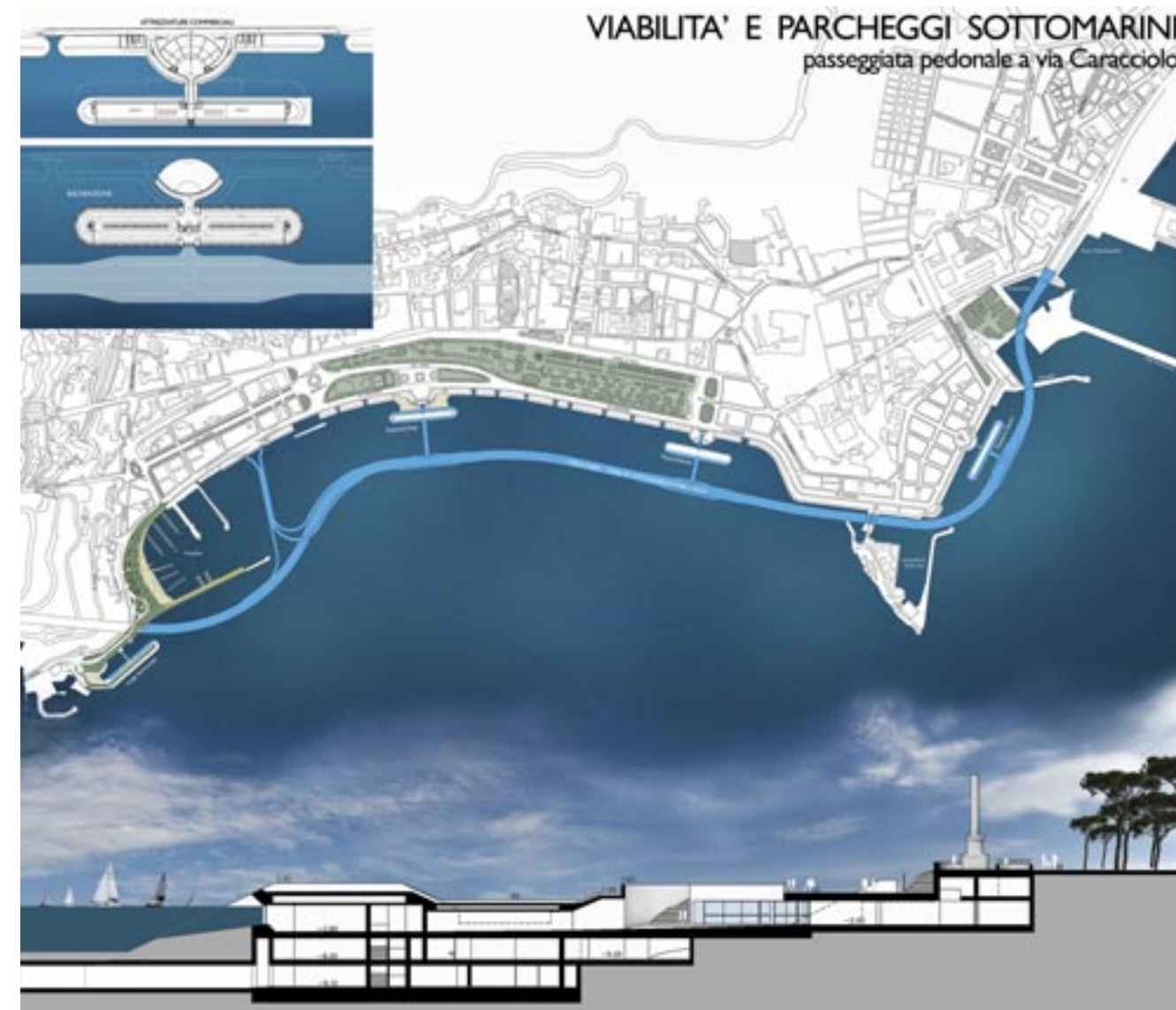
Chiaramente lo sviluppo della mobilità aerea urbana e intercity implica l’intersezione del traffico di questi “piccoli” aerei con il traffico aereo ordinario in prossimità delle aree aeroportuali.

1 G Russo, CVoto, “Verso un nuovo equilibrio dei trasporti: come sta cambiando la mobilità dopo il Covid”, www.futurimagazine.it/scenari/verso-un-nuovo-equilibrio-dei-trasporti-come-sta-cambiando-la-mobilita-dopo-il-covid/
2 International Air Transport Association (IATA) Economics using IATA statistics, 2020
3 DIVA, Disruptive VHDT Autoplane, Trans-Tech, 2017. www.trans-tech.it/DIVA.php
4 HyPlane - A Solution for Ultra-Fast Air-Transportation, Advances in Aerospace Science and Technology, China, 3, 2017
5 The perpetual growth of high-speed rail development”, Global Railway Review, 3 Nov 2020. www.globalrailwayreview.com/article/112553/perpetual-growth-high-speed-rail/
6 hyperloopitalia.com/
7 www.greenbiz.com/article/7-urban-air-mobility-companies-watch
8 Volocopter: Volocopter - Product, 2018. www.volocopter.com/en/product/
9 en.skydrive2020.com/
10 Flightglobal. Lilium forges ahead with electric aircraft development, 22 October 2019. www.flightglobal.com/news/articles/lilium-forges-ahead-with-electric-aircraft-development-461636/



progetto vincitore di appalto concorso, con Infrasad spa e Tecnomare spa

I.G.I : “Un’idea per ogni città”, con Tecnomare spa e Saipem Italia, validaz. IMI, project financing / 1° premio



Il ridisegno della costa fra la radice di Posillipo e il Molosiglio, rinnova il rapporto fra la città e il mare: le rotonde diventano poli di aggregazione collegati dalla passeggiata pedonale e dal ventaglio di riferimenti trasversali che si sviluppa parallela alla Villa Comunale, lavorando al di sotto delle attuali scogliere da Castel dell'Ovo fino al porticciolo di Mergellina dove il traffico viene spostato verso l'interno e gli spazi pedonalizzati si raccordano alla spiaggia con punti belvedere alternati a piccole cave di pietra aperte verso il mare. Fra la strada e il mare, i giardini vengono arricchiti di nuove alberature e gli chalet riorganizzati in continuità.

A - FORESTA in prosecuzione del costone di Posillipo

B - AGRICOLTURA PRODUTTIVA IN CITTA' - agriparco 50 ha

C - PARCO URBANO - archeologie industriali

D - CAMPO DI REGATA per canoe



concorso internazionale a inviti, luglio 2020

Pica Ciamarra Associati, con Progetto Verde; Garcés, de Seta, Bonet;

Interprogetti

consulenti : Carmine Nardone agricoltura,
Alberto Abbruzzese sociologia ,
Massimo Lo Cicero economia,
Wittfrida Mitterer bioarchitettura,
Herbert Dreiseitl paesaggio dell'acqua,
Luciano Bosso scienze naturali,
Antonio De Simone archeologia,
Giuseppe Luongo geologia,
Ludovico Russo trasporti

**esempio di scelta assunta per Napoli Città Metropolitana,
non in ottica comunale**

In ottica metropolitana, all'interno dell'attuale capoluogo sono utili attività agricole, altrove parchi urbani.

Le particolarità di Bagnoli e la contemporanea disponibilità di ca.50 ha e di edifici riconvertibili, offrono possibilità sinergie tra colture da pieno campo e produzioni in ambiente confinato: si prevede quindi un "bio-territorio" che attraverso percorsi virtuosi sia in grado di competere per "originalità" e sostenibilità.

Tre componenti dell'agri-parco:

a) riuso eco-sostenibile degli edifici industriali dismessi

b) orti da pieno campo

c) bordure vegetali e arredo paesaggistico

Vertical Farms sono una soluzione per l'agricoltura 4.0 / riconversione ecologica di siti industriali dismessi, in grado di accrescere -insieme all'agro-housing sociale- la possibilità per i sistemi urbani di abbattere o contenere dinamiche inquinanti.

Dei 50 ettari destinati all'agricoltura sociale :

- 44 ha colture ortive da pieno campo articolati in spazi tematici
- 1ha piante officinali e piante aromatiche
- 4 ha destinati a un sistema di "viottoli" delle biodiversità

frutticole autoctone, coltivazioni a rischio estinzione (Red List) e pergolati di uve da tavola resistenti a iodio e peronospora. I viottoli delle biodiversità sono percorsi didattici e di piacere per i visitatori.

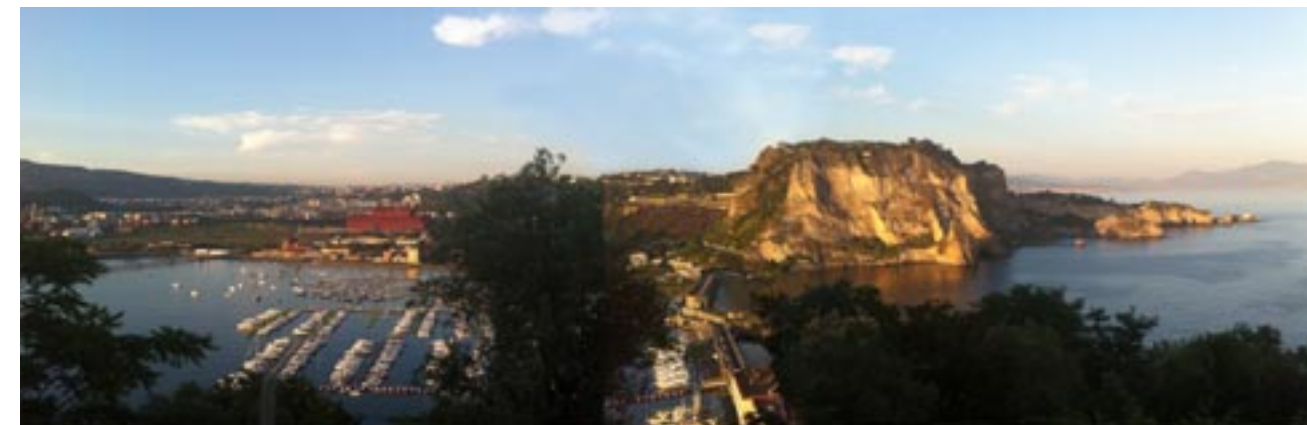
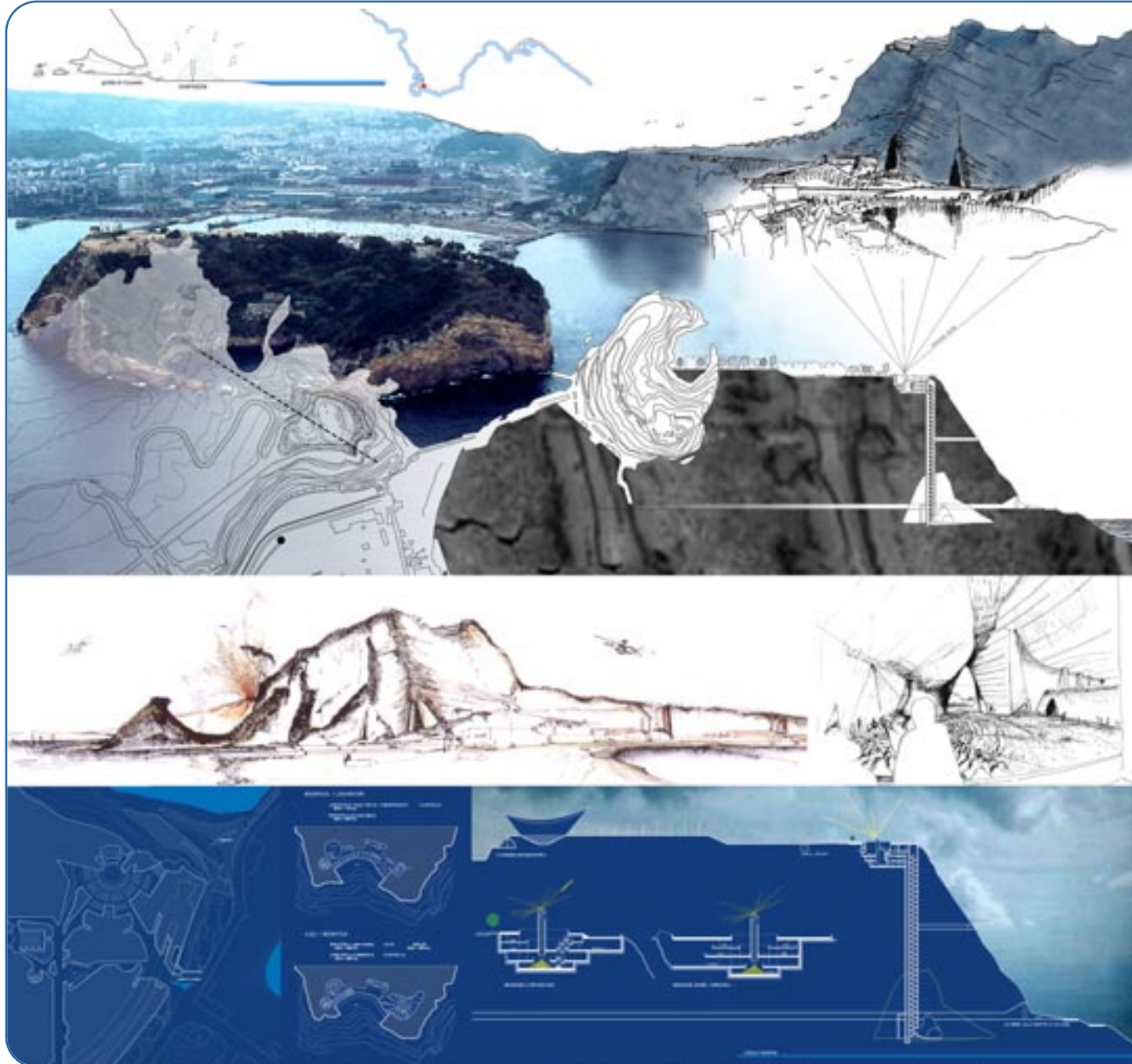
La sinergia tra eco serra e colture in campo accresce le potenzialità per accogliere le novità delle scienze della nutrizione cioè le piante nutraceutiche.

L'attuale PRARU prevede la stazione Coroglio come terminale della Linea 6.

Si propongono "sistemi di accelerazione pedonale" di connessione con l'inizio della Grotta di Cocceio che raggiunge l'area archeologica di Posillipo.

Nella pagina che segue l'ipotesi di collegamento al Parco Virgiliano.

Bagnoli - PARCO AGRICOLO PRODUTTIVO



“Orfeo Mediterraneo” : La Città della Musica

Vicino alla Città della Scienza, tra capo Posillipo e Bagnoli, nel costone di tufo del monte Coroglio a picco sul mare, inizio dei Campi Flegrei, con Nisida di fronte, attraversato dalla Grotta di Seiano, galleria romana tra la villa di Pollione e il parco archeologico e l'antica Dicearchia. In alto la scuola; in basso, legata al percorso romano, la sala concerti aperta verso Nisida e Capri, illuminata da grandi fratture esistenti nella roccia.

Accessibili da Posillipo e da Coroglio, le due parti della Città della Musica sono collegate da ascensori nella roccia, con visioni sull'area industriale dismessa e sulle configurazioni a conca dei Campi Flegrei.

COLLEGAMENTO parco VIRGILIANO / COROGLIO

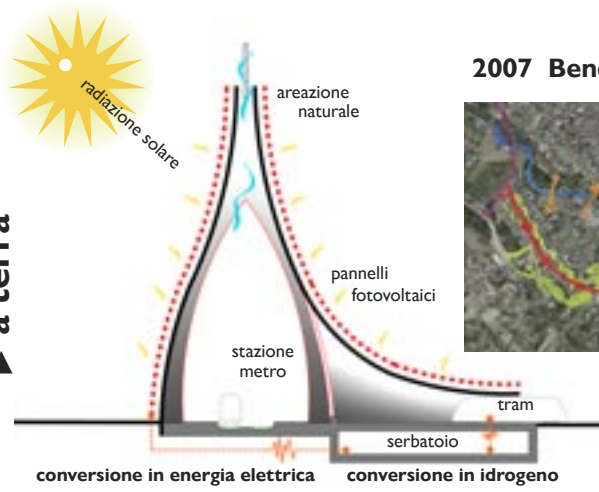
NAVETTE ECOLOGICHE

▲ sopraelevate

1996 Caserta - Dipartimenti di Medicina e Chirurgia



▲ a terra



2007 Benevento Rione Libertà



2008 P.U.C. Caserta



▲ eco-boat



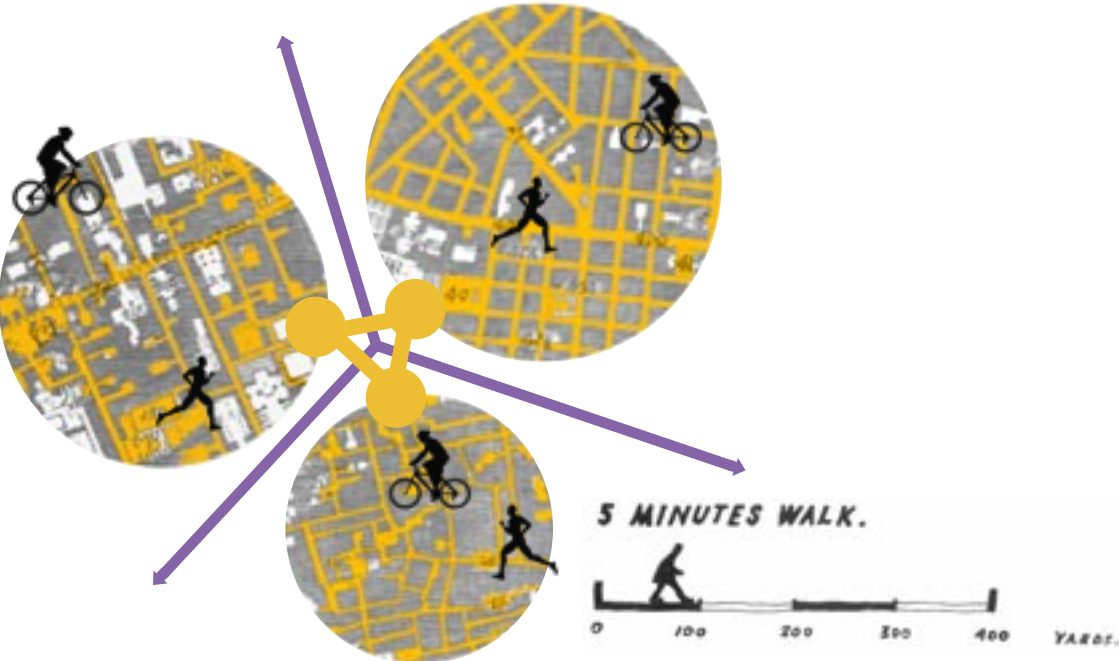
Orbetello Masterplan area ex-Sitoco



2020 Parco di Bagnoli



- tram-navetta ad idrogeno (verde) su binario andata/ritorno adatto ad aree ciclabili e pedonali (max 2,3 km, velocità 12-14 km/h, tempo di attesa max 10')
- mezzi elettrici su gomma (utili anche su pendenze poco agevoli per tram-navetta)
- eco-boat-shuttle elettrici (velocità 6 nodi) per brevi collegamenti in acqua



nella città del futuro non sarà difficile selezionare reti di
“luoghi di condensazione sociale” su cui fondare la “città dei pochi minuti”
per trasformare quanto esiste in parti di “città / civitas”

sistemi di accelerazione pedonale

1953	Rotterdam - Lijnbaan Bakema e Van den Broek
1972	Copenhagen - Strøget Jan Gehl
1974/1975	Napoli - Piano Quadro delle Attrezzature fra le prime grandi città a immaginare la riorganizzazione di spazi e servizi in continuità pedonali
2003	Five Minutes City: Architecture of [Im]mobility Winy Maas teorizza principi analoghi e introduce uno slogan di successo
2007/2017	città dei 5 minuti navette ecologiche + “luoghi di condensazione sociale” Benevento, Rione Libertà / Caserta, Piano Urbanistico Comunale 2014 - Universal Forum of Cultures of Naples and Campania Caserta - Urban Thinkers Campus / UN-Habitat, The City We Need
2008/2017	Nordhavnen (Copenhagen) - five minutes to everything
2017/2050	Melbourne - 20' Neighbourhoods
2020	.02 Parigi - città dei 15 minuti .04 Barcellona - <i>Manifiesto por la reorganizacion de la ciudad tras el covid-19</i> .05 Milano 2020. <i>Strategia di adattamento</i> .11 Urbanpromo: confronto Barcellona / Copenaghen / Parigi / Milano <i>Perché la “città dei 15 minuti” non è la città dei borghi</i> G.Ferri, E.Manzini
2021	Napoli - città dei pochi minuti
2022	Fondazione Mediterraneo - II° ediz. Premio Biennale “Città del Dialogo” <i>Agopunture più che premi, nei 18 Paesi del Mediterraneo</i>



- rete dei trasporti a scala metropolitana
- Napoli - Piano Quadro delle Attrezzature
- Benevento - Rione Libertà
- Caserta - P.U.C.
- Melbourne - 20' Neighbourhoods
- Paris - Ville du quart d'heure



SPERIMENTARE PUNTUALI AZIONI IN QUEST'OTTICA, PUÒ MITIGARE DISEGUAGLIANZE

3.4 CITTA' DEI POCHI MINUTI

L'IPOTESI DI"CONDENSATORI SOCIALI" NEI NODI DELLA MOBILITÀ COME PROPOSIZIONE DI UNA LOGICA DI RIAPPROPRIAZIONE DEI RAPPORTI URBANI

IL CONDENSATORE SOCIALE DEI COSTRUTTIVISTI : "UN ATELIER DELLA TRASFORMAZIONE DELL'UOMO" (IL LUOGO IN CUI) "LA MASSA DEVE ESSERE ATTIVA E NON SOLAMENTE AFFLUIRVI DALL'ESTERNO PER IL DIVERTIMENTO "LA SEDE IN CUI ATTIVARE IL LAVORO DI MASSA E APPROFONDIRE IL LAVORO CULTURALE"

ALL'INTERNO DELLA STRUTTURA URBANA PREESISTENTE ALLA RIVOLUZIONE DEL 1917, I "CONDENSATORI SOCIALI", BASATI SUL PRINCIPIO DEL DECONCENTRAMENTO E DELL'ACCESSIBILITÀ DELLE ATTREZZATURE COSTITUISCONO IL LUOGO DI STABILIZZAZIONE DELL'APPROPRIAZIONE URBANA DA PARTE DEL PROLETARIATO AL POTERE, L'ELEMENTO DI MEDIAZIONE ATTIVA TRA LAVORO, RESIDENZA E TEMPO LIBERO, TENTATIVO DI RIEQUILIBRARE IN SENSO QUANTITATIVO, MA SOPRATTUTTO QUALITATIVO, LE STRUTTURE DI USO DELLA CITTÀ COME POTENZIALI "NUCLEI GENERATORI"

LE PROPOSTE SPAZIALI DEI COSTRUTTMISTI

IL SUPERAMENTO DEL CONCETTO DI "CLUB" COME CIRCOLO PRIVATO IN CUI I MEMBRI DELL'ALTA BORGHESIA E DELLA NOBILTÀ SI RITROBANO TRA LORO (FINO AL 1926 CIRCA)

IPOTESI DI LAVORO E ALCUNI CAMPIONI DI STUDIO

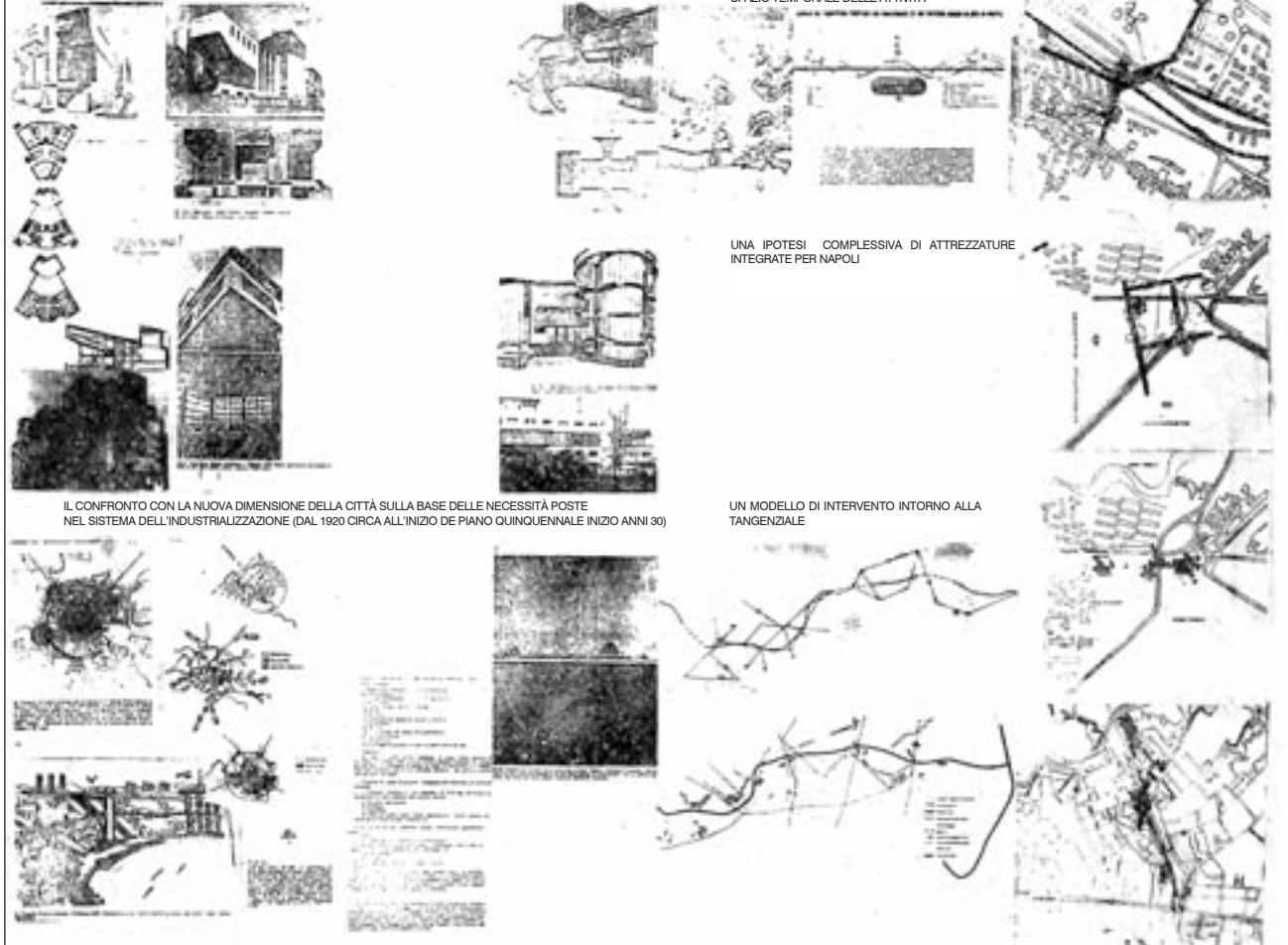
UNO SCHEMA TEORICO DELLA CITTÀ LINEARE DEI COSTRUTTIVISTI COME PROPOSTA DI UNA "SEZIONE URBANA COMPLETA" EQUILIBRATA NELLA SEQUENZA SPAZIO TEMPORALE DELLE ATTIVITÀ

UNA IPOTESI COMPLESSIVA DI ATTREZZATURE INTEGRATE PER NAPOLI

IL CONFRONTO CON LA NUOVA DIMENSIONE DELLA CITTÀ SULLA BASE DELLE NECESSITÀ POSTE NEL SISTEMA DELL'INDUSTRIALIZZAZIONE (DAL 1920 CIRCA ALL'INIZIO DE PIANO QUINQUENNALE INIZIO ANNI 30)

UN MODELLO DI INTERVENTO INTORNO ALLA TANGENZIALE

DAL CONCETTO DI "CONDENSATORE" COME EDIFICIO CHIUSO AL CONCETTO DI "AREA DI CONDENSAZIONE" COME INTERSEZIONE DI PIÙ MAGLIE D'USO



In attuazione del PRG 1972, il Piano Quadro delle Attrezzature (PQA) prevedeva la riqualificazione dell’habitat attraverso ambiti pedonali continui tesi a captare attrezzature collettive e nuclei di riappropriazione urbana.

- “ Evitando lotti e parti, affidava pertanto all’intervento pubblico il compito:
- di **introdurre continuità**, connessioni e legami aggiuntivi a quelli tradizionalmente svolti dalle sole sedi viarie
 - di **introdurre processi** di aggregazione funzionale disponibili per la gestione coordinata delle attrezzature collettive e di rispondere nel tempo a progressivi livelli di standard
 - di **rifiutare modelli** di costruzione di parti di città che avvalorino distinzione e segregazione di attività
 - di **affermare la necessità di organizzare e gestire** con attenzione sia il suolo libero sempre più raro, sia l’enorme capitale fisso costituito da preesistenze fortemente condizionanti

Introdurre questa logica alternativa significa immettere “idee-forza” e coagulare energie di trasformazione e verificare la fattibilità di sistemi pedonali continui nel territorio comunale fondati su sette principi qualitativi :

- **multifunzionalità** *intreccio o prossimità di attività e funzioni finalizzato a caratterizzare preesistenze e nuovi interventi come frammenti di un "area di condensazione sociale" nella quale sia presenti funzioni ripetibili e funzioni eccezionali o meno frequenti a livello urbano*
- **inclusività** *recupero e coinvolgimento delle preesistenze in modo che diventino parte di un sistema unitario predisposto all’evolversi nel tempo*
- **nodalità** *rapporto con la mobilità ed i nodi delle mobilità collettiva, punti di scambio fra percorsi meccanizzati e percorsi pedonali, tra mezzi di trasporto pubblico e privato*
- **permeabilità pedonale** *edifici-percorso o edifici-nodo nei quali la maglia delle relazioni urbane si specifica con continuità, da punti di massima partecipazione a quelli di massimo isolamento*
- **polivalenza** *articolazione degli interventi su più livelli: coperture direttamente accessibili utilizzate come spazio pubblico per esigenze di quartiere; sottosuolo destinato a legami con la scala metropolitana; spazio intermedio per attrezzature, attività e funzioni attraversati da legami fra le parti*
- **accrescibilità e modificabilità** *in senso funzionale e dimensionale, per rispondere a livelli progressivi dello standard*
- **flessibilità** *reversibilità funzionale degli spazi favorita da massima rarefazione dei punti fissi e massima ampiezza degli ambiti di flessibilità “*

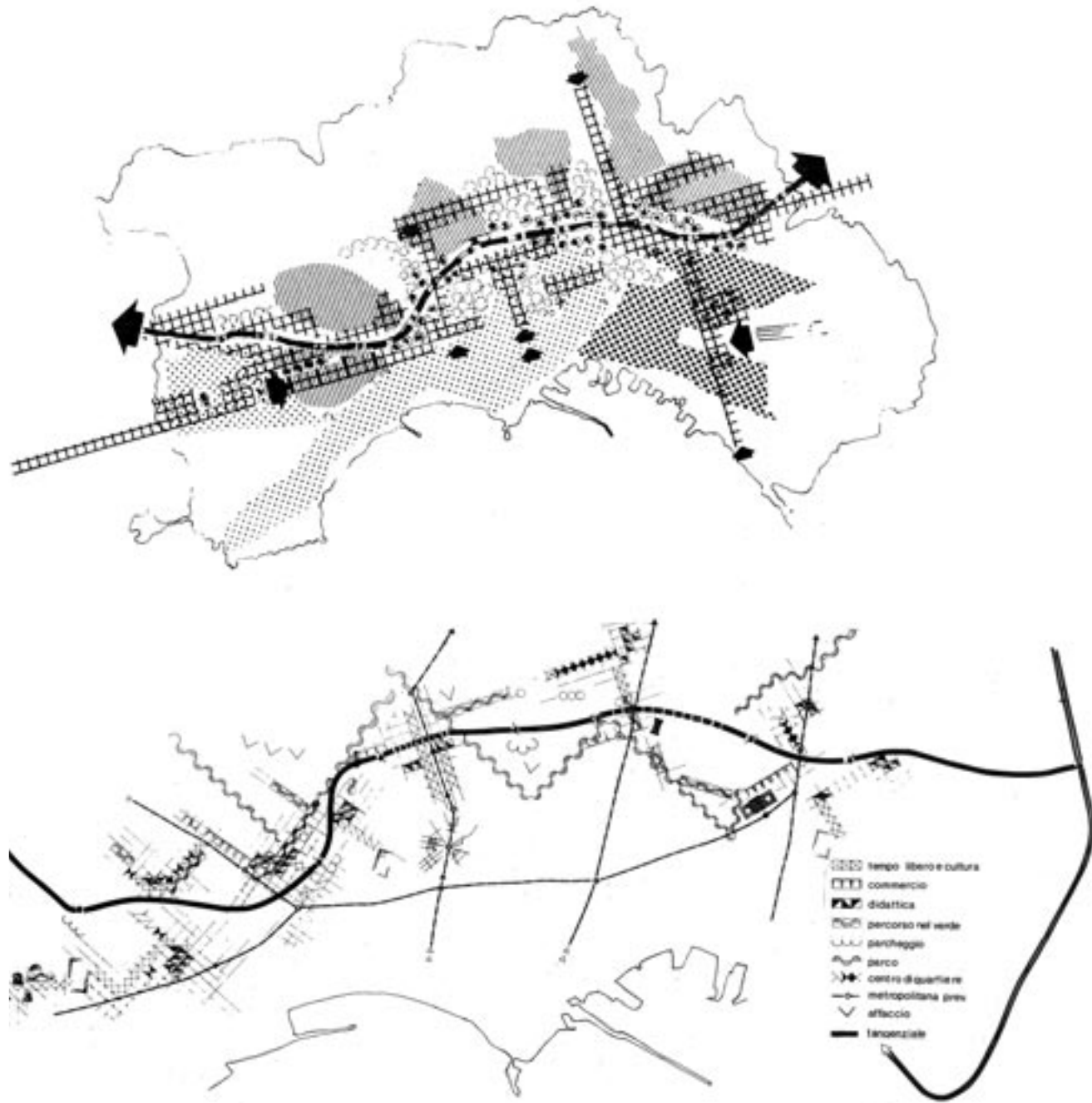
da documenti degli anni’70

Sostanzialmente ultimato, fu abbandonato dall'Amministrazione subentrata.

Dopo il Lijnbaan a Rotterdam e lo Strøget a Copenhagen -prime trasformazioni urbane pedonali, sostanzialmente commerciali- nel 1974 a Napoli il PQA , sviluppa tematiche care al Team X, immagina continuità dello spazio pubblico e prossimità di attrezzature tese a formare “aree di condensazione sociale”:
precorre le logiche della futura “città dei 5 minuti”.

- **Napoli. Proposta per sistemi pedonali continui intorno alle autostrade urbane**, 1974
- **PQA - Rapporto preliminare** (Cerami, Dal Piaz, Falomo, Pica Ciamarra), maggio 1975
- **PQA - Rapporto n°2** (a cura del Comitato esecutivo), novembre 1975
- **PQA - Studio preliminare** (Commissione per il Quadro Piano delle Attrezzature), febbraio 1976
- **Introduzione a criteri tipologici:**
 - a. dall'idea di standard all'ipotesi di aree di condensazione sociale
 - b. indicazioni di metodo e criteri di intervento” (MPC, Architettura e dimensione urbana, CEEC 1977)

Piano Quadro Attrezzature Napoli, 1974/75



.... "Le attrezzature collettive e di tempo libero, intese con i loro caratteri di "sistema" e "continuità interna", devono cioè costituire elementi ed occasioni per la ristrutturazione di parti della città e ridisegno della morfologia urbana"

schemi per il Piano Quadro delle Attrezzature



Malgrado vivano in adiacenza al centro storico, i 20.000 abitanti del **Rione Libertà** sono emarginati dalla città. Il fiume accentua la separatezza di un quartiere privo di relazione anche con le sue sponde.

L'antica strada che da Benevento si dirige verso Napoli separa a sua volta il quartiere: a nord è ancora leggibile l'originario impianto razionalista degli anni '30; a sud una sequenza di elementi edilizi isolati, fino al vuoto del grande Stadio. Il tema è attrarre, trasformare questa parte della città, renderla ambita, immettervi principi d'ordine e qualità minute che la reinventino facendola diventare sorprendentemente diversa da quanto oggi è.

Il processo investe il sistema infrastrutturale e del “non costruito”, gli spazi di relazione e il senso che sono in grado di assumere.

Occorrono **centralità, nodalità funzionali e identitarie**; ma anche fluidificazioni, accessibilità, semplici relazioni funzionali fra le parti. Cancellando strade ed asfalti, una fascia verde attraversa il quartiere da nord a sud percorsa da un tram-navetta che lega le fermate di due distinte linee del Metrò Regionale.

Il tram facilita le comunicazioni interne al quartiere, induce sequenze di centralità, riqualificazioni per poli. Il fiume che delimita il quartiere non è una frattura, ma una risorsa: sistemandone a verde le sponde ridisegnate con piccole cavee, introducendo chiuse che determinano lo specchio d'acqua antistante il futuro Centro Congressi.

Tre ponti pedonali -come “edifici-percorso”- lo scavalcano e legano il quartiere al centro città:

- il “**ponte-benessere**” -a nord, fra l'area sportiva ed il parco sulla sponda opposta- ospita anche un Centro fitness: struttura tubolare reticolare (due involucri coassiali), un percorso di 70 metri aperto ai raggi del sole, funzioni per 1.600 mq su due livelli
- il “**ponte intermedio**” -1.000 mq destinati a tempo libero, commercio e servizi- integra nella sua struttura una serie di pale eoliche
- il “**ponte-museo**” a sud, vicino al Centro Congressi, è un percorso urbano che interseca visivamente quelli interni ai 3.500 mq del “Centro per l'arte contemporanea”. Si caratterizza per i captatori di energia solare e la serie di arpe eolie sulle antenne da cui dipartono i cavi della struttura; è attraversato dal tram-navetta.

La mobilità nel quartiere è assicurata dal **tram-navetta ad idrogeno**, vettore energetico ideale per la drastica riduzione delle emissioni inquinanti. L'intera “catena energetica” (dalla produzione dell'idrogeno a quella dell'utilizzazione in “Fuel-Cell” a bordo del tram) è totalmente ecocompatibile. L'idrogeno sarà estratto dall'acqua impiegando elettrolizzatori alimentati dall'energia elettrica prodotta da 2.000 mq di pannelli fotovoltaici policromi che contribuiscono a trasformare le stazioni di scambio col Metrò Regionale, in riferimenti visivi alti 45 m.

La navetta è rivestita con pannelli fotovoltaici. L'impiego di energia elettrica da fonte rinnovabile come quella solare per l'estrazione dell'idrogeno connota quest'ultimo come “idrogeno verde”, prodotto e stoccato in prossimità di una delle stazioni terminali dove l'impianto di distribuzione consente la ricarica giornaliera delle bombole di idrogeno a bordo del tram. Le caratteristiche modulari del sistema di generazione e stoccaggio lo rendono capace di alimentare veicoli ad idrogeno (Polizia Municipale, Posta, N.U., ecc.).

Il tram-navetta, binario unico non in sede protetta e nel verde, senza interferenze con la circolazione veicolare, si sviluppa in maniera integrata a basso impatto visivo: velocità adeguata al tracciato di 2.300 m; attesa max 10'; 6 fermate rafforzano microcentralità individuate. Ad intervalli di circa 250 m, le fermate eliminano la domanda di spostamenti veicolari interni disincentivati da dispositivi di traffico che scoraggiano attraversamenti e riducono le superfici stradali alle effettive esigenze di zona.

La vecchia via Napoli, nel tratto che attraversa il Rione Libertà, si trasforma in specchi d'acqua lungo l'area pedonale con attrezzature commerciali e la piazza del Mercato settimanale realizzata nell'ambito di una sostituzione edilizia di 400 alloggi. Un dispositivo rotatorio coinvolge la viabilità adiacente. Tranne il Lungofiume -deviato nel tratto sud per determinare un diretto rapporto fra Centro Congressi e acqua- le strade interne del Rione Libertà, quasi tutte a senso unico, non consentiranno attraversamenti: sono ridimensionate, abolite, ricondotte a percorsi nel verde o inglobate nell'area scolastica non più frazionata in singole unità. Il ripensamento della vegetazione ripariale, il ridisegno delle sponde con piccole cavee per spettacoli o solo per stare; la superficie d'acqua in cui si integra e specchia il futuro Centro Congressi: anche il fiume punta a riacquistare l'antico ruolo di elemento capace di spiegare le ragioni dell'intero insediamento urbano

con Dipartimento Ingegneria UniSannio (aspetti energetici), F.M. Guadagno (aspetti idrogeologici)
Storia di una periferia che diventa centro Le Carrè Bleu, n°1-2/1008 “Legami / Liasons / Links”

Benevento - Rione Libertà 2007/08



Caserta è una città che non ha saputo costruire una propria riconoscibilità oltre la presenza ingombrante della Reggia Vanvitelliana; tanto che Toni Servillo in una delle scene finali di “Lascia perdere Johnny”, film ispirato alla vita di Fausto Mesolella, entrambi figli di queste terre, resta seduto su una panchina davanti alla stazione e ripete ossessivamente che bisognerebbe proprio spostarla questa Reggia.

Sentimento paradossale ma alimentato da un senso condiviso, come se la nobiltà di un tale monumento fosse il problema.

Alla fine ti rifugi negli spazi del Palazzo Reale dove ritrovi la metafora di una città moderna e identitaria. E non solo, rintracci anche l'idea democratica e tutta illuminista di un edificio generatore di assetti territoriali.

La riflessione che segue vuole andare a vedere se c'è un'ipotesi di futuro concreto per la città e il territorio. Non ci si può riferire all'uno escludendo l'altro.

A Caserta lo studio Pica Ciamarra Associati sta redigendo il PUC.

Incarico del 2007 a seguito di una consultazione europea, una lunga endemica alternanza di Amministrazioni e Commissari con la conseguente rimessa in questione degli indirizzi programmatici, fino ad un primo Preliminare di piano sottoposto al processo partecipativo di legge ma mai approvato in quanto l'attuale Amministrazione subentrata nel 2016 ne ha modificato gli indirizzi, e infine un secondo Preliminare approvato nella primavera 2017 dalla stessa giunta oggi in carica.

Questo per dire che le aspettative della città sono cresciute nel tempo e oggi legittimamente si richiede un'immediata risposta al bisogno di una città moderna intelligente e condivisa. Il progetto si sviluppa per temi.

Caserta è un palinsesto di opportunità e sprechi. Il PUC si propone di restituire una centralità direi operativa alla Reggia, assumendo il progetto delle Ferrovie di ridurre il parco binari così da ripristinare le tracce della vocazione territoriale del monumento, e prevedendo il riuso dei contenitori dismessi (caserme) nel suo intorno. L'obiettivo è: generare spazio pubblico. Mi sembra che venga perseguito sulla doppia linea della riqualificazione delle aree dismesse e della valorizzazione del vuoto col fine di configurare una rete di centralità e spazi pubblici.

Dal 1996 lo stesso studio è impegnato nella realizzazione a Caserta della Facoltà di Medicina e Chirurgia. Il progetto vincitore di concorso in tre fasi investe un'area di 25 ettari alla periferia della città e si articola su un sistema di percorsi ortogonali. L'asse focale è la galleria degli studenti a più livelli che coincide con il tracciato della centuriatio romana. Uno dei punti fermi del PUC in corso è la valorizzazione del reticolo della centuriatio ancora esistente, sia pure in modo frammentario, nella piana casertana. Ne consegue una continuità disciplinare tra il progetto architettonico e il progetto urbanistico: una modalità moderna di approccio alla pianificazione. Nello specifico si può dire che il progetto architettonico contiene il tema generatore del progetto urbanistico e territoriale. Tuttavia, la riconquista del territorio trova un evidente limite nei confini comunali del Piano. È dagli anni sessanta -quando Luigi Cosenza chiamato a redigere il PRG della vicina Aversa propose al Ministero competente di trasformare il progetto in Piano Intercomunale ricevendo un diniego, origine di molti dei mali del territorio- che si dibatte sulla necessità di relazionare le pianificazioni comunali in un disegno di scala territoriale più esteso. Né si può dire che il vigente PTCP della Provincia di Caserta con la sola localizzazione e quantificazione del fabbisogno abitativo prescrittivo ma spesso incoerente rispetto alle situazioni reali, abbia dato risposte in tal senso. In tempi di assenza di una vera autorità di governo territoriale, di sprawl e di rincorsa al consumo di grandi o anche interstiziali porzioni di territorio, la dimensione intercomunale della pianificazione è ineludibile. Il PUC di Caserta individua una rete ecologica estensibile che contiene i segni primari del territorio, dalla centuriatio alla rete delle acque, dal sistema delle cave ai tracciati storici. L'idea di paesaggio che ne deriva va oltre il perimetro comunale, è geografica e politica, ma anche sociale e culturale.

Caserta è città policentrica al suo interno e a scala maggiore, con punte di eccellenza: da Caserta Vecchia all'utopia sociale borbonica di San Leucio, fino ai segni di qualità ambientale e storica distribuiti nella costellazione di frazioni pedemontane. Il PUC in itinere contiene gli strumenti per una gestione coordinata della frammentazione, articolata su due temi principali. Il primo riguarda la restituzione di una funzione produttiva alle originarie colonie agricole manifatturiere.

Il secondo riguarda la mobilità e accessibilità. La città dei 5 minuti a piedi prevede una rete di aree di condensazione sociale connesse da percorsi pedonali o navette a idrogeno ecosostenibili e amiche dei pedoni. Alla scala superiore la presenza di 7 porte urbane disegna la mappa di veri e propri nodi di scambio tra vettori di mobilità alternative e tradizionali per realizzare una sorta di network turistico produttivo a dimensione territoriale.

L'acronimo PUC viene interpretato dai suoi redattori come: Piano Umanistico Comunale. Nella storia della città c'è il sogno illuminista della Reggia e di una comunità di eguaglianza in Ferdinandopoli tracciando un percorso, ripreso dal progetto urbanistico in corso, di una visione del futuro partecipata e umana.

PUC del Comune di Caserta 2007/20

Il ruolo e la funzione dei centri di attività di quartiere



Health

Living within an 800m catchment of social infrastructure and destinations leads to higher levels of walking and cycling and is beneficial to self-reported wellbeing.

If 50% of short private-vehicle-trips were instead made by walking, it would save the Victorian economy approximately \$165 million a year in congestion, health, infrastructure and environmental costs.

By participating in 15 minutes of walking a day, 5 days a week, the disease burden from physical inactivity would reduce by about 13%. If this is increased to 30 minutes, the burden can be reduced by 26%.

Social

Walkable streets and community spaces can enhance the sense of community and provide critical opportunities for social interaction and social cohesion.

Greenery and street-scale features can increase passive surveillance, increasing actual and perceived safety.

Economic

Household transport costs in walkable neighbourhoods are half of those in car-dependent areas and high walking rates can increase incidental trading in local shops by up to 40%.

Walkable neighbourhoods alleviate pressure on Melbourne's transport system.

Walking infrastructure can provide a higher return than projects such as rail and road. Evidence from 20 different studies shows that the benefit-cost ratio of walking interventions is 13:1 - \$13 of benefit for every \$1 of expenditure.

Environmental

Compact mixed-use neighbourhoods help reduce pollution.

Walkability and cyclability reduce driving pollutants by as much as 40% and CO2 emissions by 10%.

Urban greening and street trees remove pollution and increase tree cover by 10%, which can reduce the energy needed for heating and cooling by 5 to 10%.



"I quartieri di 20 minuti possono migliorare la qualità della vita dei residenti, che possono vivere nelle vicinanze dei trasporti pubblici, dei negozi, del lavoro e dei servizi"

Prof. Carl Grodach, Università di Monash

Segni distintivi dei quartieri di 20 minuti

I "tratti distintivi" sono stabiliti in **Plan Melbourne Direzione 5** - Creare una città di quartieri di 20 minuti. Forniscono misure di risultato che sono un quadro di integrazione per supportare la fornitura di quartieri più inclusivi, vivaci e sani.

Il lavoro svolto in collaborazione con la Heart Foundation (Victoria) e in tutto il governo del Victoria ha identificato i seguenti tratti distintivi di un quartiere di 20 minuti. Essi devono:

- essere sicuri, accessibili e ben collegati per pedoni e ciclisti per ottimizzare il trasporto attivo
- offrire spazi pubblici e spazi aperti di alta qualità
- fornire servizi e destinazioni che supportano la vita locale
- facilitare l'accesso a trasporti pubblici di qualità che colleghino le persone a posti di lavoro e servizi di ordine superiore
- fornire alloggi / popolazione a densità tali da rendere sostenibili i servizi e i trasporti locali
- facilitare fiorenti economie locali.



Hallmarks of 20-minute neighborhoods

La misura dei quartieri di 20 minuti (bacini percorribili a 800 metri).

La ricerca mostra che 20 minuti è il tempo massimo che le persone sono disposte a camminare per soddisfare le loro esigenze quotidiane a livello locale.

Queste necessità quotidiane possono includere l'accesso alle strutture e ai servizi sanitari locali, alle scuole e ai centri commerciali. Questo viaggio di 20 minuti rappresenta una camminata di 800 m da casa a una destinazione e ritorno o 10 minuti a piedi fino a destinazione e 10 minuti per tornare a casa.



« Ville du quart d'heure, *ville de la proximité* »

PLUS DE PROPRETÉ



**5000 POLICIERS
MUNICIPAUX FERONT
RESPECTER LES RÈGLES
DE LA VIE QUOTIDIENNE**

UN CODE DE LA RUE

CULTURE



MA SALLE DE SPORT, C'EST PARIS !



DES HALTES DE PROXIMITÉ



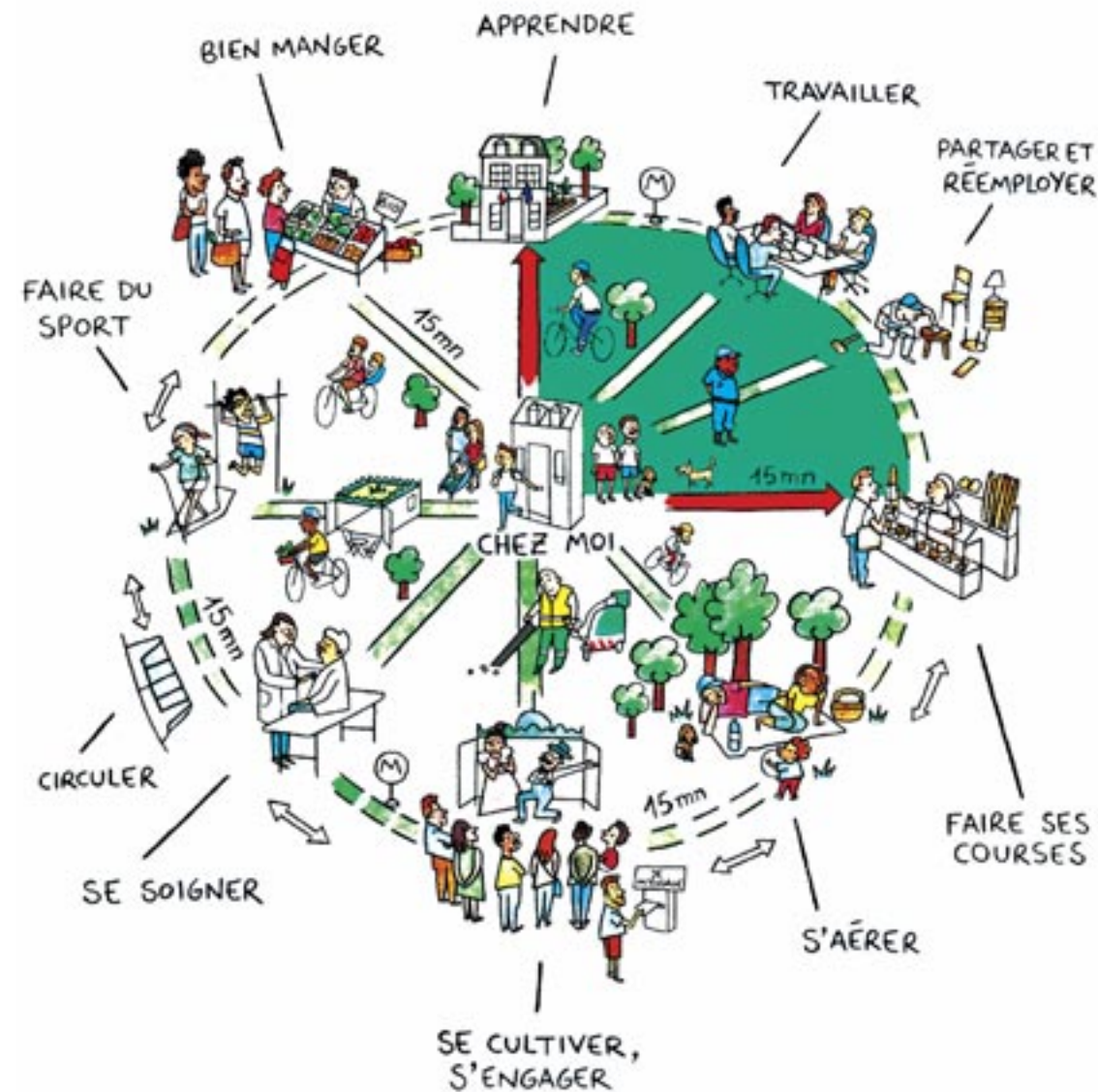
SOUTENIR NOS COMMERCES DE PROXIMITÉ ET NOS ARTISANS



L'ÉCOLE CAPITALE DE MON QUARTIER

DES KIOSQUES CITOYENS DANS CHAQUE QUARTIER

Des lieux de rencontre et d'échange, ouverts à tous, pour se réunir, se former, se renseigner sur la vie du quartier, pour signaler un problème, se faire aider ou s'entraider...



XX secolo

sono i costruttivisti russi a formulare la teoria dei “**condensatori sociali**”
dalla “casa collettiva” alla fabbrica, passando per il “club operaio”



tutt'altra la funzione delle “**Casa del Fascio**”
che in quel ventennio punteggiarono l'Italia, oltre 10.000,
metà delle quali in edifici ex novo fortemente connotati in termini architettonici

- Multifunzionalità
- Carattere inclusivo
- Nodalità
- Permeabilità pedonale
- Polivalenza
- Accrescibilità / modificabilità
- Flessibilità



Napoli, Piano quadro delle Attrezzature
prestazioni qualitative dei “luoghi di condensazione sociale”



luoghi di condensazione sociale

non edifici, ma spazi di relazione di identità, incontro
ambiti “non costruiti” definiti dall’aggregazione di più edifici
prevalentemente di interesse collettivo,
insieme stratificato con facili confluenze pedonali

dai “non-luoghi” ai “luoghi di condensazione sociale”

.....

Nel passato le grandi istituzioni utilizzavano elementi di fatto ripetitivi anche se sempre diversi, con obiettivi non solo funzionali, spesso segnali di potere o di un credo. I luoghi di culto, i campanili, le cupole ne sono un esempio. Non meno ricorrenti le piazze, a volte sistemi di piazze interrelate che distinguono potere politico, potere religioso, momenti della vita civile ...

Negli anni ‘20 i costruttivisti russi formularono la teoria dei “**condensatori della vita sociale**”: dalla “casa collettiva” alla fabbrica, passando per il “club operaio” alla cui architettura veniva affidato un ruolo rilevante nel panorama urbano: “l’edificio del club deve possedere un’immagine figurativa prepotentemente emergente, come in passato la possedevano gli edifici di culto ed i palazzi nobiliari”. Tutt’altra la funzione delle “Case del Fascio” che nel ventennio punteggiarono l’Italia: oltre diecimila, metà delle quali in edifici fortemente connotati in termini architettonici.

.....

Questi “luoghi di condensazione sociale” non sono edifici. Sono spazi di relazione, d’identità, d’incontro; anche ambiti “non costruiti” definiti dalla prossimità di più edifici di interesse collettivo: un insieme stratificato dove facilmente confluire dal suo intorno.

Luoghi in parte identificati attraverso l’analisi dello stato di fatto e delle sue potenzialità, in parte determinati o creati dal programma urbanistico e attuati tramite sequenze di progetti. Luoghi ogni volta necessariamente diversi, mai ripetitivi anche se informati da un’unica logica. In ogni realtà territoriale e urbana occorre una visione sistemica che individui reti: che legga la gerarchia di margini / limiti / barriere poi da confermare o cancellare; analogamente che legga -e ancora confermi o cancelli o immetta centralità, nodi e “luoghi di condensazione sociale” con attenzione alle loro gerarchie. Peraltro l’ottica della rete rifiuta la distinzione centro storico / periferie ritenendole “fenomeni temporanei / disagi da colmare”.

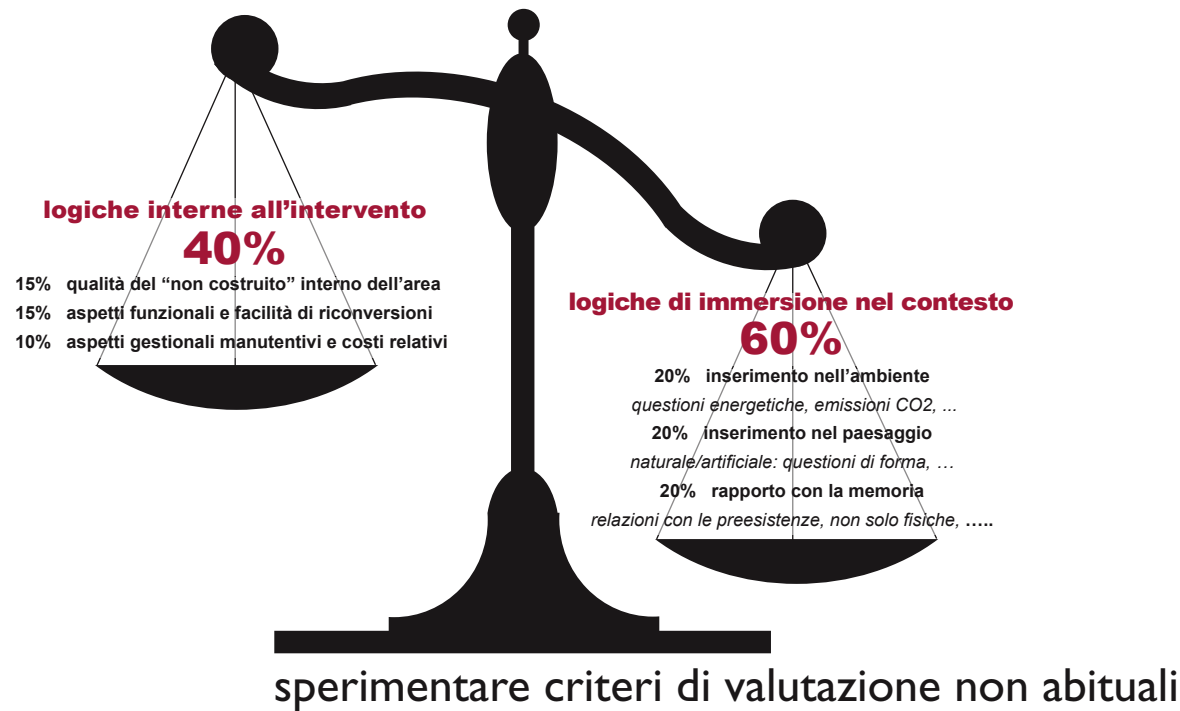
I “luoghi di condensazione sociale” derivano da stratificazioni e prossimità fra attività diverse:

puntano a “unità di luogo”, ma non quelle delle tipologie di un tempo, quando si pensava ad esaurire ogni “funzione” in un unico edificio. L’evoluzione del concetto di tipo si basa sulla distinzione fra “attività” (azione elementare consentita dalle caratteristiche dello spazio in cui si svolge) e “funzione” (concatenazione ordinata di attività elementari finalizzata a uno scopo definito). Oggi peraltro soprattutto non occorrono edifici “prepotentemente emergenti” come voleva Mel’nikov, ma intrecci “costruito/non costruito”: insiemi di spazi pubblici capaci di aggregare, assumere identità non solo formale, costruire memoria.

Darsi una diversa prospettiva è complesso, ma indispensabile: richiede inedite alleanze, ampie e variegate, delle quali gli architetti non sono che minima parte perché oggi “il progettista reale è un essere diffuso”. Solo convergenze di interessi possono avviare un’inversione di marcia.

Cr. “Civilizzare l’Urbano”, La Collection du Carré Bleu n°8/2018, pp.81-86

3.5 LUOGHI DI CONDENSAZIONE SOCIALE



tre orologi simultanei



cosa è la qualità ?

diversamente da dove *“qualità è rispondenza a requisiti prestabiliti”*
cioè esattamente misurabile

nelle trasformazioni degli ambienti di vita, la qualità sembra un mistero
ex ante differenti requisiti e punti di vista; meno *ex post*

tre presupposti per la qualità del progetto

- **unità** fra le sue varie fasi (quindi anche lo studio di fattibilità tecnico economico ora introdotto)
- **Responsabile Unico del progetto** dalla concezione all'esecuzione
 - interlocutore del «Responsabile Unico del Procedimento» che definisce
 - dati relativi all'area di intervento, analisi e vincoli
 - norme generali e specifiche che riguardano l'area e l'intervento da progettare
 - requisiti minimi da soddisfare
 - importo max spesa delle opere da prevedere e costi unitari di riferimento
 - elenco elaborati richiesti
- **normative prestazionali** non prescrittive

- la qualità dell’edilizia e delle trasformazioni urbane è esigenza primaria o optional ?
- cosa è, come può definirsi questa qualità ?
- è possibile definirne gli indicatori o almeno una griglia di supporto alle valutazioni ?

....

Il primo è un interrogativo retorico,

Il secondo si pone perché -a meno di qualche aspetto- la qualità come “rispondenza a requisiti prestabiliti” non riguarda il costruito, per sua natura sempre prototipo.

Il terzo auspica assunti condivisi, codici o decaloghi che riguardino gli aspetti “non misurabili” della qualità edilizia e delle trasformazioni urbane.

.....

È impossibile oggi negare che una trasformazione non debba assumere come prioritari i temi ambientali e quelli paesaggistici o che non debba porsi all’interno delle sequenze di stratificazioni che caratterizzano qualsiasi contesto: nessun intervento è ammissibile se non migliora l’insieme del quale entrerà a far parte.

Maledetti architetti (1981) e Contro l’architettura (2008) hanno espresso malesseri da superare riflettendo sull’essenza stessa dell’architettura, da sottrarre all’apparenza del singolo edificio e da ricondurre alla qualità dell’ambiente di vita.

Sull’influenza dell’ambiente fisico su produttività / sicurezza / economia / benessere / felicità, l’ISTAT ormai affianca al PIL indicatori che portino all’UrBes, l’indice del benessere equo e sostenibile. Occorre liberarsi dall’ossessione di misurare, la stessa che ha generato le prove INVALSI nelle scuole, l’ANVUR nell’Università e nella Ricerca: apre a storture e paradossi nelle gare e nei concorsi di architettura. Benché misurare a volte è utile: una ricerca ha documentato che man mano il tram si allontana dal centro di Torino, attraversa zone dove l’aspettativa di vita si riduce di 5 mesi ogni Km. A Londra si è anche misurato che questo divario si accentua sensibilmente nel tempo.

I requisiti dell’edificato impongono prestazioni sempre più elevate, ma non deve dimenticarsi che qualità è soprattutto quanto produce valore aggiunto per la collettività: sicurezza, benessere, cultura, economia, attrattività, socialità, ... Oggi è imperativo “civilizzare l’urbano”: per dirla con Fuller, non tanto combattendo la realtà esistente quanto immettendo nuovi modelli che rendano obsoleti quelli attuali.

Qui c’è una società numericamente stabile, sempre più ubiqua, attenta alle evoluzioni tecnologiche ed informatiche, sensibile alle questioni ambientali. Da decenni però devasta i territori con un continuum urbanizzato privo di senso e ignora la metafora dei tre orologi simultanei: quella che vuole che ogni intervento risponda alle esigenze del momento, che lo motivano e rendono necessario; che sia sincronizzato sull’orologio del futuro e -cosciente della precarietà delle sue motivazioni- affermi la sua predisposizione al mutamento; infine che comprenda il tempo passato, cioè includa la storia dei luoghi in cui si colloca. Da qui l’esigenza di **sperimentare criteri di valutazione non abituali**.

Tutto è in relazione : standard, qualità, spazi collettivi e cambiamento

Con la definizione dei “rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici” oltre 50 anni fa il DM 1444 del 68 introduceva lo Standard urbanistico.

Standard è parola inglese che deriva dal francese antico *estendart* «stendardo» indica una uniformità, un principio valido a livello generale. La quantificazione dei bisogni dell’uomo, del cittadino, dell’abitante, della comunità risale ad un periodo storico in cui si tendeva ad assumere la misura come un principio razionale a garanzia dello svolgimento della vita della società di quel tempo.

La società non è statica, si evolve ma la norma non registra il cambiamento, al più si limita ad aggiornare la dotazione minima in funzione delle diversità regionali. Ma è innegabile che si debba parlare di cambiamento epocale. Basti pensare che lo spazio pubblico contemporaneo non è più quello fisico ma si è appropriato della rete digitale e addirittura la pandemia ha messo in discussione l’idea stessa di prossimità con il distanziamento fisico. Lo spazio pubblico è spazio collettivo, prescinde dalla proprietà e si appropria di luoghi e non luoghi. Nello stesso tempo si modifica l’uso dello spazio domestico non solo da cinquant’anni fa ad oggi ma soprattutto con l’arrivo della pandemia.

Nel frattempo il dibattito disciplinare si è arricchito di nuovi temi e urgenze riferite alla qualità degli spazi urbani, alle problematiche sociali e delle periferie, alla densità urbana e riduzione del consumo di suolo: in sintesi alla complessità dei fenomeni che non riescono a trovare risposta nella semplificazione quantitativa offerta dallo Standard fermo sulla tutela del diritto alla città circoscritto ad un parametro quantitativo.

Passi avanti sono stati compiuti nella direzione della “prestazione”: il principio quantitativo deve essere declinato in funzione della localizzazione, del rapporto con gli altri spazi e quindi deve rispondere a criteri nuovi quali *centralità, accessibilità, attraversabilità, densità, porosità*, ma anche *partecipazione* per proporre una definizione di standard come misura delle prestazioni degli spazi pubblici nei termini di “*dimensionamento partecipativo*”¹.

Il principio quantitativo non cede il passo ma accoglie nuovi criteri, si apre alla società e ai suoi bisogni nuovi e cogenti, richiede cioè una nuova misurazione riferibile a criteri di qualità. In questa contraddizione ovviamente resta impantanato il legislatore e con lui tutto il processo di pianificazione imbrigliato nel rispetto di parametri astratti e difficilmente attuabili con gli “attrezzi” a disposizione. La stessa perequazione, alternativa all’esproprio, resta inattuata nei contesti dove la società è disgregata e l’economia più debole e quindi ridotta la capacità di accordo finalizzata all’attuazione di quello spazio “collettivo”, bene comune mai diventato priorità per le politiche urbane e territoriali.

Ma in Italia la differenziazione tra le politiche territoriali produce casi esemplari. Quello del Comune di **Bologna**, dove ciascun abitante ha a disposizione circa 29 mq di Standard grazie a politiche rivolte non solo all’acquisizione di spazi per attrezzature e verde ma anche per edilizia sociale che hanno anticipato il decreto del ‘68 “nel bilanciamento tra spazi pubblici e privati nella costruzione della città”². Oppure l’esperienza sviluppata **Friuli Venezia Giulia** -regione a statuto speciale- dove a fronte dell’omogeneità del principio di Standard si individuano invece criteri di differenziazione in funzione dei contesti geografici, della rilevanza territoriale, della popolazione, delle dinamiche socio economiche³. A questi criteri si è aggiunto il principio della riduzione del consumo di suolo, della centralità e abitabilità, della riconversione ecologica, accessibilità e trasporto pubblico, dell’attrattività e della valenza paesaggistica.

Tutte questioni che rispondono ad un principio di Standard qualitativo che il decreto del ‘68 e la legge sul Governo del territorio della Regione Campania ignorano.

Nel frattempo, le recenti riflessioni maturate nell’INU in occasione dei 50 anni dal Decreto sullo Standard introducono il principio di **resilienza**. La parola, mutuata dalla tecnologia dei materiali e diventata parte di un lessico contemporaneo che evoca la capacità di una comunità di reagire ed essere flessibile di fronte alle condizioni a contorno, in opposizione alla sua stessa fragilità.

Senza scomodare questo nuovo lessico imposto dalla pandemia Covid esistono termini e concetti più vecchi ma che è opportuno affermare con maggiore forza anche in opposizione a quella disgregazione sociale e culturale che attraversa come un virus la nostra società: il principio ecologico che privilegia non più la quantità ma le relazioni, la capacità che ha ciascuno spazio nello stesso tempo di configurarsi come centralità nell’ambito di un contesto ambientale, sociale, di quartiere, e di volta in volta nelle scale più ampie di mettersi in relazione con altri spazi di livello analogo o diverso, di innescare processi virtuosi non solo in ciascun contesto ma anche configurarsi come attrattivo perché parte di una rete.

Lo spazio pubblico e lo standard inteso come matrice inclusiva di un ragionamento sullo spazio pubblico supera la misura e si avvicina al cittadino, lo avvicina ai servizi, mette in rete (la stessa o sovrapposta) quello che oggi è in capo ad autorità diverse (sanità, trasporti, scuola, sport...) ma che di fatto conforma il medesimo luogo pubblico. Coglie l’occasione per rendere i servizi territoriali (tutti) più prossimi al cittadino e parte di una comunità. Finalizza la città dei pochi minuti al soddisfacimento dei bisogni primari del cittadino, dalla salute alla socialità, dal trasporto all’istruzione, dal riciclo alla riduzione di CO2.

Tutto è in relazione la città è una rete, la città dei pochi minuti, la città dei minuti che servono.

¹ INU, dagli standard urbanistici al progetto dello spazio pubblico, Prime riflessioni, P. Properzi, D. Di Ludovico, Q. Crosta

² F. Evangelisti, Bologna: reinterpretare lo standard urbanistico in una città complessa, in 50 anni....

³ P. Cigalotto, E. Dalla Betta, E. Marchigiani, Trieste: una città di dotazioni di interesse collettivo, 50 anni ...

standard: da quantitativi a qualitativi



A **Rio de Janeiro**, accanto a ogni favela in via di bonifica, è stato riadattato un vecchio edificio dismesso o è stato costruito ex novo un edificio funzionale per farne una “*nave della conoscenza*”, luogo aperto h.24 per alfabetizzare gli abitanti all’informatica.

Persone di tutte le età, anche analfabete, vi trascorrono molte ore al giorno imparando a tele-lavorare, tele-gestire, tele-curarsi, Persone di tutte le età, anche analfabete, vi trascorrono molte ore al giorno imparando a tele-lavorare, tele-gestire, telecurarsi, tele-divertirsi. In tre anni sono stati introdotti all’uso disinvolto dell’informatica non meno di 8 milioni di semi-analfabeti. The Favela-Bairro Project, Brazil: particolarmente significati perché riguarda realtà molto particolari, certo non paragonabili a quelle europee; coinvolge 253.000 residenti in 73 comunità. La chiave del suo successo di questo è stata un’amministrazione cittadina impegnata e flessibile oltre alle interazioni con partnership intra ed extra istituzionali, ONG, settore privato, chiese e popolazione in generale.



Rio de Janeiro : “naves do conhecimento”

Helsinki si è dotata di una sua gemella digitale che consente di sperimentare l'implementazione di app per la realtà aumentata: una banca dati in cloud rende agile fruire delle informazioni tramite smartphone



Photo of the Singapore City Gallery's Central Area Model, taken from the third floor of the gallery. Almost entire model visible, from Orchard Road in top left to Marina bay in bottom right.

La City Gallery di Singapore è gestita dal governo locale. Nella formula proposta dall'IN/Arch, le “case della città” dovrebbero essere gestite pariteticamente da Amministrazioni pubbliche, Unione Industriali, C.C.I.A.A., Università, Fondazioni, Associazioni, ecc..

estratto da “La cultura del progetto”, Graffiti - Il Denaro, settimanale d'informazione economica

Strumentale per diffondere conoscenza e favorire la partecipazione. Raccoglie documenti sulla storia del territorio, sul suo stato di fatto, sulle prospettive future.

Obiettivi ricorrenti: spiegare la città, come si è formata e come è andata evolvendosi; presentare e discutere alternative per il futuro; informare, documentare, pubblicare; creare avvenimenti e momenti di partecipazione; mettere alla portata di chiunque la questione dell'ambiente urbano; ospitare la mostra permanente della storia delle trasformazioni urbane, manifestazioni periodiche su progetti in atto, iniziative, concorsi. L'istituzione determina terminali informativi e di documentazione a disposizione di ricercatori, visitatori, cittadini. Accanto ad ampie aree espositive e per incontri e dibattiti sulle politiche abitative e urbane, spazi per le sedi o terminali di istituzioni del settore predisposti per un coordinamento in rete nazionale.

Iniziare da subito con i materiali disponibili, organizzati secondo gli obiettivi generali e quelli delle varie sezioni (Archeologia, Videoteca, Storia Urbana, plastici, ecc.) costruibili per parti, avendo chiaro l'assetto definitivo. Una "mediateca" per i materiali (video, CD, materiale pubblicitario): studi e analisi dei diversi aspetti della città attuale; poi progetti e programmi di intervento di Enti, Associazioni o privati. Il materiale è reperibile presso gli Archivi del Cinema, le Soprintendenze, la RAI, centri di produzione video. Si ordinano in un'unica "vetrina" diversi strumenti di presentazione della città, dei suoi valori e delle molteplici opportunità di intervento; rivolgendosi a tutti, anche agli specialisti.

Un plastico -moduli di dimensioni contenute, assemblabili nel tempo (presentarli al pubblico fin dall'inizio, senza attendere che venga ultimato l'insieme)- raffigurerà diversamente le parti consolidate e quelle interessate da progetti di trasformazione di rilevanza urbana, progressivamente sostituiti con modellini dei progetti realizzati o assentiti. Plastici di ricostruzione delle aree archeologiche, riproduzioni di cartografie storiche e progetti illustrano la storia delle trasformazioni urbane anche mediante supporti video informativi e interattivi. Analogamente si descrivono scelte, contenuti ed effetti dei Piani urbanistici, dall'unità ad oggi. Tutto questo come parte strutturale del Museo virtuale, un vero e proprio museo civico che ricostruisca passato, presente e futuro della città metropolitana guardando ai molteplici aspetti della sua vita: arte e architettura, tradizioni popolari e vita sociale, mode e modi di vita. In questo senso sarà possibile affiancare alla visita immersiva nelle ricostruzioni di monumenti o siti paesaggistici, la realizzazione di installazioni o exhibits interattivi polisensoriali che, del tutto virtualmente, ricostruiscono odori, suoni, sensazioni tattili. Quindi, una forte carica ironica, di spiazzamento derivante dalla giustapposizione di due stili del tutto diversi; ed al tempo stesso proposte di percorsi non scontati tra un elemento espositivo e l'altro, ricostruendo una vera e propria logica ipertestuale.

Ancora, una **Guida per consultazione di documenti o archivi sulla città**, accessibili via Internet o disponibili presso Enti o banche-dati con indicazione di servizi e costi. Successivamente, un "nodo" con diretto accesso alle informazioni citate nella Guida tramite archivi informatizzati, terminali e supporti ampliabili in relazione all'efficienza del servizio e alla risposta dell'utenza (principalmente pubblico specializzato: operatori economici, imprenditori e aziende del settore immobiliare e delle costruzioni, ma anche amministratori e studiosi).

La **"casa della città"** accoglierà manifestazioni con scopi diversi: esporre materiali elaborati per la presentazione di progetti all'Amministrazione o per esposizioni temporanee ; raccogliere e conservare documenti che andranno ad arricchire la dotazione documentaria, supportati illustrazioni in libera distribuzione o inserti all'interno di riviste specializzate.

casa della Città Metropolitana



Risorse naturali ed agriforestali

Fonte Carta della Natura 2018

-  Boschi
-  Frutteti e cellule arboree
-  Aree agricole intensive
-  Macchia mediterranea
-  Sistemi dunali e aree umide
-  Aree verdi urbani, parchi e giardini
-  Aree urbanizzate

Acque e rete idrografica

Fonte Regione Campania

-  Rete idrografica principale
-  Rete idrografica secondaria
-  Laghi e specchi d'acqua



parchi e reti ecologiche

Enfasi sui vantaggi della città-metropoli, elegia della vita nei borghi

Si oscilla sempre tra questi due «ideali» abitativi, o l’uno o l’altro. Dalla rivoluzione industriale, due secoli di prevalenza dell’attrazione urbana.

La pandemia del 2019, qualche motivata insofferenza per la città e la diffusione del lavoro a distanza rilanciano sui media la scelta del vivere appartato. La cultura urbanistica invece deve ragionare su piani diversi, sperimentando gli aspetti più vantaggiosi dell’uno e dell’altro modello abitativo, tentando ipotesi di integrazione, non alternative.

Le città dei cinque minuti, del quarto d’ora o dei venti minuti citate nei precedenti capitoli vanno in questa direzione, il tempo diviene importante quanto lo spazio. Meglio però chiamarle più genericamente «**ambiti dei pochi minuti**» per sottolineare l’assoluta relatività dell’espressione.

Con i pochi minuti e la percorrenza a piedi siamo nella tipica dimensione del borgo, ma non isolato perché innestato dentro una realtà urbana molto più grande, funzionale, necessaria per il vivere contemporaneo.

Qui di seguito, due soli esempi per collegare questo orizzonte internazionale di riflessione alla nuova organizzazione che si deve dare la Napoli Città Metropolitana nelle sue diverse realtà tipologiche e multiscalari: storica, densa, periferica, semi-rada, rada.

Nel **centro antico** di Napoli, in venti minuti si va a piedi da un capo all’altro della grande scacchiera ippodamea attraversando densità nell’ordine delle decine di migliaia di abitanti e incontrando spazi per lavoro, cibo, alloggio, salute, educazione, cultura e tempo libero.

L’alta densità edilizia è una risorsa se opportunamente gestita, la pedonalizzazione è uno strumento non un obiettivo da perseguire a qualsiasi costo.

Unici imperativi categorici: non si spreca volume e mobilità sostenibile. Con interventi mirati, con utilizzazione ottimale dell’esistente: una scuola può accogliere attività culturali e sociali al di fuori dell’orario scolastico; attività commerciali al dettaglio e in crisi per la diffusione della grande distribuzione, insediate in edifici di medie dimensioni sull’esempio dei grandi magazzini otto-novecenteschi; attività artigianali raggruppate in edifici e complessi religiosi dismessi; edifici-silos per parcheggi-auto e a seguire, le tante altre proposte progettuali presenti nella cospicua letteratura di settore.

Per la mobilità, traffico privato riservato ai soli residenti; quello pubblico affidato a navette a propulsione ecocompatibile che attraversano i tre decumani garantendo un’accessibilità totale di tutto il centro antico per distanze non superiori ai novanta metri, essendo centottanta il passo tra i decumani.

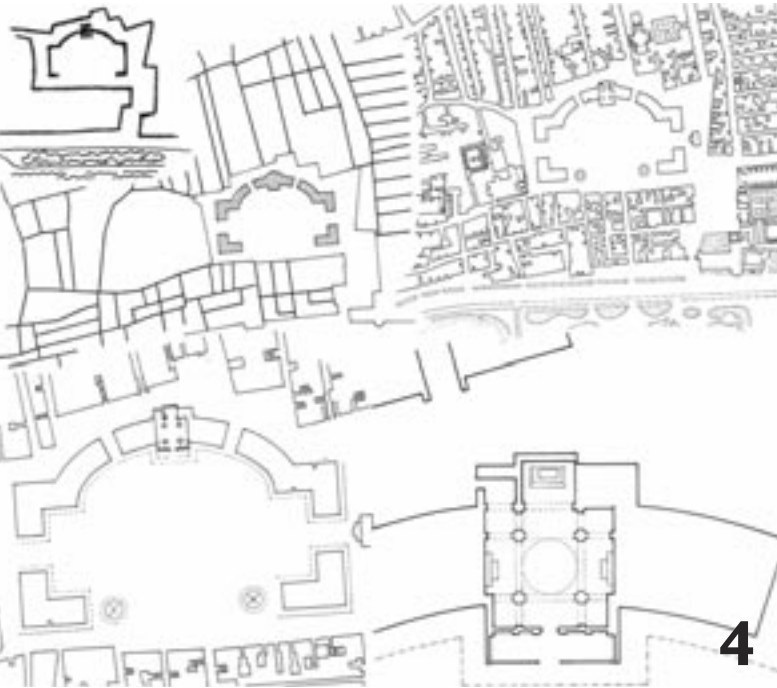
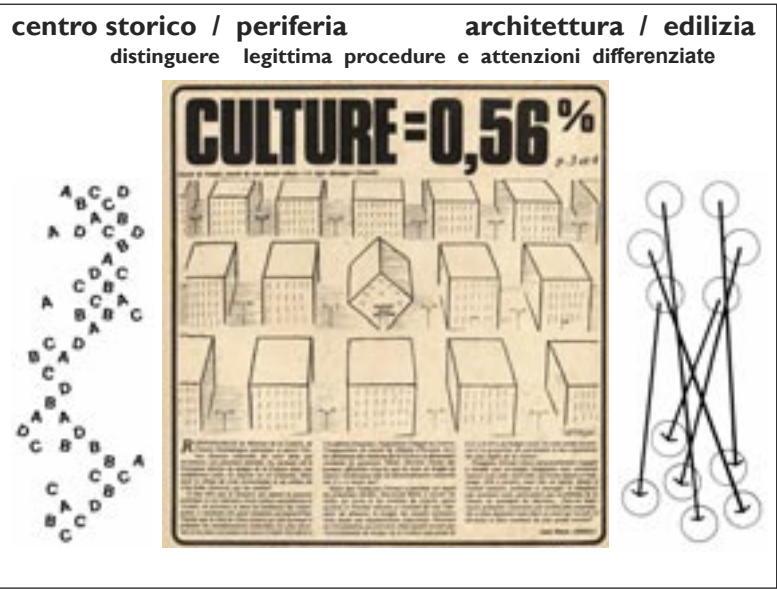
In sintesi, la città dei pochi minuti qui già esiste perché ci sono i suoi tre fattori costitutivi, luoghi, movimenti e tempo. Si tratta di porli in organica correlazione con operazioni di piccola e media trasformazione urbana.

Nella **Scampia** delle Vele in piena funzionalità - ma anche in interi comparti della periferia nord di Napoli - v’era una condizione del tutto opposta.

Nello stesso tempo dei venti minuti si percorreva l’intero lotto ma con poche migliaia di abitanti e senza incontrare neppure un negozio di alimentari.

Un ambito dei pochi minuti tutto da progettare dunque, partendo da una densificazione dell’edilizia in grado di creare una forma urbana inesistente, dotandola delle necessarie attrezzature e d’una conseguente, idonea mobilità pedonale.

Carlos Moreno, docente alla Sorbonne e specialista della Human Smart City, ci ricorda che ai tre fattori costitutivi della città dei quindici minuti (Parigi) va aggiunto quello, riassuntivo, del forte «sentimento di appartenenza ad una comunità» che condivide gli stessi spazi, movimenti e tempi.



LOGICHE E CRITERI: AMBITI DEI POCHI MINUTI

Napoli Centro antico

- Eco-bus circolare “Duomo / Foria /S. Giovanni a Carbonara / Garibaldi / Corso Umberto”
- Area archeologica “Pietrasanta”

Cavour / Sanità / Capodimonte / Colli Aminei

- Linea metropolitana leggera automatica “Linea 9”
fermate: MAN / Miracoli / Capodimonte / Rione Lieti / Via Nicolardi / Colli Aminei
- Linea 1: percorso meccanizzato Materdei, Rione Sanità
- Linea 1: percorso meccanizzato Colli Aminei, Rotonda Nicolardi

Posillipo

- Ferrovia “Cumana”: nuova fermata con ascensore a via Manzoni / zona Centro sportivo “Oasi”
- Navetta 1100 m tra Linea 6 (fermata “Arsenale”) e piazza San Luigi
con due fermate intermedie: ascensori 1. [via Petrarca] e 2. [Manzoni / Fatebenefratelli]
- Collegamento parco Virgiliano / Linea 6 (fermata Coroglio) (. pag.55)

Caivano / Cardito / Afragola

- nuova linea tranviaria fra la Stazione AAVV e i territori ad occidente
- “navetta” e nuova viabilità nell’area di Caivano

Nola / Cimitile

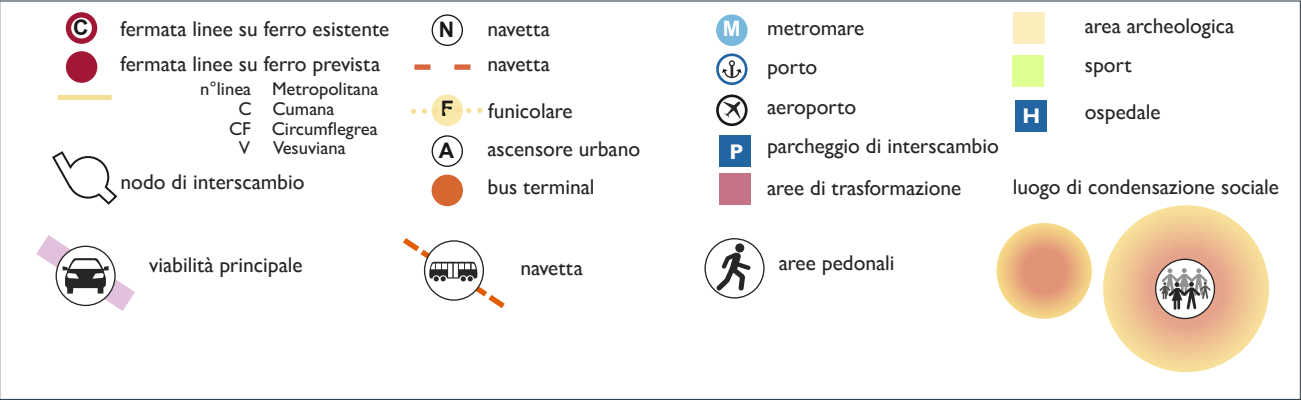
- “navetta eco-bus”: Vesuviana [fermata “Cimitile”] / area sportiva / complesso Basiliche Paleocristiane + Palazzo Forte (proprietà comunale, disponibile per ospitare funzioni di scala metropolitana)
- caserma borbonica (proprietà del demanio) ed aree annesse (proprietà del Comune di Nola)

Le cinque coppie di pagine che seguono riportano, a sinistra, la fotografia aerea b/n di una porzione del territorio metropolitano (2,4 Km x 2,4 km) e, a destra, la planimetria di una sua frazione (800 m x 800 m). 800 m è il limite della dimensione pedonale di prossimità assunta nel piano “Melbourne 2017-2050”; 2,4 km come max lunghezza di percorso di una “navetta ecologica” (eco-bus o navetta su unico binario andata-ritorno; velocità compatibile con percorrenze ciclopedonali; attesa 10’ max).

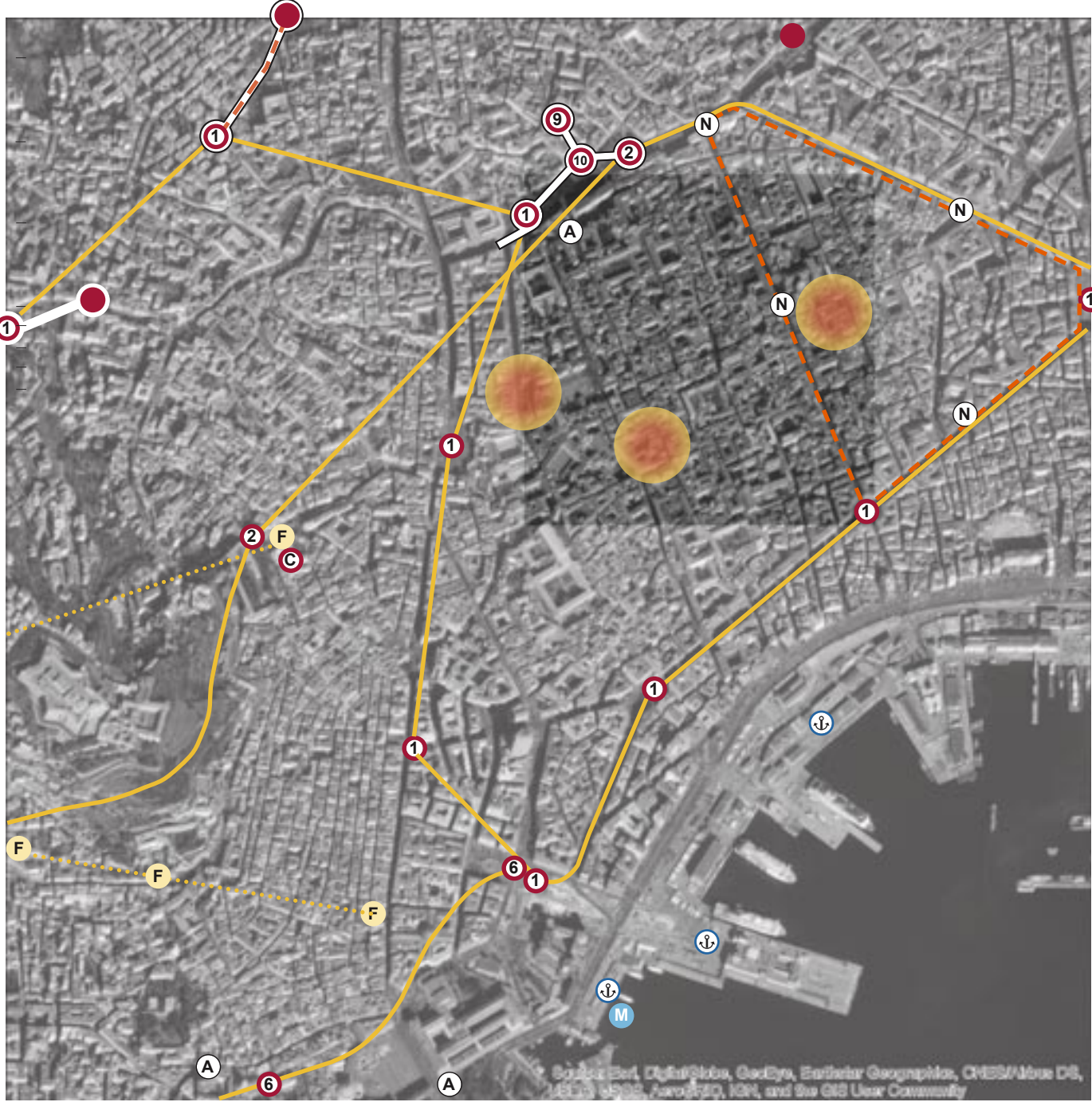
Questi appunti riguardano porzioni di territorio che non considerano limiti amministrativi (di “zone omogenee” o “enti di prossimità” come esemplificati nelle ultime pagine) -diverse fra loro per caratteri e densità- dove quindi si intrecciano limiti di attuali Municipalità o Comuni. Solo per semplificarne l’individuazione, la didascalia nelle pagine pari indica denominazioni strumentali e precisamente:

- Napoli Centro antico
- Cavour / Sanità
- Posillipo
- Caivano / Cardito / Afragola
- Nola / Cimitile

Nei grafici sono riportate (esistenti, in programma, realizzabili) le fermate delle linee su ferro, funicolari, ascensori; percorsi delle “navette” (su unica coppia di binari, su gomma, ecc.); principali parcheggi; segnalando attrezzature significative, schemi e simboli grafici.



APPUNTI ESEMPLIFICATIVI



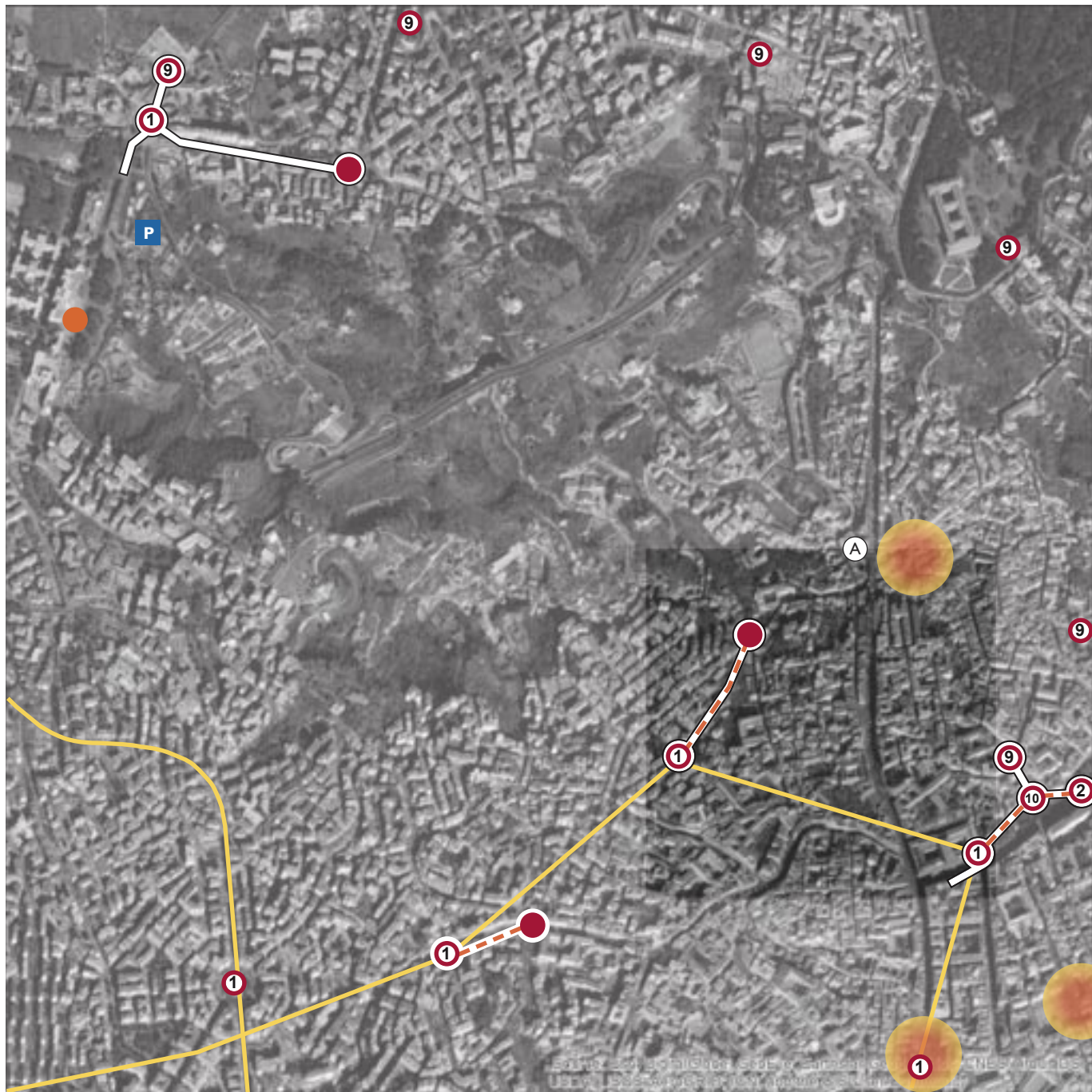
NAPOLI CENTRO ANTICO

ambito sistemi di accelerazione pedonale 2,5 km

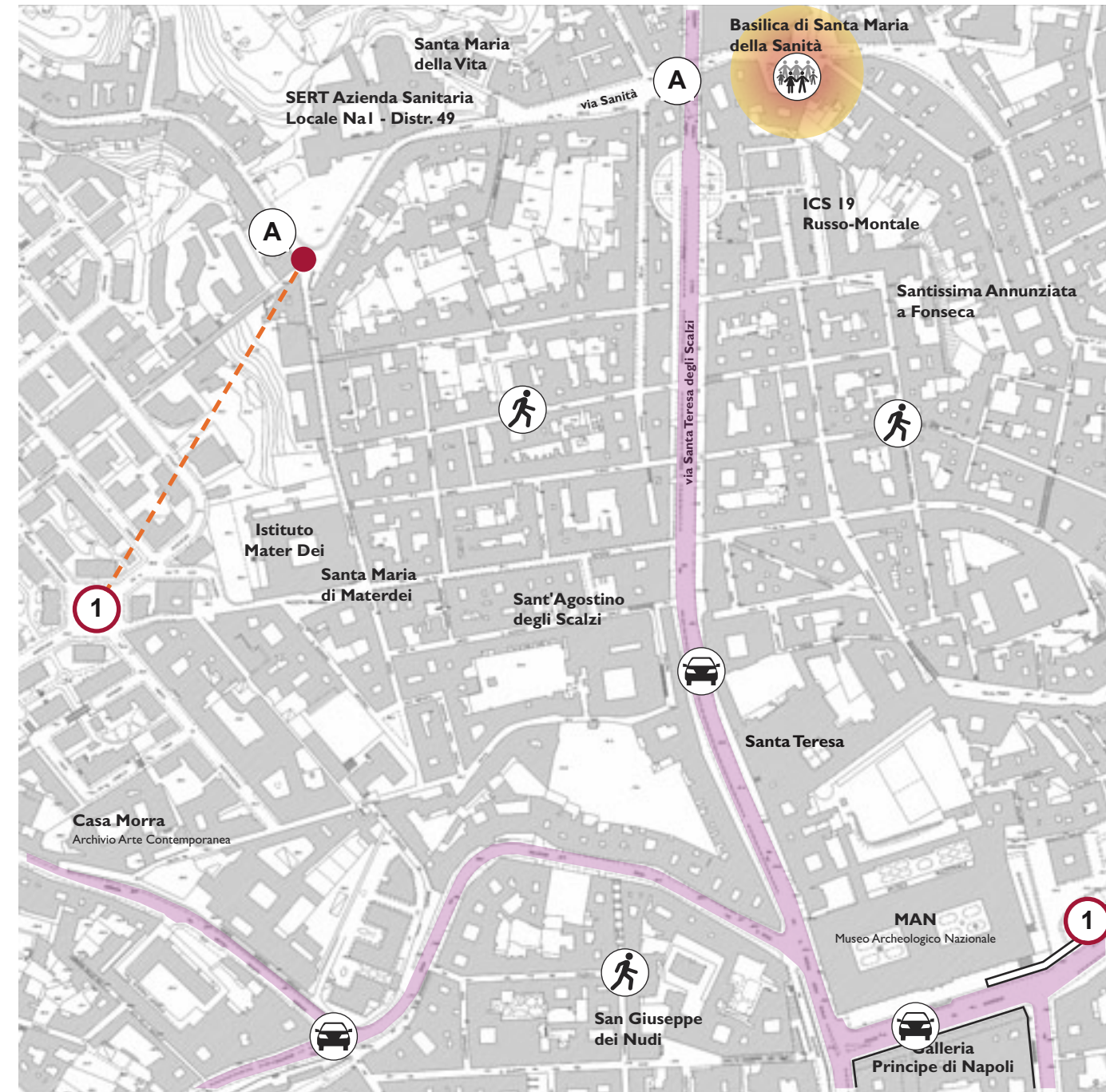


pedonale 800 m.

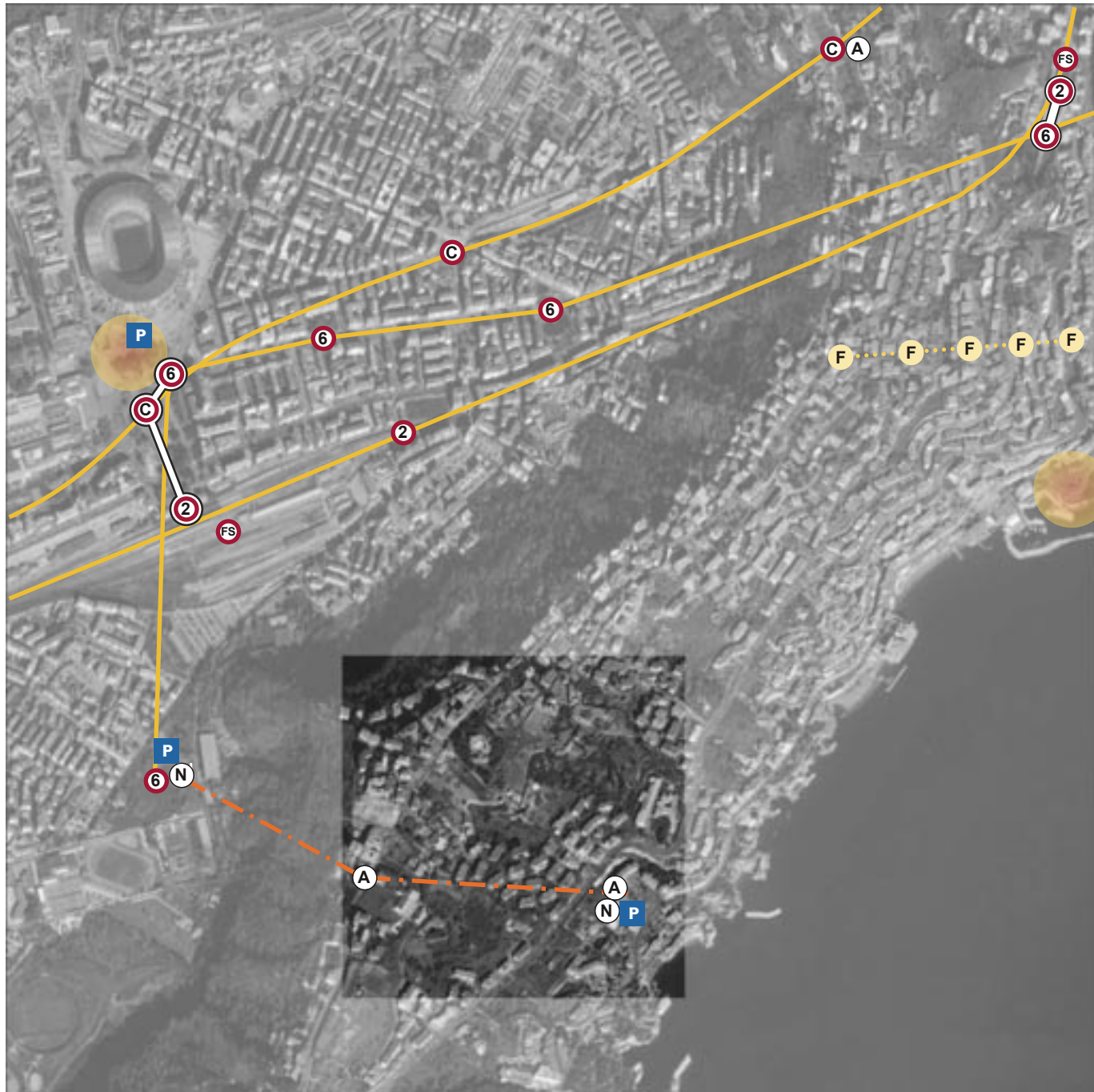
ambito dei pochi minuti



CAVOUR / SANITA / CAPODIMONTE / COLLI AMINEI
 ambito sistemi di accelerazione pedonale 2,5 km

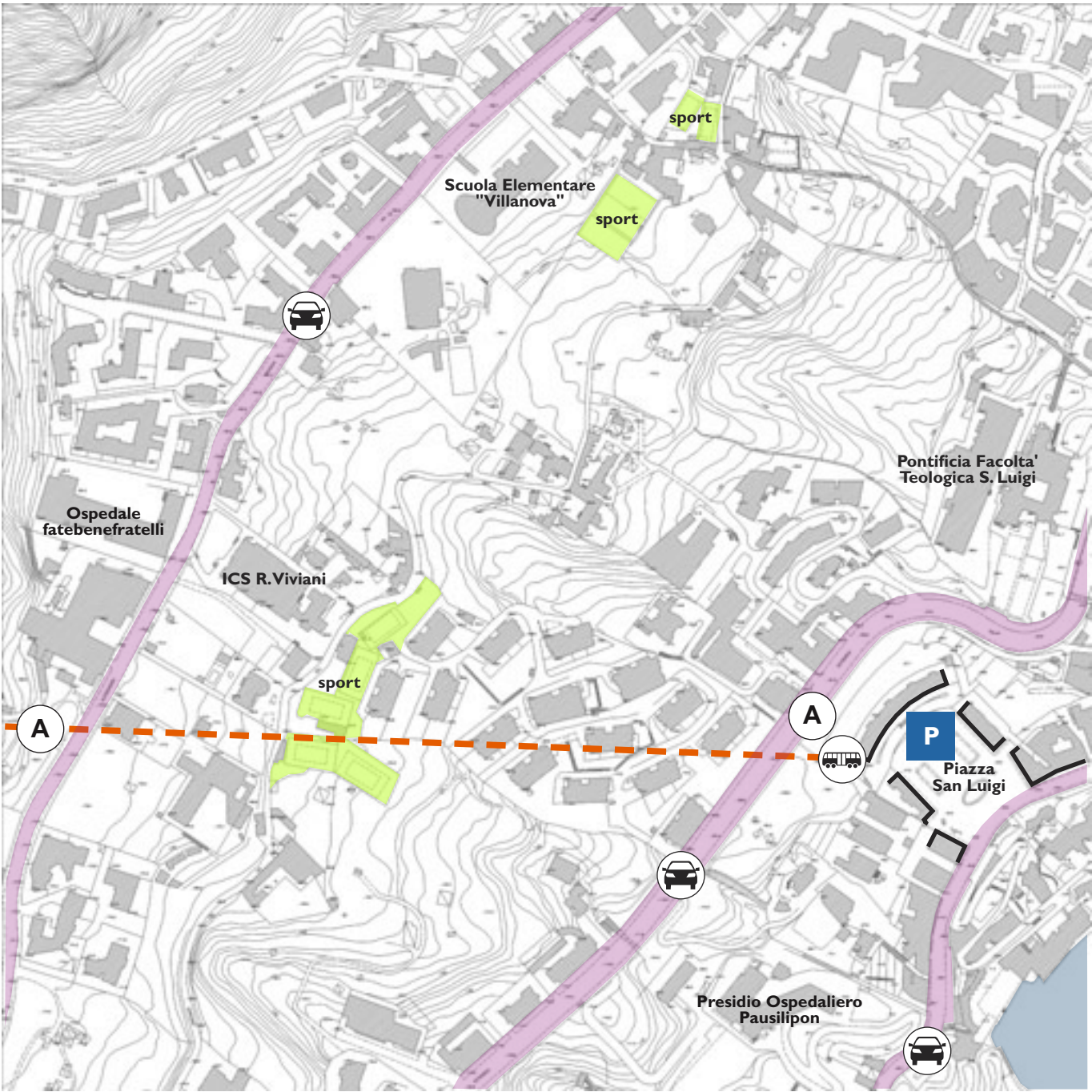


pedonale 800 m.
 ambito dei pochi minuti



POSILLIPO

ambito sistemi di accelerazione pedonale 2,5 km

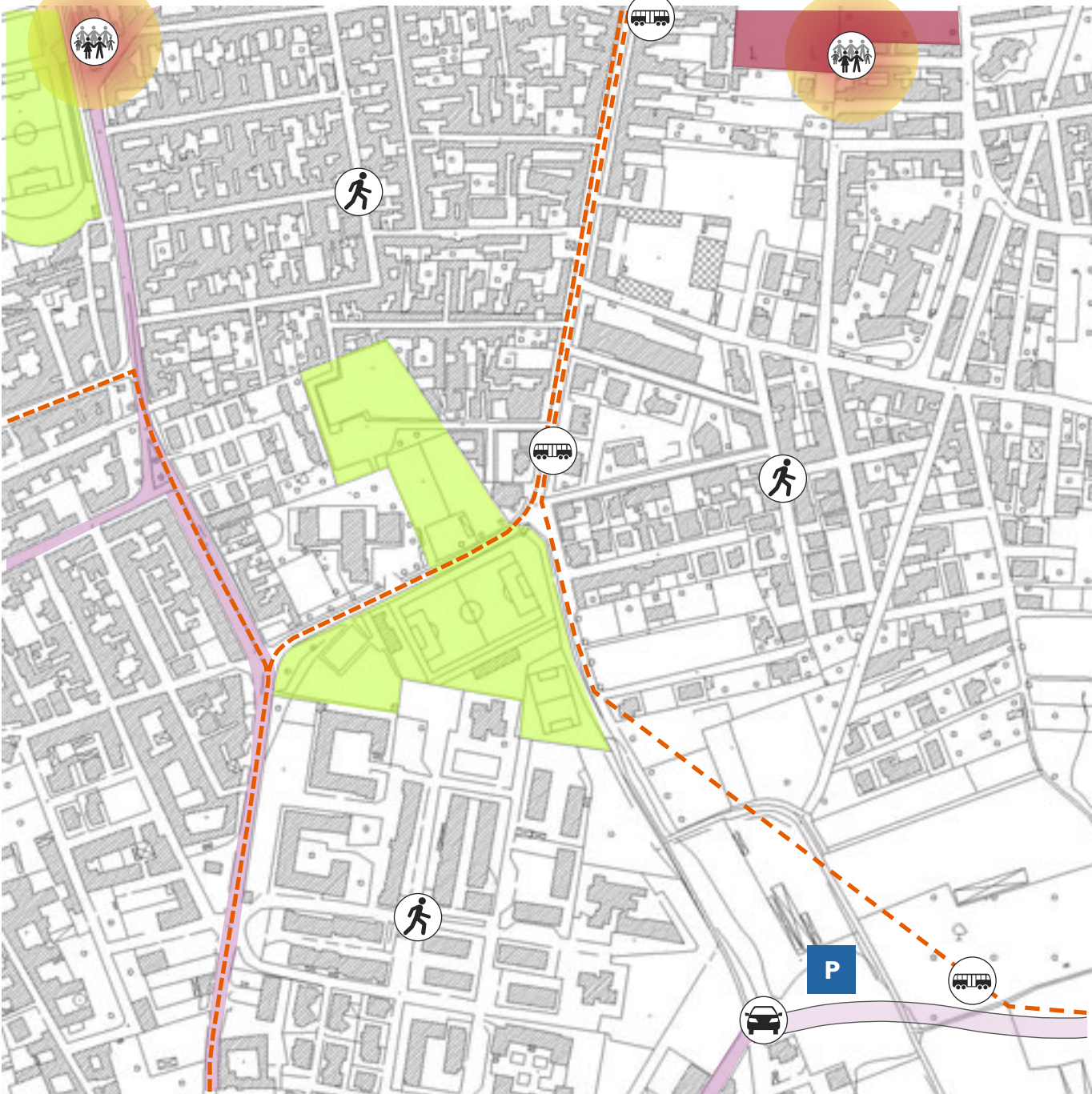


pedonale 800 m.

ambito dei pochi minuti



CARDITO / CAIVANO / AFRAGOLA ambito sistemi di accelerazione pedonale 2,5 km



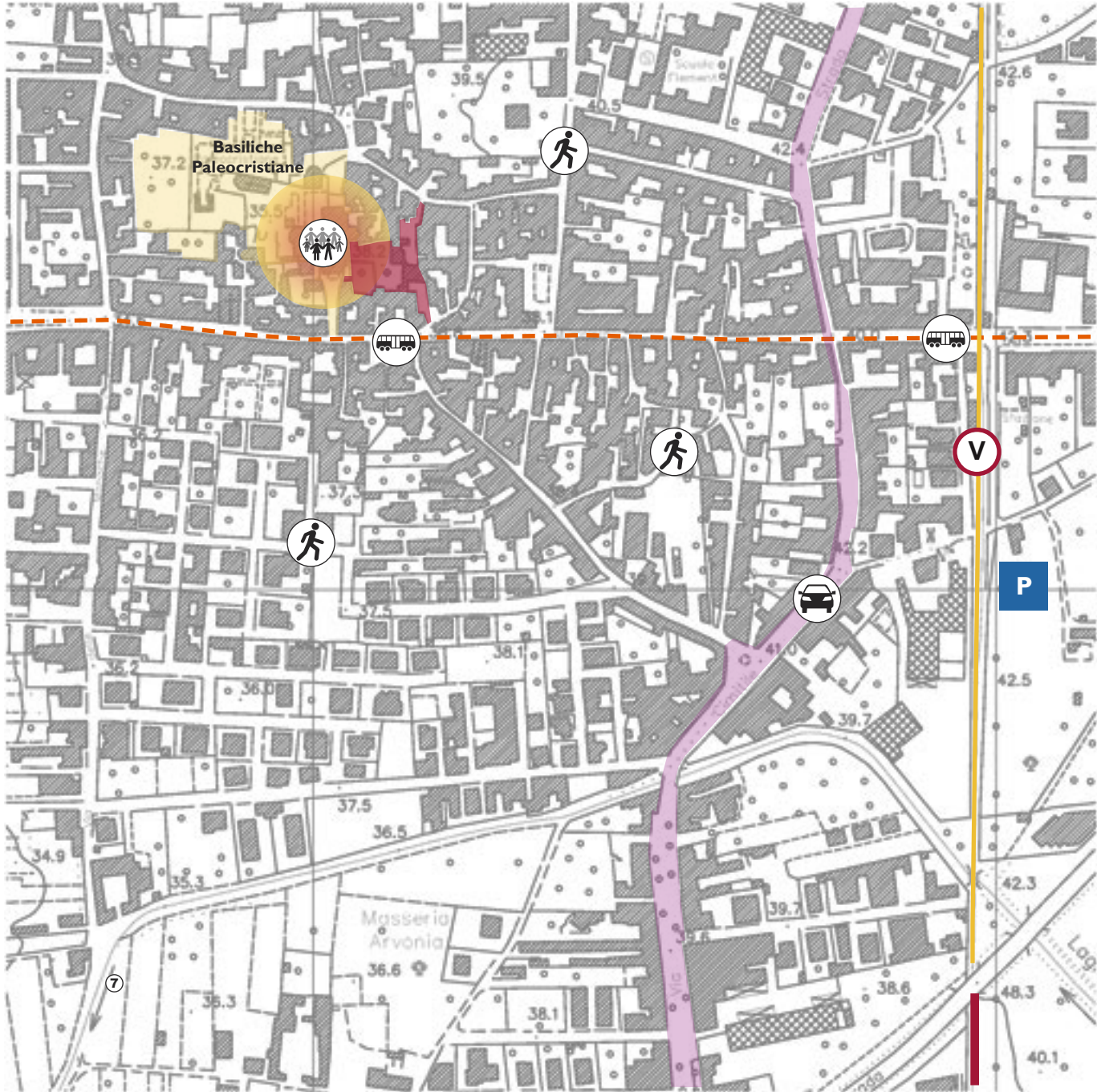
pedonale 800 m.

ambito dei pochi minuti



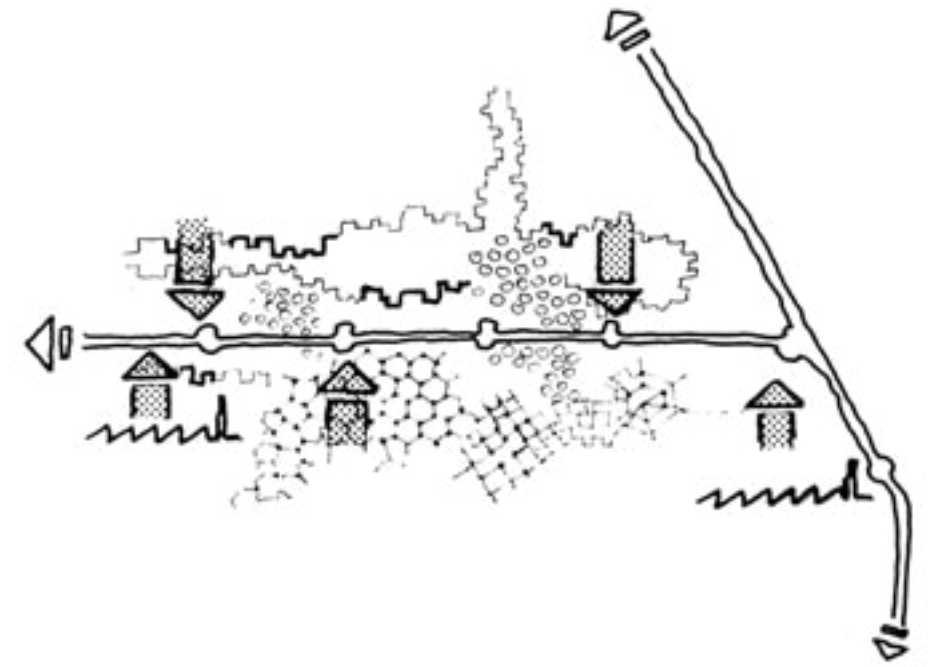
NOLA / CIMITILE

ambito sistemi di accelerazione pedonale 2,5 km



pedonale 800 m.

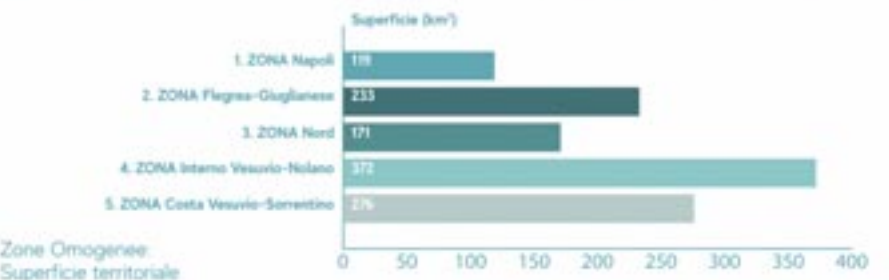
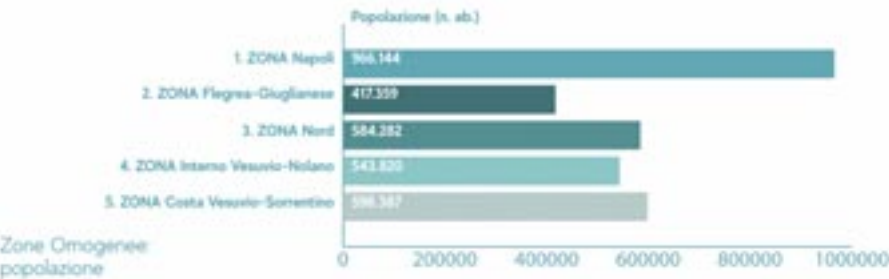
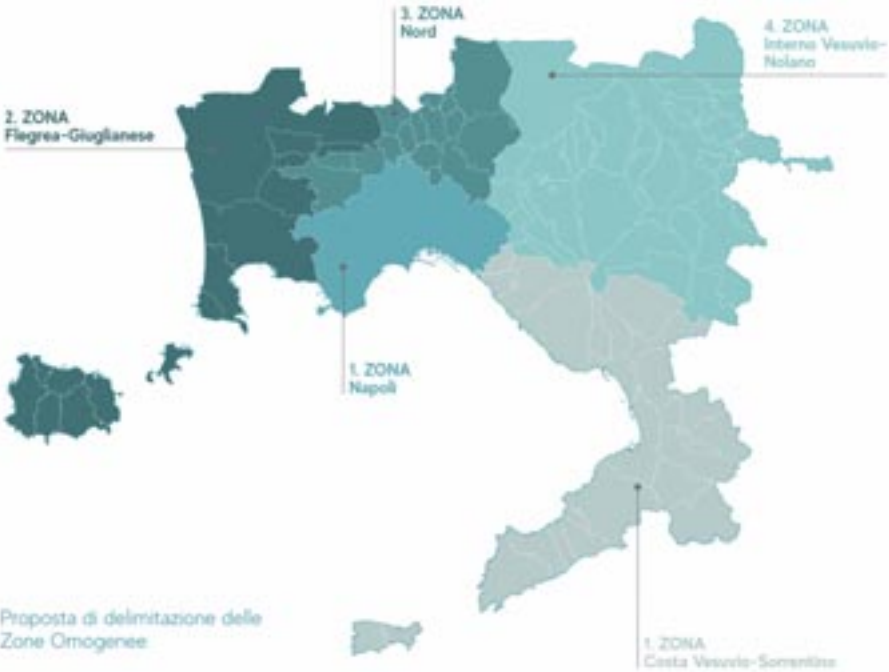
ambito dei pochi minuti



5

da ZONE OMOGENEE a ENTITÀ DI PROSSIMITÀ

INDICAZIONE PIANO STRATEGICO 2020/2022



ATTUALE CAPOLUOGO



Municipalità 1
San Ferdinando
Chiaia
Posillipo

Municipalità II
San Giuseppe
Montecalvario
Avvocata
Mercato
Pendino
Porto

Municipalità III
Stella
San Carlo Arena

Municipalità 1V
Vicaria
San Lorenzo
Poggioreale
Zona Industriale

Municipalità V
Vomero
Arenella

Municipalità VI
Ponticelli
Barra
San Giovanni a Teduccio

Municipalità VII
Miano
Secondigliano
San Pietro a Patierno

Municipalità VIII
Chiaiano
Piscinola-Marianella
Scampia

Municipalità IX
Soccavo
Pianura

Municipalità X
Bagnoli
Fuorigrotta



ipotesi di articolazione del territorio metropolitano in “municipalità”
tra 100.000 / 200.000 abitanti

ipotesi n.10 frazionamento del capoluogo
n.15 aggregazioni fra altri attuali comuni

ciascuna con almeno un servizio di scala metropolitana esistente o programmabile

The map illustrates the administrative divisions of the Campania region, Italy. The districts are color-coded and labeled as follows:

- Ambito 1 Flegreo** (Yellow): Includes towns like Bacoli, Pozzuoli, and the Gulf of Pozzuoli.
- Ambito 2 Giuglianesi** (Teal): Includes towns like Giugliano in Campania, Quarto, and Marano.
- Ambito 3 Nord di Napoli** (Purple): Includes towns like San Antonio, Portici, and the northern part of Naples.
- Ambito 4 Acerra - Pomigliano** (Green): Includes towns like Acerra, Pomigliano d'Arco, and the northern part of the region.
- Ambito 5 Nolano** (Orange): Includes towns like Nola, Roccarainola, and the eastern part of the region.
- Ambito 6 Vesuviano interno** (Light Blue): Includes towns like Somma Vesuviana, Ottaviano, and the area around Mount Vesuvius.
- Ambito 7 Vesuviano costiero** (Light Green): Includes towns like Torre del Greco, Vieste, and the coastal area around Mount Vesuvius.
- Ambito 8 Penisola Sorrentina** (Dark Purple): Includes towns like Sorrento, Positano, and the Sorrentine Peninsula.
- Ambiti IX - X - XI - XII Città di Napoli** (Dark Purple): The City of Naples.

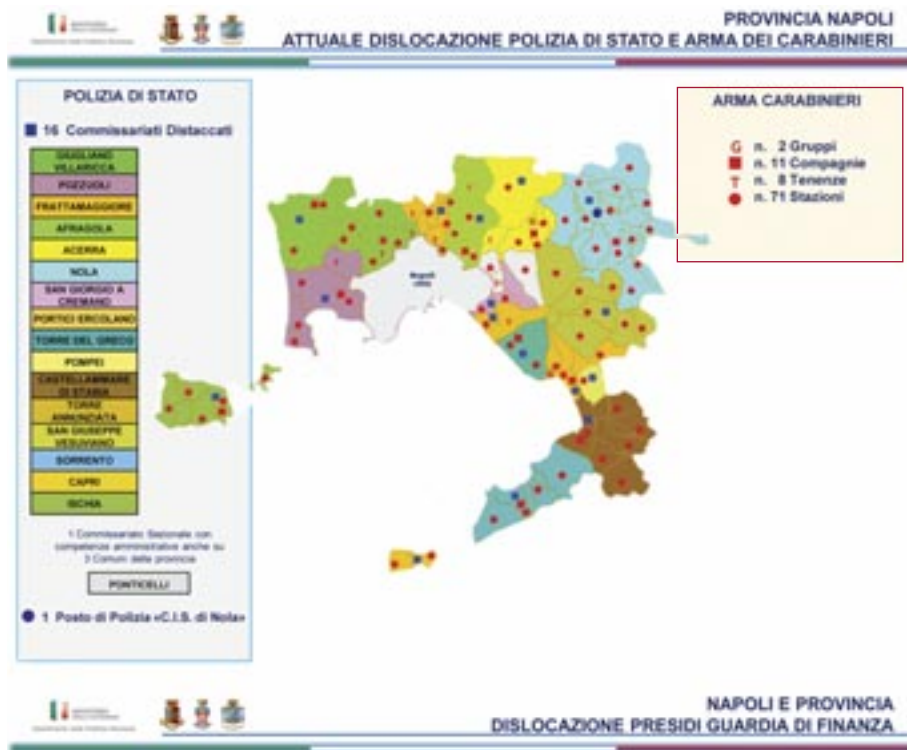
The map also shows the location of Campania within Italy, with an inset map of the country.

A map of the Republic of the Congo, showing its 18 provinces. The provinces are color-coded and labeled with their names in French: Bouenza (orange), Cuvette (brown), Cuvette-Ouest (blue), Cuvette-Est (yellow), Kouilou (green), Niari (red), Plateaux (purple), Sangha (pink), and others. The map also shows the neighboring countries: Gabon to the south, the Democratic Republic of the Congo to the east, and Equatorial Guinea and Guinea-Bissau to the west. The Atlantic Ocean is to the west.

tutela Paesaggistica e Architettonica

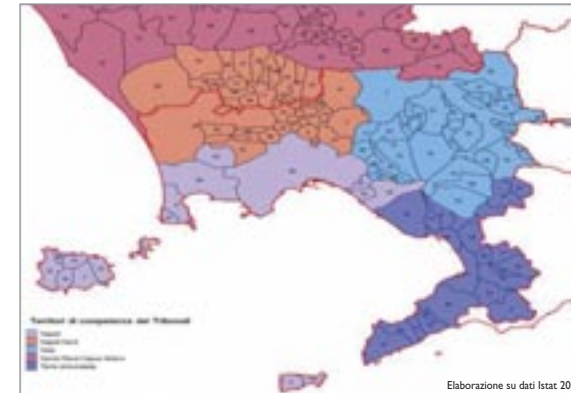
A map of Italy showing the distribution of historical and artistic heritage sites. The map is color-coded by region: Sicily and Sardinia are orange; Liguria, Piedmont, Valle d'Aosta, Lombardy, Trentino-South Tyrol, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, and Emilia-Romagna are dark blue; Tuscany, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo, Molise, Basilicata, and Puglia are light blue; Campania, Apulia, and Calabria are orange; and Sicily and Sardinia are orange. The map also shows the names of the regions in Italian.

tutela Tutela Archeologica

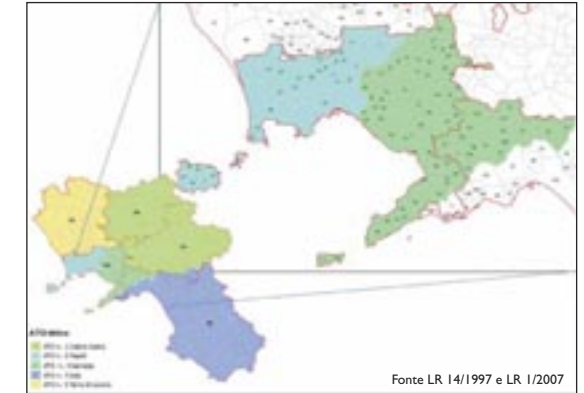


attuali ripartizioni nella gestione dei servizi

TRIBUNALI territori di competenza



ATO - Ambito Territoriale Ottimale



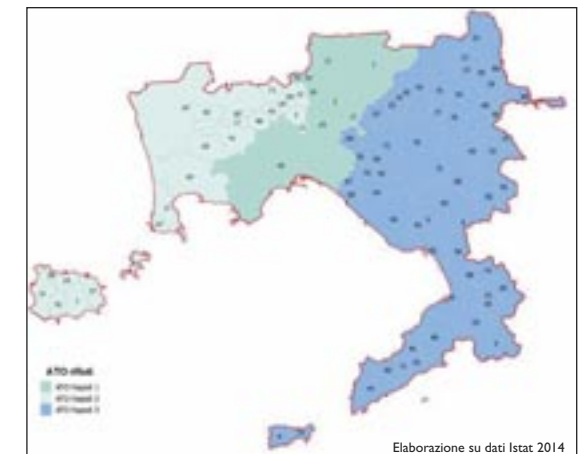
Nel 2017 in “I dossier delle Città Metropolitane / La Città Metropolitana di Napoli” del Dipartimento per gli Affari Regionali e le autonomie / Presidenza del Consiglio dei Ministri) si documenta “una geografia amministrativa frastagliata ed eterogenea che non rispetta sempre i confini della Città metropolitana e delle province limitrofe (in particolare Caserta e Salerno) ed in alcuni casi si rileva una sorta di “contaminazione” anche da parte di unità amministrative facenti capo alle stesse province confinanti con la Città metropolitana”. Una preoccupante disorganizzazione che non trova analogo riscontro a Roma ed a Milano.

i grafici riprodotti nelle pp. 104 - 109 evidenziano alcune delle infinite diversità fra i limiti territoriali che riguardano sanità, istruzione, giustizia, sicurezza e vari altri servizi, perfino le competenze di singoli funzionari\.

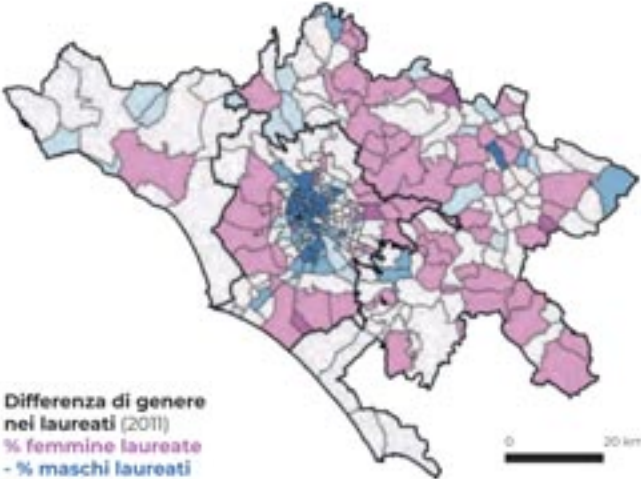
Confini e limiti non hanno senso, utili però se strumentali e coordinati a livello superiore.

Sembra utopia ricondurli tutti a coincidenze, ma certo controllo, manutenzione e gestione del territorio verrebbero facilitate da processi partecipativi tesi a integrare valutazioni e decisioni

da “I dossier delle Città Metropolitane - Città metropolitana di Napoli”, link pg. 102



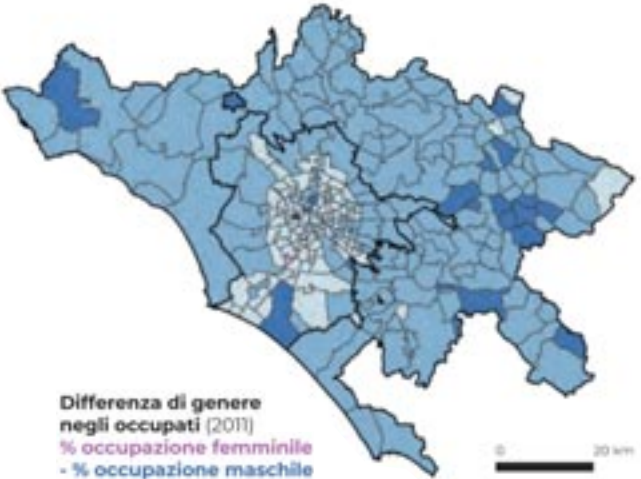
ROMA



Differenza di genere
nei laureati (2011)
% femmine laureate
- % maschi laureati

■ < -5,0 (maschi più laureati
delle femmine)
■ -5,0 - -2,1
■ -2,0 - -0,1
■ 0,0 - 2,0
■ 2,1 - 5,0
■ > 5,0 (femmine più laureate
dei maschi)

ROMA



Differenza di genere
negli occupati (2011)
% occupazione femminile
- % occupazione maschile

■ < -25 (maschi più occupati
delle femmine)
■ -25,0 - -15,1
■ -15,0 - 0
■ > 0 (femmine più occupate
dei maschi)

Milano / Torino / Roma / Napoli : confronti



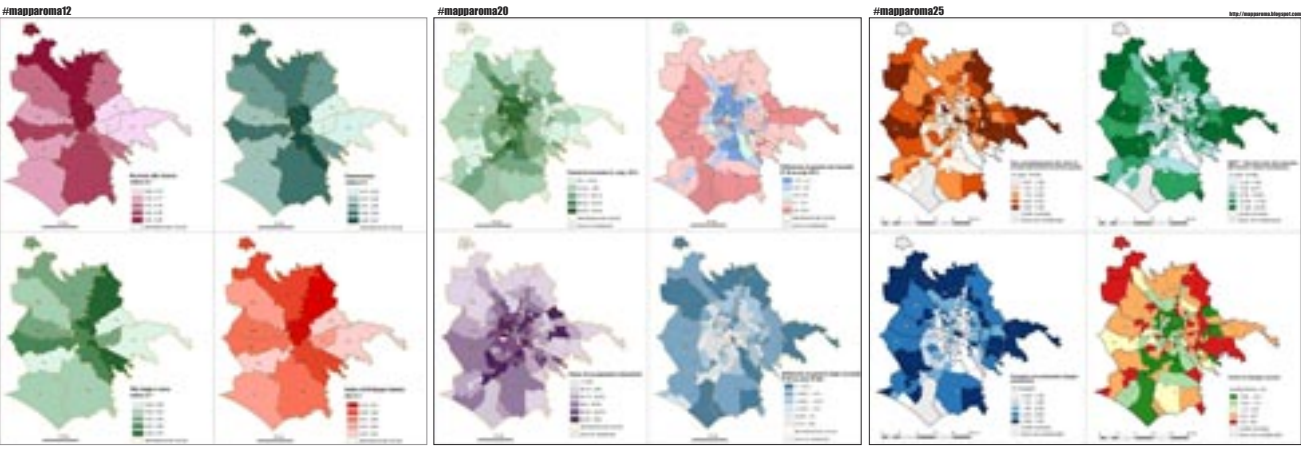
mappe delle diseguaglianze

differenze di genere su istruzione e lavoro

nel contesto romano le ripartizioni per la gestione dei servizi sono molto più razionali

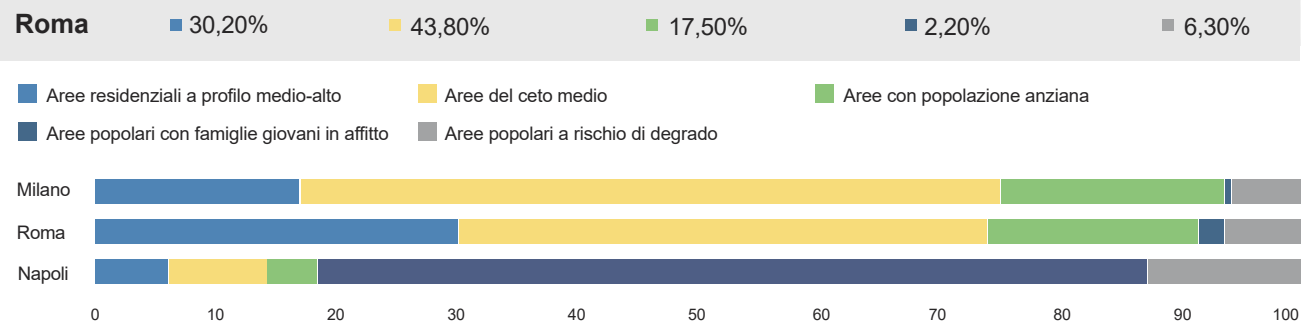
attuali ripartizioni nella gestione dei servizi

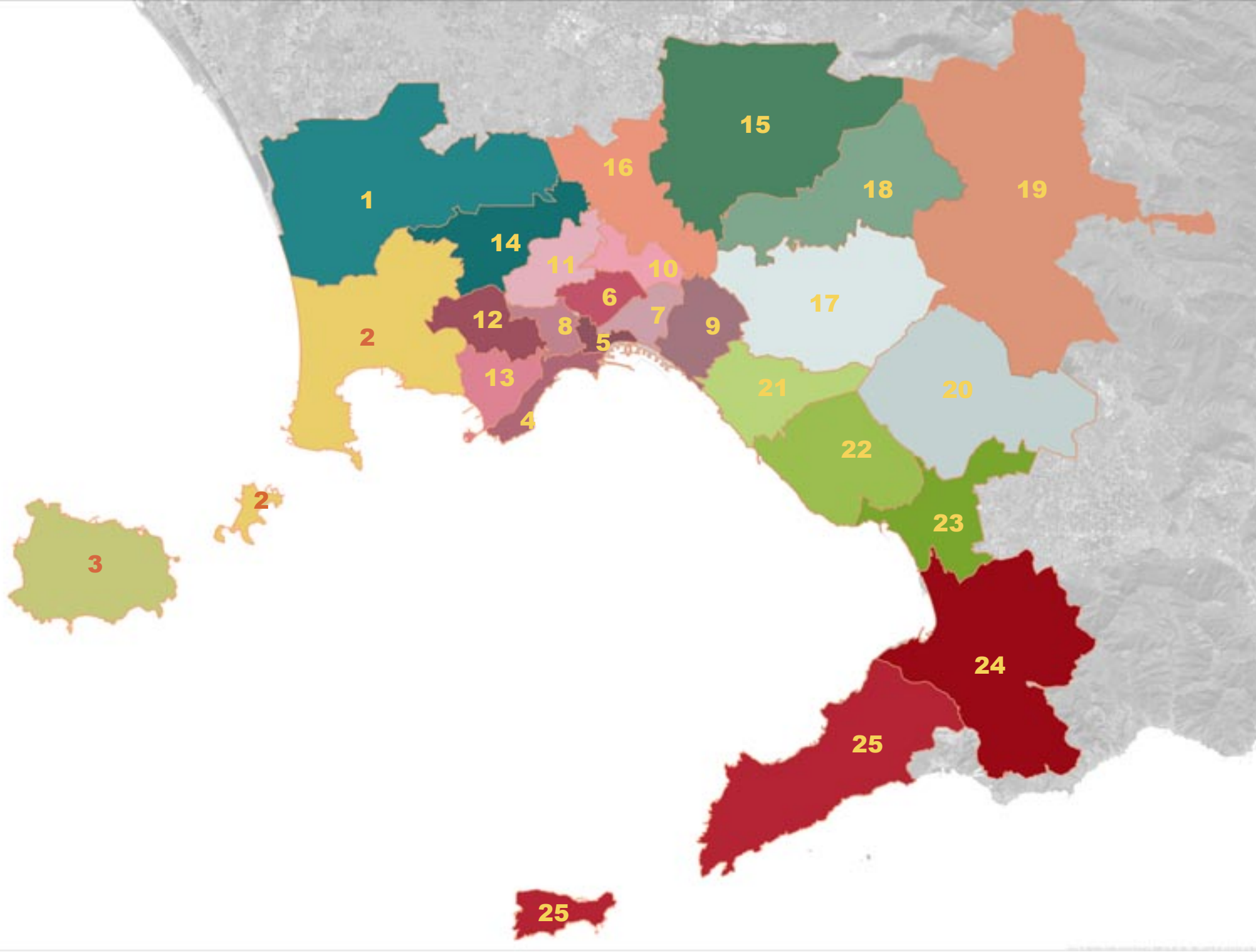
diseguaglianze



Elaborazione su dati ISTAT - Censimento 2011 / Per gli indici di disagio elaborazioni di Roma capitale su dati ISTAT - censimento 2011

accesso alle risorse	conoscenza	femmine laureate	diff. di genere laureati	non completamente scuola secondaria	giovani fuori mercato lavoro e formazione
vita lunga e sana	indice di sviluppo	occupazione femminile	diff. di genere occupati	famiglie potenziale disagio economico	disagio sociale





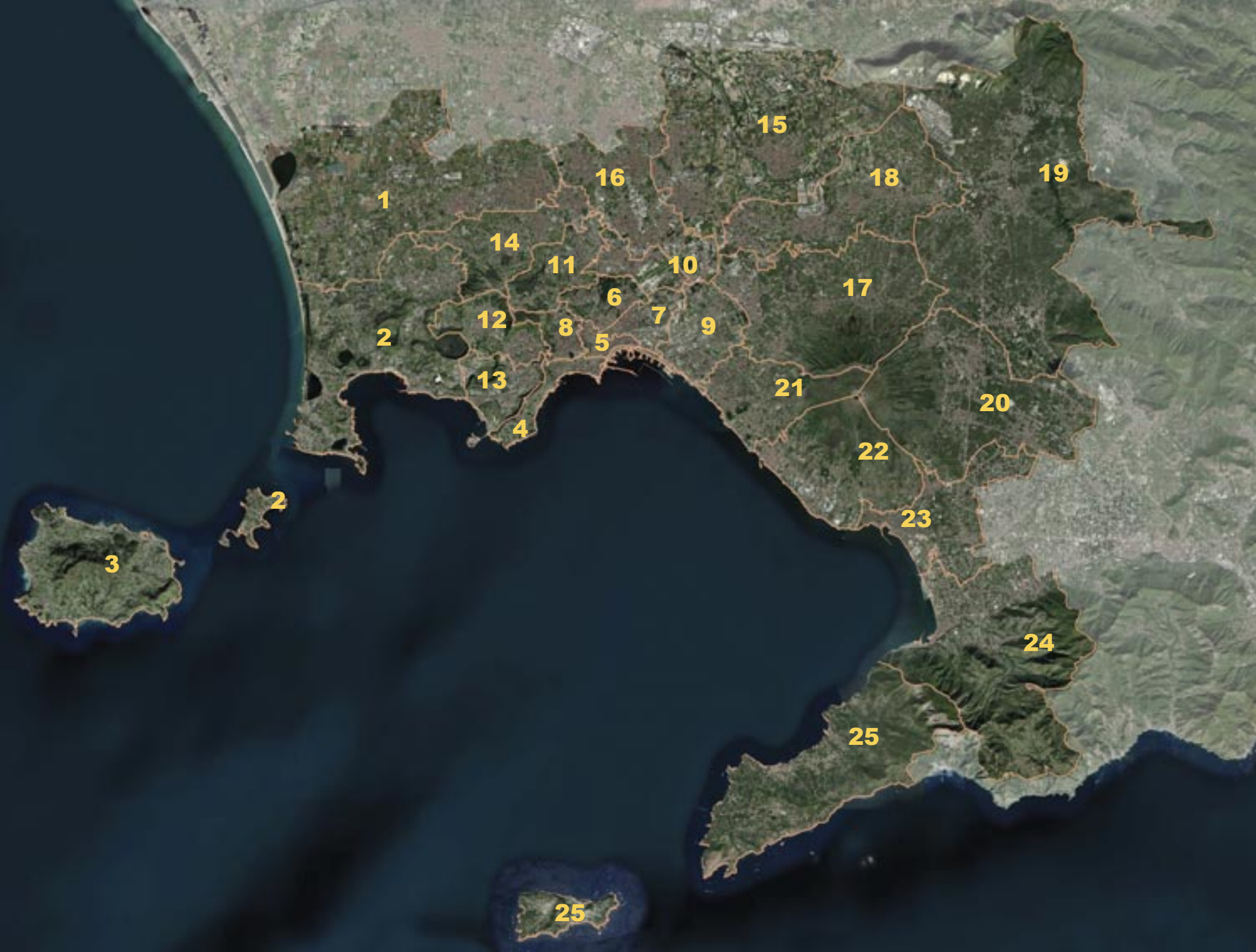
L'utilità della coincidenza fra le diverse ripartizioni dei vari servizi (alla base dei futuri “Enti di prossimità”, dieci dei quali coincidono con le attuali Municipalità) è ben argomentata nello Studio preliminare Commissione per il Quadro Piano delle Attrezzature

« Alla base del “distretto sociale” come area di riferimento polifunzionale del processo di pianificazione stanno considerazioni di ordine tecnico e considerazioni di ordine politico-sociale.

Le considerazioni di ordine tecnico possono essere così riassunte: ... ambiti e settori urbani ... distretti scolastici, ... sezioni amministrative ecc. ... sono stati considerati solo come riferimenti ordinatori per la valutazione articolata dei fabbisogni specifici [di attrezzature e servizi]. Analisi condotte sui costi di realizzazione e/o gestione delle attrezzature pubbliche tendono a minimizzarsi in corrispondenza di determinate soglie di popolazione, le cui dimensioni generalmente corrispondono a quelle di base dei distretti scolastici L'unificazione di tali perimetrazioni nell'ambito dei distretti sociali ... necessaria a fini elementari di coordinamento, rende anche concretamente possibile ... quella articolazione ed integrazione funzionale e quel carattere di sistema continuo delle attrezzature che sono stati assunti come obiettivi centrali del PQA ... ¹²³

Le considerazioni di ordine politico-sociale ... sono compendiabili nel fatto ... che l'unificazione delle competenze territoriali di organi di programmazione e gestione di servizi settoriali rafforza e rende sempre più «organiche» le possibilità di partecipazione democratica nella città ... Con i distretti sociali si sono intese individuare quelle unità spaziali che ... avessero in sé il maggior numero possibile di elementi tali da non determinare situazioni di privilegio o di ulteriore emarginazione ... »

ipotesi ENTI DI PROSSIMITÀ

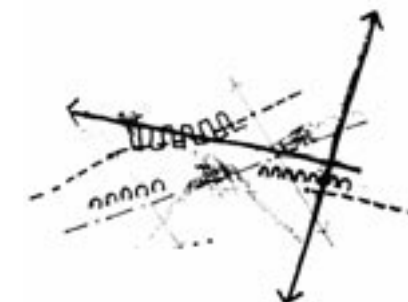


Primiissima ipotesi di raggruppamenti in Napoli Città Metropolitana per indicare “*Enti di prossimità*” con compiti di manutenzione, gestione e promozione dei processi di partecipazione: con indicazione degli attuali Comuni o Quartieri del capoluogo finalizzata alla coincidenza fra le varie ripartizioni delle funzioni sul territorio.

- 1 Giugliano di Napoli, Qualiano, Villaricca
- 2 Pozzuoli, Quarto, Bacoli, Monte di Procida, Procida
- 3 Ischia, Casamicciola Terme, Barano d'Ischia, Serrara Fontana, Lacco Ameno, Forio
- 4 Chiaia, Posillipo, San Ferdinando
- 5 Avvocata, Montecalvario, Mercato Pendino, San Giuseppe, Porto
- 6 Stella, San Carlo all'Arena
- 7 S.Lorenzo, Vicaria, Poggioreale, Zona Industriale
- 8 Arenella, Vomero
- 9 Barra, Ponticelli, San Giovanni a Teduccio
- 10 Miano, San Pietro a Patierno, Secondigliano
- 11 Chiaiano, Piscinola-Marianella, Scampia
- 12 Pianura, Soccavo
- 13 Bagnoli, Fuorigrotta
- 14 Marano, Calvizzano, Mugnano, Melito
- 15 Afragola, Caivano, Acerra, Cardito
- 16 Casavatore, Casandrino, Sant'Antimo, Arzano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Crispano, Casoria
- 17 Volla, Cercola, Pollena Trocchia, Massa di Somma, San Sebastiano al Vesuvio, S. Anastasia, Somma Vesuviana
- 18 Casalnuovo, Pomigliano d'Arco, Castel Cisterna, Brusciano, Mariglianella, Marigliano, San Vitaliano
- 19 Scisciano, Saviano, Nola, Liveri, San Paolo Belsito, Casamarciano, Cimitile, Camposano, Cicciano, Comiziano, Roccarainola, Tufino Visciano, Palma Campania, San Gennaro Vesuviano, Carbonare di Nola
- 20 Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Poggiomarino, Striano
- 21 San Giorgio a Cremano, Portici, Ercolano
- 22 Torre del Greco, Boscoreale, Trecase
- 23 Torre Annunziata, Boscoreale, Pompei,
- 24 Castellammare di Stabia, Santa Maria la Carità, Sant'Antonio Abate, Pimonte, Casola di Napoli, Gragnano, Lettere, Agerola
- 25 Vico Equense, Meta di Sorrento, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento, Massa Lubrense, Anacapri, Capri



- Il governo dell'area metropolitana. Valutazioni e proposte
- L'industria metropolitana
- 2020 – Regione Campania “10+1 progetti per Napoli”
- “Napoli Città Metropolitana: 10 idee progettuali per una svolta verso il futuro”
- Rigenerare: non rammendare, introdurre doni



ALLEGATI

SERIE GENERALE

Spedito abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 7 aprile 2014

DI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONI (1500) E DIRETTORE - VIA ARIOLO, 19 - 00198 ROMA
AMMINISTRAZIONI PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1037 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-6881 - LINGUERIA DELLO STATO
PIAZZA S. VINCENZO 1 - 00198 ROMA

La Gazzetta Ufficiale, Parte Prima, oltre alla Serie Generale, pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:
1° Serie speciale: Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)
2° Serie speciale: Comunità europee (pubblicata il lunedì e il giovedì)
3° Serie speciale: Regioni (pubblicata il sabato)
4° Serie speciale: Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)
5° Serie speciale: Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)
La Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in Gazzetta Ufficiale, le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustizia.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

LEGGE ED ALTRI ATTI NORMATIVI	DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI
LEGGE 7 aprile 2014, n. 46. Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni. (14G00069)..... Pag. 1 Ministero dell'economia e delle finanze DECRETO 20 febbraio 2014, n. 57. Regolamento concernente l'individuazione delle modalità in base alle quali si tiene conto del rating di legalità attribuito alle imprese ai fini della concessione di finanziamenti da parte delle pubbliche amministrazioni e di accesso al credito bancario, ai sensi dell'articolo 5-ter, comma 1, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 21. (14G00068)..... Pag. 23	Ministero dell'economia e delle finanze DECRETO 26 febbraio 2014. Rideterminazione del cofinanziamento nazionale pubblico a carico del Fondo di rotazione di cui alla legge n. 183/1987 per il Programma Operativo Regionale (POR) Calabria FESR dell'obiettivo Convergenza, programmazione 2007-2013, per le annualità dal 2007 al 2013 al netto del prefinanziamento. (Decreto n. 15/2014). (14A02679)..... Pag. 28

Parlare di “area metropolitana” significa affrontare il tema del suo governo e, quindi, dare una risposta alle problematiche connesse all’istituzione delle “città metropolitane”, con la conseguente valutazione della sopravvivenza, o meno, di un’istituzione territoriale di II livello, ossia di un governo di “area vasta”, quale è stata la Provincia (e ancora lo è in molte Regioni) e quali sono le Città Metropolitane, come ora, nella Regione Campania, è la Città Metropolitana di Napoli.

Un criterio di valutazione del tema e delle possibili soluzioni non può prescindere da criteri di efficienza e da valutazioni economiche. L'economia - ci piaccia, o non ci piaccia - costituisce oggi un riferimento fondamentale anche per le soluzioni istituzionali e le relative scelte vengono valutate (e forse è bene che sia così) senza orpelli ideologici, alla luce dei risultati che s’intendono perseguire e che sono effettivamente raggiunti: maggiore efficienza nei compiti istituzionali nel rispetto del principio di economicità.

Per il passato l’inefficienza istituzionale ha comportato una maggiore spesa pubblica che via, via è esplosa ed ha posto l’Italia tra le nazioni più indebitate al mondo. La Campania, per quanto mi è dato di conoscere, ha dilapidato in modo incosciente molte risorse che le sono state attribuite. I risultati sono sotto gli occhi di tutti. Solo per ricordare i momenti più ingloriosi del nostro recente passato è sufficiente pensare agli sperperi verificatisi nella gestione del terremoto dell’80, alla sciagurata gestione ultradecennale dell’emergenza rifiuti, ai disastrosi disavanzi nella sanità pubblica, fino a poco tempo fa commissariata in sede regionale, alla pluridecennale vicenda Bagnoli e ai fallimenti delle sue costosissime scelte in tema, ad esempio, di bonifica dei suoli inquinati.

Senza considerare le decine, se non centinaia di enti, agenzie, consorzi che si sono illustrati solo per il vorace appetito di finanziamenti, spesi con risultati troppo spesso del tutto deludenti. In molte, troppe occasioni si è assistito ad un vero e proprio assalto alla diligenza delle risorse pubbliche, (spesso purtroppo riuscito !)

Il problema da immaginare per il governo di un’area vasta non può prescindere, a mio avviso, da queste non esaltanti considerazioni. Non è un caso che il Decreto “salva Italia” (il D.L. 201 del 2011, approvato con legge 214 /2011) all’art. 23 ha colpito le Province, svuotandole di gran parte delle loro funzioni, individuando in tale operazione una soluzione di risparmio di spesa, soluzione, peraltro, che alla luce dei fatti, non sembra essersi rivelata particolarmente felice..

129

Il Decreto “Salva Italia” non esce come un “coniglio” dal cilindro del nostro legislatore, ma fa seguito a dei suggerimenti-ordini impartiti dalla BCE.

Ricordo la nota lettera del 5 agosto 2011 della BCE, che - al culmine di una drammatica crisi delle borse europee e di un forte ampliamento del differenziale tra i tassi sui titoli italiani e quelli tedeschi (spread) - così concludeva: *“Incoraggiamo inoltre il Governo a prendere immediatamente misure per garantire una revisione dell’amministrazione pubblica allo scopo di migliorare l’efficienza amministrativa e la capacità di assecondare le esigenze delle imprese. Negli organismi pubblici dovrebbe diventare sistematico l’uso di indicatori di performance (soprattutto nei sistemi sanitari, giudiziario e dell’istruzione). C’è l’esigenza di un forte impegno ad abolire o a fondere alcuni strati amministrativi intermedi (come le Province). Andrebbero rafforzate le azioni mirate a sfruttare le economie di scala nei servizi pubblici locali. Confidiamo che il Governo assumerà le azioni appropriate.”*

F.to Jean-Claude Trichet, Mario Draghi

Lo “*spending review*” oramai rappresenta la nuova Stella Polare della politica, il che - visto i guai combinati nei decenni passati - forse non è poi tanto un male !

Alla luce di queste valutazioni, è ancora il caso di parlare di un ente intermedio che si faccia carico dei problemi dell’area metropolitana, ovvero di un’area vasta ? Quali possono essere le proposte al riguardo?

Sono convinto che tre livelli di governo per le istituzioni territoriali nel nostro Paese rappresentino la soluzione più adeguata, purché abbiano tutti una forte legittimazione popolare, per cui appare imprescindibile l’elezione diretta dei loro amministratori.

Per quanto riguarda la Città Metropolitana di Napoli, questo Ente, istituito con legge 56 del 7 aprile 2014, ha sostituito la Provincia di Napoli dal 1 gennaio 2015 e se nel suo Statuto è prevista l’elezione del Sindaco metropolitano sulla base di un suffragio universale dei cittadini, manca, però, ancora la legge statale per tale meccanismo elettorale, per cui il Sindaco del Capoluogo regionale è ancora oggi il Sindaco metropolitano.

L’istituzione relativamente recente di tale organismo, la complessità e la difficoltà dei trasferimenti delle funzioni istituzionali da parte della soppressa Provincia di Napoli, fa sì che l’organizzazione della Città Metropolitana di Napoli e l’efficienza dei suoi compiti siano ancora estremamente lacunose.

Le considerazioni che nell’ambito dell’importante lavoro che in queste pagine svolgono gli autorevoli redattori degli articoli qui presenti dimostrano, purtroppo, quanto ancora sia lungo il percorso da compiere per il raggiungimento di una valida efficienza amministrativa.

Eppure l’Ente di area vasta, come la Città Metropolitana di Napoli, rappresenta un organismo assolutamente essenziale per una giusta amministrazione del territorio e conseguentemente il benessere dei suoi cittadini e le inefficienze istituzionali di questo organismo, purtroppo, si ripercuotono in maniera più che rilevante sul complesso dei “servizi “ attesi dalla comunità interessata.

Orbene il Comune, naturalmente, costituisce un’istituzione territoriale dalla quale non si può prescindere. Ma lo stesso, pur costituendo la realtà amministrativa storicamente più antica e sentita dai cittadini, non può affrontare e, tantomeno, risolvere talune problematiche che esorbitano dalle sue competenze territoriali e che non possono trovare una soluzione adeguata se non in contesto più ampio.

Questo è vero sia per le “Città Metropolitane”, laddove le stesse sono istituite, sia per le Province, quando manchi la presenza di una conurbazione importante di un’area metropolitana.

E’ d’intuitiva evidenza che vi sono delle funzioni, viabilità trasporti, sanità, istruzione, ecc. che in una sana logica di razionalizzazione debbono poter essere affrontate e gestite in un contesto certamente più ampio di quello comunale.

Da qui la correttezza e la razionalità di una soluzione istituzionale che distingua il livello comunale, da quello più ampio, cosiddetto di “area vasta”.

Da qui ancora l’opportunità, in contesti fortemente urbanizzati e con problematiche specifiche derivanti dalla forte concentrazione della popolazione, di dare vita alle “città metropolitane”.

L’errore, a sommosso avviso di chi scrive, è stato quello di svuotare in parte le funzioni istituzionali operative degli Enti di area vasta, a vantaggio delle Regioni.

Il problema di un deficit organizzativo nella complessiva gestione del territorio è rappresentato proprio dalle Regioni, che sono sì necessarie, ma dovrebbero essere intese esclusivamente come enti ¹³¹ di legislazione, di programmazione e di pianificazione di risorse, non come enti di gestione.

L’attribuzione di compiti di gestione alle Regioni ha rappresentato, a mio avviso, una soluzione del tutto irrazionale, fonte spesso di confusione nella ripartizione di compiti e responsabilità di gestione e, comunque, di fortissime diseconomie di spesa.

C’è un dato fondamentale - che spesso viene ricordato in sede scientifica, ma che non mi sembra tenuto in grande considerazione dal nostro legislatore - ed è la necessità di un’assoluta, netta distinzione di funzioni tra i diversi soggetti istituzionali.

Deve essere assolutamente chiaro per tutti, amministratori, imprese, cittadini, “chi - fa - che cosa”.

Questo a mio parere è un dato imprescindibile per una corretta (ed economica) amministrazione della cosa pubblica.

Termini come “sussidiarietà”, “leale cooperazione” esprimono concetti certamente condivisibili, ma aprono nel riparto delle competenze istituzionali ... voragini di incertezze !

La riforma del 2001 del Titolo V della nostra Costituzione, con un frainteso concetto di “uguaglianza istituzionale”, ha equiparato sullo stesso livello i vari soggetti istituzionali: Stato, Regioni, Province, Città metropolitane e Comuni, ma ha dato vita ad uno sterminato contenzioso per conflitti di attribuzione tra Enti (in particolare tra Stato e Regioni), che certamente non può essere considerato un risultato apprezzabile di quella riforma costituzionale.

Si pensi se una grande azienda, nella sua organizzazione, possa mai ammettere che la sua “*governance*” possa essere ripartita nel modo in cui la riforma del Titolo V ha inteso fare.

Qui, naturalmente, non è in discussione il concetto di democrazia e il rispetto delle autonomie locali nella partecipazione dei rispettivi amministratori, ma l’efficienza amministrativa e la risoluzione tempestiva delle esigenze di tutti gli amministratori.

Un principio fondamentale dev’essere quello di ... “*unicuique suum*”, “a ciascuno il suo”, senza invasione di campo nell’esercizio di funzioni istituzionali; non ci devono essere margini di dubbio nel rispetto dei ruoli e delle funzioni, che ciascuna istituzione territoriale deve svolgere.

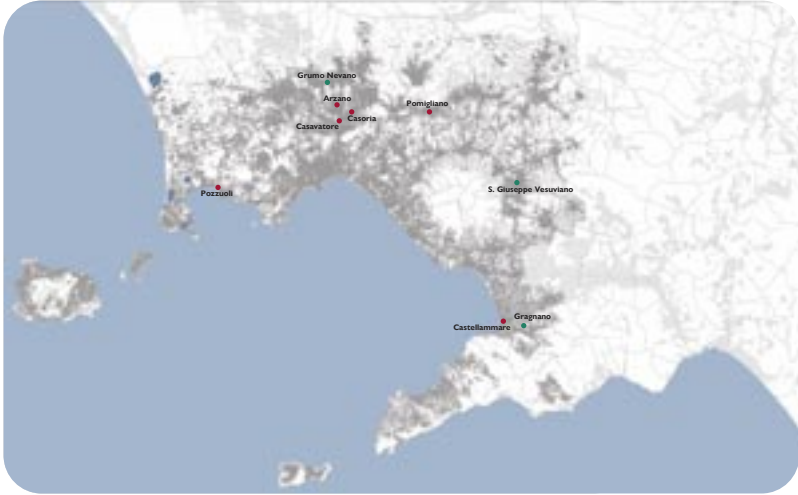
Da qui una conseguenza importante. Una volta definiti i ruoli e le funzioni, nel rispetto del principio di chiarezza amministrativa, diventerebbero quasi certamente superflui tutti quei diversi e numerosissimi enti, agenzie, consorzi, aziende, società pubbliche o para-pubbliche che affollano il nostro panorama istituzionale.

In conclusione. Tre livelli di istituzioni territoriali sono, a mio avviso, necessari, così come è necessaria un’istituzione di II livello, che si faccia carico di quei problemi che non troverebbero adeguata soluzione in un più ristretto contesto comunale: viabilità, trasporti, sanità, istruzione, ecc, con tutte le possibili razionalizzazioni ed economie di sistema.

133

La rivalutazione dell’Ente territoriale intermedio come la Città Metropolitana (o, quando ancora presenti, le Province), consentirebbe una nettissima ripartizione di ruoli, competenze e funzioni nella gestione del territorio, lasciando alla Regione - come Ente territoriale di III livello - solo ed esclusivamente funzioni di legislazione, di programmazione e pianificazione di risorse, non compiti di gestione operativa

La distinzione di competenze e funzioni è essenziale per una razionalizzazione della complessa “macchina” amministrativa del nostro Paese e tale razionalizzazione potrebbe, infine, accompagnarsi, ad un feroce “disboscamento” di Enti diversi, che - nella definita chiarezza di ruoli e funzioni - non dovrebbero più trovare alcuna giustificazione, anche alla luce di una oramai indilazionabile operazione di “*spending review*”.



I Luoghi

da censimento 2011 (Industria e servizi)

- 1) Casoria, Arzano, Casavatore, Castellammare, Pomigliano, Pozzuoli (Meccanica, Cantieristica)
- 2) Grumo Nevano, Gragnano, San Giuseppe Vesuviano (Distretti, Abbigliamento e Calzaturiero, Made in Italy)

Da Presidenza del Consiglio dei Ministri ,
“ Dossier delle città metropolitane: Città Metropolitana di Napoli”, 2017.

p.106 “Il continuum insediativo è molto compatto e senza sfrangiamenti nella quasi totalità della fascia costiera ad Ovest ed Est della città di Napoli fino alle propaggini della penisola sorrentina deviando poi dalla costa in direzione della provincia di Salerno e “sfondando” a Nord di Napoli, nella provincia di Caserta. La vera soluzione di continuità di questa agglomerazione è costituita dal Vesuvio la cui circonferenza è totalmente cinta da insediamenti che vanno a ricongiungersi dopo il vulcano e a diramarsi verso Salerno.”

p.107 “Nel territorio dell'ex provincia hanno sede 9 sistemi locali del lavoro, 7 dei quali di dimensioni relativamente modeste (sotto i 110 km di superficie). I più grandi Napoli e Nola, accolgono rispettivamente 58 e 34 comuni. All'interno dei SLL sono inoltre localizzati alcuni distretti industriali inseriti nel sistema della moda e dell'agroalimentare con particolare attenzione al sistema delle calzature ed a quello dell'abbigliamento, ad esempio, quello di Grumo Nevano-Aversa, all'interno del SLL di Napoli, oppure il tessile di San Giuseppe Vesuviano con la presenza di diverse imprese “terziste” di grandi marchi del made in Italy. Nell'area orientale del territorio si è invece sviluppato il distretto alimentare campano che “sforna” prodotti di alto pregio....

I dati sulla concentrazione di posti di lavoro e soprattutto quelli sugli spostamenti quotidiani delle persone all'interno dell'area metropolitana, indicano l'esistenza di un principale polo di attrazione rappresentato dalla città di Napoli e la presenza di alcuni poli minori dei quali, il più grande è quello di Nola.”

p. 91 “In questo quadro si inserisce la presenza di uno dei più sviluppati distretti tecnologici del Paese, quella rete di multinazionali ed imprese medio-grandi che ruotano intorno all'industria dell'aerospazio e che formano un distretto trans provinciale, incentrato sul territorio del napoletano ma esteso nelle provincie di Caserta e, entro certi limiti, Benevento ed Avellino”

p. 95 “La particolare configurazione delle specializzazioni produttive del Napoletano deve essere ricondotta alla posizione centrale che questo territorio assume all'interno dell'economia campana: il tessuto produttivo della Città metropolitana incorpora gli elementi essenziali dei diversi distretti industriali estesi nell'intero territorio regionale. La produzione dell'industria alimentare si sviluppa particolarmente nel salernitano, il tessile sia verso Caserta che verso Avellino, mentre la produzione della carta poggia sulla solida industria del legno avellinese.”

Dalla metà dell’ ‘800 in poi il patrimonio industriale di Napoli prende forma e si consolida nella area orientale della città, dove sorgono l’officina di Pietrarsa e le fabbriche Corradini e Cirio. In seguito l’industrializzazione si insedia sulla spiaggia di Bagnoli, con l’istallazione del complesso siderurgico dell’ILVA. Sono questi i tratti originari di un assetto produttivo, destinato a estendersi verso l’hinterland metropolitano, che accoglie le membra sparse della meccanica, del tessile, della chimica.

Qui prendono forma i serbatoi che alimentano il ciclo di lavorazione del petrolio, prospicienti l’area portuale.

Nel secondo dopoguerra la fabbrica sotto il Vesuvio rimodella gli assetti urbanistici, forzandone gli equilibri eco-ambientali. L’impresa pubblica funge da laboratorio di trasformazioni tecnologiche e organizzative ed è, al contempo, erogatrice di risorse, salari, welfare, che cambiano le condizioni di vita di migliaia di operaie e operai, quadri, colletti bianchi. Uno scenario incardinato negli spazi della Napoli ex capitale destinato a mutar volto nei decenni successivi.

Per effetto della crisi industriale degli anni ’70 del ‘900, Napoli est e Bagnoli vedono esaurirsi e, poi, dissolversi, la loro centralità manifatturiera. Oggi non restano che i ruderi, a macchia di leopardo, di insediamenti dismessi come la visione di una “Pompei industriale”, dove il vento della Storia ha soffiato forte spazzando lavoro e attività produttive.

Negli ultimi decenni svanisce l’idea stessa della rigenerazione industriale, lasciando spazio alla prospettiva della “città d’arte”. Dimenticata ed emarginata, nel racconto sul degrado urbano, la “questione industriale” continua, però, a essere presente, anche materialmente, nella città dei nostri giorni.

L’asse del sistema manifatturiero si è spostata, in larga parte, nell’area metropolitana. Al censimento del 2010 l’industria si presenta come un “settore” regolato dalla divisione del lavoro tra gli insediamenti più antichi, (meccanica, aeronautica, cantieristica), le produzioni dell’abbigliamento e del calzaturiero, ramificazioni del “made in Italy” partenopeo e comparti, tecnologicamente più avanzati, delle produzioni automobilistiche di Pomigliano d’Arco e del settore aeronautico, con l’Alenia in pool position.

Si tratta di Enti di prossimità riconducibili a municipalità con funzioni e caratteri omogenei, che si confrontano col problema della rigenerazione degli spazi manifatturieri e subiscono gli effetti, spesso devastanti, della crisi economica.

In questa fase sono colpiti più degli altri, i distretti di Grumo Nevano, Aversa e San Giuseppe Vesuviano, mentre si trova in difficoltà l'industria aeronautica, segnata dalla contrazione del traffico aereo e costretta a misurarsi con i tagli alla produzione dei grandi veicoli commerciali.

Vengono al pettine anche i nodi, irrisolti, della dismissione industriale e della conseguente formazione dei vuoti urbani nella periferia napoletana. La crisi industriale indotta dalla pandemia aggrava il caos e l'abbandono in cui versano le aree industriali (ASI, PIP), adibite a discariche di scarti difficili da smaltire, rovine da bonificare e rigenerare in spazi produttivi.

Va dunque individuata una prospettiva per il futuro che renda interdipendenti la bonifica delle aree dismesse e il consolidamento di un nuovo modello produttivo basato sulla commistione tra manifattura tradizionale ed economia della conoscenza.

Le iniziative non mancano. A fronte degli spazi inutilizzati di Napoli Est spiccano gli interventi, volti a recuperare le aree dismesse: l'officina metalmeccanica di Pietrarsa, convertita in Museo Ferroviario, o l'avvio di progetti legati all'utilizzo del digitale e delle nuove tecnologie, come mezzo per rianimare comunità ed economie.

137

L'Università Federico II, di concerto con Apple e Cisco, opera per rigenerare l'area, economicamente e socialmente. Intorno al campus della facoltà di ingegneria sono già sorti nuovi esercizi commerciali, con un bacino di utenza di oltre 4000 persone, mentre è in progettazione una nuova fermata della linea 2 della metropolitana. Il recupero dell'ex stabilimento Cirio consente la realizzazione di spazi, destinati ai servizi all'industria. Il Centro Servizi Metrologici Avanzati (CESMA) funge da tramite tra la Federico II e il settore industriale, fornendo attività di consulenza per l'esecuzione di specifiche rilevazioni. (. S. Palmentieri, *“Dinamiche industriali e nuovi assetti territoriali”*, 2018, Universitas Studiorum, p.72-73).

E si potrebbe continuare nella lista di episodi analoghi se non convenisse richiamare l'attenzione sulla necessità di risanare e riconvertire gli spazi manifatturieri coinvolgendo, a vari livelli, il sistema istituzionale della città metropolitana, (Aree omogenee / enti di prossimità), chiamato in causa per valutare il contenuto dei progetti, in via di realizzazione e definirne l'attendibilità in termini economici e sociali.



Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa

Nel settembre 2020 il Presidente della Regione Campania ha presentato “10+1 progetti per Napoli“, punti essenziali del governo della Regione per la prossima legislatura, impegnata quindi a finanziarli e realizzarli :

- *Lungomare Orientale nella zona di San Giovanni: ripascimento e realizzazione di una spiaggia; recupero* ¹³⁹ *di complessi industriali di valore storico come la ex Corradini*
- *riqualificazione dell’area di Piazza Garibaldi e del nodo ferroviario: intervento di riqualificazione ambientale; realizzazione di un Parco pubblico di Napoli Orientale; raddoppio della Circumvesuviana da 4 a 8 binari*
- *Azienda Unica dei Trasporti*
- *a Pianura, nelle zone adiacenti alla discarica, due parchi pubblici*
- *Polo Audiovisivo e Distretto nel digitale dell’animazione creativa nell’area Ex Nato di Bagnoli: centro di studi e documentazione ed istituzione di una mediateca regionale*
- *recupero di ‘Casa Miranda’, residenze per studenti universitari, con un luogo di incontro tra diverse esperienze culturali e generazioni*
- *recupero del complesso degli Incurabili: ospedale di comunità, recupero di abitazioni e del polo museale*
- *Funicolare del Vesuvio, con un tracciato di 3625 m dalla stazione Conca fino alla stazione finale con bar ristorante panoramico: tre fermate intermedie e cinque stazioni totali con tempo di percorrenza 22 minuti*
- *Funivia dei Musei collegamento tra il MANN e Capodimonte*
- *riqualificazione di Palazzo Penne: ‘Casa dell’Architettura’ e sale congressuali*
- *ex ‘Manifattura del Tabacco’: Polo tecnologico e dell’innovazione sostenibile*
- *recupero del Conservatorio di San Pietro a Maiella*
- *recupero del Cinema Rivoli Rione Luttazzi e a Poggioreale: distretto sanitario e centro polifunzionale*



NAPOLI CITTÀ METROPOLITANA, 10 PROGETTI PER UNA SVOLTA VERSO IL FUTURO

I fattori fondamentali che hanno consentito nell'era della globalizzazione, in America e poi in Europa, la nascita di nuove città dal nulla e la trasformazione di città più antiche di posizionarsi, o riposizionarsi, e competere con funzione di traino nel mercato globale sono stati la capacità di concentrare e attrarre conoscenza e intelligenze, di fare dell'innovazione e della cultura le leve per un nuovo sviluppo, di creare un "ecosistema" accogliente e avanzato nel campo economico, dell'organizzazione del territorio e dei servizi alla collettività e alle persone.

Formazione e ricerca - Economia dell'innovazione - Ecosistema. Queste le grandi aree all'interno delle quali avviare processi di trasformazione e sviluppo e sperimentare "progetti pilota" che abbiano valenza e significato per la loro capacità di rappresentare un'assoluta innovazione, di inserire nel territorio elementi trainanti di sviluppo, favorire la costruzione di reti e fare sistema, concentrare le risorse ponendo fine agli interventi a pioggia. Il **centro storico**, il **mare** e il **golfo**, questi i territori privilegiati.

141

IL CENTRO STORICO GRANDE ATTRATTORE TURISTICO-CULTURALE E CLUSTER DELL'INNOVAZIONE.

5 idee progettuali:

1 GRANDE PORTALE DI ACCESSO AL PATRIMONIO Le aree tematiche: il territorio, il patrimonio archeologico-museale, il patrimonio artistico-culturale.

Nella Galleria Principe di Napoli, contigua al Museo archeologico e all'Accademia delle belle arti, il grande portale andrebbe organizzato come un vero e proprio percorso alla scoperta della geografia di un territorio vulcanico unico per caratteristiche geomorfologiche, stratigrafiche, idriche e per un sottosuolo accessibile per la lettura di qualche millennio di storia. La spiccata antropizzazione di questo territorio ha consentito l'accumulo di un ineguagliabile patrimonio archeologico, che dalla terraferma si estende al sottosuolo e fin sotto il mare. Trovare in un unico luogo, dotato delle più moderne tecnologie informatiche, percorsi e ricostruzioni virtuali, oltre che materiali, book shop, laboratori, servizi, documenti, archivi e così via può servire non solo a far conoscere in maniera più diffusa e compiuta tale patrimonio e le sue connessioni, ma favorire visite ai diversi siti, in quanto presentati in maniera unitaria e nella loro continuità storica e artistica, costruendo e promuovendo dei veri e propri itinerari alla scoperta del territorio non solo della città metropolitana, ma della regione e dell'intero mezzogiorno.



2 PARCO CREATIVO DEL MADE IN ITALY La città dell'economia creativa è quella capace di generare nuova ricchezza e proprietà intellettuale: brevetti, diritti d'autore, marchi di fabbrica, design registrato, una progettualità che svolge un ruolo trainante anche per attività produttive tradizionali. La progettazione nel campo del design e del web design rappresenta una delle frontiere più avanzate dell'innovazione e dello sviluppo per l'ulteriore qualificazione del made in Italy. A Napoli esiste un liceo artistico e un'accademia delle belle arti; la prima e la seconda università offrono corsi di laurea in design in vari settori; vi sono poi istituti come la scuola di ceramica di Capodimonte e di artigianato ed arte. Queste realtà non fanno sistema e, non avendo costruito tra di loro sinergie e reti, qualcuna sta per scomparire. Realtà, spesso significative, che non costituiscono per la città un fattore di sviluppo e non sollecitano creazione di attività lavorative innovative e qualificate. Il parco andrebbe realizzato nel Convento degli Agostiniani e nelle attigue torri aragonesi. Un'area contigua a quasi tutte le attività formative e con molte delle attività produttive richiamate, che offre anche l'opportunità di poter realizzare, nel centro della città, un significativo intervento architettonico simile al Beaubourg di Parigi.



3 CITTADELLA DELLA MUSICA Una tradizione illustre dal carattere fortemente identitario, da riproporre in termini moderni, innovativi e di sviluppo. Napoli è la città che tra il '500 e il 700, unica in Europa, aveva ben cinque conservatori di musica, che ha prodotto innovazioni musicali e canzoni che rappresentano tuttora l'Italia nel mondo. Molte città d'Europa e d'America puntano a fregiarsi del titolo di città della musica, Napoli, che potrebbe a buon diritto rivendicare tale titolo, non ha fatto della musica un tratto centrale della sua storia e della sua identità ed è tra le poche città musicali che non ha un museo della musica. La realizzazione di una cittadella della musica nel centro storico, intorno al Conservatorio di San Pietro a Maiella, e l'avvio di una collaborazione tra quest'ultimo e i più prestigiosi conservatori internazionali darebbe vita non solo ad appuntamenti musicali di grande rilievo artistico, ma a programmi formativi di eccellenza. La cittadella trainerebbe con sé anche la produzione di strumenti musicali, l'editoria musicale e tante altre attività che fanno parte della nostra tradizione.

4 IMT - ISTITUTO MEDITERRANEO DI TECNOLOGIA Andrebbe realizzato sulla scorta dell'esperienza dell'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) di Genova che, istituito e finanziato dallo stato italiano (L. 326/2003), è nato con lo scopo di diventare un centro di riferimento internazionale per la ricerca scientifica ad alto contenuto tecnologico, attirando il contributo di ricercatori ed esperti da tutto il mondo.

Andrebbe realizzato nell'Albergo dei poveri per diversi motivi: per la possibilità di realizzare in un luogo altamente simbolico il rinnovamento, in termini attuali, di un'antica vocazione, offrire ai poveri del regno, soprattutto giovani, la possibilità di imparare un mestiere nella prospettiva di un lavoro; per ricostruire per la città metropolitana una dimensione capace di divenire nuovamente attrattiva di risorse umane dai territori esterni, bloccando, nel contempo, l'emorragia in atto di cervelli e competenze verso territori più attrattivi; per l'ulteriore caratterizzazione del centro storico come città degli studi, capace di mettere in rete cervelli e competenze, dall'impresa, all'università, ai centri di ricerca e di eccellenza.



5 CITTADELLA DEGLI STUDI GIURIDICI Un polo di studi, formazione e ricerca che può rilanciare l'illustre tradizione degli studi giuridici a Napoli in chiave innovativa e con una proiezione internazionale. Fin dal '500 Castel Capuano è stato adibito alla funzione di palazzo di giustizia. La proposta di organizzare nel castello, e più complessivamente nell'area, la cittadella degli studi giuridici, significa salvaguardare uno dei più straordinari contenitori della città, rinnovandone la sua funzione in campo giuridico. Da tribunale a sede degli studi giuridici. Nel castello, nella vecchia Pretura e in altri edifici inutilizzati dell'area andrebbe non solo trasferita la facoltà di giurisprudenza, ma vi si potrebbero concentrare archivi giudiziari, scuole di alta formazione, biblioteche. In sintesi, il complesso degli studi, della attività e dei servizi afferenti il mondo del diritto. Inoltre, potrebbe nascere una specializzazione finalizzata allo studio del diritto internazionale nei suoi molteplici aspetti: persone, istituzioni, attività economiche e imprenditoriali, ambiente e comunicazione.



IL MARE E IL GOLFO
TERRITORIO STRATEGICO DELLA CITTA’ METROPOLITANA

5 Idee progettuali:

A TRAFFICO CROCIERISTICO, INTERMODALITA' E LOGISTICA

Una piattaforma al centro del Mediterraneo. Posto al centro del Mediterraneo, il porto di Napoli occupa una posizione geografica strategica rispetto ai flussi di traffico che uniscono l'Estremo Oriente con l'Europa e con il Nord America, in prossimità della rotta ideale tra Suez e Gibilterra, percorsa da tutti servizi di linea da e per l'Asia orientale e l'Africa. Il porto e l'interporto di Napoli, per la loro posizione, potrebbero candidarsi a diventare la più importante piattaforma logistica del Mediterraneo.

B WATER FRONT E RIGENERAZIONE URBANA

Nuova centralità urbana del XXI secolo nel mondo. In tutto il mondo i water front hanno rappresentato e rappresentano enormi occasioni di trasformazione e sviluppo. Nella concorrenza internazionale, i processi di recupero e valorizzazione dei vecchi porti sono stati determinanti per la riqualificazione delle città. Un grande progetto, che restituisca il mare alla città come luogo di svago, sport, cultura, ricerca, ambiente, storia da far vivere come opportunità di ricchezza non solo alla città, ma a un territorio ben più vasto.

C UN PARCO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO per la valorizzazione della risorsa mare. I Pst sono diventati nel mondo un vero e proprio settore economico. In Italia sono concentrati nel nord del paese (Piemonte e Trieste), il loro scopo è anche quello di servire da volano all'economia delle regioni che li ospitano, trasferendo le nuove tecnologie e i servizi ad alto valore aggiunto alle aziende locali.

La Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli è tra i più importanti enti di ricerca al mondo nei settori della biologia marina e dell'ecologia. Come molte delle eccellenze esistenti nella nostra realtà, è scollegata dal territorio e non fa sistema all'interno dello stesso mondo scientifico e formativo.



L'economia del mare rappresenta un settore fondamentale per lo sviluppo economico e può ricevere un grande impulso dal potenziamento dei centri di ricerca già esistenti, se messi in rete all'interno di un Parco Scientifico e Tecnologico (Pst) specializzato sullo studio del mare in tutti i suoi molteplici aspetti.

D DA LITORALE A RIVIERA DOMIZIA

40 km che vanno da Pozzuoli alle foci del Garigliano. La riviera domizia, in un più vasto progetto di rilancio del turismo in Campania, che punti sul mare pulito e su uno spettacolare paesaggio che accomuna la costa e le aree interne, potrebbe competere, insieme al Cilento e alla costiera, con le più famose riviere del mondo. Il risanamento ambientale rappresenta solo un aspetto di un progetto di più ampio respiro, volto all'affermazione sui mercati internazionali di una riviera con 40 km. di spiagge e un patrimonio storico, archeologico, ambientale, termale e produttivo unico al mondo. Uno sviluppo turistico integrato rappresenta l'unica reale possibilità di qualificazione e sviluppo dell'area.

E CAMPANIA, IL PIU’ GRANDE PARCO TERMALE DEL MONDO

In un'Italia ricca di centri termali rinomati nel centro nord facilmente raggiungibili dai paesi europei, la Campania ha lo svantaggio della distanza. Per sopperire a questo svantaggio geografico, occorre una politica di sistema, che metta in rete le diverse realtà e le presenti come un prodotto innovativo di qualità, fortemente competitivo. Un progetto per favorire l'ammodernamento degli impianti, capaci di offrire non solo cure, ma un complesso di opportunità che va dalla salute e benessere, alla bellezza dei luoghi, al patrimonio storico, artistico, ambientale ed enogastronomico. Un'offerta, cioè, fortemente integrata, di qualità superiore.

I GRANDI CONTENITORI

“Non servono restauri. Le pietre da sole, seppure restaurate, non solo non portano ricchezza, ma saranno continua fonte di costi. Solo se negli edifici da restaurare si andranno ad insediare funzioni tipiche di una grande città metropolitana, con un ritorno economico in senso lato, allora difenderemo realmente anche gli edifici”.

Progettare lo sviluppo di una moderna città metropolitana, con la particolare configurazione di quella Napoletana, implica anche la possibilità di disporre di ampi spazi e volumi nei quali realizzare opere e organizzare attività.

Questo elenco, parziale, ha l'unico scopo di evidenziare le potenzialità insite in un patrimonio pubblico vastissimo, allo stato generalmente degradato e abbandonato.

Se si considera complessivamente il mare e il territorio portuale, i grandi contenitori pubblici, il patrimonio di chiese e conventi abbandonati o in via di abbandono e le aree industriali dismesse, esistono tutte le possibilità di ridisegnare la città metropolitana di Napoli proiettandola nel futuro.

- Caserma Boscariello, Miano
- Collegio Costanzo Ciano ex NATO
- ex Centrale del Latte
- Polifunzionale Piscinola - Marianella
- ex Carcere Borbonico di Procida
- ex Arsenale Militare Bagnoli
- Ospedale della Pace
- ex Ospedale Psichiatrico L. Bianchi
- Arciconfraternita della SS. Immacolata Concezione in S. Efrema Nuovo
- Convitto Pontano alla Conocchia

rigenerare: non rammendare, introdurre doni

“pagina21” - rivista della Fondazione Giuseppe di Vagno (1889/1921), 27.02.2021



460 a.C. alla guida di Atene, Pericle avvia un vigoroso progetto edilizio per la città
447-432 a.C. costruzione del Partenone
431 a.C. **“qui ad Atene noi facciamo così”**

1 Fra le felici rigenerazioni urbane ce ne è stata una 2.500 anni fa. Alla guida di Atene dal 461 a.C., Pericle avviò un vigoroso progetto edilizio per la città. Nel 447 iniziò la costruzione del Partenone ultimato nel 432. L'anno successivo, nel *Discorso agli Ateniesi*, Pericle spiegò il senso di trent'anni anni del suo agire: «Qui ad Atene noi facciamo così». Quella di Atene è una rigenerazione antica, emblematica ¹⁴⁷ del rapporto virtuoso fra forma della città, benessere e democrazia. La mutazione culturale dell'era di Pericle produsse un salto nello sviluppo della città e nell'organizzazione sociale: nelle trasformazioni degli ambienti di vita, causa ed effetti si confondono.

L'idea stessa di sostenibilità ovviamente allora non esisteva. Oggi la condizione è diversa, viviamo in un mondo insostenibile ed i temi ambientali ne sono un aspetto rilevante che si accompagna ad altri, gravi, come il crescere delle disuguaglianze.

L'esigenza di sviluppo sostenibile è nel Rapporto Brundtland del 1987. La grande crisi energetica risale a quindici anni prima, quando l'Overshoot day -il giorno nel quale l'umanità ha già consumato tutte le risorse prodotte dal pianeta nell'anno- era inimmaginabile: da allora costantemente si avvicina. Nel 2019 intaccava il mese di luglio, poi -grazie al Covid- un poderoso salto indietro di 15 anni!

Agli stessi anni '70 risale l'efficace paragone fra i tessuti neoplastici e la visione dall'alto delle periferie contemporanee inserito da Konrad Lorenz fra *Gli otto peccati capitali della nostra civiltà*: le singole costruzioni, come le singole cellule, si sviluppano senza regole e senza ritegno avendo perso l'informazione che deve tenerle insieme.

Rigenerare la città fu uno strumento sostanziale del governo di Pericle.

Oggi la rigenerazione urbana è uno strumento formidabile per convertirsi alla sostenibilità: questione ormai indifferibile.

Occorre ragionare sul come.

2 Presupposto della sostenibilità è l'abbandono della «cultura della separazione»: ha radici lontane ed è andata esaltandosi durante il secolo scorso. Contro il sopravvento delle ottiche di settore oggi è urgente una visione sistemica capace di mettere in relazione ogni cosa e che affermi il passaggio verso la «cultura dell'integrazione», quella che caratterizzerà il nostro futuro.

La «cultura della separazione» ha portato la città ad essere costruita per edifici, magari ciascuno rispettoso delle sue norme, attento però solo a se stesso. Potremmo anche definirla cultura degli egoismi. È quella dello zoning, quella che ha ingombrato i territori rispondendo alla domanda di case, scuole, chiese, fabbriche e via dicendo; a volte ha soddisfatto gli standard (grande conquista: da tempo però insufficienti). La «cultura della separazione», dando diretta risposta a singoli problemi, ha creato problemi più grossi ed inestricabili di quelli che andava ingenuamente risolvendo.

Non basta rispettare regole e standard: occorrono chiarezza strutturale e obiettivi ampi e ambiziosi. Quindi mobilità, rigenerazione urbana, territorio rurale vanno visti insieme, indissolubilmente insieme: vivono di intrecci inscindibili.

Peraltro raggiungere risultati esemplari non è questione di risorse, né di dimensione. Oslo (reddito 90.000 € pro-capite) e Medellin (reddito 9.000 €, un decimo di Oslo) dimostrano che rigenerazioni virtuose non sono questione di ricchezza, ma soprattutto di visione, organizzazione, coordinamento. Anche per questo in Italia al PIL è stato affiancato il BES, indice che deriva da serie di indicatori via via più attenti e raffinati. La sostenibilità non è solo ambientale, così come rigenerare non è semplicemente sostituire edifici. È introdurre inedite qualità e relazioni fra le parti. Non è rammentare, ma introdurre doni.

La «cultura della separazione» ha fatto sì che per molto tempo i nostri territori siano stati ingombrati da interventi al più rispettosi delle proprie regole interne, al massimo smart buildings (più preciso definirli idiot buildings, termine non offensivo se ne si conosce la radice etimologica: idiota per gli antichi greci era chi non partecipava alla vita collettiva, pensava solo a se stesso ed a propri interessi). Era invece un insulto quello coniato nella seconda metà dell'Ottocento dagli abitanti delle Marolles a Bruxelles: la costruzione del Palazzo di Giustizia sconvolgeva i delicati tessuti di quell'antico quartiere: «faire l'architecte», ignorare le relazioni con il luogo e con i contesti, introdurre un corpo estraneo nel tessuto della città.

Per questo sostengo che -mentre gli archeologi, ricomponendo frammenti cercano di decodificare il senso complessivo di qualcosa del tempo passato- gli architetti del futuro saranno sempre più impegnati a rigenerare zone urbanizzate cercando di dare senso e qualità a quanto oggi non lo ha perché la costruzione della città contemporanea è andata avanti non disegnando i vuoti, non disegnando lo spazio pubblico e cercando la sua qualità, ma affiancando autonomie.

3 Le nostre città sono straordinarie: sono nate interpretando morfologia e caratteri dei territori; la loro identità si è via via definita e arricchita attraverso lunghi processi di stratificazione. Una particolare configurazione del suolo, l'ansa di un fiume, la sagoma di un vulcano; un particolare monumento bastavano a far sì che gli abitanti della città si riconoscessero in un'identità comune.

Un tempo le città avevano chiari confini fisici che la separavano dalla campagna.

Oggi c'è un'overdose di confini amministrativi, per lo più impropri. Per delineare il loro futuro le città devono superare questi confini, affrancarsi da limiti amministrativi o catastali, ragionare su scala ampia: azione difficile, non impossibile, indispensabile. A volte i confini sono monti, fiumi, laghi o elementi naturali. A volte strade o elementi artificiali. Spesso configurano separazioni, ostacoli fisici che producono o rafforzano ostacoli psicologici da trasformare in elementi di unione. Individuare elementi di unione, anche che travalichino i confini amministrativi o catastali, è fra le questioni che possono dare futuro a un territorio.

Un programma di rigenerazione urbana esamina le ragioni dell'insediamento, ne analizza l'intelligenza originaria, quella che affievolendosi ha costretto gli abitanti a incrementare le intelligenze individuali per districarsi in magmi complessi.

Un programma di rigenerazione urbana deve ragionare su limiti, barriere, ostacoli che segnano il territorio: da valutare, consolidare o negare. Simultaneamente deve ragionare sulle centralità di varia scala che determinano possibilità o desideri di aggregazione. Immaginiamo corridoi ecologici, continuità del verde, percorso dei venti. Poi legami funzionali dovuti alle percorrenze -autostradali, viarie, ferroviarie, ciclabili, navigabili e così via- che lo attraversano.

La realtà di un territorio è alimentata da reti ecologiche e funzionali che prescindono da confini e limiti amministrativi, che rendono possibili e facili le relazioni fra gli abitanti, chi vi risiede e chi vi opera.

Prerequisito è che le reti della mobilità non inquinino l'ambiente, non generino condizioni acustiche fastidiose, siano attente a non sprecare il tempo degli individui.

In un Piano di fatto ultimato abbiamo previsto reti di navette ad idrogeno: lunghezza 2 km o poco più, velocità max 14 km/h compatibili con biciclette e bambini, modesti tempi di attesa, unico binario (impegnano poco spazio), fermate frequenti (anche meno di 200 m).

Anche da qui la positività dell'elevare densità urbana evitando zoning o aree funzionali distinte: la mixité è un altro dei caratteri da assicurare nei sistemi edificati.

4 Ogni Regione ha proprie norme urbanistiche e denominano diversamente gli strumenti di governo del territorio. Nelle nostre esperienze interpretiamo l'acronimo PUC (Piano Urbanistico Comunale) come Piano Umanistico Contemporaneo. La sostenibilità ne è evidentemente requisito, ma non solo nei suoi aspetti ambientali ed energetici.

Ci piace disegnare rigenerazioni che puntino alla città dei pochi minuti che garantisce a ogni abitante la possibilità di raggiungere facilmente a piedi un «luogo di condensazione sociale», un punto identitario -riconoscibile anche per la sua immagine- al quale si rapportino le più semplici funzioni quotidiane.

Luoghi raggiungibili anche dalle navette del trasporto collettivo di cui prima, se opportuno connesse a parcheggi di dissuasione ed alla mobilità di scala superiore. Quindi una densa rete di luoghi di condensazione sociale che abbia grande attenzione per le preesistenze, per le loro qualità attuali e per la possibilità d'introdurre nuovi legami e qualità inedite.

Non bastano quindi interventi edilizi nZEB: una somma di edifici sostenibili non determina una città sostenibile. I nostri più diffusi apparati normativi derivano dalla cultura funzionalista, supporto della «cultura della separazione». Occorrono normative diverse, semplici, prestazionali, che esprimano la «cultura dell'integrazione». Molto distanti dalle attuali.

La rivoluzione dei mezzi di trasporto e la maggiore quantità degli spazi costruiti a disposizione di ciascuno, non solo come residenza, ha fatto sì che le città si siano andate dilatando, che si siano costruite periferie caratterizzate da recinti monofunzionali e assenza di monumentalità. Gli apparati normativi regolano tutto: la coincidenza fra limiti di superficie coperta, altezza, cubatura, superficie lorda, favorisce soluzioni scatolari ed edifici autonomi. Occorre invece ripartire dallo spazio pubblico, considerare ogni intervento edilizio non nella sua autonomia bensì come frammento di un insieme ampio, ragionare sui dialoghi fra le parti.

Recuperare l'esistente a parità di cubatura non ha senso: la potenzialità edificatoria va misurata in termini di superficie utile netta, quella che ha valore economico e significato urbanistico. Non occorrono deroghe: è indispensabile cancellare le regole attuali dando spazio a un diverso modo di ragionare.

5 Allora basta con le autonomie. Hanno radice nella triade vitruviana -Utilitas / Firmitas / Venustas- punto fermo finché la popolazione nella penisola non era che un quarto un terzo dell'attuale. Allora il costruito appariva ancora come «seconda natura finalizzata ad usi civili». Questa triade è alla base dell'autonomia dell'architettura, rispondeva a altre istanze, ovviamente ignorava questioni energetiche, ambientali e climatiche. Oggi le condizioni sono molto diverse, abbiamo bisogno di molti più metri quadri pro-capite che non in passato. Poi siamo sempre più nomadi, grazie all'informatica viviamo simultaneamente più realtà, ci spostiamo anche fisicamente con grande facilità.

Rigenerare significa agire sugli ambienti del passato valutando ogni azione su parametri relazionali per evitare interventi tesi a far prevalere parametri interni al singolo oggetto.

Le logiche di immersione dovranno prevalere sulle logiche interne delle singole costruzioni. Non più ottiche di settore, ma logiche di relazione, interazione, integrazione. Ambiente / Paesaggio / Memoria scardinano i criteri di valutazione abituali: frenano la corsa verso il baratro. Non riguardano l'intervento in sé, ma le relazioni con i contesti in cui si immerge. Spingono a concepire un intervento come parte dell'insieme, frammento del tutto. E sprimono relazioni: catastrofico ignorarle.

- Il primo riguarda l'«Ambiente». Qualsiasi intervento va valutato per come incida su qualità dell'aria, emissioni di CO2, sugli aspetti geologici e idrogeologici, sull'acustica, la luce e così via. Come per l'energia si è passati da comportamenti dissipativi alla riduzione dei consumi, poi all'obiettivo nZEB (non infrequenti interventi che producano più di quanto consumino) sui temi ambientali non si tratta solo di limitare gli impatti, ma di sconfinare in miglioramenti improbabili, imprevedibili ma possibili. La qualità dell'ambiente di vita incide sui comportamenti umani: aggrega, disgrega, favorisce sicurezza, benessere, economia, felicità. Uso il termine ambiente di vita perché sintetizza il risultato delle azioni abitualmente definite urbanistiche o architettoniche che è indispensabile valutare per come si riflettano sull'ambiente in senso lato, che si vorrebbe stabile, non alterato dalle azioni umane.

- Il secondo valuta il rapporto con il «Paesaggio». Qualsiasi trasformazione modifica paesaggi tutelati dall'art.9 della Costituzione nel senso espresso nella Convenzione Europea del Paesaggio, cioè nello stretto ¹⁵¹ intreccio fra forma e cultura che l'ha generata. Ogni azione deve puntare a migliorare il contesto paesaggistico: non aggiungere ingombri nel territorio, ma introdurre un dono, una qualità inedita che arricchisca il contesto. Quindi - con come l'Ambiente - continuamente modificato e migliorato dall'uomo.

- Il terzo riguarda la «Memoria». Come ogni data del calendario, così ogni punto del territorio è stato testimone di presenze e avvenimenti, deriva da lunghi processi di stratificazione del quale ogni frammento diviene parte. Ogni volta c'è da chiedersi come, oltre a essere sostenibile in termini ambientali e paesaggistici, il nuovo intervento possa incidere sul benessere collettivo, quello che oggi si misura e il cui indice si affianca al PIL. Contribuisce ad aggregare o a disgregare? Apporta un dono? incide positivamente su spazio pubblico, relazioni umane, sicurezza, memoria collettiva?

6 Comunque le rigenerazioni devono essere agili, rapide, perequate, attente alle questione geologiche ed idrogeologiche.

Oggi occorre rigenerare, ma non consumare suolo (ne si parla da anni, ma il Rapporto ISPRA 2020 mostra ancora dati terrificanti: ritmo di 2 mq di territorio urbanizzato al secondo; e sul tema della desertificazione è a rischio il 20% del territorio. Solo al Senato sono depositati 12 disegni di legge in materia, presentati da tutti i partiti.

Infine, rigenerare, ma non consumare tempo (non ne si parla, ma che credo che una legge contro il consumo di tempo sarebbe una grande conquista nel nostro Paese).

Nell'attesa qualcosa possono fare anche singoli Comuni.

immagini

- Città Metropolitane in Italia e in Europa
- pannello per la mostra CITY LAYERS - The Cities of the Future - Vienna, Palais Palfy, 5/9 ottobre 2015
- nota su una illustrazione di Tullio Pericoli
- Alison e Peter Smithson, Concorso per Berlino ?
- Patrick Geddes, “Diagramma degli insediamenti umani”
- Napoli, “La nuova piazza di Fuorigrotta”, 1990
- Daniel Libenskin, Studio per il *Ground Zero Masterplan*, New York
- tavola riassuntiva dell’ipotesi di lavoro sulle “aree di condensazione sociale” l’esperienza storica, 1974/75
- *Introduzione a criteri tipologici* pp.53/83, “Architettura e dimensione urbana”, CEEC - 1977
- P.U.C. del Comune di Caserta, “Morfologie e disegno dello spazio pubblico”, 2000
- <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods>
- Benevento, Università del Sannio, 2008
- Terlizzi, KO-CO2
- Jean Jaques Sampé, *Un léger decalagé*, Gallimard 1988
- Sintesi e arricchimenti progressivi, *Interazioni*, 1997, p.130
- Jean-Marc Côté, 1899, in Isaac Asimov, *Futurdays - A Nineteenth-Century Vision of the Year 2000 - 1986 - Henry Holt & Company*, NY

principali fonti di dati

- Città Metropolitana di Napoli, Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), 2014-2016
- <https://www.cittametropolitana.na.it/tavole-di-analisi>
- <https://www.cittametropolitana.na.it/tavole-di-progetto>
- I dossier delle Città Metropolitane / Città metropolitana di Napoli
- (Presidenza del Consiglio dei Ministri, con l’apporto di Invitalia, ISTAT, MIPA) 2017, pp.134
- <http://www.affariregionali.it/media/170178/dossier-citt%C3%A0-metropolitana-di-napoli.pdf>
- Il primo Piano Strategico della Città Metropolitana di Napoli, 2020
- https://www.cittametropolitana.na.it/documents/10181/5501259/PSCM_Web_LQ-26ott2020.pdf/486fdd05-139c-4fec-9c3d-f01790964a61
- <https://www.eticaeconomia.it/disuguaglianze-metropolitane-roma-milano-e-napoli-a-confronto/>
- Ketì Lelo, Salvatore Monni e Federico Tomassi, 2018

link utili

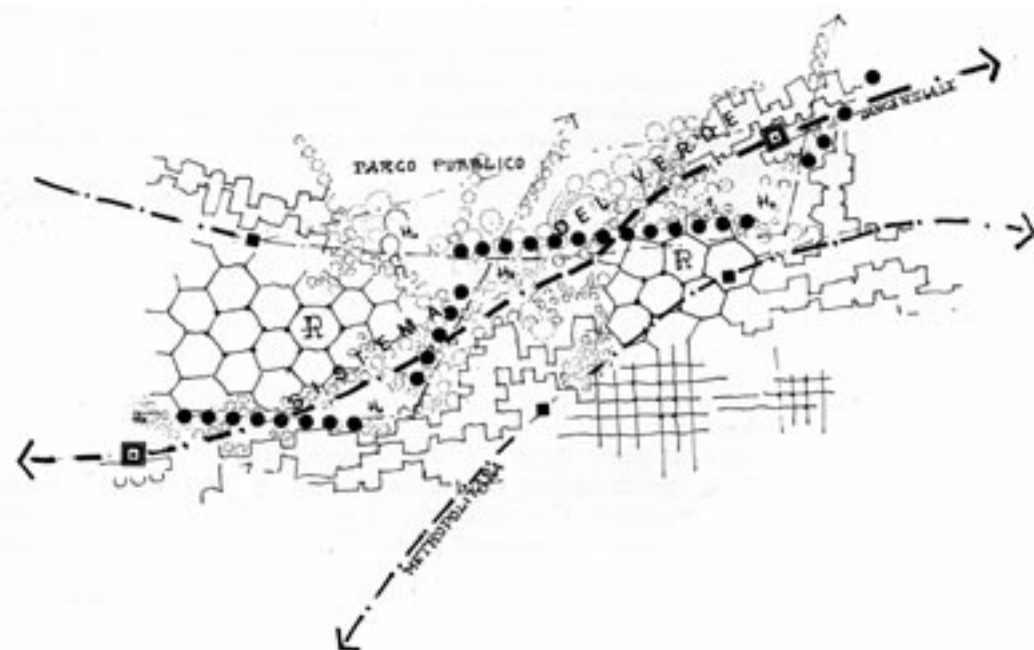
- TuttoGreen - C. Raganà, *Breve storia della pedonalizzazione nelle città*, 2016
- <https://www.tuttogreen.it/pedonalizzazione-citta/>
- Morphocode - Featured Story / *The 5-minute Walk*, 2018
- <https://morphocode.com/the-5-minute-walk/>
- S.I.U , Oltre l’automobile. Forme innovative di mobilità per la rigenerazione urbana e territoriale, 2019
- http://media.planum.bedita.net/c3/85/Atti%20XXI%20Conferenza%20SIU%202018_Planum%20Publisher_W2.3.pdf
- CheFare - G. Ferri, E. Manzini. *Abitare la prossimità non è la città dei borghi*, 2020
- <https://www.che-fare.com/abitare-prossimita-citta-15-minuti-borghi/>
- Domus web - Bronwyn Marshall, *Che cosa sono i “quartieri dei 20 minuti”*
- <https://www.domusweb.it/it/notizie/gallery/2020/09/16/che-cosa-sono-i-quartieri-dei-20-minuti.html>
- EAPE - the Bulletin of the European Asociation of Professors Emeriti
- issue 2020-1-5_79-95 / *Phase Transitions: During the Second Half of the Twentieth Century*, pag.86
- https://europemeriti.org/bulletin/EAPE_BULLETIN_ISSUE_2020-1-5_79-95.pdf
- issue 2020-1-6_96-112 / *Phase Transitions: Visions of the Future*, pag.103
- https://europemeriti.org/bulletin/EAPE_BULLETIN_ISSUE_2020-1-6_96-112.pdf
- Futuracity, visioni di città - *Che cosa sono le “città dei 15 minuti”?* *La nuova sfida dell’urbanistica*
- <https://futuracity.altervista.org/che-cosa-sono-le-citta-dei-15-minuti-la-nuova-sfida-dellurbanistica/>
- Futuracity, visioni di città - *Le città dopo il lockdown stanno cambiando? Nuovi modelli per il futuro*
- <https://futuracity.altervista.org/le-citta-dopo-il-lockdown-stanno-cambiando-nuovi-modelli-per-il-futuro/>
- Manifesto por la reorganizacion de la ciudad tras el Covid19
- https://manifesto.perspectivasanomas.org/?utm_medium=website&utm_source=plataformaarquitectura.cl
- Il blog delle stelle - *L’idrogeno verde per il rilancio dell’Italia più svantaggiata*
- <https://www.ilblogdellestelle.it/2020/06/lidrogeno-verde-per-il-rilancio-dellitalia-piu-svantaggiata.html>
- casaclima.com - *Al via il primo progetto di riscaldamento domestico a idrogeno verde*
- https://www.casaclima.com/ar_43659__Al-via-primo-progetto-di-riscaldamento-domestico-a-idrogeno
- Anne Hidalgo, *Ville du 1/4h*
- <https://annehidalgo2020.com/thematique/ville-du-1-4h/>
- Livio De Santoli - *La sostenibile leggerezza dell’elemento più diffuso*
- <https://ilmanifesto.it/la-sostenibile-leggerezza-dellelemento-piu-diffuso/>
- Nicola l’Armaroli, *l’idrogeno verde è una soluzione energetica sostenibile, ma attenzione al greenwashing*
- <https://www.youtube.com/watch?v=KuAaCzU5sH0>
- Giampaolo Nuvolati e Sara Spanu, *I nodi vengono al pettine: la città post-pandemica tra problemi noti e nuove crisi*
- <https://ilbolive.unipd.it/it/news/nodi-vengono-pettine-citta-postpandemica-problemi>

a cura di “*Civilizzare l’urbano - ETS*”
(con Patrizia Bottaro e Massimo Pica Ciamarra) e di “*NA.ME. - Istituto per le trasformazioni di Napoli Città Metropolitana*”
(con Pasquale Belfiore, Alessandro Castagnaro, Ottorino Celano, Massimo Clemente, Annalola Geirola, Massimo Pica Ciamarra, Riccardo Rosi) con contributi di Valerio Barone (aspetti istituzionali), Michele Capasso, Livio De Santoli (energia e sostenibilità), Paolo Frascani (storia economica), Claudio Troisi (infrastrutture e mobilità) e di Gennaro Russo e Claudio Voto (*Italian Institute for the Future / Center for Near Space*)

Video a cura di Michele Capasso
(Fondazione Mediterraneo) “*verso Napoli Città Metropolitana*” 2021



www.pcainet.eu/civilizzarelurbano-ets





premessa con intento di sintesi

1. riassetto istituzionale
2. integrare conoscenze per velocizzare le azioni
3. riferimenti / dati / glossario
4. logiche e criteri per gli “ambiti dei pochi minuti”
5. da “zone omogenee” a “enti di prossimità”

da “Città Metropolitana di Napoli” a “Napoli Città Metropolitana”

