



Small/Large Urban Projects

Small/Large Urban Projects

Rocco Papa

Laboratorio - Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: direttoreresponsabile@tema.unina.it; web: www.dipist.unina.it

Il volume di TeMA, che raccoglie le pubblicazioni del 2010, si chiude con un numero della rivista che affronta un argomento particolarmente rilevante per tutti coloro che sono interessati a valutare e quindi a minimizzare gli impatti, sulla città e sul territorio, della realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità. Questo quarto numero dell'anno che, con disinvoltura tutta scientifica, abbiamo chiamato "Small/Large Urban Projects" vuole fare il punto, con la illustrazione di progetti e casi di studio, sui processi di integrazione della progettazione e quindi della realizzazione delle infrastrutture di trasporto, puntuali o lineari, con gli interventi di trasformazione della città e del territorio. Nel vasto panorama degli interventi progettati o realizzati in questi ultimi anni, in Italia e all'estero, abbiamo privilegiato le due tipologie che consentono una sintesi più immediata degli approcci, dei sistemi di intervento, delle soluzioni progettuali adottate e dei problemi non risolti che questa metodologia pone in essere: i *Large scale projects* e gli *Small projects*. I primi interessano macro settori urbani, localizzati prevalentemente nelle aree centrali, ed affrontano in maniera integrata la progettazione delle infrastrutture di trasporto e gli interventi di riqualificazione urbana dell'intorno, sia a livello progettuale che per la successiva fase di gestione del nuovo spazio urbano. I secondi affrontano il tema del recupero della qualità, o meglio della riqualificazione, urbana solo a valle della realizzazione delle infrastrutture avendo come obiettivo prioritario la riduzione degli impatti negativi prodotti dalla realizzazione dell'opera. Nel primo caso si tratta di interventi di grandi dimensioni orientati a modificare radicalmente lo spazio urbano per adattarlo alle nuove e crescenti esigenze di mobilità, nel secondo di intervenire, nella maggior parte dei casi, per recuperare quelle aree urbane marginali prodotte da interventi invasivi, progettati e realizzati senza tener conto sia del contesto preesistente

che delle nuove funzioni da insediare. Due approcci radicalmente diversi orientati entrambi a restituire qualità e valore alla "città in divenire" che deve adoperare queste "sfide" per dare senso e forma alle attività e alle funzioni di domani.

Nella sezione ricerche l'articolo di Carmela Gargiulo analizza il confronto tra qualità urbana e mobilità individuale con un approccio orientato a trovare soluzioni che possano, al di là delle frequenti soluzioni "miracolistiche" - per lo più istituzionali - ma prive di effetti concreti se non sul piano mediatico, consentire la necessaria convivenza tra domanda di spostamento individuale e qualità ambientale.

Le sezione sperimentazioni, che in questo numero occupa gran parte dello spazio della rivista, propone cinque casi di studio che, in diversa maniera, affrontano ed illustrano il tema allo studio. Rosaria Battarra analizza le relazioni tra la rete del trasporto su ferro in ambito urbano e lo sviluppo della città con particolare riferimento alle soluzioni progettuali per il recupero delle aree di stazione dismesse di Milano e Firenze. Una miriade di *large scale projects* (si vedano i casi



di Napoli, Torino, Bologna, Genova ecc.) che in altri paesi sono stati realizzati o sono in fase di ultimazione e che in Italia da troppo tempo sono in attesa del via libera che Istituzioni e/o Società coinvolte tardano a dare. Il secondo articolo, a cura di Diego Carlo D'agostino, illustra il progetto presentato dall'autore al concorso internazionale "Rome CityVision" che aveva l'obiettivo di raccogliere proposte – anche visionarie – in grado di stimolare e supportare lo sviluppo della città contemporanea. Il progetto propone il riutilizzo, intelligente e innovativo, delle sponde del Tevere per la realizzazione di un sistema di trasporto leggero costituito da piccoli veicoli automatizzati che si muovono lungo i muri di contenimento del fiume. Dieci stazioni e altrettante aree di intervento orientate, in primo luogo, alla riqualificazione urbana consentono ai cittadini ma soprattutto ai turisti di raggiungere, senza soste intermedie, la destinazione scelta godendo, attraverso le pareti trasparenti dei piccoli vettori, degli scorci della città antica. Daniela Cerrone, dopo un inquadramento del difficile rapporto tra città e infrastrutture della mobilità, illustra le buone pratiche messe in atto per la realizzazione della rete metropolitana di Napoli, con particolare attenzione alla realizzazione della prima tratta, attualmente in esercizio, della linea 6 che collega il centro storico alla zona occidentale, sede di importanti funzioni nei settori dell'alta formazione e della ricerca. Sempre nella sezione sperimentazioni Fulvia Pinto illustra il lungo iter per la definizione dei progetti d'uso e dei soggetti coinvolti – per non parlare degli strumenti di programmazione utilizzati – tesi a favorire la riqualificazione dell'area di Porta Vittoria a Milano e con essa del "Passante Ferroviario", vera e propria quarta linea metropolitana della

città. La realizzazione del ponte metropolitano a Napoli – Capodichino, articolo curato dai progettisti dell'opera - Aldo di Chio, Marina Borrelli ed Eduardo Borrelli – rientra a pieno titolo sia nei *Large scale projects* che negli *Small projects* perché affronta un perfetto tema di confine tra i due gruppi di intervento che sono analizzati nella rivista. Il progetto del ponte, infatti, rappresenta allo stesso tempo il completamento di una infrastruttura di trasporto con relativo progetto di recupero dell'area e il tentativo, peraltro riuscito, di riqualificare un brano di città alterato dalla presenza di una infrastruttura di trasporto tanto necessaria quanto invasiva. Il progetto rafforza la centralità della piazza fondata sulla forza degli obelischi esistenti, il più grande, centrale, costruito in travertino e gli altri in pietra lavica posti al contorno della piazza, come elementi scultorei, quinte scenografiche sui fondali rappresentati dall'edificio neoclassico che ospiterà la stazione Capodichino-Di Vittorio in corso di progettazione. Infine nella sezione Osservatori, che costituisce l'ultima sezione della rivista fin dal suo primo numero, sono illustrati: il recupero delle aree dismesse, alcuni esempi di riqualificazione delle aree di stazione in Italia, gli indirizzi – sul piano normativo - per la progettazione delle infrastrutture di trasporto nel nostro paese, l'esame di alcuni progetti di infrastrutture in Italia ed in Europa, ed infine la preziosa testimonianza dell'ing. Antonello de Risi, direttore tecnico delle opere civili della Metropolitana di Napoli S.p.A. – società concessionaria che sta curando la realizzazione delle nuove linee della metropolitana di Napoli – sul ruolo che ha avuto e che sta avendo la realizzazione della rete metropolitana in termini di riqualificazione urbana di una città difficile e bellissima come Napoli.

