

# Ecologia come infrastruttura: rigenerare paesaggi di scarto a Napoli Est

Michelangelo Russo - Anna Attademo - Enrico Formato

## Introduzione

Anna Attademo

Il paradigma novecentesco della *productive city* è stato fortemente disegnato da politiche settoriali che hanno disgregato le unità tipologiche e funzionali, generando spazi disarticolati e discontinui (ATTADEMO, RUSSO, 2016; TALLON, 2013), soprattutto nelle interfacce urbane più fragili, le aree periurbane (VIGANÒ, 2001). L'odierno sistema di spazi-residuo della civiltà industriale fordista è un territorio che ha bisogno di cura, interventi e politiche di rigenerazione, per ridefinirne il ruolo nel contesto urbano e metropolitano, come materiale strategico per progetti mirati a recuperare tracce di identità di intere parti di città.

Queste aree sono tipicamente frammentate, con una maggiore presenza di paesaggi degradati (FORMATO, AMENTA, ATTADEMO, 2017), e si confrontano oggi con questioni ecologiche ed ambientali, spesso correlate a problemi economici e sociali. La frammentazione spaziale è, infatti, connessa a vulnerabilità sociale generalizzata, a causa della mancanza di accessibilità al capitale spaziale (SECCHI, 2012), ad esempio nel caso di aree ex-industriali inquinate o recintate. Inoltre, la presenza di fasce di infrastrutture concorre che porta all'abbassamento dei valori di biodiversità e qualità dello spazio aperto (EEA *European Environment Agency*, 2017).

Riflettere sulla crisi del modello di città contemporanea e sulla 'nuova questione urbana' posta dal crescere delle disuguaglianze socio-spaziali (SECCHI, 2010; SECCHI, 2012), vuol dire misurarsi con precise istanze per il progetto della città e dello spazio aperto. Porosità e permeabilità del territorio, nuova accessibilità; il ruolo del progetto urbano diviene quello di un dispositivo in grado di costruire integrazione tra livelli sociali, nella ricerca di nuovi equilibri tra persone e tra persone e ambiente. Le trasformazioni urbane devono essere guidate da principi di sostenibilità ambientale, interpretati come valori non negoziabili.

La gestione delle risorse (acqua, suolo, etc.), il contrasto ai cambiamenti climatici, divengono fondamentali nell'orientare il progetto e la sua implementazione (SECCHI, 2010; LATOUR, 2018). Ma criterio guida della trasformazione resta la dialettica tra permanenze territoriali e apertura al contesto, anche grazie a nuove forme di imprenditoria e di produzione di beni: un processo capace di risignificare i caratteri degli insediamenti produttivi e industriali dismessi o sottoutilizzati – significati talvolta latenti, che riguardano la storia di un sito e delle sue stratificazioni – e di prefigurare nuovi assetti potenziali nonché il ruolo che l'area può giocare nel contesto, nel sistema delle reti e delle connessioni territoriali (VIGANÒ, 2010).

Il tema del riutilizzo delle aree ex-produttive inquadra un orizzonte più ampio di quello meramente legato alla questione della dismissione: gli spazi scarto della *productive city* hanno preservato un potenziale di riequilibrio ecologico, attraverso strategie di valorizzazione di risorse esistenti: il suolo e la sua stratigrafia; il sistema idrografico e le acque di falda; l'agricoltura, la vegetazione e le relazioni ecologiche; gli spazi di relazione con la città; la memoria materiale dell'architettura. La rigenerazione *oltre la produzione* non coincide solo con la riqualificazione fisica, ma riguarda uno spettro molto più ampio di effetti sullo spazio fisico e sociale: la crescita economica e l'offerta di lavoro e di occupazione attraverso

nuove forme di industria creativa e produzione artigianale, più legata ai valori di prossimità e alla ricostruzione di una qualità urbana di spazi collettivi, ricostruendo connessioni tra il centro della città consolidata e questa forma insediativa strutturalmente anti urbana (FORMATO, ATTADEMO, 2017). La città 'oltre la produzione' disegna un ambito urbano che rifonda i principi di uno sviluppo economico e non trascura l'abitabilità, la mobilità sostenibile e la *mixité* economica e sociale delle funzioni e degli usi, la produzione di cultura e l'affermazione dell'immagine territoriale, i valori ambientali e della sostenibilità, l'identità territoriale locale nei processi di sviluppo.

## Il caso studio

Enrico Formato

Napoli Est è un esempio rilevante di città produttiva in declino, punto di arrivo di una visione urbanistica che ha orientato i processi di crescita industriale fin dai primi anni del '900. È ad est, infatti, che, a partire dalla fine degli anni '20, si è sviluppato un intenso tessuto di aree per la produzione industriale, definito e disegnato nel quadro di una strategia territoriale di ampia scala ideata da Luigi Piccinato con il suo piano regolatore degli anni '30, e sostenuta dai disegni territoriali di Luigi Cosenza (Formato, 2012b). Un tessuto industriale denso e continuo ha occupato tutti gli spazi di margine della città compatta, interrompendo reti di continuità urbana, paesaggistica, ambientale che caratterizzavano un territorio di matrice rurale, fortemente connesso con un sistema idrografico ricco e complesso come quello del bacino del Sebeto.

Attualmente la prospettiva produttiva è qui in profondo declino – anche per la concorrenza delle aree industriali cresciute negli ultimi decenni nella corona urbana più esterna, meglio accessibili sia dal punto di vista della mobilità che dei costi insediativi – e lo spazio urbano si presenta come un coacervo di degrado, marginalità dei luoghi, delle funzioni, delle condizioni generali di abitabilità.

Il Piano regolatore generale della città di Napoli, approvato nel 2004, prevede per quest'area una trasformazione graduale delle aree produttive, attraverso l'immissione di funzioni miste costituite da nuova residenza, ma anche da produzione leggera, commercio e terziario. I Piani urbanistici attuativi in itinere costruiranno insediamenti di funzioni integrate. Tra questi, il caso studio del Piano urbanistico attuativo dell'Ambito 43 (ex-Magazzini di Approvvigionamento Ferroviario), approvato dal Comune di Napoli nel 2018, ha consentito di misurarsi con il tema di un ex-deposito ferroviario con officine, in un processo di rigenerazione improntato alla *mixité* tra nuove funzioni produttive e abitative, recuperando i caratteri e le permanenze del vecchio paesaggio industriale, e progettando l'apertura del recinto industriale alla città.

L'ambito oggetto di pianificazione si presenta oggi come uno dei 'recinti dismessi' di maggiore importanza di Napoli Est. L'ambito fa da cerniera tra la parte bassa delle 'paludi del Sebeto', ove è in corso di definizione la trasformazione delle ex attività petrolifere e di altri recinti specializzati dismessi, e la città consolidata (quartiere di Poggioreale e Centro Direzionale). Nell'area sono inoltre presenti elementi di valore documentale per la storia delle Ferrovie dello Stato: edifici per lo stoccaggio dei materiali e per la manutenzione del materiale rotabile, tuttora in connessione con il fascio di binari provenienti dalla Stazione Centrale di Napoli.

L'insediamento di queste funzioni, a partire dall'inizio del '900, e la loro dismissione, avvenuta nei primi anni '90, hanno determinato lo stato attuale dei luoghi. La 'costruzione' dell'area di stoccaggio ha inciso sulla morfologia dell'area, derivante da un progressivo sbancamento del versante collinare: su questo suolo 'normalizzato' si dispongono, ordinati dai fasci di binari, i padiglioni novecenteschi per lo stoccaggio

e la manutenzione dei treni; di contro si è generato un vero e proprio ‘ciglio’ sul versante settentrionale, un salto di quota che segna una frattura, fisica oltre che funzionale, tra l’ambito dei depositi ed il contiguo insediamento urbano lungo la ex-Nazionale. Questo ‘taglio’ evidenzia una singolare sezione archeologica di tipo verticale, con la nota necropoli antica, ampiamente studiata e documentata in letteratura, che manifesta la sua presenza con i reperti che fanno capolino nella vegetazione spontanea del costone che fa da sfondo al pianoro dei magazzini ferroviari.

Il punto più critico dell’area è il fronte sud, dove la comunicazione è resa difficoltosa dalla presenza dei fasci dei binari ferroviari, attraversati solo da un sovrappasso e un sottopasso delle linee ferroviarie.

Questo settore della città è, quindi, al momento fortemente penalizzato da una rete viaria insufficiente a rispondere a fabbisogni crescenti della diffusione territoriale sempre più vasta e articolata delle attività commerciali razionalizzate, di media e grande dimensione, che si vanno via via ammodernando e sostituendo alle minute attività produttive preesistenti.

Un elemento di ricchezza può essere allora considerata l’area di sedime di un binario ferroviario dismesso, di raccordo tra l’ambito 43 ed il fascio di binari della stazione centrale di Napoli, che può diventare nelle intenzioni progettuali una nuova *parkway* di avvicinamento all’area.

### **Accessibilità e continuità ecologica come criteri di progetto.**

*Michelangelo Russo*

Ripensare quest’area, anche in virtù delle varianti agli strumenti urbanistici resi possibili dalla Legge Regionale 1/2011 (legge del Piano Casa), consente allo stesso tempo esplorazioni progettuali sulle sue potenzialità trasformative e una riflessione induttiva sull’intera area est di Napoli.

Il progetto prevede di conservare e valorizzare alcune risorse che sono sembrate strategiche per affermare l’identità dei luoghi: da un lato la gran parte delle architetture novecentesche, testimonianza significativa di architettura industriale; dall’altro il patrimonio vegetazionale costituito dai ‘residui’ di uno straordinario paesaggio minerale ed arboreo, affiorante tra i binari, che, con la rete di spazi agricoli circostanti ed il sistema idrografico, rappresentano interessanti principi di relazione tra il sito e l’intero quartiere.

Il progetto nasce in continuità con queste tracce e con il patrimonio architettonico dei manufatti esistenti: accanto all’ordito delle giaciture dei capannoni esistenti, è stata portata in luce la trama dei tracciati dei binari dismessi, come testimonianza dell’identità del luogo.

In questo modo, viene a delinearsi uno spazio interstiziale che consente di rileggere il variegato paesaggio esistente: attraverso i volumi esistenti e quelli nuovi, la porosità dello spazio aperto diviene un sistema continuo e complementare con il patrimonio vegetale che si estende verso il salto di quota.

In questo modo vengono ridefiniti tutti gli spazi aperti, pubblici e di pertinenza, come una rete di ‘pieni’ nata dal negativo degli spazi ‘vuoti’ tra gli edifici. Al loro interno questi spazi sono caratterizzati come ambienti funzionalmente definiti: il parco, a cui corrispondono i sentieri naturali; le residenze, con piazze e percorsi alberati; il centro commerciale ed il terziario, funzioni private, ma ad uso rigorosamente pubblico, a cui corrispondono un doppio asse di percorsi pedonali, che mettono in comunicazione le diverse funzioni. I visitatori sono così condotti dalla piazza d’ingresso dell’area (a sud), attraverso una serie di spazi e di edifici ‘scambiatori’, sino al grande parco urbano della collina (a nord), al cui ingresso è realizzata una piazza per eventi.

La logica delle connessioni ecologiche diviene principio di integrazione con la città esistente: una diffusa area di parco aperto e orizzontale, al cui interno sono disposte e collegate le diverse funzioni, individua e preserva le *patches* attualmente presenti attraverso il recupero della vegetazione e delle acque, con la

prefigurazione di un sistema di drenaggio che consentirà di recuperare e di riutilizzare le risorse idriche raccolte nei laghetti e nei canali che attraversano il parco e il suo spazio, attraverso una strategia di ricucitura tra la città e la natura che interessa le diverse scale del progetto. Il riciclo delle acque meteoriche e la fitodepurazione delle stesse per uso irriguo e di servizio, divengono essenziali per aumentare il potenziale biotico a sostegno della continuità ecologica e per promuovere i principi del risparmio energetico. L'agricoltura e gli orti attraversano la rigida organizzazione delle strutture commerciali, offrendo la possibilità di costruire presidi di 'filiera' corta, conferendo forma e carattere allo spazio aperto e al complessivo intervento di trasformazione, e collegando il futuro di quest'area alle potenzialità di trasformazione del territorio agricolo interstiziale adiacente.

La prefigurazione di una 'nuova porosità' è divenuta strumento per il riscatto di un'intera parte urbana: nel progetto, il quartiere di Poggioreale, densamente abitato e periferico, è riconnesso all'Ambito 43 e ad una stazione esistente della Circumvesuviana attraverso un sistema di risalite meccanizzate.

I binari dei treni, i capannoni abbandonati, e soprattutto il paesaggio scavato di una collina di tufo, di cui la natura si è man mano riappropriata, fino a costruire un vero e proprio bosco, hanno costituito il punto di avvio per un progetto di radicale conversione delle funzioni d'uso e del senso complessivo di questa parte di Napoli Est.

A fronte di una semplificazione della viabilità di nuovo impianto, corrisponde il tentativo di un notevole arricchimento, in termini di consistenza e qualità degli spazi pubblici (e/o di uso pubblico) a prevalente o totale uso pedonale, ciclabile e podistico. La maggior parte dei flussi carrabili è distribuita lungo un anello di viabilità intorno all'area; due strade est-ovest attraversano l'area e collegano tra loro le diverse funzioni.

L'insieme delle scelte restituisce un *concept* di progetto che incrocia i criteri guida della 'continuità ecologica' e dell' 'accessibilità'. In particolare, questi criteri sono riconducibili alla sovrapposizione di tre *layer* principali del progetto di paesaggio, tra loro sovrapponibili, e interagenti: l'*ecological landscape*, il *layer* del verde e dell'acqua; l'*open spaces landscape*, il *layer* della porosità e dello spazio aperto; l'*infra-structural landscape*, il *layer* dell'accessibilità e della percorribilità, come si evidenzia nella Relazione illustrativa del PUA per l'ambito 43 *Ex Magazzini di Approvvigionamento Ferroviario*.

## Conclusioni

A partire dai primi anni '80, il tema delle aree dismesse ha rappresentato uno sfondo di opportunità offerte dalla progressiva ritrazione delle funzioni produttive, nelle grandi aree industriali consolidate del Novecento fordista (RUSSO, 2011). La dismissione non riguarda più e solo la grande industria: è un fenomeno più complesso che vede la città attraversata da flussi e cambiamenti che investono parti discrete e differenti del territorio. Alla macroscale i fenomeni di *shrinkage* producono obsolescenza di intere parti di città, residenziali e terziarie, commerciali e produttive. Altre funzioni costellano il territorio di vuoti da riempire di un nuovo senso progettuale: aree militari, infrastrutture lineari, *mall* e centri per la grande distribuzione; ma anche aree agricole, paesaggi dello scarto e spazi di risulta nelle aree urbane più dense. Il progetto dell'Ambito 43 consente di riguardare alla trasformazione di questi territori come ad un'occasione di riscatto per le discipline del progetto urbanistico, per ridisegnare valori, intensificare connessioni e reti, rifondare un senso dell'uso pubblico delle nostre città, attraverso azioni quali:

- accessibilità: razionalizzazione e integrazione dei sistemi a rete e forme di mobilità integrate seguendo lo stesso approccio delle aree urbane centrali
- risorse: arresto del consumo di suolo ed attenzione ad una nuova ecologia del progetto della città e delle sue strutture, che vuol dire al contempo sensibilità per i valori storico-paesaggistici, per i temi del riciclo e dell'adattamento climatico;

- capitale spaziale: la diversificazione delle componenti sociali e culturali, che passa necessariamente attraverso la costruzione di ambiti urbani che favoriscano un'ampia *mixité* sociale e di usi.

In questo senso, la rigenerazione urbana attraverso la riconversione della città della contrazione post-for-dista, in un mix innovativo e socialmente dinamico, si ricollega ad un più ampio concetto di dinamiche culturali e sociali e di coesistenza di contrasti, rafforzando infine un concetto di comunità che, produce vivacità democratica ed influisce sull'identità dei luoghi così come sul loro sviluppo potenziale.

#### *Riferimenti bibliografici*

- LATOUR B. (2018), *Tracciare la rotta. Come orientarsi in politica*, Raffaello Cortina Editore, Milano. Ed. or. 2017.
- FORMATO E., ATTADEMO A., AMENTA L. (2017), *Wastescape e flussi di rifiuti: materiali innovativi del progetto urbanistico*, *Urbanistica Informazioni*, Fascicolo speciale: X Giornata Studio INU *Crisi e rinascita delle città* 10° INU STUDY DAY *Crisis and rebirth of Cities*, no. 272, pp. 986-993.
- FORMATO E., ATTADEMO A. (2017), *No.Wall.S. Un progetto di rigenerazione, per l'ospitalità e la condivisione*, *Territorio*, vol. 82, pp. 129-139.
- ATTADEMO A., RUSSO M. (2016), *La rigenerazione urbana della città contemporanea attraverso il progetto degli insediamenti commerciali*, in G. PRIORI (a cura di) *Architectural and Urban Design for Trade, Clean*, Napoli, pp. 96-107
- EEA European Environment Agency (2015), *Waste Prevention: Where Do European Countries Stand?*, European Environment Agency.
- BIANCHETTI C. (2014), *Territori della condivisione. Una nuova città*, Quodlibet, Macerata.
- RUSSO M., (2013), *Dalla dismissione al riciclo: rigenerazioni di idee*, in Marini S., Santangelo V., *Viaggio in Italia - Recycle Italy*, Aracne.
- TALLON A. (2013), *Urban regeneration in the UK*, Routledge, London.
- FORMATO E. (2012a), *Terre comuni. Il progetto dello spazio aperto nella città contemporanea*, Clean Edizioni, Napoli.
- FORMATO E. (2012b), *Napoli est: un campo di norme senza progetto*, in Lucci R., Russo M. (a cura di) *Napoli verso oriente*, Clean Edizioni, Napoli, pp. 164-179.
- RUSSO M., LUCCI R. (2012), *Napoli verso Oriente*, Clean Edizioni, Napoli.
- RUSSO M. (2012), *Terre di mezzo*, in Ricci M., Gausa M., *Med.net.rep.01*, ListLab, Trento, pp. 208-213.
- SECCHI B., (2012), *La città dei ricchi e dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- CIORRA P., RICCI M., VIGANÒ P. (2011), *Re-cycle / Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano.
- RUSSO M. (2011), *Città-Mosaico. Il progetto contemporaneo oltre la settorialità*, Clean Edizioni, Napoli.
- SECCHI B., (2010) *A new urban question. Understanding and planning the contemporary European city*, *Territorio*, 53
- VIGANÒ P. (2010), *I territori dell'Urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina.
- BERGER A. (2009), *Systemic Design Can Change The World*, SUN Architecture, Netherlands.
- ROSENTHAL E. (2008), *In Italy, a Redesign of Nature to Clean It*, *New York Times*, September 21.
- BERGER A. (2006), *Drosscape, Wasting land in urban America*, Princeton Architectural Press, New York.
- DONADIEU, P. (2006), *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli Editore.
- OSWALT P. (2006), *Shrinking Cities, International Research*, Vol. 1, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit, Germania.
- AUGÉ M. (2004), *Rovine e macerie*, Bollati Boringhieri, Torino.
- BELLI A., RUSSO M., (2004), *The metropolitan area of Naples within the context of regional planning in Campania*, in *The Explosion of City. Morphologies, observations and motions within recent territorial transformations in the south Europe Urban Region*, Forum Universal de les cultures Barcelona, COAC Publicacions, Barcellona.
- VIGANÒ P. a cura di (2001), *Territori della nuova modernità*, Electa, Napoli.
- SOLÀ-MORALES RUBIO I. (1995), *Terrain Vague, Anyplace*, The MIT Press, Cambridge.
- AUGÉ M. (1993), *Nonluoghi*, Eleuthera, Milano.