

URBACT *citynews*

NAPOLI

N. 2/2011

Contenuti

Prefazione

Antonella Di Nocera
assessore alla Cultura
Comune di Napoli

Pag.1

Perché la newsletter

Gaetano Mollura
Coordinatore
Unità di Progetto URBACT

Pag.2

Napoli e il Piano di Azione Locale CTUR

Vittorio Alberto Torbianelli
CTUR Lead Expert

Pag.2

Piano di Azione Locale e Gruppo di Supporto Locale

Gli obiettivi e le principali azioni proposte

Pag.4

Focus on

*Stazione Marittima:
il nuovo terminal passeggeri*

Pag. 12

L'integrazione tra politiche dei trasporti e urbanistica a Napoli

Pag. 13

Interviste

L. Dassatti
Presidente Autorità Portuale

Pag. 14

L. De Falco
assessore all'Urbanistica

Pag. 15

Stakeholder'corner

Giancarlo Ferulano
Servizio Valorizzazione città storica

Pag. 16

Riccardo Florio con Alma Esposito
Università degli Studi di Napoli

Federico II - Facoltà di Architettura

Pag. 16

Piano di Azione Locale URBACT

Il turismo crocieristico dal porto alla città: un progetto di sviluppo locale per i quartieri della città bassa di Napoli da piazza Municipio a piazza Mercato.

Rete tematica CTUR

*Cruise Traffic and Urban Regeneration of City Port Heritage
(Traffico crocieristico e Rigenerazione del patrimonio Urbano e Portuale)*

Rete tematica HerO

*Heritage as Opportunity
(Patrimonio come opportunità)*



Prefazione

Antonella Di Nocera, assessore alla Cultura, Risorse europee e Centro Storico - Comune di Napoli

Il Comune di Napoli, capofila del progetto della rete tematica CTUR - Programma di cooperazione territoriale URBACT II, ha partecipato attivamente a diverse iniziative promosse dall'Unione Europea sul tema dello sviluppo integrato e sostenibile delle città, tra cui il Programma URBAN, i progetti SUDEST (capofila) PARTECIPANDO, CHORUS, CULTURE e REGENERANDO (partner) attivati attraverso il Programma URBACT I e, infine il Programma URBACT II che vede Napoli impegnata anche in qualità di partner nel progetto di rete tematica HerO.



In particolare il tema del *"Traffico crocieristico e rigenerazione del patrimonio urbano - portuale"* è stato promosso per meglio cogliere, da parte delle città, le opportunità che questo settore può offrire in termini di rafforzamento dell'industria del turismo urbano e più in generale di sviluppo sostenibile delle città dal punto di vista economico e sociale.

Attraverso le attività di scambio di esperienze e buone pratiche a livello internazionale, CTUR ha dato la possibilità alle città, dai contesti molto diversi tra loro, di lavorare insieme per affrontare il tema della riqualificazione dei waterfront, con particolare riferimento al ruolo che può avere in tale processo l'impatto del traffico crocieristico approfondendolo da più punti di vista: fisico ed ambientale, economico sociale e governance.

Per ottimizzare la disseminazione e la capitalizzazione degli scambi internazionali il Programma URBACT II ha richiesto ad ogni partner l'elaborazione dei Piani di Azione Locale coinvolgendo i portatori di interesse pubblico e privati e dando l'opportunità, ai partner della rete CTUR, di mettere all'ordine del giorno delle città il miglioramento dell'accessibilità delle zone portuali, il rafforzamento della continuità tra città e porto, il riutilizzo del patrimonio storico urbano/portuale per promuovere l'immagine della città e l'adozione di strategie per migliorare l'impatto del turismo crocieristico sulla città.

Una mostra itinerante è stata organizzata per promuovere i dieci Piani di Azione Locale elaborati dai partner di CTUR: Napoli e Autorità Portuale di Napoli (Italia), Alicante (Spagna), Dublino (Irlanda), Helsinki (Finlandia), Istanbul (Turchia), Matosinhos e Autorità Portuale di Leixões (Portogallo), Rodi (Grecia), Rostock (Germania), Trieste (Italia), Varna (Bulgaria), Valencia / Regione Valenciana (Spagna).

La città di Napoli, insieme all'Autorità Portuale di Napoli, ha proposto un Piano di Azione Locale che, partendo dalla razionalizzazione e la messa in rete dei progetti e delle idee, ha l'obiettivo di riqualificare l'area della "città bassa" (da piazza Municipio a piazza Mercato) e l'area portuale ad essa prospiciente puntando in particolare al miglioramento della qualità dell'accoglienza attraverso soprattutto il potenziamento dell'informazione, della sicurezza e dell'accessibilità in modo da far divenire il turismo crocieristico un reale volano di sviluppo per l'area per la città intera.

La sfida che il Comune di Napoli intende cogliere è quella di portare avanti il Piano di Azione Locale elaborato nell'ambito di URBACT che, grazie al coinvolgimento attivo dei vari portatori di interesse pubblici e privati, è il risultato di una proposta realmente condivisa "dal basso", il concreto valore aggiunto del progetto che non deve andare disperso.



Perché la newsletter

Gaetano Mollura - Responsabile dell'Unità di progetto URBACT - reti nazionali e internazionali Comune di Napoli - capofila CTUR - partner HerO

Questo secondo numero di " **URBACT NapoliCitynews** " (collocato nel filone delle "CTUR citynews" in lingua inglese dedicate alle città partner che hanno ospitato i lavori della rete tematica e che sono state pubblicate in concomitanza con i seminari internazionali CTUR urbact.eu/ctur) è il notiziario in lingua italiana che illustra le attività che la città di Napoli, in qualità di partner della rete tematica HerO e in qualità di capofila della rete CTUR, ha espletato nell'ambito del Programma Europeo di

Cooperazione Territoriale URBACT II.

L'attività del Programma URBACT II si è svolta su due livelli: *internazionale*, attraverso seminari tematici che hanno avuto lo scopo di far incontrare rappresentanti delle città europee - politici, tecnici e addetti ai lavori - per lo scambio di esperienze, conoscenze e buone pratiche tese a migliorare la "Capacity building" delle Amministrazioni; *locale*, attraverso incontri con i soggetti portatori di interesse (stakeholder) - pubblici e privati - per implementare un Piano di Azione Locale di un'area "obiettivo" attraverso anche la capitalizzazione degli scambi a livello internazionale.

Il Comune di Napoli ha scelto di intervenire sull'area della città bassa di Napoli da Piazza Municipio a Piazza Mercato e l'Autorità Portuale a sua volta partner della rete CTUR, è coinvolta sia nell'elaborazione del Piano di Azione Locale sopraindicato sia nella implementazione del Piano di Azione Locale dell'area portuale prospiciente e sinergica alla città bassa.

URBACT NapoliCitynews vuole essere uno strumento d'informazione, sintetico, agile e di facile trasmissione, sull'attività svolta a livello locale che ha visto il coinvolgimento di "stakeholder", pubblici e privati, che compongono il Gruppo di Supporto Locale (ULSG URBACT Local Support Group) per l'implementazione del "progetto di sviluppo locale Città bassa e Porto" e sull'attività svolta a livello internazionale, ottimizzando la capitalizzazione e la disseminazione a livello locale dei risultati delle attività che le reti tematiche CTUR e HerO hanno programmato per tutta la durata dei progetti (2009 - 2011).

In particolare questo numero di **URBACT NapoliCitynews** focalizza nuovamente l'attenzione sull'attività espletata per l'implementazione del Piano di Azione Locale in quanto è l'occasione per fare il punto della situazione mettendo in evidenza i risultati ottenuti attraverso anche le voci dei protagonisti "stakeholder", che sono stati coinvolti in quanto interessati allo sviluppo dell'area della città bassa e porto ed ai temi sviluppati dalle reti stesse: "Patrimonio come opportunità" per HerO e "Traffico crocieristico e patrimonio urbano - portuale come opportunità di riqualificazione urbana, sociale ed economica" per CTUR.

Con questa newsletter si spera di offrire uno strumento utile ai rappresentanti politici, ai tecnici ed agli abitanti della città ed in particolare dell'area portuale, una utile sintesi che fotografi lo stato dell'arte e le opportunità di sviluppo e le proposte per una rigenerazione "sostenibile" e dal "basso" di un'area strategica per la città di Napoli quale "la città bassa e l'area portuale".

Maggiori informazioni sull'attività URBACT/NAPOLI si trovano nel sito web del Comune di Napoli (www.comune.napoli.it/ctur - www.comune.napoli.it/hero) e nel sito web nazionale (National Dissemination Point, <http://www.unich.it/dart/urbact/urbactII.html>).

Nel sito web del Programma URBACT II (urbact.eu/ctur e urbact.eu/hero) è possibile consultare il materiale prodotto nel corso dell'attività del progetto in modo da poter essere consultato e letto da quanti siano interessati ad una declinazione del tema della riqualificazione urbana integrata delle aree portuali (CTUR) e dei centri storici (HerO) in specifici contesti politici e territoriali europei e non.



Napoli e il Piano di Azione Locale CTUR

Vittorio Alberto Torbianelli - CTUR Lead Expert - programma URBACTII

Il LAP di Napoli appare, nell'ambito del progetto CTUR, probabilmente quello più ampio e per certi versi il più complesso, come forse si addice per una città "lead partner". Come specificato nei documenti, "il principale obiettivo del LAP è di incrementare i flussi turistici derivanti dal traffico crocieristico fino alla costa orientale della città. La cosiddetta città bassa, grazie alle iniziative già pianificate dall'amministrazione comunale, è adatta ad offrire una valida alternativa ai soliti tessuti di penetrazione all'interno della città storica e una

visione di quanto un artigianato di alta qualità sia in grado di produrre. L'obiettivo generale è diviso in tre obiettivi specifici: 1. Riqualificare il waterfront dell'area monumentale e della parte di centro storico compresa, 2. Rifunzionalizzare il patrimonio immobiliare della città e del porto per contribuire alla rigenerazione urbana; Massimizzare l'impatto economico e sociale del traffico crocieristico. In realtà, a ciascuno di questi obiettivi corrispondono molteplici azioni (riferite a specifici edifici, aree, attività), che sono, anche prese solo singolarmente, di notevole portata in termini di investimenti, numero e varietà degli stakeholder coinvolti e grado di problematicità, soprattutto in un tessuto storicamente difficile come quello di Napoli. E' doveroso riconoscere che il LAP di Napoli ha il grossissimo merito di mettere a sistema in una visione organica diversi piani esistenti (Piano Regolatore di Napoli, Piano Regolatore del Porto, Documento Strategico "DOS", Progetto integrato urbano "PIU" Europa, Grande Programma Centro storico UNESCO, Piano Strategico e Piano di Gestione per il centro storico UNESCO); si deve d'altro canto notare come moltissimi degli interventi previsti, oltre ad essere di notevole laboriosità (e prevedibilmente con tempi lunghi di realizzazione) siano operazioni che si collocano, nella sostanza, ben al di sopra degli obiettivi di una rigenerazione ottenibile attraverso lo strumento delle crociere, anche se alcuni specifici obiettivi sono fortemente connessi al potenziale del traffico di passeggeri, come ad esempio la rivitalizzazione del commercio delle produzioni artigianali di tessuti e degli orefici coinvolgendo i commercianti locali del quartiere. Ma al di là di alcune azioni, il complesso del LAP ha i caratteri di un programma urbano di rilevante complessità che, se realizzato basterebbe a risollevare una parte notevole della città storica di Napoli. Che, nella terra magica di Partenope, le navi bianche abbiano un tale potere, è viva speranza tutti, anche se uno sguardo freddo alla realtà del passato tenderebbe a credere il contrario. Ma la forza di URBACT è proprio la fiducia nel futuro e nell'innovazione, per cui, avanti tutta.

Il Piano di Azione Locale e il Gruppo di Supporto Locale URBACT

Punti forti, punti deboli e risultati raggiunti

Gaetano Mollura, Coordinatore Unità di Progetto URBACT, Comune di Napoli

Il Programma URBACT ha consentito al Comune di Napoli ed all'Autorità Portuale di implementare il piano di azione locale "Il turismo crocieristico dal porto alla città: un progetto di sviluppo locale per i quartieri della città bassa di Napoli da piazza Municipio a piazza Mercato". In particolare nel piano complessivo è inclusa anche piazza Mercato il cui piano è stato sviluppato nell'ambito di un altro progetto di URBACT, la rete tematica HerO, che attraverso gli outputs scaturiti dall'analisi incentrata sul tema dello sviluppo sostenibile dei centri storici (Heritage as Opportunity), ha contribuito all'implementazione delle proposte di rigenerazione di Piazza Mercato ma anche, evidentemente, del piano di azione locale complessivo.

Il piano di azione locale di seguito dettagliatamente illustrato, vuole fare il punto sul lavoro del Gruppo di supporto locale, iniziato a gennaio 2009 e svolto fino ad oggi nell'ambito di CTUR ma anche di HerO. Non è, ovviamente, un piano completato in quanto è un "work in progress" che pertanto deve continuare nell'implementazione e nella migliore definizione di azioni, modalità e finanziamenti.

Il piano di azione locale si caratterizza per alcuni **punti forti**:

1) Processo bottom up/ partecipazione, coinvolgimento dei portatori di interesse, pubblici e privati,
Risultato: rafforzamento del rapporto tra "stakeholder" in particolare Comune, Consorzi e Porto creando un capitale sociale fiduciario (trusting and social capital)

2) Miglioramento della "capacity building" delle Amministrazioni, attraverso la sperimentazione di strumenti per l'implementazione del piano quale il workshop EASW (European Awareness Scenario Workshop) e le riunioni di ULSG che hanno consentito di sperimentare il lavoro di rete che dà la possibilità di avere una visione trasversale dei problemi e soluzioni superando gli steccati dell'organizzazione settoriale delle Amministrazioni.

Risultato: il report prodotto ha costituito il primo punto fermo per la condivisione delle scelte operate nel corso delle oltre 20 riunioni del Gruppo aggiungendo anche delle nuove priorità. Soddisfazione da parte dei partecipanti per l'iniziativa e la modalità innovativa di lavoro. L'UGSL ha consentito di coinvolgere i vari partecipanti, pubblici e



1. Il porto di Napoli visto da Palazzo Ottieri. Navi in città

privati in nuove modalità lavorative utili per la costruzione di un progetto "integrato".

3) Promozione di una progettazione partecipata che accoglie le istanze provenienti dal territorio e ascolti gli attori locali sia pubblici che privati coinvolgendoli nelle scelte progettuali e accogliendone i suggerimenti.

Risultato: positive ricadute che si hanno nel progetto, il cosiddetto spill over (effetto a cascata) anche fuori dall'LSG CTUR; evitare che quanto viene realizzato venga vandalizzato dagli abitanti.

4) Cooperazione "innovativa" tra Università e Amministrazione locale nello stesso filone della collaborazione/partecipazione si inserisce il rapporto instauratosi con l'Università che ha portato ad un mutuo scambio tra la Rete, che ha usufruito dell'apporto scientifico della facoltà di Architettura per l'analisi e l'elaborazione delle idee man mano presentatesi, e l'Università che ha avuto l'opportunità di proporre agli studenti temi di studio connessi ai temi della rete e, attraverso i tirocini, di permettere a quanti vi partecipavano di incontrare gli addetti ai lavori delle amministrazioni pubbliche e private (il Comune e l'Autorità Portuale di Napoli, i Consorzi, etc) che hanno fornito informazioni utili a comprendere le possibilità e i limiti imposti dal territorio e dalle normative.

Risultato: l'Amministrazione locale usufruisce del contributo scientifico dell'Università che a sua volta utilizza l'esperienza delle Amministrazioni locali e/o altri stakeholders nel percorso didattico formativo degli studenti.

5) Coinvolgimento di rappresentanti di reti locali di piccole imprese a livello di distretto (artigiani, commercianti, /investitori) radicati sul territorio. E' la vera forza del progetto che si sviluppa attraverso due volani appartenenti all'identità del territorio: l'arte orafa per il Borgo Orefici; il commercio dei tessuti provenienti dal vicino porto per l'area di piazza Mercato. La possibilità di una reale rigenerazione dell'area ha come componenti principali le filiere dell'oreficeria e del tessuto (collegamento con le scuole, formazione, incubatori, design, gioielli, vestiti, accessori per casa, fornitura costumi ai teatri, vendita ecc).

Risultato: investitori che sono maggiormente interessati e impegnati anche al recupero dell'area, creazione di posti di lavoro, rigenerazione urbana, riconquista dell'orgoglio di appartenenza al proprio territorio.

6) Individuazione di due centri commerciali naturali nell'area: l'Amministrazione ha individuato nell'area della "città bassa" due centri commerciali naturali: "Borgo Orefici" e "Piazza Mercato"

Risultato: utilizzazione di tale strumento per creare una sinergia pubblico-privata nell'uso e manutenzione degli spazi pubblici, salvaguardando i piccoli commercianti organizzati in reti.

7) Presentazione di proposte semplici, poco costose e che non richiedono particolari autorizzazioni/iter burocratici, tenendo conto della crisi economica e della necessità di dare risposte ai cittadini

Risultato: proposte facilmente realizzabili nelle more di progetti

definitivi per dare risposte immediate ai cittadini.

8) Proposizione di azioni software per una migliore “governance” dell’impatto del turismo crocieristico sulla città e/o al fine di dare risposte adeguate ai bisogni degli abitanti.

Risultato: maggiore impatto in termini di crescita economica della città, ottenimento, a volte immediato e senza nessun costo aggiuntivo, di risposte a piccoli/grandi problemi (tempi del semaforo, accoglienza turisti, ecc).

9) Promozione di un progetto pilota per il monitoraggio dei vani a piano terra liberi ed utili per accogliere attività imprenditoriali; che ha anche l’obiettivo di individuare strumenti più incisivi per il recupero delle parti comuni degli immobili “meno abbienti” salvaguardando la popolazione residente da fenomeni di gentrificazione.

Risultato: attrarre investimenti attraverso una conoscenza dell’offerta immobiliare esistente, pubblica e privata; recuperare il patrimonio privato che costituisce la maggiore parte del centro storico sito UNESCO, preservando l’identità e l’anima dei quartieri.

10) Promozione e la disseminazione dei risultati (pubblicazioni, media, seminari, etc ..) a livello locale è stata possibile attraverso le risorse URBACT.

Risultato: partecipazione, condivisione dei risultati

11) Contesto di programma europeo ha facilitato la creazione del gruppo dei “portatori di interessi”.

Risultato: superamento di diffidenze, maggiore credibilità dell’Amministrazione

Punti deboli:

La partecipazione non continuativa dell’Autorità di gestione che non ha consentito una reale conoscenza e condivisione delle scelte progettuali attivate e per le quali è richiesto il finanziamento con fondi ERDF; Gli obiettivi, insieme alle azioni e sottoazioni che sono state definite, sono quelle che il Gruppo di Supporto Locale considera fondamentali per innescare un processo virtuoso in grado di avere ricadute positive sullo sviluppo socio-economico e ambientale della zona e i cui riflessi possano estendersi al resto della città.

Per maggiori informazioni e consultazione della documentazione prodotta:
Sito URBACT <http://urbact.eu/> (in lingua inglese)
National Dissemination Point:
<http://www.unich.it/dart/urbact/urbactll.html> (in lingua italiana)

Gli obiettivi e le principali azioni proposte dal LAP

Il turismo crocieristico dal porto alla città: un progetto di sviluppo locale per i quartieri della città bassa di Napoli da piazza Municipio a piazza Mercato.

L’area scelta per il Piano di Azione Locale di Napoli è la cosiddetta “città bassa”, in particolare interessa la fascia da piazza municipio a piazza mercato che delimita il centro storico a sud, strettamente connessa al porto. La sua natura “residuale” si riflette inevitabilmente sul destino dell’area che nonostante la fortissima connotazione di carattere commerciale e artigianale, soffre attualmente di un relativo abbandono.

Tuttavia le iniziative di successo messe in atto negli ultimi dieci anni da privati (il Consorzio Antico Borgo Orefici) con il supporto del Comune di Napoli, hanno dimostrato che si può riqualificare il territorio ottenendo, nel contempo, ricadute positive sia in campo sociale (creazione di incubatori d’imprese, rivitalizzazione del contesto, ecc) che economico (incremento dell’attrattività commerciale del sito, creazione di nuovi posti di lavoro specializzato, ecc.).

Si tratta di un’area “porosa” dal punto di vista della sua struttura urbana in cui è evidente una sovrapposizione di vari tessuti della città storica. L’area è connotata da diverse funzioni: commerciale, residenziale, ma è anche sede di uffici pubblici ed università.

In continuità con il borgo degli Orefici la Piazza del Mercato rappresenta il terminale di questo percorso che attraversa il tessuto poroso del Borgo, configurandosi come una delle principali porte di accesso alla città dal lato orientale e dalla stazione ferroviaria.



Obiettivo 1

Riqualificazione del waterfront, dell'area monumentale e della parte di centro storico limitrofa

Azione 1.1: Riqualificazione di via Marina

- 1.1.1 **Linea tramviaria e riqualificazione di via Marina**
Ristrutturazione della linea tramviaria e riqualificazione di via Marina e delle aree circostanti
- 1.1.2 **Riqualificazione dell'area circostante la chiesa di Portosalvo.** Riqualificazione della Fontana della "Lumaca" e del monumento alle vittime del 1799
Riqualificazione delle strade dalla chiesa al polo universitario.
- 1.1.3 **Mura, Torri e Porta del Carmine** Riqualificazione dell'area attraverso il restauro archeologico degli elementi delle mura urbane

Azione 1.2: Riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli "filtering line":

Riorganizzazione della stazione passeggeri "Beverello" del porto di Napoli. Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale

Azione 1.3: Supporto al rinnovamento del tessuto edilizio privato

- 1.3.1 **Riqualificazione tessuto edilizio del vasto ambito di piazza Mercato** Progetto pilota Sirena e riqualificazione delle parti comuni di edifici privati (primo lotto 65 immobili)
- 1.3.2 **Riqualificazione di Palazzo Ottieri** Riqualificazione del fronte a mare dell'edificio, riqualificazione delle parti comuni dell'edificio, parcheggio sotterraneo (riqualificazione dei locali a piano terra e nuovi accessi all'edificio per riconnettere piazza Mercato al Porto)

Azione 1.4: Riqualificazione di strade, piazze e fascia basamentale della città bassa

- 1.4.1 **Porta Nolana** Riqualificazione dell'area attraverso il restauro della porta e nuove opere di arredo urbano
- 1.4.2 **Individuazione e riqualificazione dei percorsi della città bassa Borgo degli Orefici – Borgo Tessile** Miglioramento dei percorsi all'interno della città bassa e delle attività commerciali. Pedonalizzazione.
- 1.4.3 **Mappatura dei piani terra nell'ambito del Progetto pilota Sirena**

Azione 1.5: Rigenerazione di Piazza Mercato

- 1.5.1 **Piazza Masaniello** Parcheggio sotterraneo in project financing
- 1.5.2 **Piazza Mercato e Chiesa di S. Croce e Purgatorio al Mercato** Riqualificazione e arredo urbano
- 1.5.3 **Spazio fieristico/mercatale a piazza Mercato** Creazione di strutture temporanee per lo spazio fieristico (tavolo tecnico Antiche Botteghe Tessili)
- 1.5.4 **Progetto un'illuminazione per piazza Mercato** Architetture temporanee (progetto Università)

Azione 1.6: Incremento delle infrastrutture di trasporto e mobilità sostenibile

- 1.6.1 **Stazioni "Università", "Duomo", "Diaz"**
Riqualificazione delle aree urbane limitrofe alle stazioni

e nuovo arredo urbano

- 1.6.2 **Stazione "Piazza Municipio"** Riqualificazione della piazza e degli spazi esterni alla stazione e nuovo arredo urbano, adeguamento dell'area archeologica e connessione tra piazza Municipio e stazione marittima/porto.
- 1.6.3 **Shuttle di collegamento tra i principali accessi del porto: Stazione Marittima, Immacolatella, Pisacane**
- 1.6.4 **Regolazione strategica degli impianti semaforici** per favorire l'attraversamento pedonale di via Marina
- 1.6.5 **Regolazione di sistemi e dispositivi per la regolazione del traffico per le aree a traffico limitato**
- 1.6.6 **Sistema di trasporto ecologico** Sistema di trasporto e distribuzione attraverso vettori ecologici
- 1.6.7 **Bus ecologici** Acquisizione di bus ecologici
- 1.6.8 **Re-start** Percorsi ciclabili lungo la linea di costa

Azione 1.7: Riqualificazione dell'ambito 28 del PRG (edifici su via Marina)

Progetto di riqualificazione della Cortina edilizia su via Marina

Obiettivo 2

Rifunzionalizzare il patrimonio immobiliare della città e del porto per contribuire alla rigenerazione urbana

Azione 2.1: Riqualificazione dell'edificio dell'Immacolatella

Azione 2.2: Complesso della chiesa del Carmine e Piazza del Carmine

Riqualificazione e arredo urbano

Azione 2.3: Stazione "Bayard":

Restauro della stazione "Bayard" della ferrovia Napoli – Portici e corso Garibaldi. Restauro dell'edificio e rifunzionalizzazione dell'area

Azione 2.4: Complesso del Carminiello al Mercato:

Complesso del Carminiello al Mercato (monastero) Adeguamento del complesso scolastico e utilizzo delle parti in disuso.

Azione 2.5: Monastero e chiesa di S. Eligio:

Completamento del restauro del Monastero e chiesa di S. Eligio. Restauro e rifunzionalizzazione. Casa della letteratura, centro per la documentazione e per l'esposizione di attività relative al centro documentazione della città storica – Società Sirena.

Azione 2.6: Chiesa S. Maria di Portosalvo:

Restauro della chiesa di Portosalvo

Azione 2.7: Ex Hotel des Londres (T.A.R.):

Riqualificazione e arredo urbano

Azione 2.8: Edificio in vico del Leone:

Riqualificazione e arredo urbano

Obiettivo 3

Massimizzare l'impatto economico e sociale del traffico crocieristico e supportare lo sviluppo economico-sociale dei quartieri bassi

Azione 3.1: Sviluppo di un centro commerciale nell'edificio multifunzionale della stazione marittima all'interno del terminal crocieristico

Azione 3.2: Miglioramento dell'accoglienza turistica

3.2.1 Info - points per passeggeri e equipaggio delle crociere

3.2.2 Piano degli orari di apertura delle attività commerciali connesse al turismo crocieristico

3.2.3 Incremento della formazione del personale addetto all'accoglienza dei turisti

3.2.4 Dispositivi per i flussi turistici Creazione di strutture di accoglienza dei flussi turistici

3.2.5 Segnaletica verticale per l'accoglienza

Azione 3.3: Miglioramento della qualità della vita

3.3.1 Dispositivi per la raccolta dei rifiuti Sistema di raccolta dei rifiuti

3.3.2 Sicurezza urbana Sedi locali di Polizia Municipale

Azione 3.4: Supporto alle attività economiche storicamente presenti nella zona, arti orafe e tessili

3.4.1. Incubatore diffuso imprese tessili e della moda. "La Bulla" e complesso del Carminiello. Sviluppo di giovani imprese rigenerazione del centro storico della città. L'idea è di stimolare l'impiego per i giovani nel campo dell'eccellenza quali artigianato orafa e tessile, relativamente alle attività storicamente presenti nell'area.

3.4.2 Interventi a favore delle Amministrazioni comunali per la riqualificazione delle aree mercatali e lo sviluppo dei Centri Commerciali Naturali: piazza Mercato

Il progetto è stato presentato dall'Amministrazione di Napoli e si è classificato quarto nella graduatoria dei programmi ammessi a finanziamento dalla Regione Campania ed è il primo di quelli che saranno finanziati con la prima disponibilità di risorse

3.4.3 Sviluppo di due centri commerciali naturali (Borgo Orefici e Botteghe Tessili di piazza Mercato)

Interventi a sostegno dell'associazionismo in ambito commerciale e turistico delle reti di imprese e di servizi in comune e dei Centri Commerciali Naturali

3.4.4 Sostegno alle piccole imprese nell'ambito dell'area di piazza Mercato

3.4.5 Museo Orafo Rifunzionalizzazione della chiesa S.Maria in Cosomodin

3.4.6 Incubatore diffuso imprese tessili e della moda Terranei del complesso del Carminiello e di via Duca di San Donato

3.4.7 Museo – laboratorio arti tipografiche in via San Donato 57,59

3.4.8 Centro servizi del Centro Commerciale Naturale di piazza Mercato. Locali di via Sant'Eligio o primo piano Complesso di Sant'Eligio

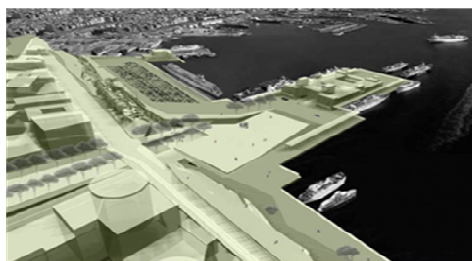
3.4.9 Itinerari artistico culturali nell'area della città bassa

Azione 3.5: Rigenerazione dei vuoti urbani nell'area della città bassa

3.5.1 Rigenerazione delle fasce basamentali degli edifici attraverso la riconversione dei bassi e l'inse-diamento/riqualificazione delle attività commerciali e artigianali.



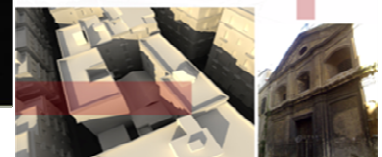
Reorganization of the "Bevevano" passenger station



Piazza Mercato Sirena Pilot Project



18 Santa Maria del Carmine (Il Cappuccio): foto e vista tridimensionale



19 Immacolata e S. Giocchino: foto e vista tridimensionale a volo d'uccello



3 Santa Maria delle Grazie (Visitaveri) e 4 Santa Maria di Porto Salvo: volo d'uccello



4 Santa Maria di Porto Salvo: foto

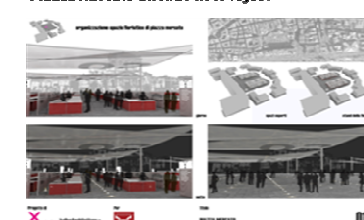
Survey and monitoring of Naples religious heritage



Lanterns in piazza Mercato



Piazza Mercato Sirena Pilot Project



Fairmarket area in piazza Mercato

2. Il piano di Azione Locale di Napoli, alcune azioni proposte

Individuazione e riqualificazione dei percorsi della città bassa

Referente: arch. Riccardo Florio con arch. Alma Esposito, Dipartimento di Progettazione e Composizione architettonica – Facoltà di Architettura dell' Università degli Studi di Napoli Federico II



3. Studi dei percorsi della città bassa

Obiettivi:

La reinvenzione dello spazio della città contemporanea deve porsi come obiettivo precipuo l'immissione di regole di aggregazione, elementi di riferimento chiaramente riconoscibili, caratteri di identità, al fine di pervenire al superamento della separazione e della semplificazione per parti. Si vuole assumere il sistema dei percorsi come armatura primaria dell'organizzazione dello spazio urbano affermando la necessità dell'integrazione delle funzioni e dei luoghi simbolici.

La percorribilità degli assi di collegamento che costituiscono la struttura di uno spazio urbano diventa elemento essenziale per la sua fruizione: gli assi che si rapportano al piano dell'uomo del camminare acquistano valore in virtù del sistema di relazioni che rievocano a stabilire tra le abitazioni, i luoghi di lavoro, di svago, di riposo.

Il percorso pedonale deve assumere il significato di elemento strutturante il suo intorno, di principio ordinatore delle architetture disposte nella loro continuità e tale che ogni intervento si possa leggere come frammento di un segno più ampio, di una realtà più estesa e complessa.

L'obiettivo della pre-sente proposta di progetto, dunque, è quello di re-stituire al cittadino come al visitatore, attraverso la **pedonalizzazione** di alcuni assi viari, la riconoscibilità di quei punti di riferimento che faciliteranno la scelta del percorso più congeniale alla destinazione o alla motivazione dell'attraversamento. L'area analizzata è quella della "città bassa", compresa tra **Piazza Municipio e Vico Sopramuro, Corso Umberto e Via**

Nuova Marina.

Descrizione generale:

L'area della "città bassa" è stata individuata dal Gruppo di Supporto Locale nell'ambito del programma europeo Urbact (rete tematica CTUR coordinata dal Comune di Napoli) come nodo cruciale per il collegamento tra alcune polarità della città: la "Città storica", al di là dell'asse del Corso Umberto; **Piazza Municipio**, centro della città; il **Porto**, punto di approdo/partenza di turisti o pendolari provenienti dalle isole; la **Stazione della Circumvesuviana**,

collegamento con la città per i pendolari provenienti dai comuni vesuviani. Gli assi viari pedonalizzabili sono stati individuati e classificati secondo gli elementi che li caratterizzano e secondo l'individuazione delle priorità attuative. È utile dunque distinguere il percorso progettuale in due differenti fasi di realizzazione.

Per la **prima fase** si prevede la pedonalizzazione e riqualificazione attraverso interventi puntuali di arredo urbano, illuminazione e pavimentazione - dove necessario - dei seguenti percorsi:

1. Percorsi longitudinali di attraversamento dell'area "città bassa" in relazione al progetto di costituzione di un "centro commerciale naturale" che comprenda il Borgo Tessile e il Borgo Orefici:

1.1 Asse storico-artistico: da via del Carmine a via Giubbonari, dalla Chiesa di Santa Maria del Carmine, attraverso Piazza Mercato, fino a Sant'Eligio Maggiore, San Giovanni a Mare, via Duomo.

1.2. Asse flusso pendolari: Via Savarese, percorso che già attualmente vive una forte vocazione rispetto all'uso pedonale.

2. Percorsi trasversali di connessione con la "Città storica" fruibili sia dai pendolari dei comuni vesuviani che dai turisti crocieristi in uscita al varco Pisacane secondo la fermata del servizio navetta-bus messo a disposizione dall'Autorità portuale:

2.1 Via Duca di San Donato/Via Sant'Agostino alla Zecca: da via Marina all'incubatore d'impresa "La Bulla", ai Decumani.

2.2 Vico Cangiani al Mercato/Via Pietro Colletta: da Via Marina al Monastero di

Sant'Eligio/Piazza Mercato al Teatro Trianon/Decumani.

Per la **seconda fase**, in forme analoghe alla prima, si prevede la pedonalizzazione e riqualificazione attraverso interventi puntuali di **arredo urbano**, illuminazione e pavimentazione dei seguenti percorsi:

1. Percorsi longitudinali di attraversamento dell'area "Città bassa":

1.3 Asse commerciale "Borgo Orefici": connessioni tra le aree già pedonali del Borgo Orefici

(Ambito 28 PRG) in continuità con l'asse storico-artistico precedentemente individuato.

1.4 Asse artigianale/commerciale "Rua Catalana": da Rua Catalana a Via Orefici fino a Piazza Municipio.

2. Percorsi trasversali di connessione con la "Città storica":

2.3 Via Saverio Baldacchini/Via del Grande Archivio: dal Borgo Orefici ai Decumani.

2.4 Via Antonietta De Pace: da Piazza Mercato al Corso Umberto.

2.5 Via del Lavinaio: dall'area mercatale del Lavinaio al Tribunale/Decumani.

Risultati attesi:

La proposta di riqualificazione e pedonalizzazione di strade e piazze della "città bassa" mira a una vera e propria "ristrutturazione" del territorio in esame e si articola in due fasi per poter concretamente raggiungere dei risultati nel minor tempo possibile. Stabilire delle priorità è sembrato di fondamentale importanza laddove già il solo intervento sull'individuato asse storico artistico rappresenterebbe un segno forte di presenza sul territorio, sia per il cittadino che per colui che visita la città come turista. Entrambi vedrebbero loro restituito un significativo brano monumentale della "città storica". La scelta, poi, di connettere frammenti di aree pedonali nel Borgo Orefici si pone in continuità con quanto già attuato dall'amministrazione cittadina. Anche questa sottoazione con un minimo sforzo permetterebbe di conferire unitarietà ad un territorio che ancora non ha assunto la sua identità di "area pedonale".

Questo tipo di procedura intende dunque agire per "episodi" apparentemente puntuali, ma in realtà connessi tra di loro e soprattutto, in un'ottica di lungo periodo, connessi alla città intera, dal centro storico, ai quartieri ad esso adiacenti, fino ai comuni del vesuviano.

Shuttle di collegamento tra i principali accessi del porto: Stazione Marittima, Immacolatella, Pisacane

Referente: Autorità Portuale di Napoli



4. Shuttle interno al porto, fermate principali

Obiettivi:

garantire un servizio di trasporto gratuito ai passeggeri che si imbarcano e che sbarcano nel porto di Napoli.

Descrizione generale:

trasporto gratuito a mezzo autobus tra l'area demaniale marittima denominata "molo Beverello" e le aree demaniali marittime denominate "Calata Porta Massa" e "Piazzale Pisacane". Il servizio, andata e ritorno, sarà espletato mediante l'utilizzo di due autobus di cui uno dalle ore 7,00 alle ore 24,00 ed un altro dalle ore 9,00 alle ore 21,00. Mezzi di trasporto il cui utilizzo è permesso anche a persone con ridotta capacità

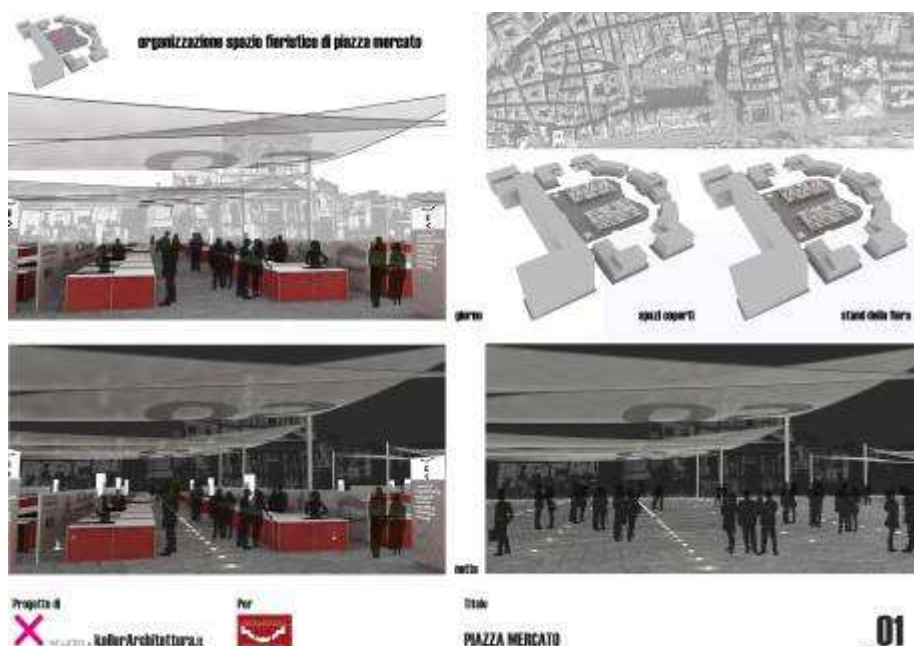
motoria.

Risultati attesi:

Miglioramento della viabilità interna al porto di Napoli per i croceristi e per i passeggeri provenienti e/o diretti alle isole del Golfo.

Spazio fieristico/mercatale a piazza Mercato

Referente: tavolo tecnico Consorzio "Antiche Botteghe Tessili"; X-Studio; Studio Keller



1. Polo fieristico di Piazza Mercato. Progetto proposto dal consorzio Antiche Botteghe Tessili

Obiettivi:

Gli obiettivi principali della riqualificazione di Piazza Mercato mediante l'ubicazione di un polo fieristico dedicato al tessile sono i seguenti:

1. Riqualificazione e rivitalizzazione di uno spazio di circa 5000 mq situato in uno dei luoghi strategici di Napoli a pochi metri dal waterfront cittadino.
2. Controllo sociale in una zona attualmente degradata, sia durante il

3. Riposizionamento della zona di Piazza Mercato nel circuito commerciale e produttivo legato al tessile.

Descrizione generale:

Piazza Mercato, luogo simbolo della città di Napoli per essere stato teatro della decapitazione di Corradino di Svevia nel 1268 e della rivolta di Masaniello nel 1647, è stato, fin dall'epoca angioina, un grande centro commerciale cittadino. La sua vocazione di luogo di produzione e vendita legato

al tessile è andata scemando progressivamente dal 1986, anno di apertura del CIS di Nola, uno dei centri commerciali all'ingrosso più grandi d'Europa.

Negli ultimi anni, grazie al Consorzio Antiche Botteghe Tessili, si è riscontrata la volontà di riportare nei luoghi tradizionali di Piazza Mercato la produzione e la distribuzione del tessile legata, però, esclusivamente alla qualità.

Pertanto, oltre alle attività esclusivamente correlate al settore produttivo, si è ipotizzata la creazione di un polo fieristico nei luoghi dell'antico mercato, in quanto luogo naturale di arrivo della filiera tessile all'interno della città.

L'ipotesi presentata dagli studi incaricati dal Consorzio Antiche Botteghe Tessili, X-studio e Keller Architettura si configura come un intervento light a basso impatto, in quanto riguarda la sistemazione su circa 3000 mq di stand fieristici modulari e smontabili, realizzati con materiali di riciclo, energeticamente autonomi in quanto coperti da vele orizzontali contenenti moduli fotovoltaici.

Risultati attesi:

Riqualificazione di 5000 mq di spazi pubblici, realizzazione di 3000 mq di attrezzature legate all'attività fieristica modulare e smontabile, creazione di circa 150/200 stand, creazione di n° 5 posti di lavoro a tempo indeterminato e n° 15 a tempo determinato.

Museo Orafo. Rifunzionalizzazione della chiesa S. Maria in Cosmedin

Referente: Consorzio Antico Borgo Orefici

Obiettivi:

L'obiettivo generale di questa specifica azione attiene alla valorizzazione ed alla conservazione delle attività artigianali del Borgo attraverso la realizzazione di un Museo del Borgo. La finalità di tale museo è legata, in primo luogo, alla volontà di offrire la più ampia visibilità - sia presso i residenti in Campania che presso i turisti che soggiornano nell'area napoletana - delle produzioni tipiche locali; in secondo luogo, alla necessità di preservare le tradizioni artigianali locali al pari di altri ambiti del patrimonio culturale; infine, alla volontà e necessità di costituire un polo espositivo che abbia una funzione promozionale rispetto all'offerta complessiva del Borgo degli Orefici, attraverso una serie di rimandi e di "inviti" alla conoscenza dei beni culturali connessi alla storia dell'oreficeria, fuori dei limiti fisici dello stesso museo.

In particolare, il museo dovrà costituire una testimonianza della storia dell'artigianato orafa napoletano, dei suoi diversi ambiti e delle sue scuole, dei luoghi dei prodotti tipici della produzione artigianale locale.

Descrizione generale:

Nell'ambito del progetto di riproduzione dei gioielli archeologici la Soprintendenza e il Consorzio hanno iniziato uno studio sugli **Ori del Mediterraneo** attraverso l'attivazione di una serie di interscambi con i Paesi della riva sud del Mediterraneo.

Essa rappresenta il primo passo verso uno scambio significativo di studi, ricerche e buone prassi, come indicato nelle linee guida del Ministero degli Affari Esteri per le attività degli Istituti italiani di Cultura che devono essere rivolte alla ricostruzione delle radici culturali comuni dell'Italia con i Paesi del Mediterraneo.

L'ipotesi di lavoro verte infatti sulla possibilità di studiare le produzioni orafe dei paesi del Mediterraneo, al fine di attivare un recupero delle tecniche di lavorazione e trasferire in tali paesi le "best practices" realizzate con il Piano

di recupero di Borgo orefici e dell'arte orafa napoletana.

Tale ipotesi di lavoro nasce dal Progetto di Valorizzazione di Borgo Orefici quale centro della tradizione dell'oreficeria mediterranea.

Il borgo, posto unico al mondo dove restano ancora intatte le radici di antichi e lontani saperi, si candida a diventare laboratorio di studi e ricerche per tutta l'area del Mediterraneo.

Si tratta di creare un progetto pluriennale in cui ogni anno si identifica un Paese della Riva sud del Mediterraneo con cui si attiva un percorso per la realizzazione da parte degli artigiani del Consorzio di riproduzioni certificate di gioielli archeologici con studi e ricerche rivolte alle tecniche di lavorazione e che trova la sua conclusione con una mostra da realizzare a Napoli e con la commercializzazione dei gioielli nelle gioiellerie del borgo.

La Bulla: scuola orafa e incubatore d'impresa

L'obiettivo del progetto, la salvaguardia dell'artigianato del borgo, è legata al ripopolamento di artigiani nel Borgo. Tale possibilità è legata a due progetti correlati tra di loro: la realizzazione di attività formative per i giovani ed alla possibilità di creare degli ambiti dove questi ragazzi possano lavorare: in sintesi la **creazione della scuola orafa e la realizzazione di un incubatore di imprese**.

Si ritiene necessario lavorare sulla problematica della salvaguardia dei mestieri e del commercio tradizionale attraverso l'analisi del contesto territoriale per valutare i possibili modelli di sviluppo integrato per la sua valorizzazione in quanto elemento essenziale del territorio.

Risultati attesi:

Solo attraverso la crescita del territorio in cui gli antichi mestieri "a rischio" operano si può evitare il depauperamento del patrimonio di conoscenza e di saperi che tali mestieri conservano, con un ricambio

generazionale che si identifichi in una consapevole fiducia delle possibilità lavorative che tali mestieri producono.

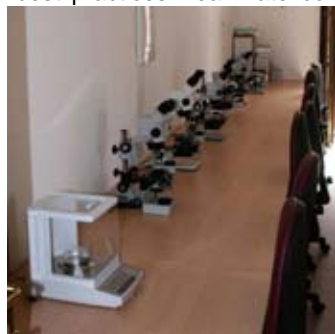
Tale processo si può realizzare, da una parte, con una corretta politica di sviluppo da parte delle istituzioni pubbliche volta a favorire un'azione integrata (infrastrutture, aiuti alle imprese, ecc.) per una crescita sostenibile del territorio rispetto alle proprie specificità; dall'altra, con la ricostruzione del sistema di trasferimento dei saperi. Questo secondo obiettivo va perseguito creando dei percorsi di avvicinamento delle nuove generazioni, partendo dalle scuole medie e passando per gli istituti tecnici ed artistici, anche alla luce dei nuovi strumenti di formazione lavoro, apprendistato, etc..

In tal modo si può mirare ad una forte azione di recupero della dignità sociale delle nuove generazioni.

Per tale motivo il consorzio si è accreditato alla Regione Campania come **scuola di formazione**.

Il secondo fabbisogno da soddisfare per il ripopolamento delle imprese artigiane è quello di creare le condizioni affinché questi ragazzi possano trovare un ambiente protetto in cui avviare il lavoro a costi minimi. Il Consorzio ha ricevuto in affidamento dal Comune di Napoli un immobile adibito a incubatore di imprese all'interno del complesso di Sant'Eligio al Mercato. Il Consorzio ha avviato la gestione dell'incubatore con l'obiettivo di accompagnare giovani imprese nella fase di start up favorendo anche un lavoro consortile legato alla realizzazione di linee di gioielli della tradizione napoletana con il tutoraggio degli artigiani del consorzio e l'assistenza gestionale di esperti settoriali.

Dopo i primi 4 anni le imprese incubate saranno aiutate a trovare laboratorio nel borgo e lasceranno il posto ad altre 8 neonate imprese.



5. La Bulla, incubatore orafa

Riqualificazione di Palazzo Ottieri

Referente: S.I.Re.Na. ScpA



6. Palazzo Ottieri

Obiettivi:

Progettare un intervento di ristrutturazione edilizia ed urbanistica da realizzare in partnership pubblico-privata attraverso uno specifico provvedimento del Progetto Sirena, con lo specifico obiettivo di migliorare la qualità edilizia ed il comportamento strutturale ed energetico di Palazzo Ottieri.

Descrizione generale:

Il Palazzo Ottieri è uno degli edifici di edilizia speculativa degli anni '50-'60 di maggiori dimensioni realizzati nel centro della città; Il Piano Regolatore (scheda ambito 21) prevede: *".....un intervento sull' edificio da attuare mediante sostituzione o integrale riconfigurazione edilizia.....e deve consentire di formare un accesso diretto alla piazza stessa dal fronte costiero.....il nuovo volume dell' immobile sarà destinato a un uso terziario per una quota non superiore al 20% e residenziale per una quota non inferiore al 80% e in ogni caso tale da garantire permanenza del numero dei residenti dell' edificio alla data della delibera di adozione della Variante..."*

La scheda d' ambito del PRG prevede inoltre: *"....la realizzazione di un parcheggio stanziale entroterra con una superficie utile fino a mq 16.500 dimensionato per un massimo di 650 posti auto..."* ed inoltre il recupero dell' insula retrostante l' esedra.

Considerata l'estrema difficoltà di un abbattimento totale dell' immobile - pur giustificato dalla preponderanza del volume realizzato e dalla sua qualità edilizia - gran parte degli studi, delle proposte ed esercitazioni svolti sul Palazzo Ottieri negli ultimi anni si sono concentrati su riconfigurazioni più che su abbattimenti parziali o totali.

Tra le recenti esperienze che hanno affrontato lo studio del Palazzo Ottieri e

dell'Ambito di Piazza Mercato va citata quella del Tirocinio svolto nel 2010 e nel 2011 da studenti della Facoltà di Architettura di Napoli (prof.ssa arch. Roberta Amirante, prof. Arch. Riccardo Florio, ed altri), nel corso del quale sono state condotte sperimentazioni tendenti a proporre la riconfigurazione delle facciate con nuove superfici / colorazioni / illuminazione e la sovrapposizione di elementi per la produzione di calore ed energia, proponendo in pratica interventi di manutenzione straordinaria da realizzare in modo coordinato da parte dei condomini che costituiscono il Palazzo Ottieri.

Tali ipotesi sono compatibili con l'idea di un Progetto Sirena specificatamente dedicato agli immobili costituenti Palazzo Ottieri con lo specifico obiettivo di migliorarne la qualità edilizia ed il comportamento strutturale ed energetico.

L'intervento sull' edificio dovrà contemplare i seguenti tre fondamentali aspetti:

- Il volume e la qualità edilizia dell' immobile, la sua riqualificazione sia dal punto di vista strutturale che energetico;
- Il rapporto con la piazza Mercato;
- Il rapporto tra l'edificio e la via Marina, con la riconfigurazione dello spazio antistante, per il quale il PRG prevede appunto la realizzazione di un parcheggio interrato.

Contestualmente dovranno essere analizzate le possibilità di realizzazione da un punto di vista procedurale ed economico finanziario tenendo presente che uno degli aspetti di interesse riguarda la possibilità di realizzare l'intervento con il concorso di diversi attori privati con il coordinamento e il supporto dell'amministrazione comunale.

Si propone pertanto di bandire un concorso di idee che debba affrontare detti temi, riavviando in modo realistico - ma anche ambizioso - il dibattito su questa parte di città quale una delle porte di accesso alla città dal fronte di via Marina e dal porto.

Obiettivo del concorso sarebbe quindi la produzione di uno studio di prefattibilità o di fattibilità.

La redazione della proposta sarebbe affidata a due gruppi di giovani laureati:

- il primo formato da laureati in ingegneria e architettura e presso l'Accademia di Belle Arti che dovrebbe formulare una proposta in merito alla configurazione planivolumetrica dell'ambito e individuarne la destinazione e la disciplina d'uso dei volumi, con soluzioni che potranno comprendere sia l'abbattimento e ricostruzione che la variazione parziale o anche la sola manutenzione straordinaria, anche se quest'ultima soluzione non potrà risolvere compiutamente i problemi urbani dell'Ambito;
- un altro gruppo di giovani laureati in discipline economico-giuridiche definirà, a completamento di questa prima proposta, le modalità di intervento dal punto di vista procedurale ed economico-finanziario, con proposte che potranno andare dalla partecipazione dei soli attuali proprietari dei beni ad interventi di partnership di investitori esterni, project financing, ecc.

Per quanto riguarda in particolare la sola trasformazione dell'edificio il concorso dovrebbe avere per oggetto l'ipotizzare un intervento da realizzare attraverso uno specifico procedimento mutuato dal modello "Sirena", con un possibile contributo pubblico a parziale copertura dei lavori, che potrebbero spaziare in questo caso dalla manutenzione straordinaria alla ristrutturazione edilizia ed urbanistica.

I due gruppi potranno avere per tutors docenti o esperti delle discipline interessate.

A bandire il concorso potrebbero essere SIRENA ed il Consorzio Botteghe Tessili, affiancati da Istituzioni universitarie e dall'Amministrazione Comunale, oltre che da Istituti di Credito e dalla Camera di commercio.

Risultati attesi:

Messa a punto dello studio di fattibilità per la ristrutturazione di Palazzo Ottieri. In particolare saranno elaborati:

- progetto architettonico
- progetto impiantistico
- piano economico finanziario programma procedurale per la realizzazione dell'intervento con il concorso dei privati proprietari ed eventualmente anche con il concorso di investitori esterni.

Mostri in città. Come cambiare Palazzo Ottieri.

Tirocinio promosso dal Corso di Laurea in Architettura quinquennale - Facoltà di Architettura dell' Università degli Studi di Napoli Federico II per l'a.a. 2011/2012

Professori: R.Amirante, M.Cerreta, C.Piscopo, S.Pone. Tutors: arch. D.Buonanno, O.F.Fatigato, M.L.Nobile, G.Parità (Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica)

Il tirocinio - organizzato dal Presidente del Corso di Laurea, prof. Roberta Amirante con i proff. Sergio Pone, Carmine Piscopo e Maria Cerreta - è aperto a un massimo di 80 studenti.

Quest'anno il consueto partner esterno - che ha le funzioni di committente "esperto" - è la Società Sirena (Società per le Iniziative di REcupero di Napoli), con la quale si è avviato un dialogo già a partire dallo scorso anno, quando il tirocinio è stato dedicato al tema "Accendiamo le luci su Piazza Mercato". I materiali prodotti durante il tirocinio dello scorso anno - sviluppato in collaborazione con il Comune di Napoli nell'ambito del Programma europeo URBACT - costituiranno un punto di partenza importante per il lavoro di quest'anno.

L'oggetto del tirocinio è l'intervento sul palazzo Ottieri, considerato come una questione da affrontare in termini di *trasformazione* piuttosto che di *abbattimento*: d'altra parte il palazzo è brutto ma è lì, non corre il rischio di crollare, non è un pericolo per la pubblica incolumità, è proprietà di privati, le case che ospita hanno un discreto valore in termini economici.

Molti tentativi precedenti di lavorare sull'ipotesi di abbattimento non hanno raggiunto l'obiettivo e benché il PRG abbia ribadito la *possibilità* dell'abbattimento non ha il potere di renderlo *obbligatorio*.

La presenza di Sirena segnala la volontà di intervenire su questo "mostruoso" oggetto urbano in termini diversi rispetto al passato: non si tratta di ridurre la questione a una mera ipotesi di lifting ma di provare a capire, dal un lato, se le indicazioni del PRG sull'ambito (ristrutturazione edilizia, realizzazione di un parcheggio sotterraneo, etc.) possano tradursi in un progetto "sostenibile" (e quindi anche concretamente praticabile) di trasformazione; dall'altro, se una serie di incentivi può essere utilizzata per coinvolgere nell'ipotesi di modificazione i privati che abitano il palazzo (contribuendo anche a coordinarne le azioni).

Come negli scorsi anni, la logica del tirocinio è di mettere gli studenti di fronte a un problema concreto (e spesso complesso) consentendo loro di farne esperienza diretta. In questo caso il "committente" Sirena intende costruire

una ipotesi di "bando di concorso" per rendere attuabile l'intervento sul palazzo Ottieri in conformità con il Prg vigente.

Il lavoro degli studenti del tirocinio contribuirà alla costruzione di questo bando (un altro modo di fare esperienza concreta di alcuni tipi di compiti - "dalla parte della committenza pubblica" - che gli architetti sono chiamati a svolgere nell'ambito del loro mestiere) attraverso la produzione di una serie di materiali di documentazione, di interpretazione e di "orientamento". Alla produzione di questi materiali si dovrà giungere anche attraverso una serie di sperimentazioni progettuali finalizzate a verificare le potenzialità di trasformazione dell'edificio. Come di consueto, il tirocinio avrà la durata di 4 settimane: la giornata introduttiva sarà il 12 settembre, il jury finale il 6 ottobre.

Parallelamente sarà inaugurata in Facoltà la mostra itinerante dei piani di azione locale del progetto CTUR.

Le immagini contenute in questa pagina sono tratte dalle elaborazioni progettuali degli studenti del terzo tirocinio (2011-2012).



Idee progettuali presentate durante il tirocinio "Mostri in città. Come cambiare Palazzo Ottieri"



Stazione marittima: il nuovo terminal passeggeri

Fiorinda Corradino, Ufficio Studi, Autorità Portuale di Napoli

L'Autorità Portuale ha già sviluppato la progettazione della futura stazione marittima Beverello. Il percorso progettuale seguito costituisce un esempio metodologico seguito successivamente da altre realtà portuali. Il prodotto ottenuto è costituito da una riprogettazione di un intero ambito portuale (dal Beverello all'Immacolatella vecchia), attuabile per lotti funzionali in forza di progetti esecutivi. Il percorso autorizzativo formale si concluderà entro novembre prossimo.

Le scelte progettuali pubbliche, anche per il percorso amministrativo seguito, sono di immediata attuazione costituendo adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale.

Il flusso pass in ingresso/uscita dal Beverello è pari a 2.163.637 pass al luglio c.a. (dato tendenziale annuo 4.000.000 di pass), dato rilevante che mette in rilievo quanto assolutamente insufficienti siano le strutture e i servizi dell'attuale stazione passeggeri, in qualche modo realizzata e gestita fino ad oggi. La inadeguatezza dei servizi resi deriva anche dall'errato modello gestionale individuato.

La progettazione della stazione, oltre all'aspetto architettonico, deve avere

una evoluzione tecnica che valuti compiutamente la modellazione dei flussi dei passeggeri, così da accompagnare gli individui verso il loro obiettivo (l'imbarco), facendoli reagire agli stimoli esterni (altri passeggeri, ostacoli sul percorso, i percorsi obbligati, proibizioni, situazioni ordinarie e critiche), erogando servizi di accoglienza e di protezione.

La riprogettazione della nuova stazione marittima deve tenere conto anche delle trasformazioni territoriali in evoluzione e in corso di realizzazione negli ambiti portuali confinanti. Da un lato l'ambito Darsena Acton – Molo San Vincenzo, del quale deve essere sviluppato, con un confronto pubblico, il futuro utilizzo funzionale. In ogni caso eventuali standard urbanistici devono essere soddisfatti con una visione complessiva di area. Dall'altro lato la penetrazione dei servizi della metropolitana (uscita/ingresso di sottopasso) con delimitazione di un'area completamente pedonalizzata a formare un tutt'uno con la stazione passeggeri del Beverello, sia attuale che quella che verrà.

La progettazione risponde alle esigenze individuate.

In particolare sono previsti:

- mq 125 da destinare a servizi igienici

pubblici;

- mq 1110 per aree di attesa;
- mq 2046 per attività commerciale;
- mq 140 per biglietterie;
- mq 160 per uffici;
- mq 117 per locali tecnici;
- cinque ormeggi attrezzati.

Costi dell'investimento

Il progetto, benché complesso ed ampio, prevede un costo per la realizzazione pari a € 9.000.000.

Nel bando di gara per la realizzazione del progetto e per la gestione del servizio saranno previste modalità per l'individuazione di introiti per un sicuro ammortamento degli investimenti, fermo restando l'obbligo della gestione diretta anche delle attività sussidiarie con esplicita non applicazione delle previsioni di cui all'articolo 45 bis del c.n. Tale previsione non potrà essere derogata al fine di garantire condizioni per la resa del miglior servizio ed eliminare criticità nella gestione dei servizi comuni della stazione. Il 21 settembre scorso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto. Sono attualmente in corso i preparativi per la gara di aggiudicazione dei lavori.



7. Il progetto del waterfront, primo stralcio Molo Beverello, M.Euvè

L'integrazione tra politiche dei trasporti e urbanistica a Napoli

Gianfrancesco Pomicino, Dirigente V Direzione Centrale Infrastrutture – Comune di Napoli



8. Le nuove stazioni metropolitane, Piazza Borsa - Università e Piazza Municipio

A Napoli, il processo di predisposizione degli strumenti di pianificazione dei trasporti e della mobilità è proceduto parallelamente a quello della pianificazione urbanistica il che ha comportato una convergenza di strategie ed obiettivi che non sempre si riscontra nei documenti di pianificazione di settori diversi. In particolare, tra i principali obiettivi individuati per lo sviluppo urbano si evidenziano la riduzione dei livelli di congestione, il contestuale incremento della qualità urbana attraverso interventi di riqualificazione, la realizzazione di nuovi poli funzionali direttamente serviti dalla rete di trasporto pubblico. Elemento strategico comune alle politiche delineate dagli strumenti di governo del territorio predisposti dalla Amministrazione Comunale di Napoli tra i quali il Piano Comunale dei Trasporti del 1997, il Piano della rete stradale primaria del 2002 e il nuovo Piano Regolatore Generale elaborato nel periodo 1994-2004, è la ricerca di soluzioni urbanistiche e trasportistiche finalizzate ad innalzare i livelli di accessibilità alle diverse parti del territorio attraverso una rete integrata di trasporti che fanno leva soprattutto sul trasporto su ferro.

Particolare importanza in questo percorso hanno avuto i piani di ristrutturazione e ampliamento della rete metropolitana e delle relative stazioni. A Napoli, città con un notevole livello di congestione del traffico di superficie, la possibilità di ampliare il ruolo del trasporto pubblico veloce in sotterranea è evidentemente essenziale. Prima del Piano delle cento stazioni, il Metrò di Napoli contava complessivamente 57 stazioni, mentre il progetto di sviluppo della rete prevede di raggiungere il numero di 114 stazioni complessivamente, di cui un gran numero sarà terminato nel 2015.

Le linee interessate dal progetto funzionano come collegamento-attraversamento di punti fondamentali del centro storico collegandolo anche con l'Aeroporto di Capodichino (Linea 1) e come adduzione verso il centro

della zona che si affaccia al mare nella direzione di Posillipo (Linea 6). E' stata inoltre interessata la stazione di Montesanto, che rappresenta il punto di arrivo nell'area centrale di Napoli della ferrovia regionale "Circumflegrea" e della funicolare.

Il Piano delle cento stazioni: arte, architettura e urbanistica per rigenerare i quartieri.

In un piano di sviluppo di una rete della metropolitana, le infrastrutture di stazione sono naturalmente un fulcro fondamentale. Il Piano delle cento stazioni è il progetto con il quale il Comune di Napoli ha affrontato la sfida di rinforzare la rete complessiva dei trasporti su ferro dell'intera area metropolitana di Napoli, FS, funicolare, Circumflegrea, Circumvesuviana, e infine delle metropolitane unendo all'occasione di progetto ingegneristico della "stazione" anche l'occasione di riqualificazione degli spazi pubblici esterni e delle aree limitrofe alle stazioni stesse e più in generale di introduzione, nella città, di opere di qualità elevata anche da un punto di vista architettonico e artistico, a beneficio sia dei cittadini che dei turisti e in modo tale da sensibilizzare i cittadini all'utilizzo degli spazi urbani in modo rispettoso, queste prerogative hanno fatto del caso Napoli "un modello" apprezzato a livello mondiale.

Uno degli ambiti fondamentali di intervento per rinforzare il sistema del metrò è stata l'area del centro storico, che rappresenta un polo fondamentale della struttura urbana e la piattaforma di confluenza delle linee. Nell'area del centro storico sono localizzate 26 stazioni delle 114 totali della rete: 11 sono già realizzate, 4 saranno terminate entro il 2015, 4 in fase di pianificazione e 4 ancora ad uno stato di previsione.

Come già accennato, gli obiettivi del progetto collegato allo sviluppo della rete del metrò sono molteplici, ma quello della possibilità di usare le stazioni come occasione di rigenerazione e valorizzazione di zone urbane oggi spesso degradate è certamente uno dei più importanti. A tale fine, la

progettazione delle stazioni è stata assegnata ad una serie di architetti di assoluto prestigio internazionale (solo per citarne alcuni: Gae Aulenti, Mario Botta, Massimiliano Fuksas, Janis Kounellis, Dominique Perrault, Richard Rogers, Álvaro Siza), in modo da comunicare l'importanza di realizzare interventi nuovi e di assoluta qualità e riconoscibilità internazionale in un contesto problematico ma straordinario come quello di Napoli.

I progetti delle "stazioni" non si sono limitati agli edifici e all'interno delle stazioni, anche con l'inserimento di opere d'arte contemporanee nelle stazioni esistenti e nuove (le cosiddette Stazioni dell'arte), ma si sono in molti casi estesi ad una profonda riqualificazione urbanistica delle aree circostanti, (piazze, ecc.), rappresentando in tal modo lo strumento chiave di una strategia di "rinnovamento urbano per punti" e allo stesso tempo di valorizzazione turistica e culturale di molti siti oggi trascurati anche dai visitatori. In alcuni casi i progetti ricadono anche in aree non storiche della città, permettendo di realizzare in tal modo una politica di riqualificazione oltre che fisica anche culturale (potenzialmente anche di interesse turistico) in zone di edilizia recente, spesso problematiche, in modo da massimizzare gli effetti dell'intervento non esclusivamente in termini trasportistici ma anche urbani e quindi in termini economici e sociali.

Un esempio di questa politica di valorizzazione è legata ai patrimoni archeologici emersi durante gli scavi, alcuni dei quali di straordinaria importanza, che sono "inseriti" nel progetto delle stazioni (le cosiddette "Stazioni dell'archeologia", situate soprattutto nell'area più vicina alla zona centrale e del porto).

Il ruolo della nuova rete metropolitana per le crociere

Grazie ai nuovi progetti, anche l'area più centrale della città vicino al mare, nei pressi del Castello Angioino/Palazzo Reale e della Stazione Marittima, vero cuore marittimo della città di Napoli, sarà collegata alla rete della metropolitana, permettendo – fra le altre cose - un aumento notevolissimo dell'accessibilità alla città e all'aeroporto per coloro che utilizzano la stazione marittima, ad iniziare dai passeggeri delle crociere.

Un cenno a parte merita dunque la stazione "Municipio" (Municipality) posta non lontano dal terminal crociere (Stazione Marittima). Obiettivo prioritario dell'intervento di piazza Municipio progettato da Alvaro Siza è la riqualificazione della piazza di collegamento fra la Stazione Marittima e l'area a ridosso dei Quartieri Spagnoli. La piazza passa accanto al Castello Angioino e utilizza un sottopasso per superare l'arteria di collegamento stradale di Via Marina che corre parallela al waterfront costeggiando il porto. Uno spazio immenso che verrà profondamente riqualificato attraverso la valorizzazione dell'identità e della vocazione di questa piazza, nodo nevralgico di interscambio.

La stazione e il progetto urbanistico saranno occasione di esporre le vestigia archeologiche riemerse, fra cui le fondazioni del castello, il porto romano, un quartiere portuale e anche gli scafi di alcune navi antiche. Il progetto ha subito diverse modifiche nel tempo in seguito ai ritrovamenti delle emergenze archeologiche venute alla luce nel corso degli scavi per la realizzazione della stazione, che hanno avuto un ruolo centrale in questa fase.

La galleria sotterranea prevede spazi pieni di luce filtrata dall'alto grazie ad alcuni tagli previsti nella piazza superiore che consentono di illuminare gli spazi e le preesistenze archeologiche tra le quali la galleria si inserisce. Come anticipato, i principali ingressi sono localizzati nel porto e nel fossato del Castel Nuovo. Altri accessi sono previsti sul lato orientale della piazza in corrispondenza dell'Hotel de Londres, sul lato settentrionale in corrispondenza di palazzo San Giacomo (sede del Municipio), sul lato occidentale negli attuali giardini di Castel Nuovo.

Dalla stazione del Metrò, i crocieristi potranno facilmente raggiungere l'aeroporto, oltre che diversi punti notevoli della Napoli turistica, ad iniziare dal Museo Archeologico, la cui "art station" è stata realizzata da Gae Aulenti.

E' evidente che l'operazione di "connessione" fra la zona del terminal crociere ed il tessuto della città di Napoli, e la riqualificazione di aree puntuali interne di grande valore, potrebbe comportare un cambio strutturale nel rapporto fra crocieristi e città di Napoli, chiudendo l'era delle relazioni improntate prevalentemente alla "prudenza" e limitate a pochi punti di visita, e aprendo quella di un incontro spazialmente più "diffuso" e vitale. **Fonte: Thematic Journal 1 "Physical and Environmental components")**



Il punto di vista del porto

Intervista CTUR realizzata a cura della dott.ssa Fiorinda Corradino, al Presidente dell'Autorità Portuale Ammiraglio Luciano Dassatti

Qual è l'importanza e il livello di priorità che il vostro ente attribuisce allo sviluppo del turismo da crociera? Quali sono le aspettative ed i benefici attesi?

L'Autorità Portuale di Napoli attribuisce una notevole importanza allo sviluppo del traffico crocieristico che, infatti, ha registrato un costante incremento nel corso degli ultimi dieci anni. La presenza dell'Autorità Portuale nella compagine societaria del Terminal Napoli S.p.A. che gestisce il flusso dei passeggeri crocieristi ne è diretta testimonianza.

Qual è il ruolo svolto dal suo ente per sviluppare il turismo da crociera e qual è, in generale, il grado di cooperazione strategica e operativa con l'amministrazione comunale sul tema specifico del turismo crocieristico? Quali sono gli aspetti positivi e quelli problematici della cooperazione città-porto?

Le aree di waterfront urbano, frontiera tra porto e città, rappresentano una grande opportunità di sviluppo urbano.

Ed infatti, le esperienze internazionali di riqualificazione dei fronti urbani hanno dimostrato il grande potenziale economico e immobiliare di questi interventi così come la capacità di ricostruire relazioni sociali e culturali tra porto e città, migliorando la qualità della vita urbana. L'Autorità Portuale sta procedendo, sia pur con gradualità, all'attuazione di un programma articolato di interventi finalizzati a rendere l'area turistica dello scalo partenopeo attraente, razionale e moderna. Gli aspetti problematici si riferiscono prevalentemente alla mancanza di grandi spazi dello scalo napoletano che non consente un più ampio coinvolgimento della città nel rispetto dell'operatività portuale.

Qual è il ruolo che lo sviluppo del turismo crocieristico può avere a sostegno della rigenerazione urbana nella sua città e quale potrebbe essere viceversa la ricaduta della rigenerazione di un'area della città sullo sviluppo del turismo?



L'ulteriore sviluppo del turismo crocieristico dovrebbe portare maggiore ricchezza alla città, non solo per la presenza dei passeggeri ma anche per il personale di bordo che scende a terra per fare acquisti.

Qual è la sua opinione personale e quali sono le sue proposte in merito al Piano di Azione Locale portato avanti dal progetto CTUR?

Personalmente credo che il lavoro svolto dai partecipanti al progetto CTUR e la conseguente realizzazione del LAP siano un punto di partenza per accrescere e rafforzare la collaborazione tra porto e città, ciò garantirà l'integrazione dell'intero territorio nel rispetto di una realtà unica al mondo, ricca di beni culturali, architettonici ed urbanistici.



Il punto di vista della città

Intervista CTUR realizzata a cura dell'arch. Riccardo Festa, all'assessore all'Urbanistica Luigi De Falco

Qual è l'importanza e il livello di priorità che la vostra città attribuisce allo sviluppo del turismo da crociera? Quali sono le aspettative ed i benefici attesi?

La fascia costiera della città di Napoli è interessata da grandi progetti che porteranno grandi cambiamenti nei prossimi anni e molte delle proposte saranno inserite in un piano futuro per la zona portuale.

L'obiettivo della città è quello di concentrarsi innanzitutto sulla correzione di quelle che rappresentano obiettive carenze ed avviare un concreto processo di sviluppo (ad esempio il rafforzamento e la qualificazione della produzione artigianale) che approfittando delle opportunità offerte dal turismo da crociera si concretizzi in azioni che migliorino le condizioni di vita dei residenti.

È necessario anche ridefinire un quadro giuridico che sia compatibile sia con le esigenze del Porto sia con quelle della Città, al fine di rafforzare lo sviluppo del turismo da crociera.

Il Porto e la Città perseguono un obiettivo comune: un piano d'azione per le aree limitrofe al porto, in cui c'è una commistione di tessuto storico e contemporaneo, per ottenere rispettivamente un incremento dell'attrattività del Porto di Napoli per le navi da crociera ed un maggiore afflusso di turisti derivante dalla crociera che, incrociandosi con lo sviluppo mirato delle attività connesse all'accoglienza possano generare incremento di attività qualificate e conseguentemente di opportunità lavorative.

Qual è il ruolo svolto dal suo ente per sviluppare il turismo da crociera e qual è, in generale, il grado di cooperazione strategica e operativa con l'Autorità Portuale sul tema specifico del turismo crocieristico? Quali sono gli aspetti positivi e quelli problematici della cooperazione città-porto?

Il Comune di Napoli è pronto a cooperare con tutte le istituzioni che

lavorano in questo campo per attivare quelle azioni che possono contribuire a rendere la città più attraente e per incrementare la già forte affluenza del turismo crocieristico.

Una enorme potenzialità è, in tal senso, offerta da nuovi scenari che stanno prospettandosi in questi giorni, per assicurare il recupero del molo S. Vincenzo per lo scalo crocieristico che ci consentirebbe anche di restituire alla città un pezzo importante della sua storia legata al mare.

Il collegamento tra i turisti ed il patrimonio urbano-culturale va sviluppato, inoltre, incrementando gli accessi e i percorsi pedonali come evidenziato dalle proposte del progetto CTUR che va implementato con le azioni concrete di cui la città ha bisogno.

Fino ad oggi il porto e la città hanno subito una serie di conseguenze negative dovute alla difficoltà di comunicazione e di gestione degli spazi derivante dal sistema giuridico diverso che impone regole e processi decisionali lunghi e complicati.

Da alcuni anni fortunatamente il dialogo tra Porto e Città è migliorato anche grazie al lavoro che le due istituzioni hanno svolto insieme all'interno della rete CTUR che ha il grosso merito di aver contribuito ad avviare un'intesa che va ormai consolidandosi.

Qual è il ruolo che lo sviluppo del turismo crocieristico può avere a sostegno della rigenerazione urbana nella sua città e quale potrebbe essere viceversa la ricaduta della rigenerazione di un'area della città sullo sviluppo del turismo?

Prendendo spunto dall'afflusso di turisti generato dal traffico crocieristico si possono innescare dei processi virtuosi che contribuiscano alla rigenerazione urbana.

La sfida da perseguire è quella di migliorare la qualità della vita nell'area della città bassa e in questo senso risulta di fondamentale importanza la rigenerazione dell'area prossima al porto e il miglioramento dei servizi per l'accoglienza, il miglioramento del

sistema informativo sulla città ed i collegamenti ai suoi vari

"centri" attraverso un efficiente trasporto pubblico che preveda soste specifiche per i turisti.

È importante per il Porto e per la Città crescere insieme e pensare ad un progetto comune ed integrato, coinvolgendo i cittadini nel processo decisionale. Un'idea di crescita per piccoli passi potrebbe partire dalla messa a punto di una rete di percorsi pedonali attraverso la città e l'aiuto del Porto in questo è fondamentale.

La città di Napoli può diventare un importante nodo per l'intercultura, il dialogo e lo scambio reciproco di informazioni, idee e buone pratiche.

Qual è la sua opinione personale e quali sono le sue proposte in merito al Piano di Azione Locale portato avanti dal progetto CTUR?

CTUR è un progetto esemplare in quanto non solo ha contribuito a trasmettere un'immagine della città di Napoli diversa (e per certi versi migliore) da quella un po' folcloristica che l'accompagna da sempre ma è stato anche il punto di partenza per lo sviluppo di un "ponte" tra il Porto e la Città. Uno degli aspetti più interessanti del Piano di Azione Locale proposto nel quadro del progetto CTUR a Napoli è il coinvolgimento della comunità: la costruzione di un gruppo di supporto locale dal basso prevede la mobilitazione di risorse sociali, economiche e ambientali per riflettere su debolezze e opportunità e su un possibile approccio comune che contribuisca a risolvere i problemi e trasformare le opportunità in azioni.

Il Gruppo di Supporto Locale ha lavorato costruendo diverse geometrie di collaborazioni attraverso gruppi tematici a livello locale, giungendo infine ad un Piano di Azione Locale che crea valore aggiunto sfruttando al meglio l'apporto della comunità cittadina.



■ Servizio Valorizzazione della città storica arch. Giancarlo Ferulano, dirigente

Il servizio è impegnato nelle attività e iniziative relative all'iscrizione del sito Centro storico di Napoli nella lista del Patrimonio mondiale dell'umanità dell'UNESCO. Ha curato la predisposizione del POR 2007-2013 in particolare del Documento di orientamento strategico (DOS), del Grande programma per il Centro storico di Napoli sito UNESCO e del Progetto Integrato Urbano Napoli (P.I.U.). E' impegnato nell'attuazione di interventi di riqualificazione urbana in corso o in ultimazione fra i quali il complesso dell'ex Ospedale militare, l'area del teatro romano di Neapolis, le aree di porta Capuana e dei Quartieri spagnoli. Opera come supporto amministrativo all'Unità di progetto URBACT.

La partecipazione alla rete di URBACT sia per il progetto CTUR che per il progetto HERO, conclusosi nello scorso aprile, è stata una componente importante del processo di costruzione e affinamento sia del Progetto Integrato Urbano che del Piano di gestione del WHS Centro storico di Napoli

Si è realizzata in queste sedi un'esperienza interessante di integrazione con i diversi soggetti esterni partecipanti al LAP ma anche con gli altri operatori del Comune.

La collaborazione con il Gruppo di supporto locale si è svolta in massima parte nella fase iniziale di impostazione fornendo

i materiali già predisposti e utilizzati per la definizione del PIU; in particolare per l'area di Portosalvo come accesso dall'area delle crociere al centro storico e per quella delle mura orientali come conclusione del percorso ideale di circuito e attraversamento del centro storico di ricongiunzione con il porto. La proposta del PIU interessava molte componenti del tessuto urbano: l'edilizia monumentale, i diversi settori produttivi, i servizi, la residenza, i tracciati viari storici.

Allo svolgimento dei lavori di CTUR avrebbe dovuto affiancarsi l'inizio delle procedure di attuazione del PIU che avrebbero contribuito ad una concreta sperimentazione dello stesso LAP. Ma le scelte politiche della intervenuta nuova amministrazione della Regione Campania hanno invalidato il programma precedentemente approvato e ammesso al finanziamento comunitario, paralizzando in tal modo il processo di riqualificazione e recupero urbano integrato, già definito e concretamente realizzabile, che per la massima parte risulta coincidente con le soluzioni finali del Piano di Azione Locale.



■ Università degli Studi di Napoli Federico II - Facoltà di Architettura

Arch. Riccardo Florio con arch. Alma Esposito, Dipartimento di Progettazione Architettonica e Ambientale.

La Facoltà di Architettura di Napoli e il Dipartimento di Progettazione Architettonica e Ambientale hanno partecipato al Gruppo di supporto locale con l'obiettivo precipuo di concentrare studi, riflessioni, proposte di studenti e ricercatori su un progetto di ampio respiro: il lavoro svolto si è rivestito di un significato nuovo, arricchito soprattutto dalla possibilità di poter interagire con soggetti diversi, pubblici e privati, interessati ad un programma comune.

La proposta del Dipartimento si è sviluppata intorno a due idee di intervento che hanno preso le mosse da una lettura del territorio condotta con vari strumenti di indagine, dallo studio sul campo alla cartografia storica, alla realizzazione di modelli tridimensionali delle aree della città interessate dal PAL, anche con il contributo di alcune studentesse che hanno fatto del tema di URBACT – CTUR - HerO parte della loro tesi di laurea.

Punto di partenza è la volontà di ricostituire uno spazio urbano e l'identità degli elementi che lo compongono attraverso l'immissione di regole di aggregazione. Si è assunto, dunque, il sistema dei percorsi come armatura primaria dell'organizzazione dello spazio e strumento di integrazione tra funzioni e luoghi simbolici.

Si è proposta, innanzitutto, la pedonalizzazione di alcuni assi viari per i quali si possano predisporre interventi di arredo urbano, illuminazione e pavimentazione. Tali assi sono stati facilmente riconosciuti in quanto caratterizzati nell'uso da una forte vocazione all'attraversamento pedonale. In particolare si fa riferimento ai percorsi longitudinali che, nell'ambito del progetto di costituzione di un "centro commerciale naturale" costituito dal Borgo Tessile e il Borgo Orefici, comprendono un asse storico-artistico, un asse funzionale al flusso dei pendolari che dai comuni vesuviani giungono in centro e un asse commerciale di connessione tra le aree già pedonali del Borgo Orefici. Contemporaneamente sono emersi alcuni collegamenti

trasversali di accesso alla "città storica", fruibili sia dai pendolari che dai turisti crocieristi in uscita al varco Pisacane.

Un'ulteriore proposta è, poi, di supporto al rinnovamento del tessuto edilizio privato, attraverso il monitoraggio del patrimonio religioso cittadino. A partire dalla creazione di una banca dati si vuole innestare un sistema di gestione che diffonda la conoscenza degli immobili in qualità di "bene culturale" e ne favorisca la fruizione attraverso la realizzazione di progetti di recupero edilizio e funzionale. La proposta si articola nella realizzazione di una mappatura delle strutture ecclesiastiche presenti in un'ampia area del centro storico che comprende la "città bassa"(quartieri Porto, Pendino e Mercato). In seguito, un censimento delle strutture, distinte in edifici di proprietà pubblica ed edifici di proprietà ecclesiastica, suddivide questi ultimi in chiese aperte o chiuse. Saranno proprio le strutture chiuse o in stato di abbandono ad essere messe a disposizione dalla Curia affinché, attraverso l'istituzione di bandi pubblici, avvisi o "manifestazioni d'interesse" sia possibile avanzare proposte per il ripristino e riutilizzo di questi spazi come luoghi di aggregazione o disposti allo svolgimento di attività culturali.

È importante sottolineare che le proposte sono concepite per "sotto-azioni", apparentemente puntuali, ma in realtà connesse tra loro al fine di semplificare le procedure attuative e di raggiungere gradualmente gli esiti proposti.





URBACT è un Programma europeo di promozione e scambio in materia di sviluppo urbano sostenibile. Permette alle città di lavorare insieme per sviluppare soluzioni alle principali sfide urbane, ribadendo il ruolo chiave che svolgono nell'affrontare le sfide sempre più complesse della società. Consente di sviluppare soluzioni pragmatiche nuove e sostenibili che integrino le dimensioni economiche, sociali e ambientali. Consente alle città di condividere gli insegnamenti e le buone pratiche con tutte le professionalità coinvolte nella politica urbana in tutta Europa. URBACT II coinvolge 300 città di 29 Paesi e più di 6,000 partecipanti attivi. URBACT è co-finanziato dall'Unione Europea (Fondi Europei per Lo Sviluppo Regionale).

Contatti Gruppo di Supporto Locale

Consorzio Antico Borgo Orefici
info@borgorefici.it

Consorzio Antiche Botteghe Tessili
info@antichebotteghe.it

S.I. Re. Na. città storica S.C.p.A.
info@sirena.na.it

**Università degli Studi di Napoli Federico II
Facoltà di Architettura**
Prof.ssa Roberta AMIRANTE
roamiran@unina.it
Prof. Riccardo FLORIO
riccardo.florio@unina.it

**Soprintendenza per i Beni Architettonici,
Paesaggistici, Storici, Artistici ed
Etnoantropologici per Napoli e Provincia.**
sbapsae-na@beniculturali.it

Terminal Napoli S.p.A.
info@terminalnapoli.it

**Comune di Napoli:
Servizio Valorizzazione della città storica**
Giancarlo FERULANO
giancarlo.ferulano@comune.napoli.it

**Servizio Finanziamenti europei e finanza
innovativa**
Francesca IACONO
francesca.iacono@comune.napoli.it

Servizio Pianificazione urbanistica generale
Laura TRAVAGLINI
Patrizia Serena VOLLERO
laura.travaglini@comune.napoli.it
pianificazione.urbanistica@comune.napoli.it

Regione Campania - Autorità di Gestione
Danilo DEL GAIZO
capogabinetto@regione.campania.it
Dario GARGIULO
dario.gargiulo@regionecampania.eu

**Editing URBACT NapoliCitynews
a cura dell'Unità di Progetto URBACT**

Contatti Partner di Progetto

COMUNE DI NAPOLI - capofila CTUR - partner HerO

Assessorato alla Cultura
tel. 081.795.41.07
assessorato.cultura@comune.napoli.it

**Unità di progetto interdirezionale URBACT
Reti nazionali e internazionali**
V Direzione Centrale - Infrastrutture
via Speranzella, 80 - 80132 Napoli
tel. +39 081 .795.89.32/34/17
fax +39 081 .795.89.38/39

Gaetano MOLLURA - Responsabile Unità di Progetto
gaetano.mollura@comune.napoli.it
Giovanni HOFFMANN - Staff di progetto
Cristina FATO - Staff di progetto
Anna ARENA - Staff di progetto
Maria Luna NOBILE - Staff di progetto
urbactnapoli@comune.napoli.it

AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI - Partner CTUR
Barbara CASOLLA
b.casolla@porto.napoli.it
Fiorinda CORRADINO
f.corradino@porto.napoli.it

Contatti URBACT

www.urbact.eu - Homepage del Programma in lingua inglese

CTUR Cruise Traffic and Urban Regeneration - URBACT II Programme
<http://urbact.eu/ctur> - Homepage della Rete tematica in lingua inglese

HerO Heritage as Opportunity - URBACT II Programme
<http://urbact.eu/hero> - Homepage della Rete tematica in lingua inglese

National Dissemination Point :
Dipartimento Ambiente Reti Territorio della Facoltà di Architettura di Pescara
<http://www.unich.it/dart/urbact/urbactII> in lingua italiana