

Area Programmazione della Mobilità
Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile
**ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA:
AMBITO SETTENTRIONALE - SCAMPIA**



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dirigente del Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile Arch. Valeria Plazzo
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO: Ing. Antonio Priore

PROGETTO a cura di:

LAND

LANDSCAPE ARCHITECTURE NATURE DEVELOPMENT

LAND Italia Srl
via Varese, 16
IT - 20121 Milano
+39 02 806911 1
italia@landsrl.com

Il progettista e direttore tecnico
Dr. Arch. Andreas Kipar

Arch. Shirly Mantin
Arch. Lisa Perego
Arch. Elaheh Fereidooni
Arch. Marco Mazzella - Local Architect

n. elaborato	TITOLO:				
D01	ELENCO ELABORATI				
Codice elaborato	PFTE_D01	-			
04	04.02.2022	Quinta emissione	LP	SM	AK
Rev.	Data	Oggetto	Orig.	Ver.	Appr.

Committenza:



Comune di Napoli

Palazzo San Giacomo,
piazza Municipio
IT - 80133 Napoli
T +39 081 7951111



**Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibile**

Progetto a cura di:

LAND

LAND Italia Srl

Via Varese, 16
IT - 20121 Milano
T +39 02 8069 11 1
italia@landsrl.com

Team

Arch. Andreas Kipar

Arch. Shirly Mantin
Arch. Lisa Perego
Arch. Elaheh Fereidooni

Local Architect

Arch. Marco Mazzella
(Costructura consulting s.c.)



Murales di Jorit all'uscita della metro di Scampia

Indice

1. Indice	4	3.6 Il sistema ambientale	22
1.1 Premessa	5	3.7 Il contesto storico	24
2. L'area metropolitana di Napoli	6	3.8 Il sistema idrico	25
2.1 L'area metropolitana di Napoli	7	3.9 Inquadramento socioeconomico	26
2.2 Inquadramento territoriale	8	4. Approccio strategico	31
2.3 Sistema infrastrutturale	9	4.1 Visione strategica	32
2.4 Il sistema delle eccellenze paesaggistico-ambientali	10	4.2 Approccio metodologico	34
2.5 Il sistema delle piane urbanizzate	11	4.3 Un gradiente di naturalità	35
2.6 Una visione strategica di sviluppo territoriale	12	4.4 Una nuova Natura Urbana	36
3. L'ambito di attuazione dell'intervento	13	4.5 Una nuova mobilità sostenibile: i percorsi ciclabili	37
3.1 L'ambito Napoli Settentrionale: quadro di riferimento	14	4.6 Un intervento sostenibile: i Requisiti CAM	40
3.2 Estensione della rete ciclabile cittadina: Ambiti di sviluppo	15	5. Il progetto	41
3.3 Il contesto urbano	16	5.1 Descrizione del progetto	42
3.4 Il sistema infrastrutturale	18	5.2 I percorsi	43
3.5 Il sistema della mobilità dolce	21	5.3 Opere a verde	46

Premessa

Il Comune di Napoli, nella persona della Arch. Valeria Palazzo, Dirigente del Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile ha affidato a LAND Italia Srl, nella persona del suo Presidente e Direttore Tecnico Arch. Andreas Kipar, l'incarico professionale per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'Estensione della rete ciclabile cittadina nell'Ambito Settentrionale - Scampia.

La presente relazione, ed i relativi documenti allegati, riguardano la Fase 1 di Valutazione e confronto tra le diverse alternative di progetto delle opere di realizzazione del "Piano della mobilità dolce" del Comune di Napoli, ambito settentrionale Scampia, al fine di promuovere e incrementare l'uso della mobilità ciclabile all'interno del livello direttore del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, (PUMS), approvato con deliberazione di Giunta comunale n. 434 del 30 maggio 2016.

L'obiettivo strategico assunto dall'Amministrazione Comunale è quello di incentivare la mobilità ciclopedonale, diffondendo la cultura sull'uso di una mobilità sostenibile ed integrata, inserita all'interno di una rete vasta di mobilità a diversi livelli che intercetti poli di interscambio per una mobilità sostenibile, ovvero dal trasporto su gomma al trasporto su ferro alla rete ciclopedonale a quella pedonale. Tale obiettivo è raggiungibile con una serie sistematica di interventi di realizzazione di infrastrutture a servizio della bicicletta che diventino anche occasioni di riqualificazione degli assi stradali, consentendo la compresenza di assi ciclopedonali in totale sicurezza per gli utenti.

Le attività svolte hanno avuto come obiettivo quello di indagare differenti alternative al fine di individuare due soluzioni progettuali per il miglior inserimento paesaggistico e fruitivo della rete ciclabile nel territorio di pertinenza. Le proposte sono state affrontate partendo dal presupposto che lo sviluppo progettuale dell'intero nastro debba dar forza al rapporto tra la forma fisica del luogo e il suo contesto sociale, economico e culturale, studiando le esigenze di coloro che ne faranno uso e mettendo coerentemente a sistema il quadro generale degli interventi e delle strategie che insistono sul territorio.

Un approccio che richiede attenzione, consapevolezza e soprattutto dedizione, per poter rendere visibile la sostenibilità dell'iniziativa e tangibile il contributo per rendere maggiormente vivibili le nostre città e i nostri territori.

Il lavoro è stato condotto dalla macro alla micro-scala, confermando una visione d'insieme in linea con le esigenze espresse dalla Committenza, con gli strumenti di indirizzo programmatico e gli indirizzi del Biciplan, per arrivare allo sviluppo di soluzioni che meglio integrino le esigenze ambientali con l'assetto paesaggistico e funzionale/fruitivo.

In quest'ottica integrata la progettazione paesaggistica ha definito una linea d'azione unitaria e unificante i diversi elementi nei quali essa si articola: ambiente, biodiversità, infrastrutture, sinergie con il territorio.

L'ambito settentrionale Scampia è parte di un tessuto urbano, saldato alle municipalità di Piscinola, Miano, Chiaiano, un vasto tessuto edificato che oggi è ben servito dalla rete su gomma e su ferro ma privo di una rete di mobilità dolce che possa intercettare quella utenza che compie spostamenti ricorrenti e quotidiani, come casa-scuola, casa-lavoro, casa-luoghi per lo svago e lo sport, rappresentando un'alternativa all'uso del veicolo privato a motore. Il progetto di estensione della rete ciclabile è quindi un progetto virtuoso finalizzato all'implementazione della rete di mobilità dolce.

Ma, ancor di più, il progetto acquisisce valore se contestualizzato nella vera e propria sfida dell'Ambito Nord di Napoli: la ricerca di una nuova identità che coniughi ambiente e sviluppo, che sia più ecologica, più economica, più sociale. Un obiettivo ambizioso, verso una rigenerazione urbana sostenibile e verde, che possa saldare un nuovo patto tra Uomo e Natura, recuperando i propri ecosistemi degradati e i valori del territorio, connettendo, riqualificando.

Coltivare spazi destinati alla mobilità sostenibile e alla collettività, specialmente quando si parla di rigenerazione urbana è fondamentale. Rigenerare significa innanzitutto prendere in considerazione l'aspetto sociale, umano e relazionale di un territorio o di un quartiere, che presenta un ecosistema degradato e che necessita di essere elevato ad un nuovo standard per riuscire ad offrire una qualità di vita superiore. Una soluzione che non può passare solamente attraverso la riqualificazione di un costruito materiale, ma che necessita di un ripensamento del tessuto sociale, a partire dalle esigenze delle popolazioni che lo abitano. Riqualificare quel territorio, a partire dalla riflessione sulla qualità degli spazi e dei servizi pubblici, è quindi il primo passo per offrire benessere alle persone che lo frequentano, e nessuno spazio è più vocato ad assolvere a questa funzione dello spazio verde pubblico.

L'area metropolitana di Napoli

Inquadramento territoriale

L'area metropolitana di Napoli

I cambiamenti in atto dal punto di vista economico, ecologico e socio-demografico stanno mettendo i nostri tradizionali sistemi urbani a dura prova. Le città, con il loro delicato rapporto tra pieno e vuoto, attraverso il sistema degli spazi aperti e del paesaggio urbano che ne deriva, svolgono importanti funzioni sia sociali che ecologiche e saranno sempre più chiamate a risolvere anche i problemi dovuti alla maggiore densificazione.

L'Unione Europea proprio nel 2013 ha avviato una nuova strategia a favore delle infrastrutture verdi e anche il movimento delle Green City Europee ha firmato una carta a favore del futuro delle città verdi. "La Città Verde" si pone sempre di più come obiettivo per una pianificazione urbana sostenibile. Compatta, densa e verde, così ci immaginiamo la città del futuro e non soltanto quella europea.

Per promuovere quartieri attrattivi e vivaci occorre porsi in dialettica con i grandi trend che la trasformazione urbana affronta: la globalizzazione, il cambiamento climatico e la sfida demografica. Lo spazio pubblico assume in questo dibattito un ruolo fondamentale: lo spazio pubblico offre qualità urbana ed è espressione della vita collettiva della comunità civile. In quanto gli spazi pubblici sono la rete fisica per gli spostamenti e lo svolgimento delle attività delle persone, essi vanno concepiti come una rete di spazi in grado di connettere luoghi della città metropolitana, divenendo elemento di valorizzazione del patrimonio costruito e naturale.

Tentativi concreti di applicazione di questi principi sono oggi in corso nelle principali città europee e anche in Italia si assiste a tentativi di impostare strumenti processuali finalizzati ad individuare nuovi scenari di sviluppo di lungo periodo con prevedano, al contempo, azioni nell'immediato.

Nonostante le numerose progettualità programmate nella città metropolitana, manca una strategia di insieme che possa fare sinergia tra le diverse azioni progettuali, partendo dal presupposto che ogni progetto possa diventare un tassello di un recupero ambientale diffuso, traendo il maggior vantaggio possibile dall'esistente.

L'attivazione di un processo di ampio respiro come applicazione della strategia europea delle Green Infrastructures potrebbe rappresentare l'occasione per costruire una nuova immagine per Napoli Metropolitana, partendo proprio dal ruolo attribuito a queste strategie comunitarie nel PTCP di Napoli, che possa comunicare in maniera efficace il proprio impegno verso una città più verde, efficace nell'assolvere le proprie funzioni in modo vitale e nella quale il Paesaggio possa tornare ad essere un protagonista nel disegno urbano.

In questo scenario la strategia alla macroscale potrebbe innanzitutto costituire uno strumento di dialogo tra pieni e vuoti, tra passato e futuro, tra consolidamento e trasformazioni, tra pubblico e privato inserendo Napoli all'interno del dibattito dell'urbanistica contemporanea che sempre più apre ad una processualità capace di immaginare visioni di lungo periodo a cui si accompagnano azioni più immediate. Una visione

appunto, ancor prima di un progetto, orientata ad alimentare il processo inarrestabile di una trasformazione continua verso una sempre maggiore permeabilità urbana.

Per sviluppare una strategia alla scala urbana è fondamentale eseguire uno studio del paesaggio e delle caratteristiche dei per comprendere a fondo il contesto in cui si va ad intervenire e gli elementi che si vanno ad intersecare. Tramite l'analisi delle caratteristiche del territorio, è possibile raggiungere una sintesi necessaria all'individuazione di elementi certi su cui fondare le proposte progettuali.

In un'ottica di vasta scala, si rende necessaria una strategia di insieme al fine di riconnettere i macro paesaggi presenti sul territorio napoletano ai comuni della fascia vesuviana. Tale obiettivo è declinabile in tre azioni principali:

1. valorizzare il sistema naturale come nodo ecologico ambientale principale;
2. mettere a sistema le progettualità a Napoli e i centri e i siti archeologici presenti sul territorio;
3. Innervare le piane attraverso un sistema di *Green-Blue Infrastructures* come elementi ordinatori del territorio.

Sulla base di questi presupposti, la visione strategica prevede la realizzazione di tre raggi che, configurandosi a tutti gli effetti come delle infrastrutture verdi-blu, connettano Napoli, territorio oggetto di rigenerazione urbana, ai principali punti di interesse dell'hinterland napoletano fino alla costiera amalfitana, garantendo una continuità ad oggi inesistente considerata la frammentarietà dello sviluppo urbano.

Il raggio Napoli-Pompei diventa così un'infrastruttura attrezzata ricca di progetti di qualità che, rispondendo alle logiche di mercato e alla fattibilità economica, offrono risposta all'ampia e diversificata richiesta turistica.

Nello specifico, la riattivazione del waterfront, la connessione dei maggiori poli attrattori e le connessioni delle aree di maggior pregio naturalistico, consentirà di promuovere l'unificazione dei paesaggi urbani, naturali e culturali del litorale napoletano, da Pozzuoli al centro storico di Napoli ai siti archeologici di Pompei ed Ercolano fino a Sorrento, promuovendo connessioni e servizi a favore della mobilità sostenibile.

L'approccio strategico ha quindi una valenza non soltanto comunale bensì sovracomunale con l'obiettivo di garantire uno sviluppo equilibrato di tutte le risorse dislocate nell'area metropolitana partenopea. Il paesaggio diviene il mezzo per coordinare le trasformazioni urbane contemporanee e interpretare le esigenze economico-sociali dell'area urbana più densamente popolata d'Italia, conferendole una migliore qualità di vita orientata verso i modelli di sviluppo sostenibile.

Inquadramento territoriale

L'area metropolitana di Napoli



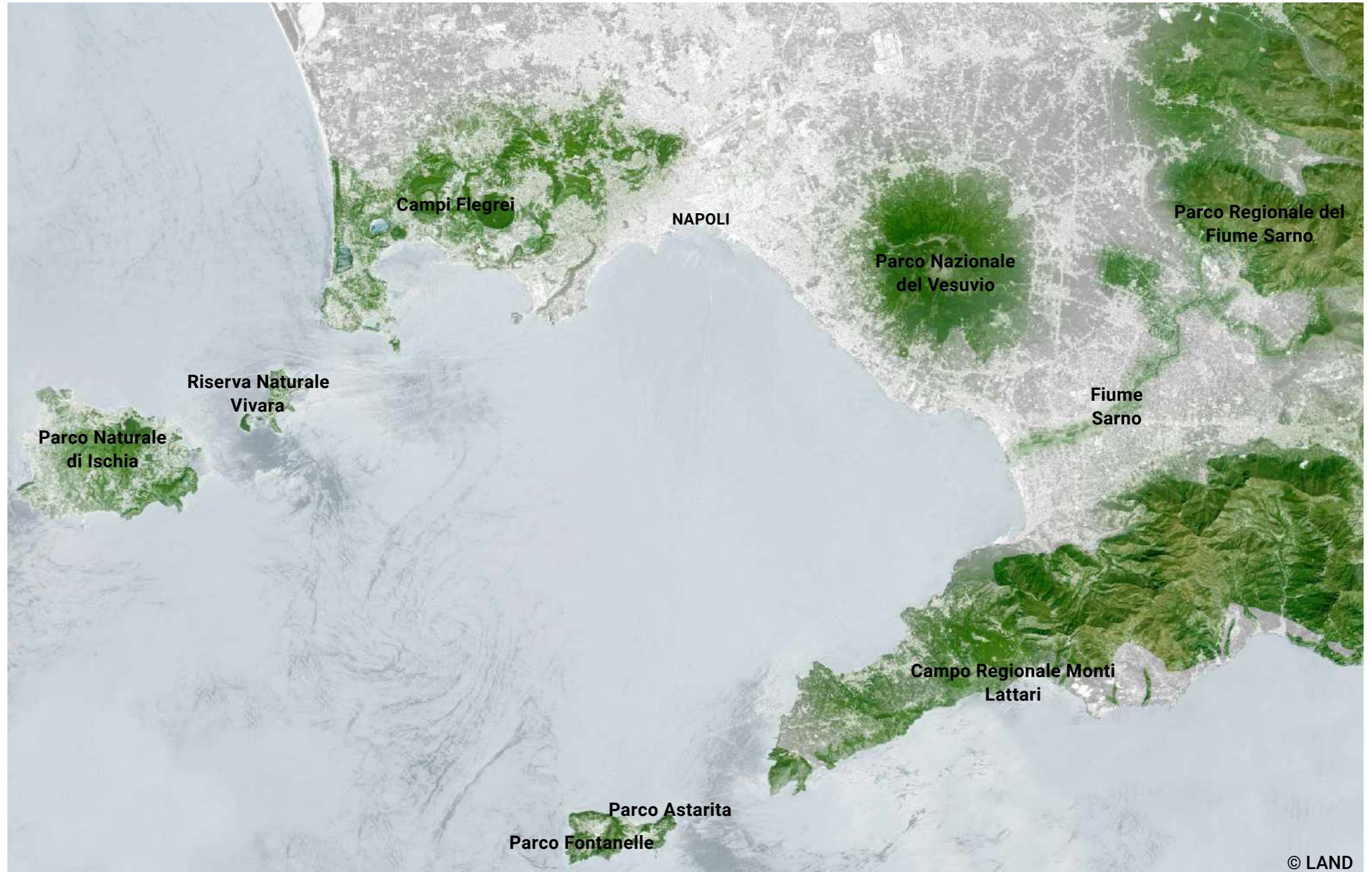
Sistema infrastrutturale

Un territorio fortemente infrastrutturato



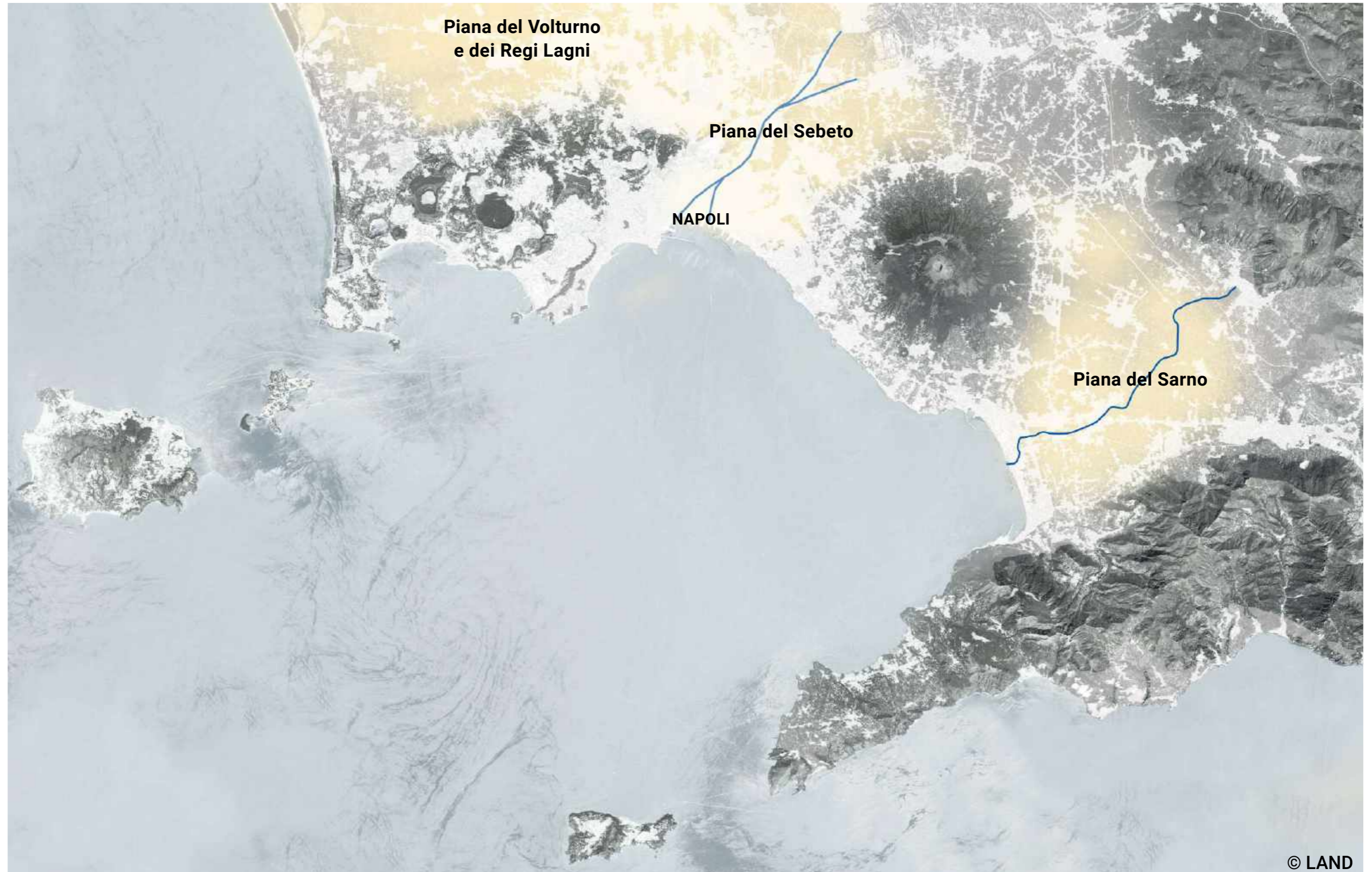
Il sistema delle eccellenze paesaggistico-ambientali

Il verde nell'area metropolitana di Napoli



Il sistema delle piane urbanizzate

Le piane dell'area metropolitana di Napoli



© LAND

Una visione strategica di sviluppo territoriale

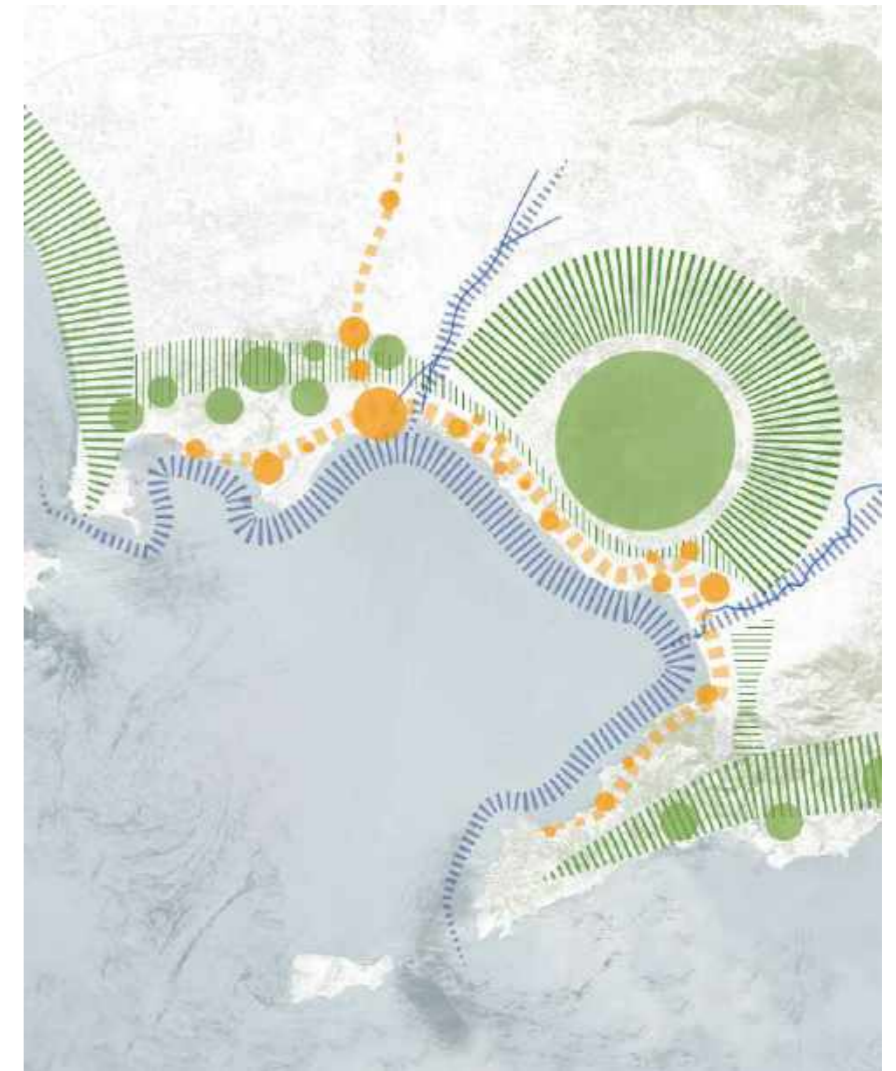
La riconnessione dei macropaesaggi e del sistema storico-culturale dell'area metropolitana



Valorizzare il sistema naturale come nodo ecologico ambientale principale



Mettere a sistema le progettualità a Napoli e i centri e i siti archeologici presenti sul territorio



Innervare le piane attraverso un sistema di *Green-Blue Infrastructures* come elementi ordinatori del territorio

L'ambito di attuazione dell'intervento

—
Napoli settentrionale

L'ambito Napoli Settentrionale: quadro di riferimento

Al fine di promuovere e incrementare l'uso della mobilità ciclabile sull'intero territorio della città di Napoli sono messe in atto una serie di azioni congiunte al fine di adeguare le infrastrutture a disposizione di ciclisti e di migliorare le connessioni tra i vari tratti di pista ciclabile realizzati, o programmati.

Gli ambiti individuati per gli interventi sono:

- ambito centrale (non oggetto della presente progettazione);
- ambito nord-occidentale (non oggetto della presente progettazione);
- ambito settentrionale.

Il territorio settentrionale della città di Napoli è profondamente segnato dalla struttura geomorfologica dell'area oggetto di studio. Costretta tra le colline e il mare, l'area urbana si è espansa adattandosi al territorio e alla sua orografia. Intorno al centro storico si sono sviluppate aree urbane disposte a corona, che sin dall'origine hanno avuto posizioni "periferiche" rispetto al centro città.

In particolare, a settentrione l'asperità del terreno ed i forti salti di quota dovuti alla prima corona collinare, hanno creato una notevole discontinuità con il centro urbano, ed hanno portato quasi naturalmente alla creazione di una continuità con i nuclei urbani della piana campana, separati unicamente dai confini amministrativi. Il territorio comunale a nord è costituito dalle circoscrizioni di Secondigliano, Scampia, Chiaiano, San Pietro a Paterno, Piscinola – Marianella e Miano, che occupa una posizione centrale; queste si collegano strettamente ai comuni limitrofi che si estendono verso settentrione, Arzano, Casavatore, Casoria, Casandrino, Melito e Mugnano per citare solo quelli confinanti direttamente con Napoli.

E' proprio in queste aree della regione che il territorio è stato segnato nel tempo da un alternarsi di insediamenti dalle dimensioni contenute, che al di là delle carenze infrastrutturali e dei servizi in generale, si sono lentamente ma inesorabilmente saldati tra loro, senza soluzione di continuità, senza più confini riconoscibili, dando vita ad una unica immensa conurbazione solcata da una fitta rete infrastrutturale spostando il baricentro dei quartieri settentrionali napoletani verso i comuni esterni.

Un altro elemento fortemente caratterizzante la struttura ed anche il destino dei quartieri settentrionali è stata la lunga stagione di realizzazione delle residenze pubbliche, di grande e piccola dimensione, che hanno occupato buona parte delle aree disponibili, alla quale non è seguita una altrettanto significativa serie di interventi sulle attrezzature, in particolare per quelle commerciali, terziarie e infrastrutturali. Questo ha ulteriormente confermato la cesura con il centro città e la vocazione periferica di queste aree, creando un mosaico di "quartieri dormitorio" sempre più chiusi in se stessi. Nel tempo, nelle aree ancora disponibili, sono stati realizzati vari elementi che hanno in alcuni casi confermato il vuoto, in altri densificato, in altri ancora rafforzato recinzioni e chiusure, dando vita ad un insieme di materiali urbani eterogenei, storici o recenti. Gli elementi che compongono queste parti di città sono i complessi residenziali moderni che si vanno a sommare ai nuclei di antico impianto, i recinti funzionali (industrie, carceri, cimiteri, caserme), le infrastrutture, i vuoti interstiziali ancora presenti; questi sono anche i materiali da cui ripartire per pensare al futuro di queste aree. Dall'analisi e dalla descrizione di questa condizione fisica di contiguità, emerge il valore della struttura territoriale napoletana che costituisce a un tempo un sistema di risorse e di vincoli. All'interno di questo sistema ormai consolidato, i quartieri Scampia-Miano hanno un ruolo e una struttura riconoscibile con la coesistenza di caratteri naturali e artificiali; da un lato, infatti, rappresenta uno dei punti di maggiore e più diretto contatto tra il settentrione e il centro della città, dall'altro per la forte componente orografica che non solo ne ha informato lo sviluppo, ma che ancora oggi rappresenta uno dei caratteri specifici più interessanti e significativi e che riporta Scampia-Miano all'interno del sistema

ambientale e dei parchi della città. La Variante al Piano Regolatore Generale (Tav. 5 Zonizzazione) prevede per l'area settentrionale alcuni interventi importanti che vanno letti anche all'interno di un ragionamento più ampio, a scala territoriale, come ad esempio il grande progetto Restart Scampia, Polifunzionale lotto 14/b, Università Federico II, Facoltà di Medicina Scienze infermieristiche, la riqualificazione dell'ex stabilimento Birra Peroni di Miano, con circa 100mila mq di area ed edifici recuperati e riconvertiti a nuovi usi e funzioni per il quartiere. Il 3 gennaio 2006, inoltre, la giunta Iervolino ha istituito "Napolinord", la società di trasformazione urbana con capitale sociale di 500 milioni di euro. Per la prima volta la questione dei rapporti intercomunali è stata sviluppata nell'ambito del Piano territoriale di Coordinamento della Provincia, nel quale è contenuta la trattazione specifica delle connessioni tra la pianificazione della città di Napoli e dell'area metropolitana.

L'area settentrionale oggetto di studio coinvolge le municipalità di Scampia, Chiaiano, Piscinola, Miano, con una superficie territoriale complessiva di 19,32km², una popolazione di circa 120.000 abitanti ed una densità abitativa di 34.175 ab/km². Il territorio è complessivamente pianeggiante con alcuni punti entro il limite del 2% per i tratti stradali come via Miano, pertanto percorribili da quasi tutte le fasce d'età. L'itinerario ciclopedonale, composto da diversi tratti, ma tutti imperniati a Scampia, costituiscono un elemento di collegamento fra Scampia e Miano ed un'opzione aggiuntiva ed alternativa alla mobilità del veicolo privato, in quanto vengono intercettate le principali stazioni della metro Linea 1, ricadenti in questo territorio. In questa fase sono stati individuate le rilevanze urbane e territoriali, come i parchi urbani e territoriali, ma anche le componenti storico-culturali, come le architetture moderne, nonché i poli di istruzione, formazione e servizi al territorio ai diversi livelli, istituzionali e del tempo libero, privati e pubblici. L'area oggetto di studio, ambito settentrionale Scampia, ricade quasi interamente in sottozona Bb: (colore giallo) Espansioni recenti, disciplinata dall'art. 33 delle norme tecniche d'attuazione, nella quale sono ben definite le aree rientranti nella perimetrazione delle Strade, disciplinate dall'art. 55 delle norme tecniche d'attuazione.



Stralcio Tav.5 Zonizzazione Variante al PGR (in giallo la sottozona B)

Estensione della rete ciclabile cittadina: Ambiti di sviluppo

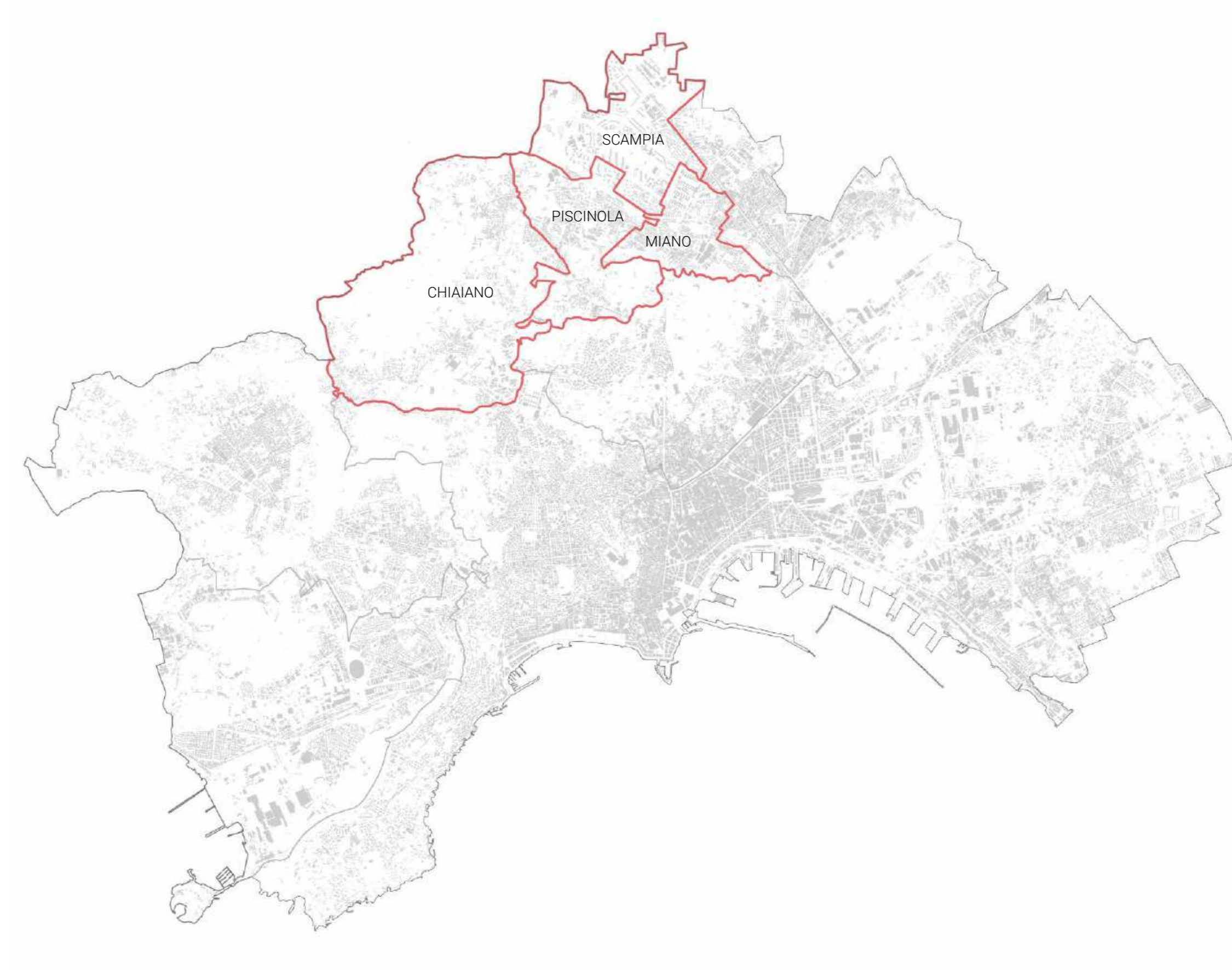


LEGENDA

- Ambito d'intervento
Ambito Settentrionale - Scampia
- Ulteriori ambiti di sviluppo
Ambito Centrale
Ambito Nord - Occidentale

Il contesto urbano

I quartieri di Napoli



LEGENDA

- Densificazione dei nuclei urbani
- Ambito d'intervento
Ambito Settentrionale - Scampia
- Ulteriori ambiti di sviluppo
Ambito Centrale
Ambito Nord - Occidentale
- Limiti amministrativi

Edilizia residenziale e tessuto urbano

Un altro elemento che ha segnato il destino dei quartieri settentrionali della città è, senza dubbio, il grande sviluppo edilizio; già nel dopoguerra il Genio Civile individua le aree a settentrione come ideali per la realizzazione degli alloggi per i senza-tetto e gli interventi di edilizia pubblica hanno poi il massimo incremento a metà degli anni Sessanta con la realizzazione della 167 di Scampia; ma a differenza di altri nuclei realizzati in città negli stessi anni, l'intervento in queste zone è la concretizzazione di un piano urbanistico in cui la forma della città e quindi il rapporto tra piano e progetto, non è considerato. Si dà così avvio ad una stagione lunga di realizzazioni in cui, in assenza di infrastrutture e attrezzature, questi luoghi vengono completamente sfigurati e trasformati. È anche l'inizio della grande scala: lo spazio urbano non ha più una sua dimensione, e segni senza misura disegnano le piante di grandi parti urbane.

È per questo che oggi, nel descrivere e analizzare l'area a settentrione, bisogna considerare tra gli elementi significativi nella struttura del luogo i grandi interventi di edilizia pubblica divenuti in molti casi elementi strutturanti l'intorno. Nel quartiere alcuni complessi sono disposti in modo da rafforzare le discontinuità già introdotte nel quartiere, come il lungo corpo che segue il viadotto della perimetrale di Scampia assumendone la stessa giacitura; in altri casi come l'intervento di C. Dardi "La Quadra" (cfr. progetto con evidenza delle architetture moderne a Napoli) sembrano richiamare l'edilizia storica pur se sovradimensionati rispetto all'intorno; va citato anche il grande intervento della Filo Speciale realizzato dall'Ina-Casa, con il quale si struttura una porzione di città, con due strade parallele ed edifici in linea e a corte aperta.

La nuova edificazione detta misure e giaciture che si contrappongono ad un tessuto storico minuto e fitto ancora chiaramente leggibile in pianta e che deve la sua persistenza anche alla questione orografica, che in questo quartiere è particolarmente significativa.

In seguito al terremoto del 1980, viene elaborato il programma Straordinario di Edilizia Residenziale, attuato attraverso il Piano delle Periferie, che inserisce nell'area una nuova metodologia di intervento, una sorta di "costruzione della città nella città", con nuova edificazione, sostituzione e riuso di elementi edilizi negli antichi casali della città. Il limite di questo piano è ancora una volta la scelta di lavorare su parti e insediamenti già finiti in sé stessi, tanto da non incidere sul contesto. I progetti sono rimasti all'interno di recinti fisici e percettivi e non hanno neanche affrontato le questioni dello spazio collettivo e delle pubbliche attrezzature.

Osservando con attenzione il rilievo della densità edilizia dell'ambito settentrionale, è leggibile una particolarità di questa area, rispetto ai quartieri settentrionali in generale: il diradamento della densità che corrisponde in parte anche al diradamento edilizio. Via via aumentano gli spazi liberi, le strade sono più leggibili, fino al bordo del Vallone, laddove si leggono, sparsi nel verde, piccoli nuclei di quell'edilizia rurale che ancora racconta di una storia antica e che rappresenteranno punti di attrazione importante all'interno del nuovo parco

Il quartiere di Scampia: quadro conoscitivo preliminare

Il quartiere di Scampia è un insediamento urbano relativamente giovane essendo nato in seguito ai consistenti interventi di edilizia residenziale pubblica localizzati nel corso degli ultimi decenni. I principi della sua formazione hanno origine negli anni Sessanta, quando, dopo la parentesi laurina, nel clima di grande aspettativa e tensione in cui si svolge il dibattito politico e culturale di quegli anni a Napoli, fortemente incentrato sul progetto di legge Sullo, nel dicembre 1962 l'Amministrazione guidata dal Sindaco Palmieri nomina una nuova Commissione per lo studio del PRG di Napoli, presieduta dall'urbanista Luigi Piccinato

e fra i cui componenti figurano Luigi Cosenza e Amadeo Bordiga.

Il 28 gennaio 1964, a circa un anno dall'insediamento, la Commissione presenta una prima relazione generale sul Piano di Napoli, con l'indicazione precisa che "la maggioranza dei nuovi insediamenti fossero realizzati fuori dal Comune" (in linea con una dimensione intercomunale del Piano), attraverso la costituzione di un Consorzio di Comuni "che rientravano nel comprensorio preso in esame". Ma durante una delle numerose gestioni commissariali tale indicazione viene completamente disattesa ed esclusa dalle previsioni del redigendo Piano 167 per l'edilizia economica e popolare. Nella difficoltà di realizzare in tempi brevi le necessarie intese tra i comuni interessati al piano, l'allora Commissario straordinario scelse la strada più sicura, rinunciando all'ipotesi consortile, e nel settembre 1964 adottò un Piano 167 limitato all'ambito comunale.

Il piano prevedeva due grandi insediamenti a Secondigliano e a Ponticelli: il primo era dimensionato per 78.000 abitanti su 400 ettari, il secondo per 75.500 abitanti su 515 ettari. Numeri consistenti che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici contribuì a ridimensionare in maniera abbastanza sostanziosa, preoccupato di salvaguardare "le zone di rispetto tra le varie parti onde la città va articolata". In base a tale decisione ridusse l'insediamento di Secondigliano a 26 ettari e per 13.000 abitanti e quello di Ponticelli a 80 ettari per 40.000 abitanti, proponendo, fra l'altro, "che parte del fabbisogno calcolato, che nel complesso appare ammissibile, debba essere soddisfatto fuori del Comune".

Il Piano, così come ridimensionato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, partiva dal presupposto della necessaria ricucitura degli antichi casali (Miano, Piscinola, Marianella e Secondigliano) attraverso un unico ed articolato impianto urbano a grande scala in grado di segnare, con la sua giacitura, la nuova espansione a nord-est del territorio metropolitano.

L'impianto urbanistico del quartiere di progetto si caratterizzava per la presenza di grandi assi attrezzati che delimitavano ampie porzioni di territorio all'interno delle quali sono state costruite tipologie edilizie con caratteristiche architettoniche molto diverse tra loro, accomunate solo dalla grande scala e dalle consistenti quantità di spazio aperto indefinito che li divide.

Il grande reticolo di strade che struttura l'intero insediamento urbano è connesso alle grandi arterie dell'epoca a scorrimento veloce e ne propone una nuova: la cosiddetta "Perimetrale di Scampia" che sarà, in parte, realizzata molti anni dopo quando verrà approvato il cosiddetto "Piano delle Periferie". Tale piano viene redatto agli inizi degli anni Ottanta ed ha avuto il grosso limite di concentrarsi sulle tipologie edilizie invece che sulla progettazione dello spazio pubblico collettivo e, in relazione al quartiere di Scampia, si limita solo a prevederne il completamento senza nessun ragionamento sui risultati conseguenti all'applicazione del Piano di Zona del 1964.

Il risultato è che a Scampia, infatti, ritroviamo tutti quegli elementi che hanno caratterizzato l'edilizia concepita e realizzata tra gli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso:

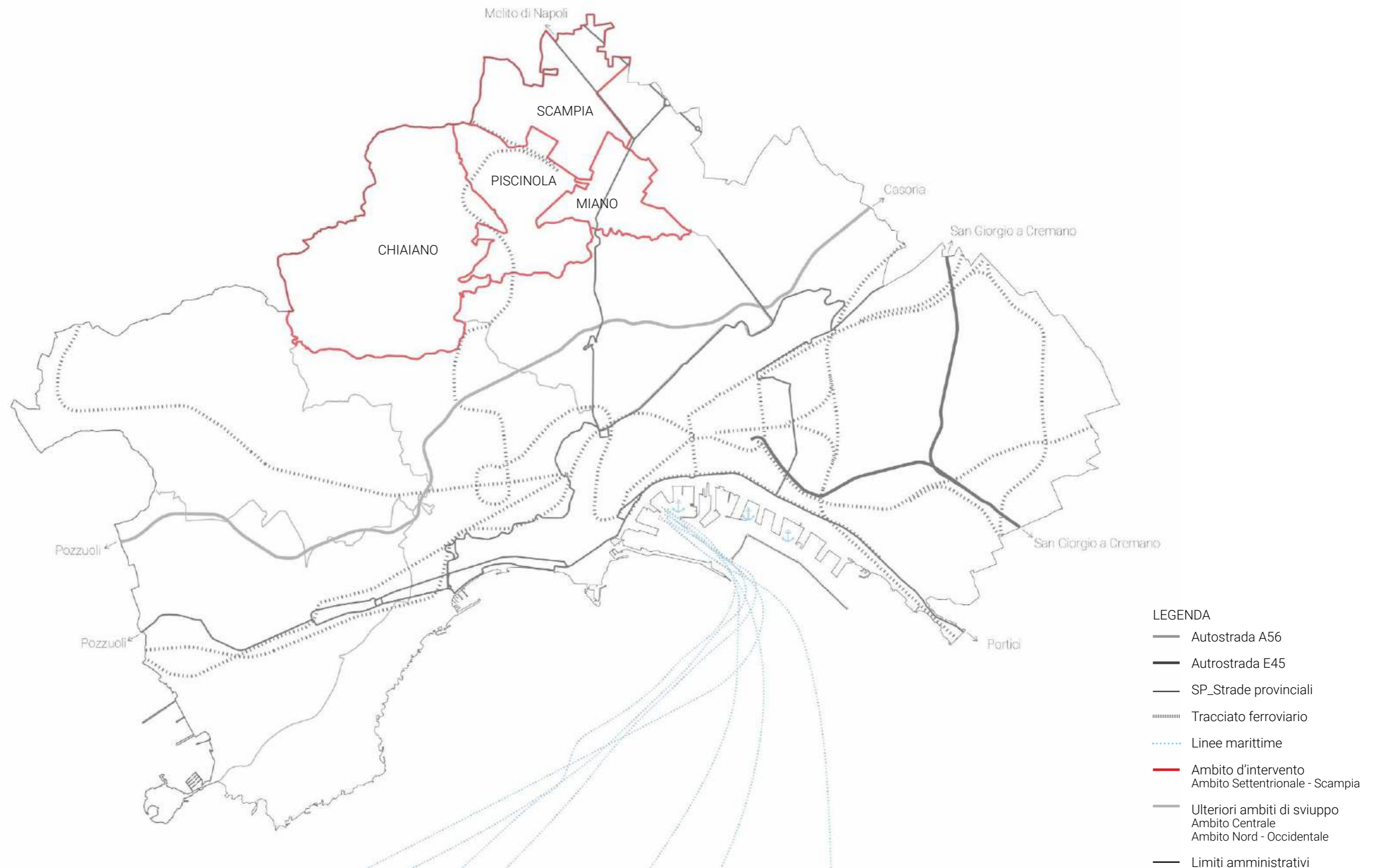
- qualità edilizia scadente motivata dall'esigenza di tenere i prezzi bassi;
- isolamento dei quartieri di nuova realizzazione dai contesti urbani maggiormente consolidati;
- omogeneità sociale attraverso la concentrazione negli alloggi popolari di fasce deboli della popolazione.

È soprattutto quest'ultimo fenomeno che si manifesta con chiarezza analizzando una serie di dati che hanno restituito un primo quadro conoscitivo della composizione sociale ed economica del quartiere.

Tutto ciò conferma quanto fin qui analizzato e descritto, cioè il valore dell'area di intervento rispetto all'intorno. Un'area che si pone contemporaneamente al margine del sistema dei parchi urbani che rappresenta indiscutibilmente il futuro in termini di valorizzazione e riqualificazione ambientale, e al centro di un quartiere che, tra quelli a settentrione della città, è investito da una serie importante di interventi di carattere collettivo, che puntano a liberare e attrezzare aree da mettere a disposizione della popolazione.

Il sistema infrastrutturale

La mobilità di Napoli



L'impianto storico e gli assi viari

Elemento fondamentale di relazione tra il tessuto del quartiere settentrionale e il resto della città è la rete delle vie di comunicazione. Un ruolo importante all'interno di questo sistema è rivestito dagli antichi assi storici lungo i quali si sono disposti nel tempo i nuclei originari degli attuali quartieri, che rappresentano i principali elementi di resistenza alle modificazioni confermando centralità e gerarchie anche attraverso il ruolo che hanno ancora oggi nello sviluppo del territorio all'intorno.

Il corso Secondigliano, ideale prosecuzione di calata Capodichino nella via Appia, è l'asse in direzione sud-est attorno al quale si costruisce il casale di Miano, caratterizzato da una larga sezione stradale che diviene nel tempo il luogo dello spazio pubblico; il ruolo centrale di questo asse è sottolineato ancora dall'attestarsi lungo di esso di una serie di servizi a scala urbana, grandi recinti monofunzionali tra cui il cimitero di Poggioreale, l'aeroporto di Capodichino e il carcere di Secondigliano.

Trasversali a questa strada sono via Miano, che regge lo sviluppo dei casali di Miano, Piscinola e Marianella, e via S.Maria a Cubito che apre verso Chiaiano. Via Miano e Corso Secondigliano rappresentano la croce di strade che ha strutturato nei secoli l'intera area nord, in particolare l'asse di via Miano per secoli ha rappresentato l'ingresso principale a Napoli da settentrione, proseguendo attraverso l'erta del Moiarriello verso il centro storico fino a via Toledo.

Mentre le cortine sul Corso Secondigliano sono segnate da una continuità che si è conservata nel tempo, via Miano è da sempre caratterizzata da una forte frammentazione in particolar modo nel tratto al di sotto dell'incrocio con il Corso stesso; si susseguono parti del tessuto storico, elementi di edilizia residenziale disposti variamente, spazi liberi, recinti monofunzionali come il cimitero francese e l'area delle caserme Boscariello e Caretto.

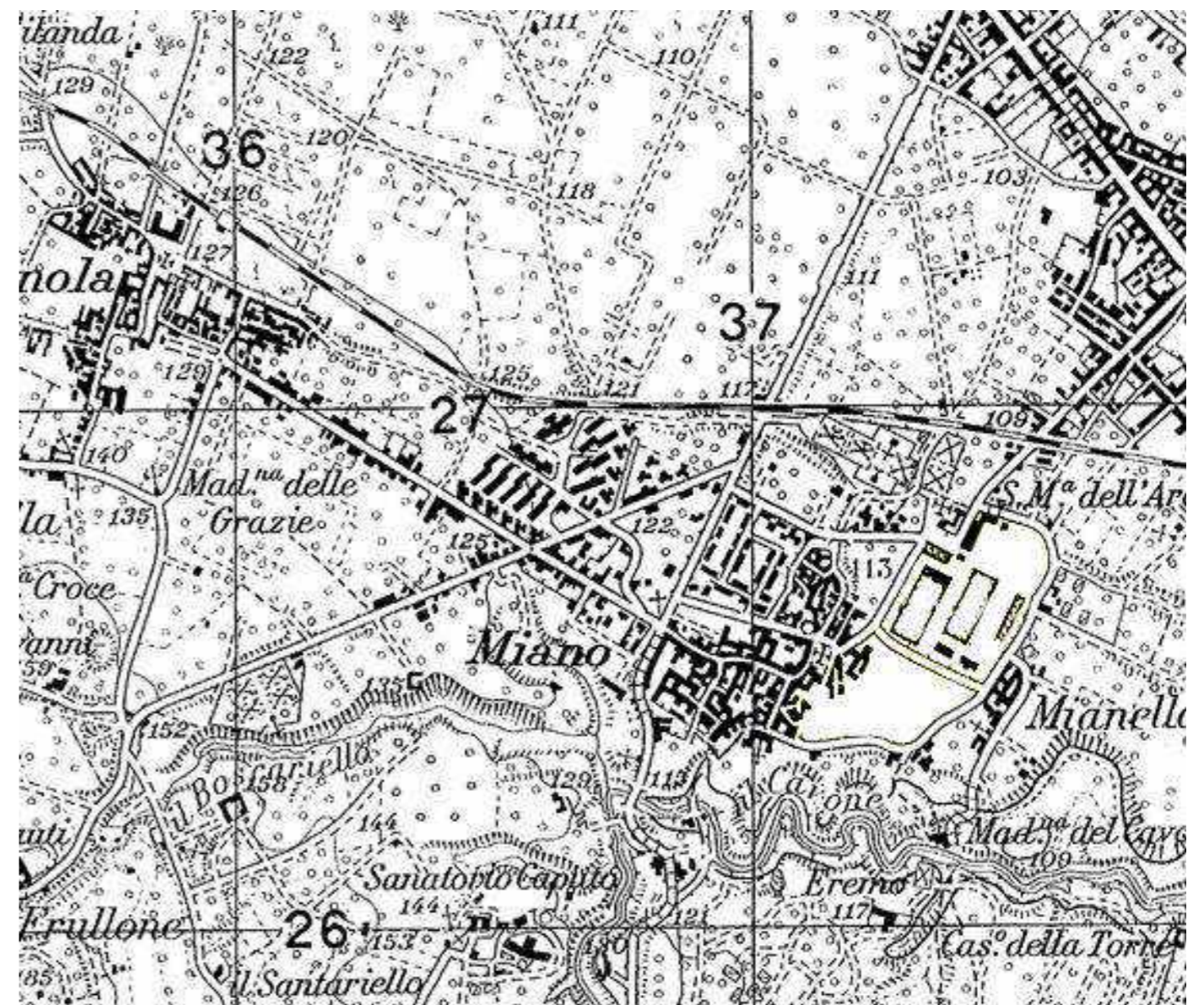
Le infrastrutture

Tra i vari nuclei originari si estendevano ampie fasce di territorio libero, per lo più agricolo, che nel tempo sono state riempite con interventi puntuali di carattere diverso come residenze e piccoli impianti industriali che, non muovendo da un piano organico, hanno dato vita ad un ordine precario, in assenza di una idea di città con sue regole e principi. Secondo un processo che ha investito tutte le grandi realtà urbane, anche a Napoli e nella sua area metropolitana un ruolo determinante lo hanno assunto le infrastrutture, ed in particolare quelle di trasporto, che in alcuni casi hanno assunto il ruolo di elementi strutturanti i nuovi interventi a scala urbana e con essi l'immagine della città.

Nel tempo alla maglia storica principale si è sovrapposta la nervatura del nuovo sistema stradale e del trasporto su ferro a servizio degli insediamenti residenziali e della connessione tra la città, le aree settentrionali e gli altri comuni ad esse confinanti, in sostituzione della ex alifana, oggi la Linea 1 della Metropolitana. Questo nuovo sistema si è imposto in senso trasversale rispetto agli assi preesistenti; negli anni Sessanta, in particolare, la logica delle "trasversali" è realizzata attraverso collegamenti viari a scorrimento veloce innervati sull'autostrada Napoli-Roma, tra i quali la circonvallazione esterna, detta strada degli americani, l'asse di supporto da cui parte la Perimetrale di Scampia, che pur penetrando nel quartiere lo divide da Piscinola senza che siano mai stati realizzate le uscite previste e con una interruzione improvvisa della stessa in prossimità del quadrivio di Capodichino.

Alle infrastrutture viarie si affiancano quelle su ferro, in particolare la ferrovia Alifana, realizzata nel 1978 e

in disuso da più di venti anni, e la linea della Metropolitana che in viadotto attraversa il vallone di Chiaiano fino alla stazione di Piscinola, attraversando le cave del Frullone e passando la stazione di Chiaiano. L'insieme dei due sistemi, viario e su ferro, ha solcato il territorio, creando fratture e barriere, esaltando la "distanza" tra questi quartieri e il centro urbano, senza un reale potenziamento del sistema viario tale da rafforzare i collegamenti, e lasciando corso Secondigliano come unico reale asse di connessione.



Stralcio carta IGM 1952

E' dunque alle strade che da sempre è affidato il collegamento tra le parti della città e con le principali arterie stradali urbane ed extra-urbane; è importante inoltre sottolineare come la riqualificazione e l'integrazione della viabilità di quartiere, sia essa carrabile che ciclo-pedonale, può indurre a una ricaduta su tutta la viabilità in generale.

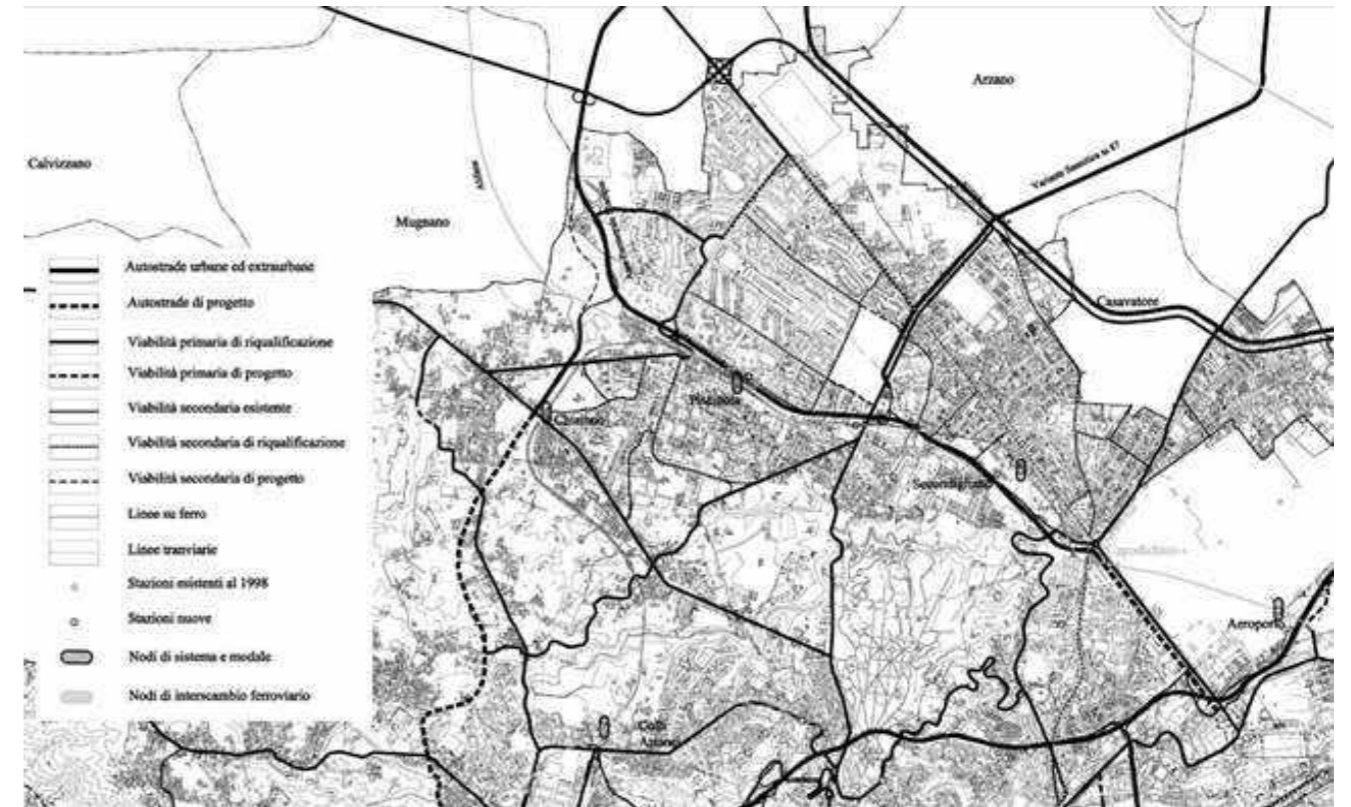
Inoltre, la posizione centrale dei quartieri Scampia-Miano-Piscinola-Chiaiano rispetto alla corona settentrionale è confermata dalla possibilità di raggiungere il suo centro da est e da nord-ovest attraverso la perimetrale di Scampia, da sud attraverso la Tangenziale, da sud-ovest da via Toscanella e via Janfolla e infine da nord con l'asse di penetrazione fino alla Rotonda di Arzano e, quindi, via Miano, oppure da corso Secondigliano.

Va evidenziato, inoltre, come tra i principali interventi previsti a breve termine dall'Amministrazione Comunale ci sia il Progetto di recupero della vecchia sede della linea Alifana e la riqualificazione del tessuto urbano delle Vele di Scampia. Entrambi gli interventi si prefiggono la realizzazione di una serie di attrezzature sia stradali, che di quartiere, aree pubbliche e a verde, al fine di decongestionare il traffico sugli assi principali, come corso Secondigliano, e avviare un reale e concreto processo di recupero e riqualificazione anche dei tessuti storici.

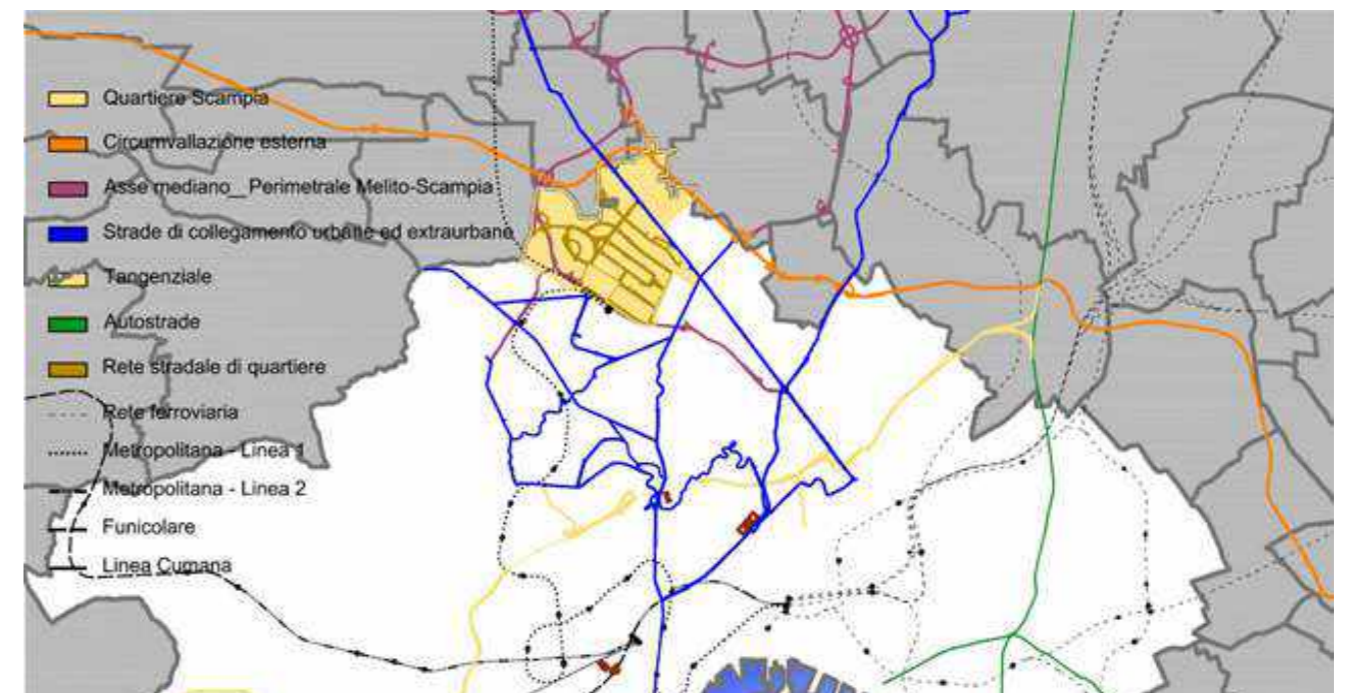
Un'altra questione che entra con forza nel discorso generale riguarda gli altri livelli della connessione tra i quartieri dell'ambito settentrionale e la città, cioè i collegamenti su ferro; il progetto della nuova linea 1 della Metropolitana di Napoli prevede infatti quattro nuove stazioni a servizio dell'area settentrionale, (Di Vittorio, Secondigliano, Regina Margherita e Miano), ricollegandosi poi a quello esistente in corrispondenza della stazione di Piscinola-Scampia. La realizzazione della Metropolitana rappresenta per tutta quest'area urbana un'occasione eccezionale di riscatto, di recupero di un rapporto continuo con il centro storico della città, attraverso una nuova forma di reciproca accessibilità, fino a immaginare possibile un'alterazione dello stato di "periferia" a cui da sempre questa parte di città è stata destinata. La presenza dell'infrastruttura consente, inoltre, di innescare nuovi ed altri processi di trasformazione, di recupero e di valorizzazione in un territorio che richiede dignità e rispetto.

In particolare, la nuova stazione di Miano rappresenterà il punto di accesso a via Miano, ponendosi come elemento di riqualificazione del sistema viario principale del quartiere e creando una nuova centralità urbana ed un nuovo luogo per la sua posizione strategica. Potenzialità analoghe si ritrovano nella stazione Regina Margherita che potrebbe divenire il polo della nuova area di riqualificazione che si va a delineare con le previsioni dell'Amministrazione del nuovo mercato di quartiere, di aree verdi e della più ampia fascia attrezzata di attraversamento longitudinale che segna il viadotto della perimetrale nella fascia tra questo e il vecchio sedime dell'Alifana.

Attraverso la stessa linea su ferro si consolida ancora più fortemente il rapporto con l'aeroporto civile di Capodichino già, in linea d'aria, molto vicino a Miano-Piscinola-Scampia.



Stralcio Variante PRG Tav. 10 Sistema di viabilità primaria



Il quartiere di Scampia nel sistema infrastrutturale metropolitano

Il sistema della mobilità dolce

I percorsi ciclabili di Napoli - BICIPLAN

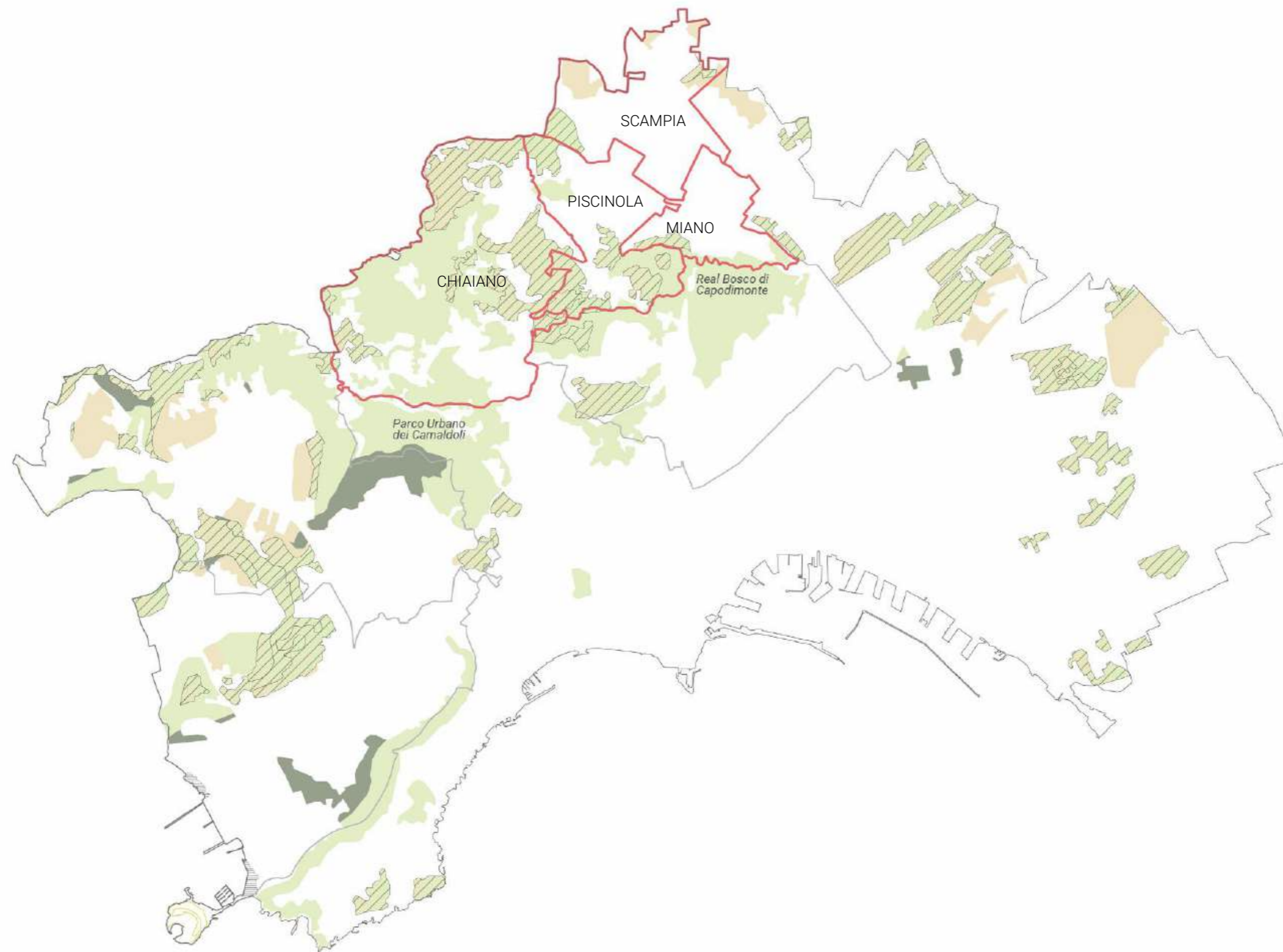


LEGENDA








- Linea ciclabile esistente
- - - - Linea ciclabile in progetto (Biciplan)
- Ambito d'intervento
Ambito Settentrionale - Scampia
- Ulteriori ambiti di sviluppo
Ambito Centrale
Ambito Nord - Occidentale
- Limiti amministrativi

Il sistema ambientale

Le aree di pregio naturalistico e l'uso del suolo



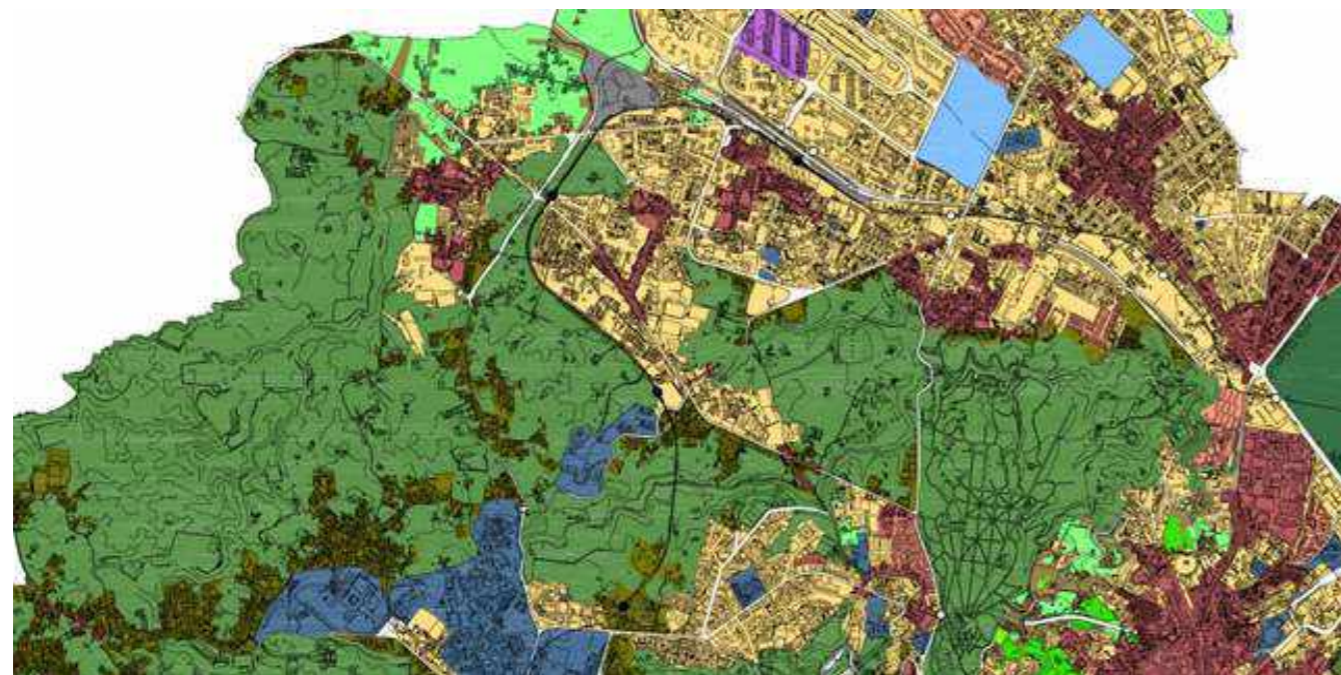
LEGENDA

-  Mosaico agricolo della pianura
-  Aree forestali della pianura
-  Aree forestali dei rilievi vulcanici
-  Aree agricole
-  Ambito d'intervento
Ambito Settentrionale - Scampia
-  Ulteriori ambiti di sviluppo
Ambito Centrale
Ambito Nord - Occidentale
-  Limiti amministrativi

Nel più generale programma di riqualificazione urbana, intrapreso ormai quasi quindici anni fa dall'amministrazione della città, la questione ambientale ha avuto sin dalle prime mosse un ruolo centrale. Napoli è fortemente caratterizzata dalla sua geografia, che nei secoli è stata risorsa e vincolo, che l'ha resa unica e peculiare, ma che ne ha anche impedito e influenzato lo sviluppo.

Ma è ancora oggi possibile ritrovare nell'orografia complessa, nei grandi salti di quota, nelle aree degradanti verso il mare, il punto di forza per riconfigurare e riqualificare alcune parti della città. La valorizzazione del patrimonio ambientale, naturale e agricolo, rientra nel progetto del nuovo sistema dei parchi territoriali. Questo sistema è formato dal Parco della selva di Chiaiano a prevalenza boschiva, con l'area delle cave di tufo destinata ad attrezzature per lo svago e il tempo libero, il Parco delle masserie di Chiaiano, prevalentemente destinato all'agriturismo, e dal Vallone di San Rocco.

È chiaramente leggibile la forza della presenza di quest'ultimo all'interno delle tre unità morfologiche che compongono il sistema settentrionale; il Vallone rappresenta l'incisione più profonda nella collina, con uno sviluppo est-ovest dai Camaldoli ai Ponti Rossi, per 6 km., la cui parte terminale è proprio il Vallone di Miano, che costituisce il margine a nord del Bosco di Capodimonte. È un sito profondamente suggestivo per la forza dell'orografia, per il senso di discontinuità e di frattura del suolo che impone all'interno di un centro così fittamente abitato e costruito.



Stralcio Tav.5 Zonizzazione Variante al PGR F- Parchi territoriali, altre attrezzature e impianti a scala urbana e territoriale

La posizione di tangenza dei quartieri settentrionali mette in evidenza come la presenza del parco possa rappresentare un'opportunità unica di riqualificazione, sia per la struttura urbana del quartiere in sé, che per la rinnovata connessione fisica con il centro storico della città, che può avvenire proprio attraverso il sistema del verde, che si connette direttamente con il Bosco di Capodimonte.

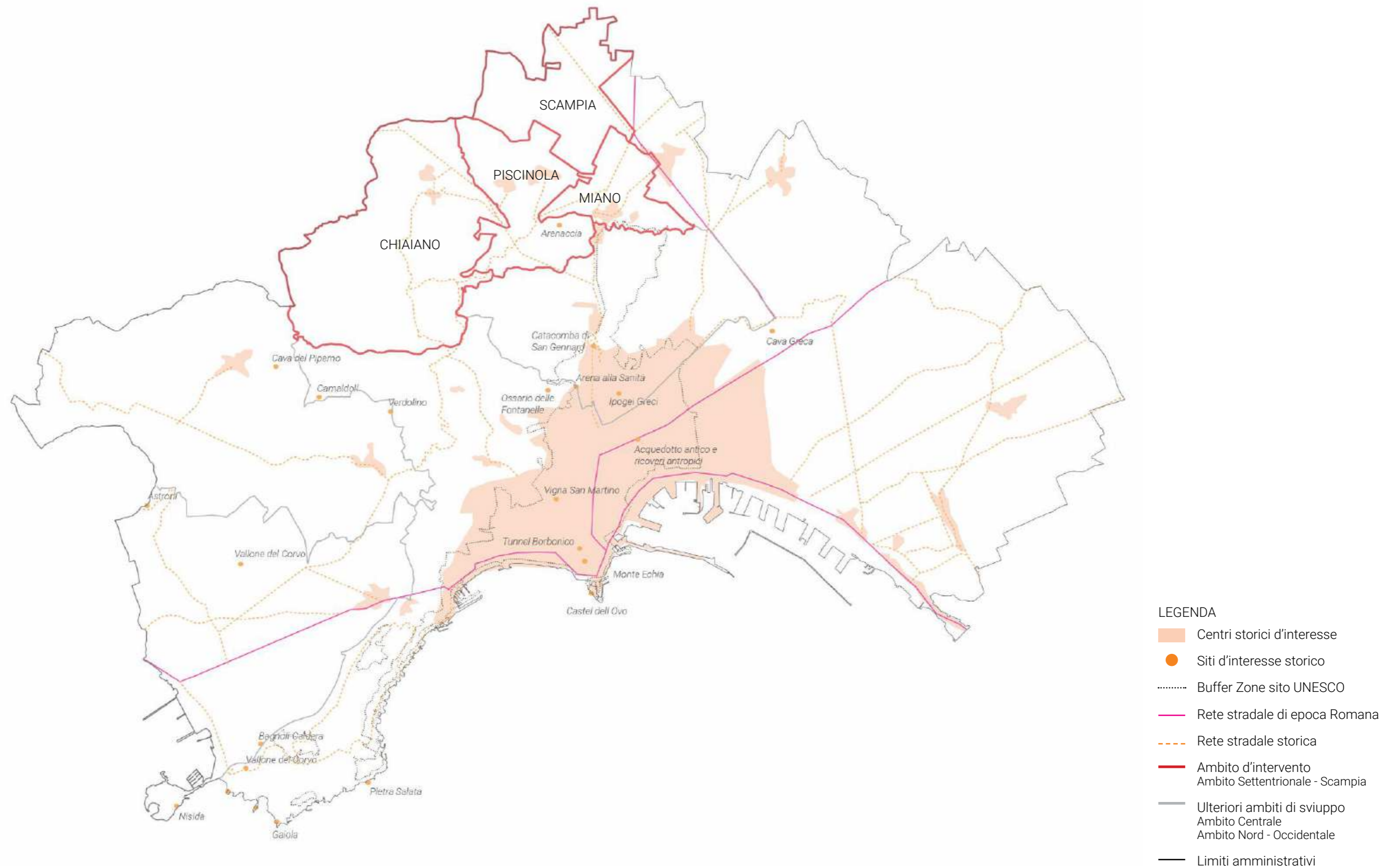
Il progetto del nuovo parco, come previsto dalla Variante al P.R.G., individua negli accessi e nei percorsi i principali elementi di connessione fisica e percettiva con il quartiere. I principali percorsi pedonali interni al Vallone che proseguono nel Parco di Capodimonte si intersecano con la sottile rete dei percorsi orientati nel senso opposto. Questi ultimi sono, in alcuni casi, diretta connessione con le strade storiche interne al quartiere così come avviene in due punti strategici rispetto all'aria di intervento, con la prosecuzione di vicolo della Croce e di corso Mianella che diviene cavone di Miano, vie che perdono d'improvviso il loro carattere urbano per divenire quasi sentieri all'interno di un parco che assumerà, nella definitiva conformazione, una dimensione davvero notevole. Quanto descritto trova riscontro nell'art.55 comma 2-3 delle NTA della Variante al PRG sulla necessità della rete ecologica cittadina determinata nel suo complesso dai parchi, dai lembi residui di vegetazione naturale, ancorché del corridoio ecologico, per i quali sono ammessi interventi di "forestazione urbana", tenendo conto delle limitazioni indotte dalle norme di legge in termini di sicurezza stradale.



Ambito 35 Vallone San Rocco Stralcio Colli Aminei - altri Parchi Territoriali

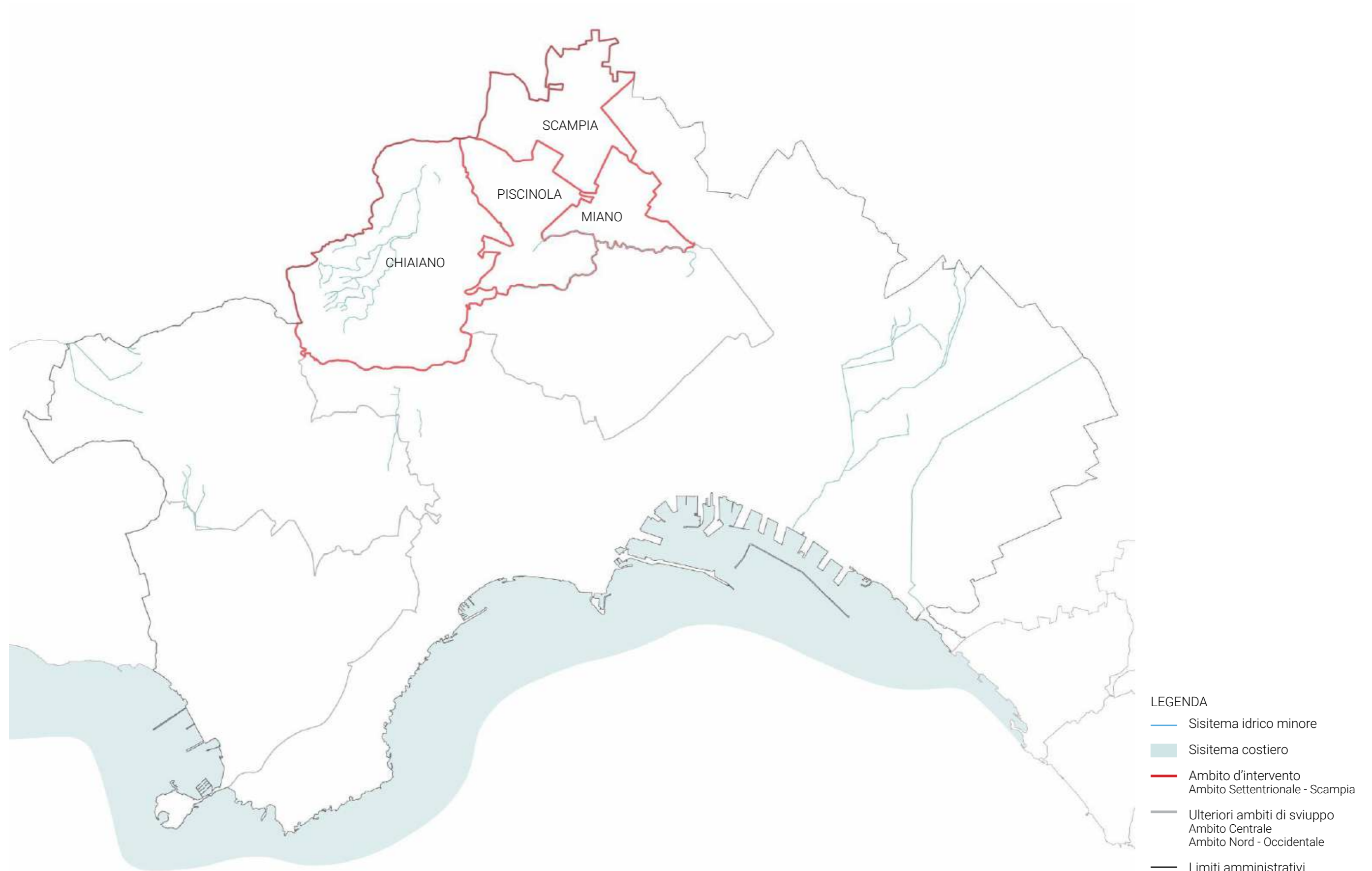
Il contesto storico

Elementi storici e archeologici



Il sistema idrico

Il litorale e il reticolo idrico



Inquadramento socioeconomico

Analisi demografica

Di seguito vengono riportati i dati relativi al 2016 della popolazione residente nel Comune di Napoli e nei quartieri di Miano, Chiaiano, Piscinola e Scampia. L'analisi demografica condotta illustra i dati per classi d'età e genere e a partire da tali informazioni sono stati calcolati i principali indicatori demografici come: l'Indice di struttura della popolazione attiva, l'Incidenza della Popolazione in età attiva (15-64), l'Incidenza della Popolazione in età anziana (oltre 65) e l'Indice di vecchiaia. Dal punto di vista della densità abitativa i quartieri qui considerati mostrano aree a forte insediamento abitativo, come i quartieri di Miano e Scampia, e aree a bassa densità come Chiaiano.

Municipalità	Quartiere	Superficie territoriale (kmq)	Densità abitativa (Popolazione/kmq)	0-14	15-39	40-64	oltre 65	Totale
7	MIANO	1,87	12.583	3.958	7.673	8.168	3.732	23.531
8	CHIAIANO	9,67	2.417	3.510	7.254	8.660	3.944	23.368
8	PISCINOLA	3,55	7.984	4.626	9.435	9.866	4.417	28.344
8	SCAMPIA	4,23	9.047	6.442	12.844	13.228	5.756	38.270
	NAPOLI	117,27	8.369	144.136	297.577	350.713	188.948	981.374

Tabella 1 - Popolazione residente per classi di età nel Comune di Napoli al 31\12\2016

Municipalità	Quartiere	Indice di struttura della popolazione attiva	Incidenza della Popolazione in età attiva (15-64)	Incidenza della Popolazione in età anziana (oltre 65)	Indice di vecchiaia
7	MIANO	106	67,3%	15,9%	94
8	CHIAIANO	119	68,1%	16,9%	112
8	PISCINOLA	105	68,1%	15,6%	95
8	SCAMPIA	103	68,1%	15,0%	89
	NAPOLI	118	66,1%	19,3%	131

Tabella 1 - Principali indicatori demografici del Comune di Napoli 31\06\2016
Fonte - Elaborazione su dati Comune di Napoli e Istat

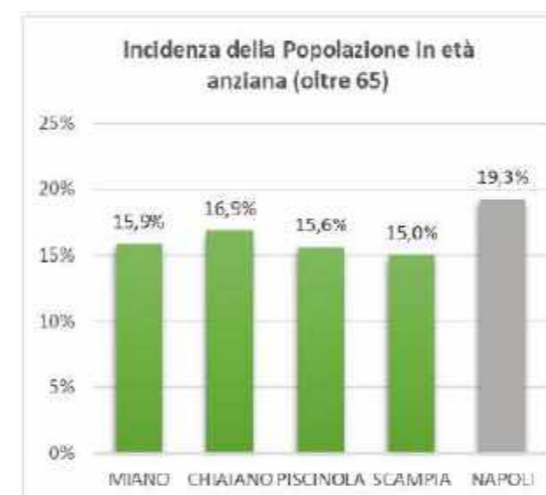
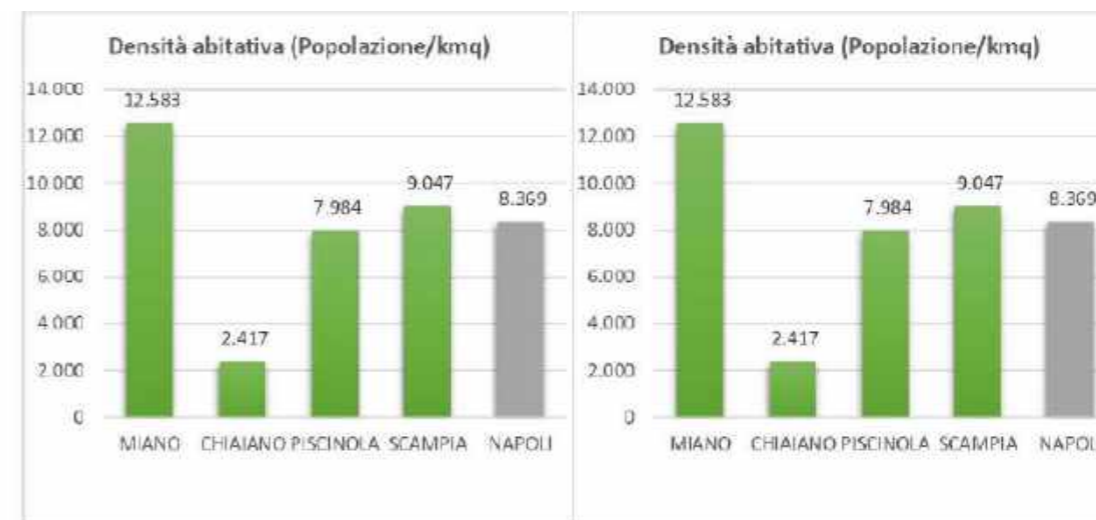
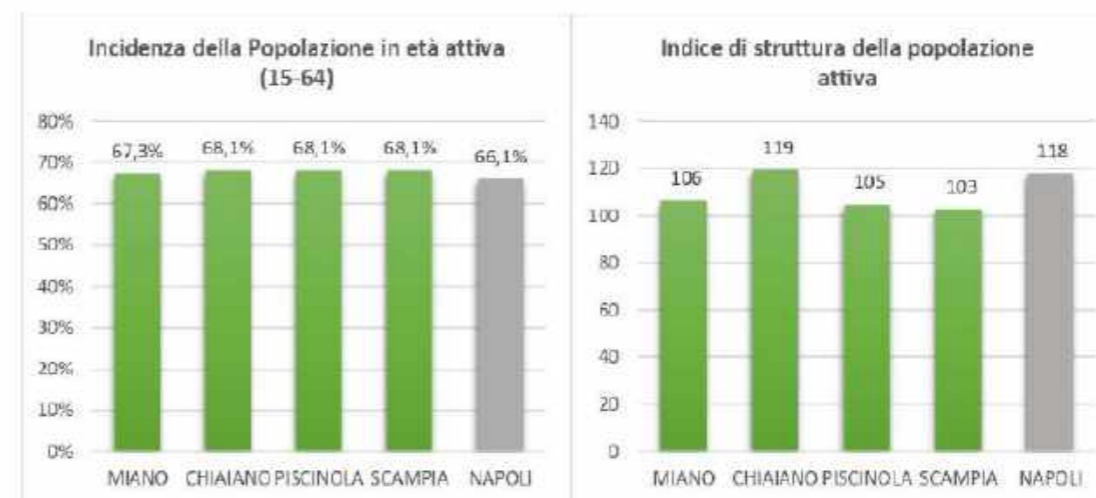


Grafico 1 - Principali indicatori demografici nel Comune di Napoli al 31\12\2016

Dopo aver analizzato i quartieri dal punto della distribuzione dell'età, si è passati a vedere la distribuzione per genere, che è piuttosto in linea con quella comunale per tutti i quartieri qui considerati.

Municipalità	Quartiere	2016 (N. di abitanti)		
		Popolazione residente 2016	Maschi	Femmine
7	MIANO	23.531	11.395	12.136
8	CHIAIANO	23.368	11.264	12.104
8	PISCINOLA	28.344	13.715	14.629
8	SCAMPIA	38.270	18.711	19.559
	NAPOLI	981.374	469.439	511.935

Tabella 3 - Popolazione residente per genere nel Comune di Napoli al 31/12/2016



Grafico 2 – Popolazione residente per genere nel Comune di Napoli al 31/12/2016 (distribuzione percentuale)

Focus su alcune classi potenziali utilizzatori della pista ciclabile

Di seguito sono state individuate alcune classi d'età della popolazione residente nei quartieri di Miano, Chiaiano, Piscinola e Scampia che si possono considerare potenziali utilizzatori della pista ciclabile.

Municipalità	Quartiere	Classi d'età				Totale
		5-19	20-39	40-59	60-79	
7	MIANO	4.279	4.710	4.879	4.176	23.531
8	CHIAIANO	3.815	4.423	5.197	4.541	23.368
8	PISCINOLA	5.004	5.845	5.924	5.053	28.344
8	SCAMPIA	7.100	7.984	7.641	6.469	38.270
	NAPOLI	156.920	180.256	208.303	197.252	981.374

Tabella 4 - Popolazione residente per classi d'età specifiche nel Comune di Napoli al 31/12/2016



Grafico 3 – Popolazione residente per classi d'età specifiche nel Comune di Napoli al 31/12/2016 (incidenze percentuali)

In questa parte vengono presentati alcuni indicatori volti a descrivere i quartieri di Miano, Chiaiano, Piscinola e Scampia dal punto di vista sociale ed occupazionale/economico. I dati elaborati sono relativi all'anno 2011 e fanno riferimento al Censimento della popolazione condotto dall'Istat.

Gli indici utilizzati sono stati i seguenti:

- Tasso di disoccupazione (rapporto tra la popolazione di 15 anni e più in cerca di occupazione e le forze di lavoro della stessa classe di età, per 100);
- Tasso di occupazione (rapporto tra la popolazione occupata con 15 anni e più ed il totale della popolazione della stessa classe di età, per 100);
- Tasso di concentrazione giovanile (rapporto tra la popolazione residente di età inferiore a 25 anni sul totale della popolazione, per 100);
- Tasso di scolarizzazione (rapporto tra la popolazione con almeno un diploma di scuola secondaria superiore ed il totale della popolazione di 25 anni e più, per 100).

Oltre a questi indicatori è stato considerato anche l'indice di disagio sociale, calcolato dall'Ufficio Statistico del Comune di Napoli, che consente di connotare dal punto di vista del benessere socio-economico il territorio. L'indice di disagio sociale è una misura composita che sintetizza gli indicatori precedentemente elencati. Più specificatamente viene calcolato come media ponderata degli scostamenti dei valori del Tasso di disoccupazione, del Tasso di occupazione, del Tasso di concentrazione giovanile e del Tasso di scolarizzazione dai rispettivi valori medi nazionali.

A livello comunale il principale risultato che emerge conferma che l'area con un maggior livello di benessere socio-economico è concentrata nella parte collinare e centro-occidentale del capoluogo (Posillipo, Vomero, Chiaia, San Giuseppe, Arenella), mentre quella di disagio interessa il restante territorio cittadino, con valori più elevati nei quartieri della periferia nord, nord est ed est del capoluogo (Scampia, San Pietro a Patierno, Miano, Piscinola, San Giovanni a Teduccio, Secondigliano, Barra, Ponticelli) e valori meno elevati nei rimanenti quartieri. Demograficamente, nella prima area si trova una popolazione con una struttura di età adulta, mentre nella seconda più giovane.

Municipalità	Quartiere	Tasso di disoccupazione	Tasso di occupazione	Tasso di concentrazione giovanile	Tasso di scolarizzazione	Indice di disagio sociale
7	MIANO	43,2	23,7	32,1	29,0	23,7
8	CHIAIANO	27,9	34,5	29,2	53,2	10,3
8	PISCINOLA	44,3	24,8	32,0	35,9	22,8
8	SCAMPIA	46,9	22,0	33,4	29,7	25,8
	NAPOLI	27,8	31,8	28,0	51,5	11,1
	ITALIA	11,4	45,0	24,0	51,4	-

Tabella 5 - Principali indicatori socio-economici nel Comune di Napoli al 31/12/2011

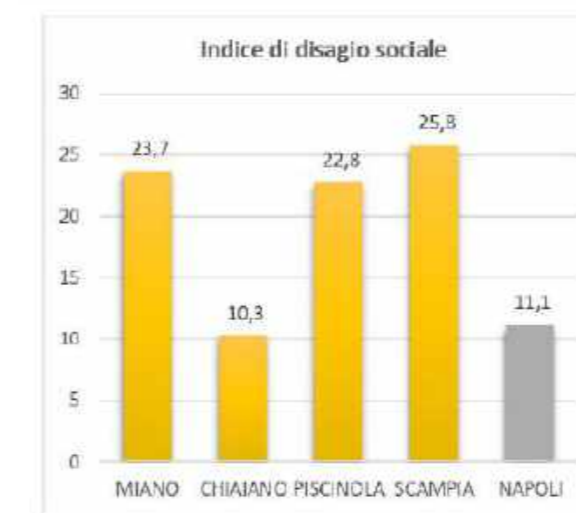
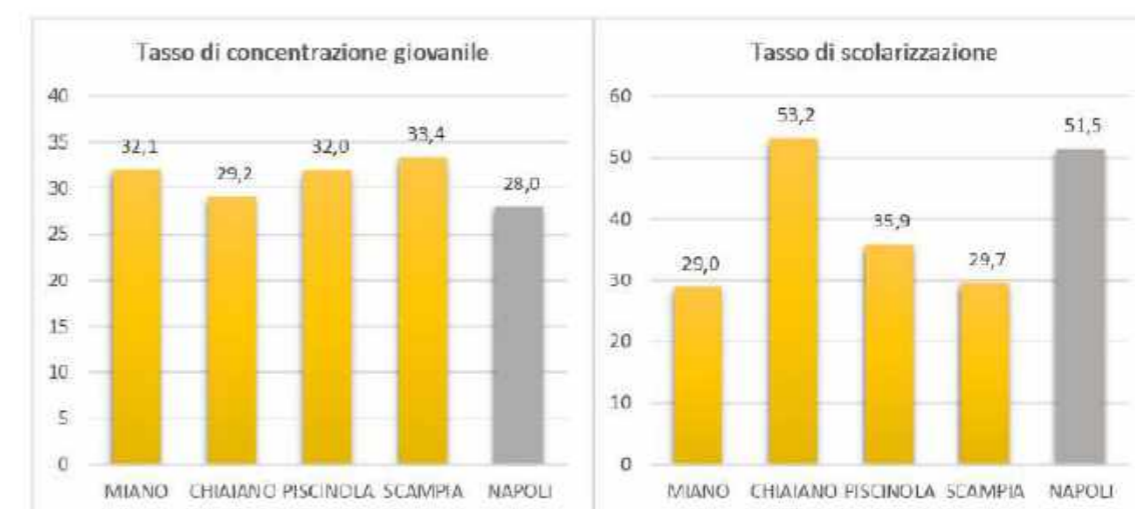
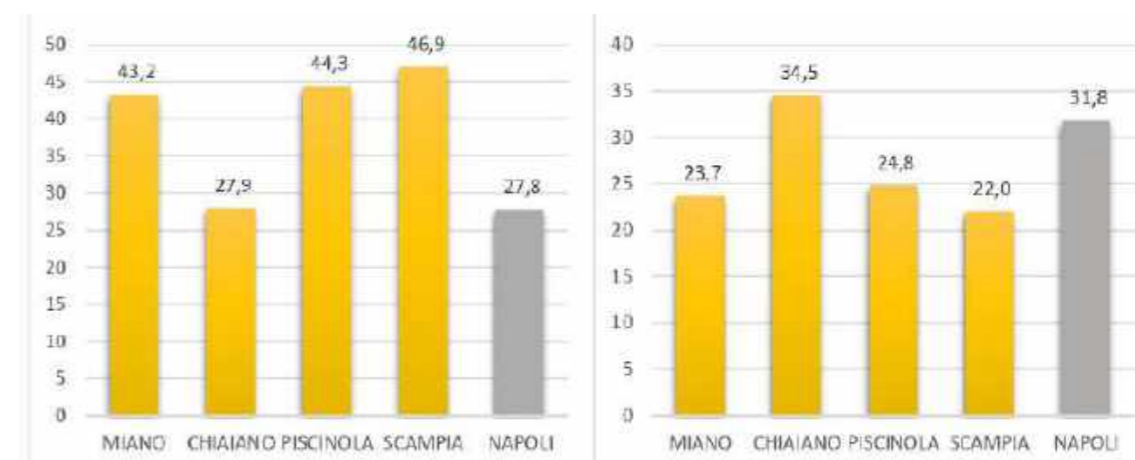


Grafico 4 - Principali indicatori socio-economici nel Comune di Napoli al 31/12/2011

Focus sui giovani non sposati di età compresa tra i 18\34 anni che vivono nella famiglia di origine
(Censimento 2011)

Attraverso i dati a disposizione è stato possibile approfondire uno specifico segmento della popolazione, potenziale fruitore della pista ciclabile, ovvero la popolazione compresa nella classe d'età 20-34 residente a Napoli e nei quartieri di Miano, Chiaiano, Piscinola e Scampia all'anno 2016. Come si può vedere dalla tabella sotto riportata nei quartieri di Miano, Piscinola e Scampia l'incidenza di questa classe sull'intera popolazione è al di sopra della media comunale e arriva a pesare sulla popolazione residente per oltre il 20%. Il quartiere di Chiaiano è invece in linea con la media comunale.

Municipalità	Quartiere	Classe d'età 20-34	Popolazione totale al 2016	Incidenza della classe d'età 20-34 sul totale del quartiere
7	MIANO	4.710	23.531	20,0%
8	CHIAIANO	4.423	23.368	18,9%
8	PISCINOLA	5.845	28.344	20,6%
8	SCAMPIA	7.984	38.270	20,9%
	NAPOLI	180.256	981.374	18,4%

Tabella 6 - Popolazione residente nella classe d'età 20-34 nel Comune di Napoli al 31/12/2016

Di seguito sono riportate, invece, le distribuzioni percentuali relative ad una particolare fascia d'età, quella di giovani adulti di età compresa tra i 18 e i 34 anni che vivono ancora nella famiglia di origine, tali dati sono stati resi accessibili attraverso il Censimento della popolazione e si riferiscono all'anno 2011. Nei grafici riportati di seguito vengono illustrate le caratteristiche socioeconomiche di questo particolare segmento della popolazione, analizzando la composizione per livello di istruzione e condizione occupazionale.

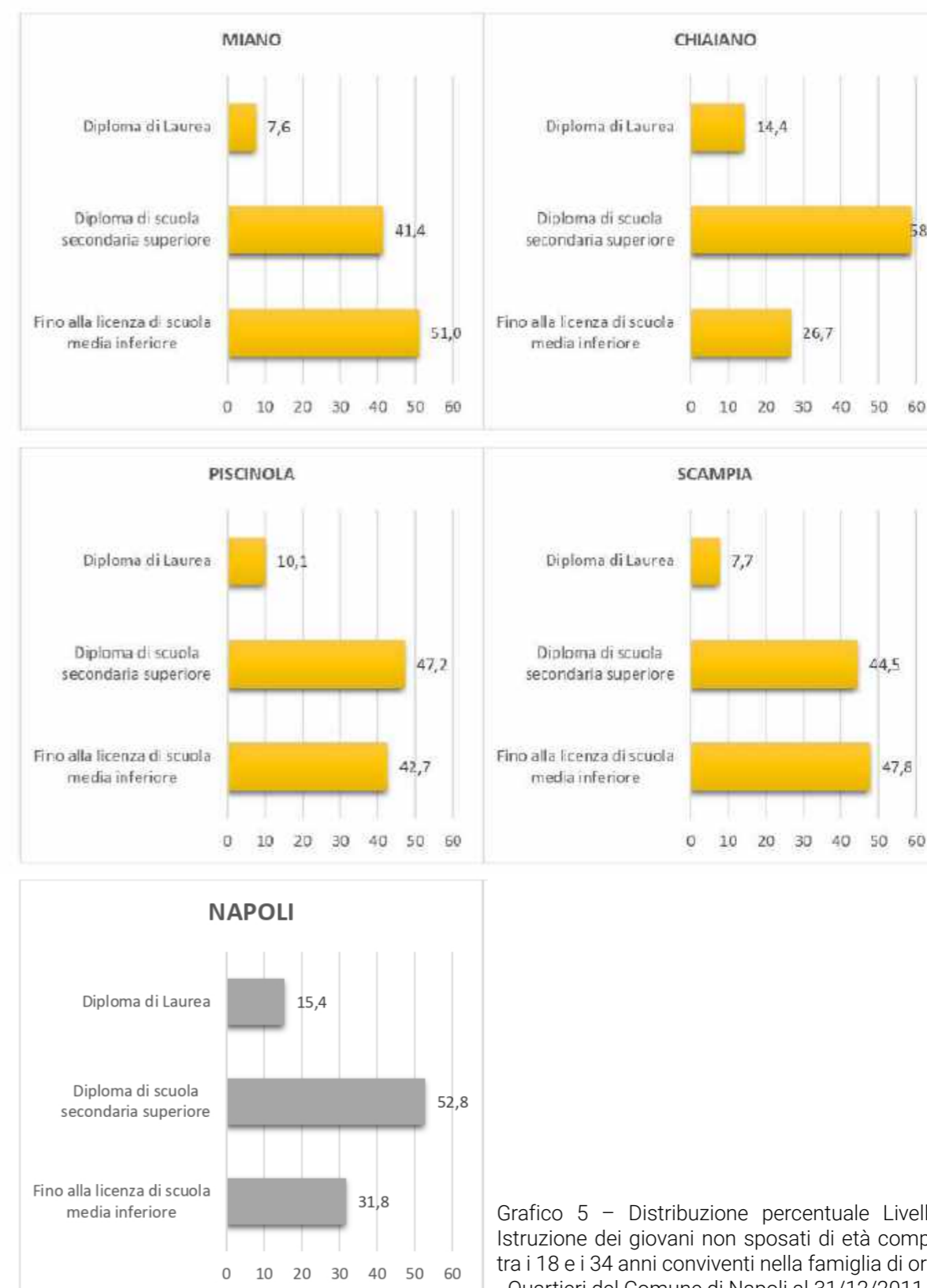


Grafico 5 - Distribuzione percentuale Livello di Istruzione dei giovani non sposati di età compresa tra i 18 e i 34 anni conviventi nella famiglia di origine - Quartieri del Comune di Napoli al 31/12/2011

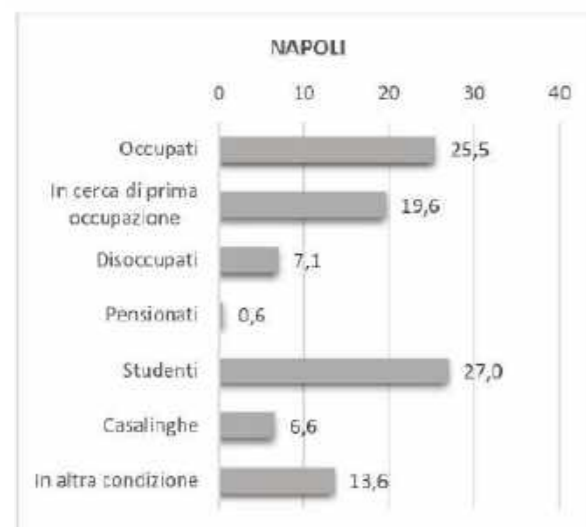
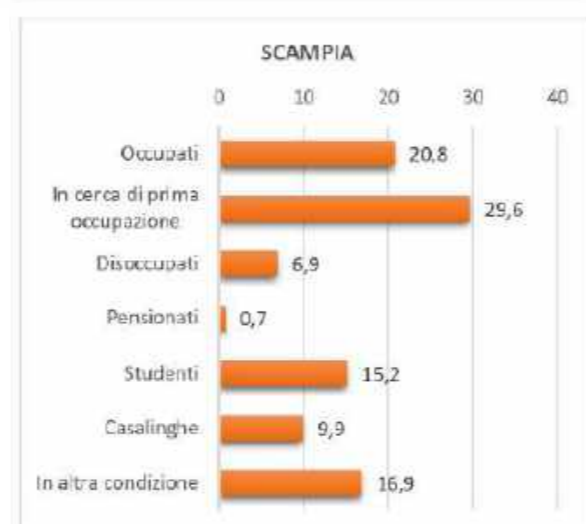
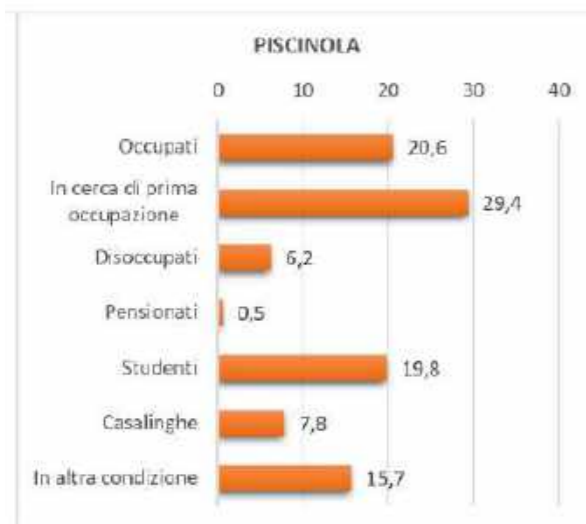
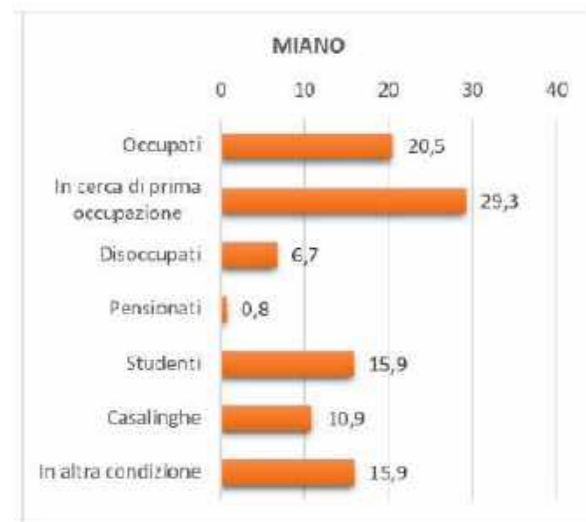


Grafico 6 - Distribuzione percentuale Condizione occupazionale dei giovani non sposati di età compresa tra i 18 e i 34 anni conviventi nella famiglia di origine - Quartieri del Comune di Napoli al 31/12/2011 e i 34 anni conviventi nella famiglia di origine - Quartieri del Comune di Napoli al 31/12/2011

Reddito nei quartieri: una stima a partire dal tasso di occupazione

Qui di seguito viene presentata una stima del Reddito imponibile in euro potenzialmente creato nelle aree qui analizzate. La stima è stata costruita utilizzando il tasso di occupazione del quartiere, che è servito a quantificare una stima degli occupati potenziali a partire dalla popolazione dai 15 anni in su. Una volta ottenuti il numero dei potenziali percettori di reddito è stato stimato il reddito imponibile complessivo potenzialmente sviluppato nell'area, applicando il reddito imponibile pro-capite del Comune di Napoli. Il reddito pro-capite del Comune di Napoli risulta pari a circa 12mila euro se viene calcolato come rapporto tra l'ammontare complessivo del reddito imponibile e la popolazione in età superiore ai 15 anni, mentre se viene calcolato come rapporto tra l'ammontare complessivo e la popolazione occupata sale a 37mila euro. Per la stima qui presentata è stato utilizzato il secondo valore e di seguito sono portati alcuni risultati, che mostrano come i quartieri di Miano, Chiaiano, Piscinola e Scampia siano sotto la media registrata a livello comunale. Va comunque precisato che nella lettura dei dati la stima dipende dall'ammontare della popolazione del quartiere, anche per questo l'area di Scampia risulta quella con un reddito imponibile complessivo più alto rispetto agli altri, in ragione del fatto di avere una popolazione residente rilevante. La fonte utilizzata per misurare il reddito imponibile del comune di Napoli è stato il MEF - Dipartimento delle finanze, in particolare le dichiarazioni fiscali. Per la costituzione di tale base dati statistica sono stati presi in considerazione i modelli di dichiarazione Redditi, Irap ed IVA per tutte le tipologie di contribuenti; per le sole persone fisiche vengono trattati anche i modelli 730 e CU (Certificazione Unica). La variabile utilizzata è stata il "Reddito imponibile - Ammontare in euro". Il pro-capite calcolato a livello comunale è stato poi utilizzato per costruire la distribuzione statistica del Reddito imponibile di quartiere.

Quartiere	Tasso di occupazione	Popolazione oltre 15 anni	Popolazione Totale	Potenziali occupati	Totale Reddito imponibile del quartiere (milioni di €) Anno 2018
MIANO	23,7	19.573	23.531	4.637	173,2
CHIAIANO	34,5	19.858	23.368	6.860	256,2
PISCINOLA	24,8	23.718	28.344	5.880	219,6
SCAMPIA	22,0	31.828	38.270	7.010	261,8
NAPOLI	31,8	837.238	981.374	266.308	9.946,5
				MEDIA NAPOLI	331,5

Tabella 7 - Stima reddito imponibile di alcuni quartieri del comune di Napoli (anno di stima 2018)

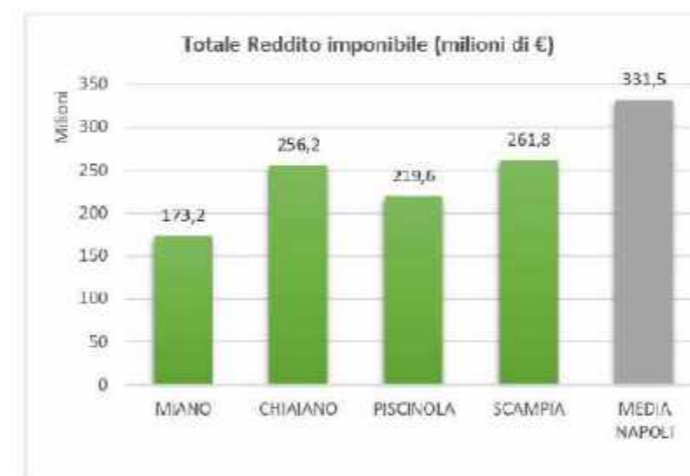


Grafico 7 - Distribuzione Stima reddito imponibile di alcuni quartieri del comune di Napoli (anno di stima 2018) Tabella 7 - Stima reddito imponibile di alcuni quartieri del comune di Napoli (anno di stima 2018)

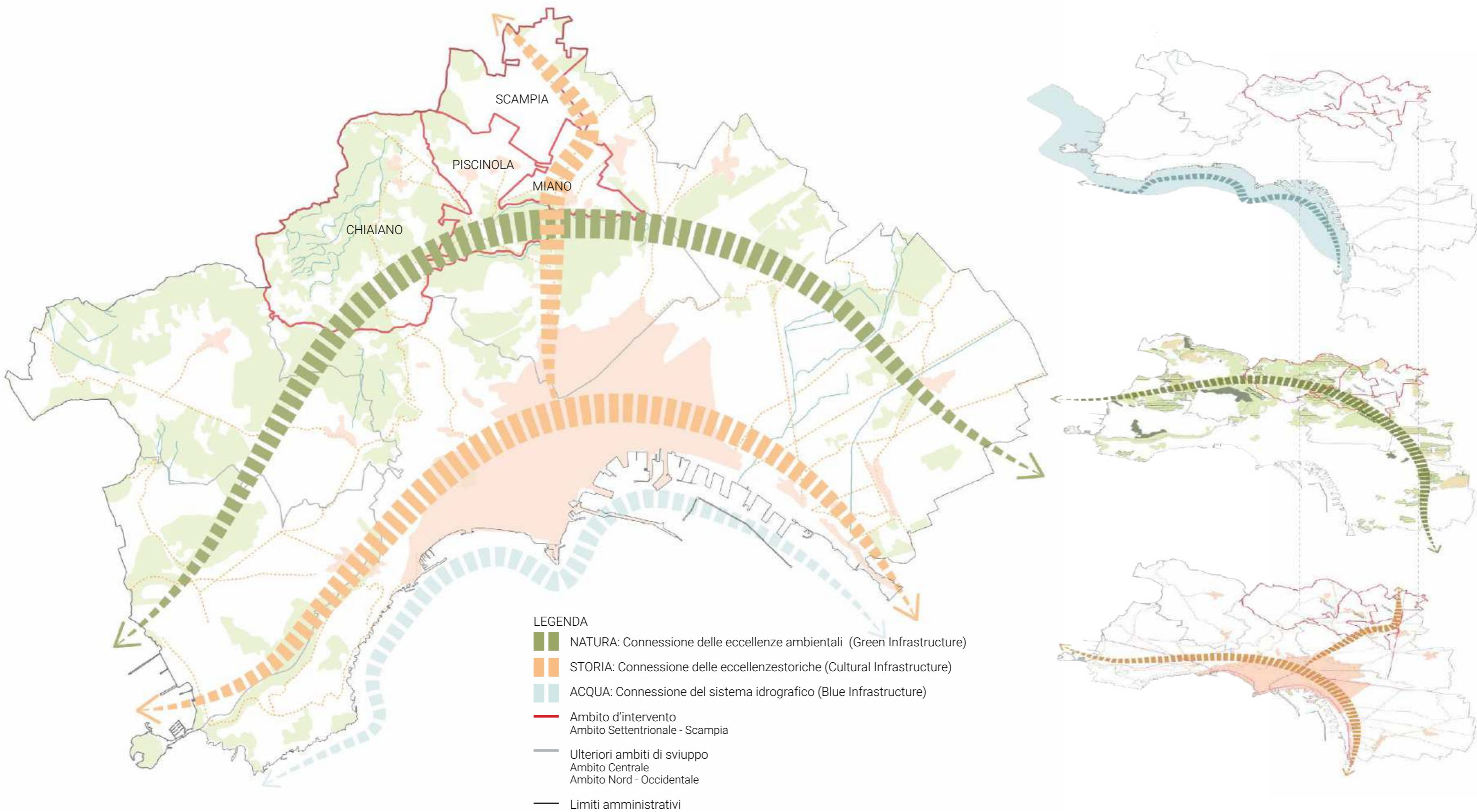
Fonte - Elaborazione su dati Istat, Mef e Comune di Napoli(2018) Tabella 7 - Stima reddito imponibile di alcuni quartieri del comune di Napoli (anno di stima 2018)

Approccio strategico

Verso una nuova rete di mobilità sostenibile

Visione strategica

Ricucitura del territorio





NATURA

LAND



CULTURA



ACQUA

Approccio metodologico

Dal progetto del percorso ciclabile al processo di rigenerazione urbana

Il progetto della nuova mobilità per Napoli Settentrionale, rappresenta un'opportunità per ripensare al paesaggio urbano e alla connotazione che a esso sarà attribuita in base alle peculiarità, funzioni ed esigenze di ogni area interessata dall'intervento. La priorità sarà quella di attuare un processo strategico di rigenerazione urbana tale da poter considerare l'elemento infrastrutturale il motore di un processo di trasformazione più ampio.

L'inserimento paesaggistico del nuovo tracciato ciclabile sarà affrontato partendo dal presupposto che lo sviluppo progettuale dovrà dar forza al rapporto tra la forma fisica del luogo e il suo contesto sociale, economico e culturale, studiando le esigenze di coloro che faranno uso di questo luogo e mettendo coerentemente a sistema il complesso quadro generale degli interventi e delle strategie che insistono sul territorio. Un intervento unitario, che possa restituire ai luoghi una uniformità visiva e di intenti; dove gli elementi di progetto si susseguono linearmente lungo il nastro ciclabile, ricollegando paesaggi esistenti e nuovi in un unicum progettuale riconoscibile.

Il Masterplan paesaggistico sarà sviluppato dalla macro alla micro scala, confermando una visione ampia e d'insieme in linea con gli strumenti di indirizzo programmatico di vario livello, per arrivare allo sviluppo di soluzioni di dettaglio che meglio integrino le esigenze ambientali con l'assetto paesaggistico e fruitivo. In quest'ottica integrata, la progettazione paesaggistica definirà una linea d'azione unitaria e unificante e diversi elementi nei quali essa si articola: ambiente, biodiversità, infrastrutture, sinergie con il territorio.

Gli interventi per il miglior inserimento e la qualificazione dell'intervento saranno studiati sulla base dei seguenti obiettivi:

- Favorire la fruizione in sicurezza;
- Favorire la definizione di una immagine unitaria, integrata con il tessuto circostante;
- Far emergere l'identità specifica di ogni ambito individuato, nel pieno rispetto dell'armonia complessiva;
- Migliorare la qualità degli spazi esterni attraverso criteri di semplicità ed efficacia;
- Migliorare l'orientamento e la fruizione attraverso la leggibilità degli spazi.

Il nuovo intervento diventerà un'occasione per il ripristino di ecosistemi degradati, per incrementare la biodiversità, per mitigare gli effetti negativi dell'antropizzazione e garantire una maggiore resilienza della città. Inoltre, l'intervento focalizzandosi sull'implementazione dei sistemi di slow mobility per una fruizione in sicurezza connessa con il reticolo territoriale, è una chiara risposta alla necessità post pandemica di nuovi modelli di spazi di prossimità e pedonali.

Tutte le soluzioni progettuali individuate mireranno a cercare uno stretto legame con il contesto, per un inserimento armonioso delle opere nel territorio. La migliore integrazione permetterà di avviare un processo di appropriazione / riconoscimento dell'opera da parte dei fruitori, a questo si aggiungeranno criteri di durabilità dei materiali ed agevole manutenzione delle opere al fine di assicurare la migliore evoluzione del sistema.

L'approccio progettuale sarà volto allo sviluppo di una vera e propria Green Infrastructure, con l'obiettivo di recuperare il tessuto stradale e trasformarlo da semplice corridoio di trasporto in spazio pubblico vivibile per la comunità, così da convertire il paesaggio stradale in un ecosistema condiviso che lavora con la natura per offrire benefici ambientali, sociali ed economici alle persone.

Il "Leit motiv" sarà il verde che, rafforzando la relazione uomo-natura, consentirà di trasformare efficientemente la rete di mobilità dolce in un nuovo ecosistema condiviso, con risposte mutualibenefit dal

punto di vista ambientale, sociale ed economico, per le persone e per la città di Napoli. La sostenibilità diventa così un driver di sviluppo per una transizione verde e inclusiva, in linea con il più ampio dibattito internazionale.

"Dalla linea allo spazio" riassume la strategia della proposta progettuale. Il concepire la rete di mobilità dolce come insieme di trasformazioni, che porteranno nel tempo ad azioni positive per l'intero territorio. L'infrastruttura, diventerà in questa logica lo strumento per innescare principi virtuosi. Il progetto di mobilità sostenibile viene concepito non più come una "linea" funzionale di percorrenza, ma un sistema di azioni, che potranno portare a processi di rigenerazione urbana, quali trasformazioni durevoli e innestati nel territorio.

Attraverso successivi processi di partecipazione, discussione, ascolto tra tutti gli stakeholder coinvolti, sarà possibile integrare il progetto di trasformazione alla riattivazione del territorio, all'interno di una strategia di sostenibilità globale e condivisa. In quest'ottica, natura e sviluppo, coopereranno verso un nuovo modello di sostenibilità il progetto perseguirà, confermerà ed integrerà le linee guida riportate negli indirizzi regionali, provinciali e comunali per l'inserimento di nuove opere nel paesaggio, perseguendo i principi di:

- "Continuità" tra spazio pubblico e contesto circostante;
- "Spaziosità", come percezione della dilatazione dello spazio pubblico;
- "Permeabilità" tramite l'incremento di connessioni verdi e non all'interno del territorio;
- "Rusticità" una naturalità diffusa all'interno del territorio;
- "Attrattività" degli assi di fruizione dolce come sistemi connettori e allo stesso tempo attrattori per rispondere alla collettività, recependone i bisogni e reinterpretandoli attraverso nuove visioni.

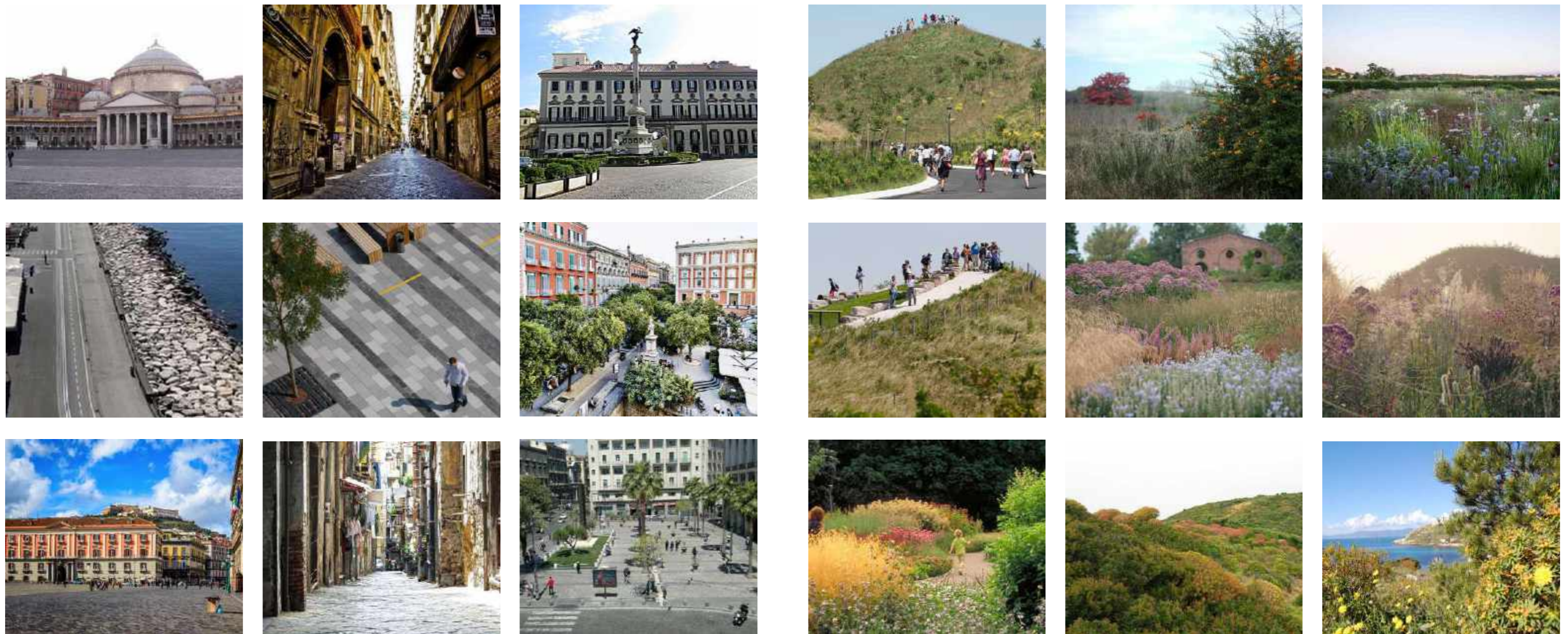


Un gradiente di naturalità

URBAN



NATURE



LAND

Una nuova Natura Urbana

Il numero di persone che vive in città è in continuo aumento, le Nazioni Unite indicano che entro il 2050 le città ospiteranno oltre il 70% della popolazione complessiva (circa 6,3 miliardi su una popolazione mondiale di 9,7 miliardi). In Italia (dati Istat 2016) il verde urbano rappresenta il 2,7% del territorio dei capoluoghi di provincia. Ogni abitante ha a disposizione in media 31 metri quadrati di verde urbano. I servizi ecosistemici (di regolazione climatica, di depurazione dell'aria e dell'acqua, di approvvigionamento di cibo, di rigenerazione psico-fisica, ecc) forniti dalla biodiversità urbana sono cruciali per la salute e il benessere di coloro che vivono in città, per la sostenibilità stessa delle comunità urbane e per il futuro del nostro pianeta.

Introducendo una Nuova Natura Urbana in città si stimola una nuova visione degli spazi urbani e si restituisce agli abitanti la biodiversità perduta, così da dare finalmente valore alla natura, anche nelle metropoli. La città quindi può essere ridisegnata per mettere al centro la gestione del territorio urbanizzato, progettando e riqualificando gli spazi liberi e verdi in funzione del benessere, della qualità della vita e della sicurezza delle popolazioni.

L'approccio generale al progetto mira a rafforzare e sviluppare localmente la qualità e la quantità di verde fruibile, andando così a costituire un sistema verde diffuso per concentrazione di interventi, ma contemporaneamente unitario per percezione, di grande importanza per la valorizzazione ambientale, ecologica e sociale della zona.

Senza soluzione di continuità l'infrastruttura verde penetra e rafforza il tessuto verde urbano diffuso entro cui si colloca, creando continuità e funzionalità. Il progetto recupera e mette al centro la natura e il suo ruolo di fornitore di risorse vitali e di equilibratore della stabilità e della sostenibilità globali, assolvendo attraverso interventi verdi ad importanti funzioni di regolazione microclimatica, di barriera per il rumore e per l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

In questo senso il progetto di paesaggio è colto come opportunità per trasmettere il concetto chiave di qualità paesaggistica, con l'ambizione di promuovere una nuova coscienza nella realizzazione di nuovi interventi, innervando di qualità l'intervento interessato, promuovendone caratteri ambientali e paesaggistici, verso una nuova consapevolezza nei modi di "lavorare con la Natura".

Le proposte progettuali mirano a definire le logiche dello sviluppo urbano verso un modello sostenibile, orientato ad una nuova qualità spaziale. Il progetto mette al centro la Natura e il suo ruolo di fornitore di risorse vitali, offrendo l'occasione di valorizzare una nuova attrattività dell'area, ridefinendo le relazioni tra il percorso ciclabile e il contesto esistente.

Secondo tale modalità di intervento, il nuovo progetto di riqualificazione urbana diventa un tassello di un più ampio recupero ambientale capace di trarre il maggior vantaggio possibile dall'esistente, mettendo a sistema il contorno, con l'attivazione di sinergie tra le diverse azioni progettuali, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza, l'operatività e l'economicità dell'intero processo.

Il verde assume così un ruolo determinante per costruire una storia di paesaggio, capace di rigenerare le comunità urbane e i territori attraverso un approccio di sostenibilità basato sulla riconnessione con la Natura. Al cambio improvviso dello scenario globale e in tempi di pandemia, e quindi nel pieno delle nuove sfide che stiamo vivendo, il progetto risponde con una strategia radicale di progettazione adattativa a favore di una nuova natura urbana e quindi di una maggiore resilienza della città.



Gautier+Conquet Architectes, Avenues Mermoz et Pinel, Lyon, Francia

Una nuova mobilità sostenibile: i percorsi ciclabili

La mobilità sostenibile è un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto allo spostamento con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e le esternalità negative, quali le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e l'incidentalità. Tutti questi temi hanno un costo sociale che grava su tutti e possono essere rimosse soltanto con un'adeguata regolamentazione mediante intervento pubblico. I problemi relativi alla mobilità sono stati spesso demandati alle amministrazioni locali, senza un vero e proprio piano di intervento a livello nazionale e sovranazionale.

I miglioramenti tecnici hanno reso le biciclette moderne efficienti e comode: non inquinante, silenziosa, economica, discreta, accessibile a tutti i membri della famiglia, la bicicletta è più rapida dell'automobile, soprattutto sui brevi tragitti urbani inferiori ai 5 km, poiché il grado di congestione del traffico è alto. Il potenziale della bicicletta non può essere trascurato né per gli spostamenti quotidiani per recarsi al lavoro o a scuola (40% di tutti gli spostamenti sono per questi due motivi), né per altri motivi (60% degli spostamenti concerne acquisti, servizi, attività di svago, attività sociali ecc.) Anche se la bicicletta non è l'unica risposta ai problemi ambientali e della congestione del traffico in città, essa rappresenta una soluzione che si inserisce perfettamente in una politica generale di rivalorizzazione dell'ambiente urbano e di miglioramento della qualità di fruizione della città. La "Multimodalità" sembra essere la strada verso una mobilità più sostenibile.

Si deve quindi migliorare l'integrazione dei vari sistemi di trasporto, interconnessi tramite la rete e l'infomobilità. Sarà così sempre più semplice scegliere tra un mezzo o l'altro in tutta semplicità, dimenticandoci dell'auto privata. Promuovere l'utilizzo della bicicletta, del trasporto pubblico e di qualsiasi altro mezzo a basso impatto ambientale, per decongestionare il traffico e diminuire l'inquinamento è l'obiettivo della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile promossa dalla Commissione Europea con lo slogan "Choose. Change. Combine." L'idea di fondo è quella di incoraggiare i cittadini europei a un ripensamento della gamma di opzioni di trasporto disponibili, scegliendo il modo giusto per spostarsi e invitandoli a combinare tra loro i differenti mezzi di trasporto, adottando quindi soluzioni che comportino risparmi di tempo e di denaro negli spostamenti urbani ("Do the right mix").

Il problema generale della realizzazione completa di un approccio multimodale sembra consistere nella mancanza di coordinamento tra gli addetti alla pianificazione. La Commissione Europea, per dare supporto ai decisori politici territoriali, ha elaborato degli specifici working paper che si riferiscono alla Logistica Urbana, alla Regolamentazione dell'accessibilità urbana dei veicoli "smart", agli ITS (Information Transportation System), alla sicurezza stradale urbana e ai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) e riconosce il ruolo strategico che può essere ricoperto dalla pianificazione sostenibile della mobilità in ambito urbano. La promozione dell'uso della bicicletta come alternativa ai veicoli a motore rappresenta uno dei più significativi impegni per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera e al decongestionamento del traffico urbano. Per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto è fondamentale creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicura e ben riconoscibile, nonché integrata con altre forme di mobilità.



Pista ciclabile in sede propria, Hertogenbosch, Netherlands



Raggio Verde Via Einaudi, Milano (LAND)



AAUPC, Cours Seguin, Boulogne, Francia



Via San Marco, Milano (LAND)



AAUPC, Cours Seguin, Boulogne, Francia



Pista ciclabile unidirezionale in uscita dalla città, Amsterdam, Netherlands



Pista ciclabile unidirezionale in uscita dalla città, Amsterdam, Netherlands



Percorso promiscuo pedonale-ciclabile, Lisbona, Portogallo

Un intervento sostenibile: i Requisiti CAM

In materia ambientale, la filosofia progettuale è quella di ridurre al minimo l'impronta ecologica del manufatto. Infatti, ogni volta che si realizza un'opera si interviene in un processo che può essere definito come "metabolismo sociale", ossia quel processo in cui vengono usate materie prime per soddisfare bisogni collettivi ed in cui si producono prodotti di scarto. Minore è la quantità di scarti, più leggera sarà l'impronta ecologica. Pertanto, contestualmente con lo sviluppo della progettazione, saranno verificati ed implementati sia i Criteri Ambientali Minimi che quelli premianti prevedendo l'uso di materiali naturali, eco-compatibili certificati, riciclabili, con approvvigionamento mediante criteri ecologici (Green Public Procurement) nonché prevedendo specifiche tecniche che assicurano semplicità di pulizia, manutenibilità, sostituzione programmata su lunghi periodi.

Nello sviluppo della progettazione si farà riferimento alla normativa vigente in tema di sostenibilità ambientale con uno specifico riferimento ai protocolli di certificazione. In particolare, si elaboreranno soluzioni mirate a soddisfare:

1. criterio della "sostenibilità ambientale" preferendo elementi costruttivi a struttura riciclabile e/o rinnovabile (acciaio, legno, vetro, materie di origine naturale);
2. criterio dell'utilizzo, a parità di costo, di materiali maggiormente performanti;
3. obiettivo del "risparmio energetico" adottando tecniche atte a ridurre i consumi di energia necessaria allo svolgimento dell'attività, sia modificando i processi per ridurre gli sprechi, sia utilizzando tecnologie in grado di trasformare l'energia da una forma all'altra in modo più efficiente.
4. Sarà prodotta una documentazione riepilogativa delle principali tipologie d'intervento e le strategie proposte per il raggiungimento dei C.A.M., con riferimento ai materiali rinnovabili.

Lo smaltimento conseguente le operazioni di demolizione sarà curato in chiave green attraverso:

1. PRIMA DELLE OPERAZIONI DI DEMOLIZIONE: cernita dei componenti e materiali ancora utilizzabili da demolire e supporto alla stazione appaltante per la loro vendita all'incanto in modo da creare un introito a favore dell'Ente proprietario e ridurre i rifiuti (si pensi ad esempio il basolato);
2. DOPO LE OPERAZIONI DI DEMOLIZIONE: previsione dell'immediata cernita di prodotti da riutilizzare sul posto, senza contaminazione del suolo, in modo da ridurre al minimo il prodotto di scarto.

Simile approccio si terrà per la fase di "fine vita", redigendo un elaborato contenente l'elenco di tutti i materiali, componenti ed eventuali elementi prefabbricati che possono essere in seguito riutilizzati o riciclati, con l'indicazione del relativo peso rispetto al peso totale del manufatto. Il piano contiene anche indicazioni per il disassemblaggio e la demolizione selettiva dell'opera a fine vita per il riutilizzo o il riciclo dei materiali e dei componenti edilizi utilizzati.

Il progetto

Una nuova rete di mobilità lenta per i quartieri di Napoli Settentrionale

Descrizione del progetto

La realizzazione dell'itinerario ciclabile rappresenta un'opportunità di riqualificazione ambientale, una forma di fruizione "culturalmente evoluta" del territorio e un'occasione per mettere a sistema le emergenze ambientali e culturali assieme alle attività commerciali e ricettive presenti, contribuendo così alla crescita complessiva del territorio attraversato.

Il progetto persegue i seguenti obiettivi fondamentali:

1. Valorizzazione dell'identità locale ed integrazione dell'infrastruttura nel territorio che attraversa;
2. Economicità: attivazione del maggior sviluppo chilometrico con impiego limitato di risorse finanziarie, in modo da sviluppare una rete ciclabile organica ed estesa e impiegare le risorse per la risoluzione di situazioni critiche;
3. Scelte costruttive finalizzate alla massima fruizione ed accessibilità;
4. Sostenibilità in termini di durata, manutenzione e ciclo di vita delle opere;
5. Semplicità costruttiva, qualità e riconoscibilità degli interventi.

Gli interventi sono caratterizzati da una bassa intensità, in modo da non sovraccaricare ulteriormente il territorio ma semplicemente attivare sinergie esistenti. Nella definizione del tracciato si è realizzato un intervento in linea con le previsioni del Documento di indirizzo alla progettazione ed in continuità con l'art. 55 comma 2-3 delle NTA della Variante al PRG sulla necessità di riqualificare le strade pubbliche con l'occasione di realizzare un sistema di mobilità dolce, in cui il nastro di collegamento, oltre a costituire un anello chiuso avesse anche la qualità di un intervento paesaggistico non limitato alla sola percorrenza dei velocipedisti. In questo modo gli interventi sono qualificanti in quanto prevedono l'ampliamento della sede pedonale e la razionalizzazione delle soste veicolari. Questo tipo di organizzazione degli spazi è stata ottenuta nel comparto di Scampia in quanto la dimensione delle sezioni stradali permettono questo tipo di intervento. Infatti in questo percorso si configura una vera e propria "greenways", in cui il tracciato ciclabile è separato dalla strada da una doppia barriera verde. Lo sviluppo dei tracciati mira, quindi, sia al raggiungimento puntuale dei nodi di interscambio con la mobilità ferroviaria, che all'intersezione con i principali poli che punteggiano il territorio in maniera diffusa come scuole, università, parchi urbani e servizi di carattere pubblico e privato. Questo per consentire e favorire l'uso della bici nei percorsi quotidiani, come casa-lavoro, casa-scuola, casa-stazione metropolitana, casa-parco urbano, casa-centro commerciale, ecc. È necessario ribadire che, intervenendo in un tessuto edilizio e infrastrutturale esistente, non è possibile stravolgerne l'assetto; Per questo motivo sono state avanzate proposte progettuali vincolate ai sottoservizi, ma che rimodula gli stessi in funzione della rete ciclabile.



Elaborato di riferimento: T02_Masterplan generale

I percorsi

Caratteristiche tracciato

Percorso 1 – Connessione con Università - 0,5 km

Art.6 comma 2 lett.b e art. 7 comma 2

Lungo la via Labriola il percorso bidirezionale consente un cambio di direzione su sede pedonale, con rialzo della sede stradale ad alta visibilità, integrata da segnaletica orizzontale e verticale per un percorso bidirezionale su marciapiede. Successivamente lo sdoppiamento in ciclabile monodirezionale per corsia di marcia su sede stradale considerando che sul lato della nuova edilizia residenziale sono presenti parcheggi a raso per tutta la lunghezza e dislivelli per i diversi piani d'imposta degli accessi ai fabbricati. Sul lato della Facoltà di Medicina, la sede pedonale ha una larghezza insufficiente ed oggi risulta anche piantumata ad arbusti. La larghezza della bikeline, nel rispetto della sezione stradale, non inferiore a 5,50m, non può essere maggiore di 120cm, nello specifico è stata progettata con larghezza di 100cm, in via eccezionale, come da art.7 comma 2 del DM 557/1999, per la ridotta lunghezza del percorso di soli 250m. Saranno ubicate attrezzature per la sosta dei velocipedi in ottemperanza all'rt.11 del DM 557/1999 all'interno dell'area parcheggio, in costruzione, della Facoltà di Medicina. La soluzione progettuale non elimina posti auto.

Percorso 2 – Periplo Scampia - 4,8 km

Art.6 comma 2 lett.a - art.6 comma 2 lett.b e art. 7 comma 2

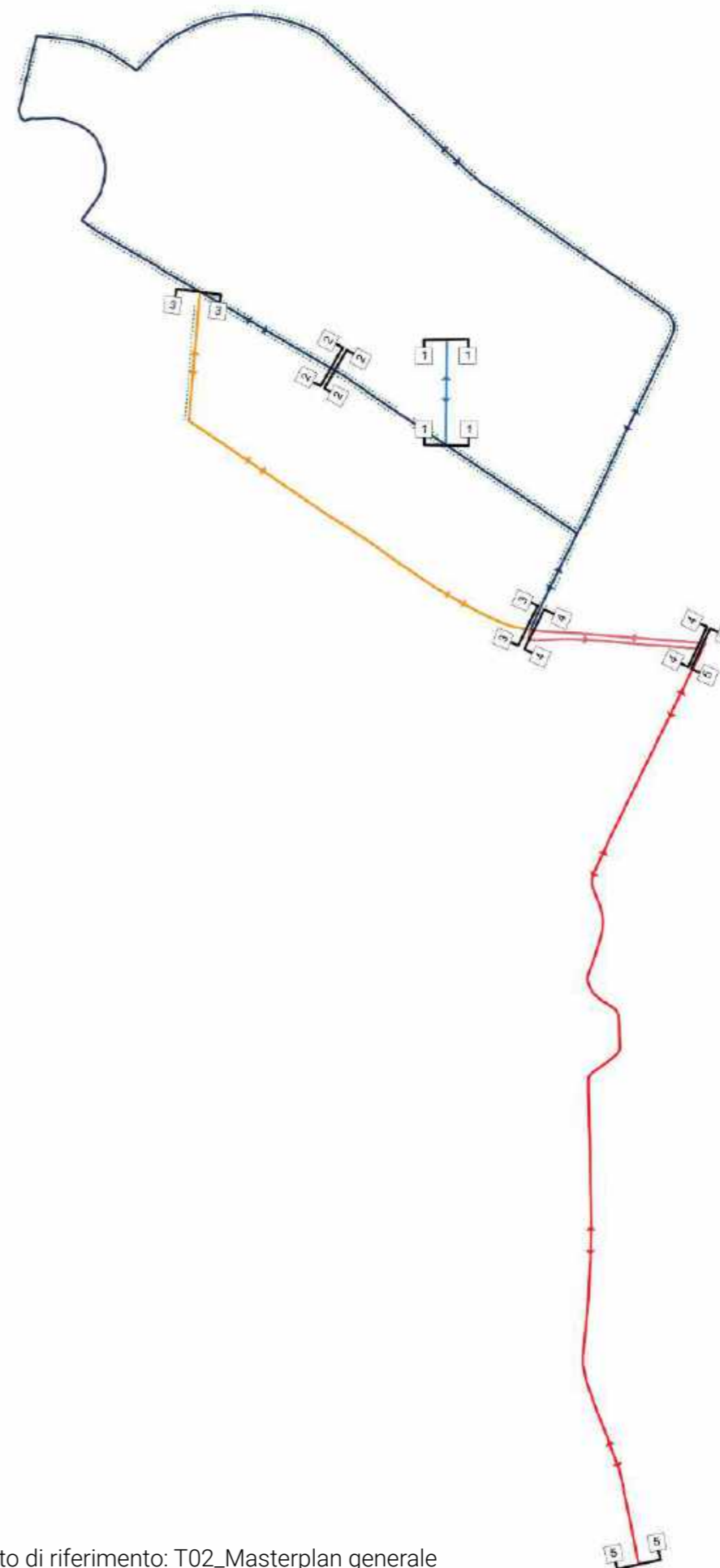
Nel caso del Periplo di Scampia, la configurazione dell'assetto stradale, con spartitraffico centrale e pali della pubblica illuminazione in asse alla larghezza della sezione stradale ci ha consentito di configurare un assetto della rete che si configura come "greenways", ciclabile bidirezionale la cui cordatura è caratterizzata da una doppia fascia tampone verde di separazione dalla sede stradale, riqualificandone così il tratto per l'intera percorrenza.

Un tratto del periplo, via Galileo Galilei costituisce una eccezione, legata alla irregolarità della sezione stradale, per la quale è stata adottata la soluzione di una bikeline in corsia riservata monodirezionale, su sede carrabile, con istituzione di zona 30km/h. Nello specifico è stata progettata con larghezza di 100cm, in via eccezionale, come da art.7 comma 2 del DM 557/1999, per la ridotta lunghezza del percorso di soli 350m. La soluzione progettuale non elimina posti auto.

Percorso 3 – Collegamento periplo Scampia con stazione metro Scampia-Piscinola - 1,6km

Art.6 comma 2 lett.a – art. 6 comma 2 lett. c, b

Nel punto del collegamento tra il Periplo di Scampia e la stazione della metropolitana e tra questa e la via Don Guanella invece si configurano diverse soluzioni per la varietà degli attraversamenti. Per questo abbiamo un percorso "greenways", ciclabile bidirezionale con cordatura verde, una bikeline monodirezionale e bidirezionale in corsia riservata su marciapiede esistente di larghezza adeguata, ed in alcuni casi marciapiedi ampliati e in ultimo, ciclabile bidirezionale in corsia riservata su marciapiede ampliato alla larghezza adeguata. Saranno ubicate attrezzature per la sosta dei velocipedi in ottemperanza all'rt.11 del DM 557/1999 sul piazzale antistante l'uscita della metropolitana lato Scampia. In questo percorso verranno eliminati 30 posti auto a sosta libera nella traversa di collegamento tra via Labriola e via Zuccarini, posti auto pertinenziali ampiamente soddisfatti per le ampie aree pubbliche disponibili nelle immediate vicinanze.



Elaborato di riferimento: T02_Masterplan generale

I percorsi

Caratteristiche tracciato

Percorso 4 – Collegamento stazione di Scampia e via Miano lungo via Don Guanella – 0,9km

Art.6 comma 2 lett.b e art. 7 comma 2

Il collegamento con la via Miano, tramite la via Don Guanella, avviene invece con una bikeline in corsia riservata, su sede carrabile, per l'insufficiente larghezza della sede carrabile e nel rispetto del flusso veicolare che vi transita. Anche in questo caso è necessaria l'istituzione di una zona 30km/h. Considerando i notevoli flussi veicolari, nelle ore di punta, è stata progettata con larghezza di 100cm, in via eccezionale, come da art.7 comma 2 del DM 557/1999, per la ridotta lunghezza del percorso di soli 400m e per consentire il transito dei mezzi di soccorso. La soluzione progettuale non elimina posti auto.

Percorso 5 – via Miano fino a porta Piccola del Museo e Real Bosco di Capodimonte – 2,5km

Art.6 comma 2 lett. c

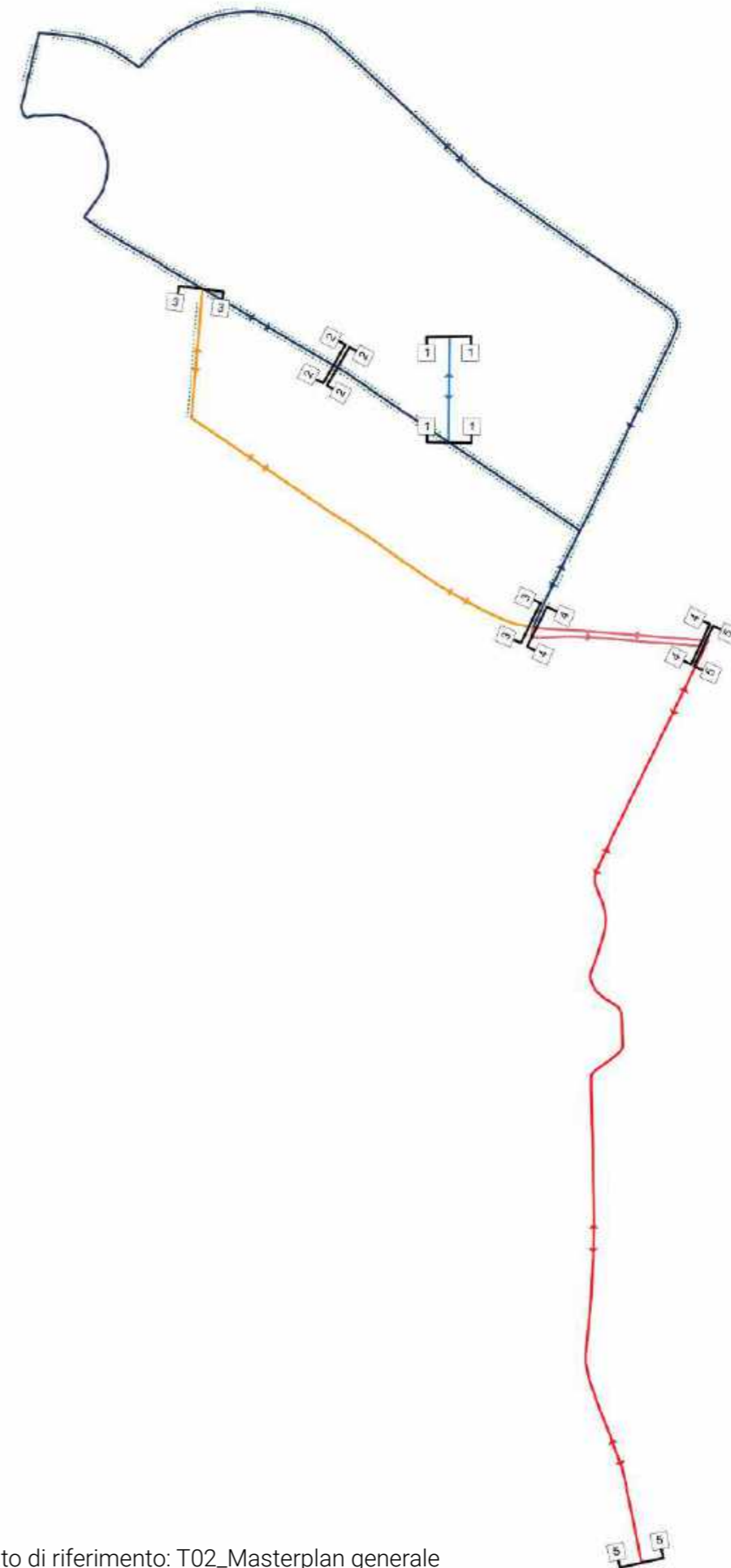
La via Miano invece presenta sostanzialmente due soluzioni progettuali. Il primo tratto, da via Don Guanella a via V. Veneto/via V. Emanuele III è prevista una bikeline in corsia riservata monodirezionale su sede pedonale, con relativo ampliamento. Anche in questo caso la presenza delle interferenze, degli accessi carrabili, attività commerciali, edicole su marciapiede, distributori di benzina, ecc. ci hanno indotto ad adottare la soluzione dell'ampliamento della sede pedonale, nel rispetto della sezione stradale e dei flussi veicolari non inferiore a 7,00m e garantendo la sosta solo su un lato della carreggiata. Si precisa che, nel tratto stradale da via Don Guanella a incrocio/rotatoria via Lazio via Janfolla, le ordinanze in vigore vietano la sosta, così come riscontrato anche dalla segnaletica presente, ma gli interventi previsti hanno consentito di ricavare un tratto di sosta per un numero complessivo di 10 posti auto. È stato adeguato il percorso ciclabile con le sistemazioni di suolo previste dal progetto EAV, per la nuova stazione di Miano. Per il tratto di via Miano, compreso tra via Lazio e via V. Veneto, non sono state rinvenute ordinanze che disciplinano la sosta su strada (istituzione o divieti). Pertanto, a fronte di una sosta libera e caotica esistente su entrambi i lati della strada, la soluzione progettuale prospettata propone n. 43 stalli di sosta regolamentati ricavati su un solo lato della strada.

Immediatamente dopo l'incrocio con via Vittorio Emanuele III, la percorrenza conduce all'accesso del Museo e Real Bosco di Capodimonte, ingresso porta Miano e porta Piccola.

In seguito alle ordinanze in vigore, che disciplinano e garantiscono la sosta nel tratto da Porta Piccola alla parte antistante l'ex deposito Garittone (per una lunghezza di 135m) è stata riprogettata la tipologia di percorso ciclabile, in continuità tipologica fino all'incrocio con via V. Veneto/via V. Emanuele III.

La soluzione progettuale, da Porta Piccola a via V. Veneto, prevede una ciclabile bidirezionale su corsia riservata ricavata dal marciapiede, con interventi di ampliamento lato bosco e riduzione marciapiede lato opposto, tale da garantire, nel tratto porta Piccola-Garittone, una sezione carrabile di 9m, di cui 7m di percorrenza carrabile e 2m destinati alla sosta, oltre ai 2m per lato destinati alle percorrenze pedonali. Pertanto, la soluzione progettuale garantisce il numero di posti auto esistenti. Immediatamente dopo la superficie antistante il Garittone, la sosta è vietata pertanto la sezione carrabile non risulta mai inferiore ai 7m, e le percorrenze pedonali hanno una profondità non inferiore ai 2m.

Il percorso ciclabile bidirezionale in sede riservata prevede lo spostamento dei pali della pubblica illuminazione e sottoservizi, a partire dall'ingresso di Porta Miano. Questo intervento più incisivo insiste in un contesto di



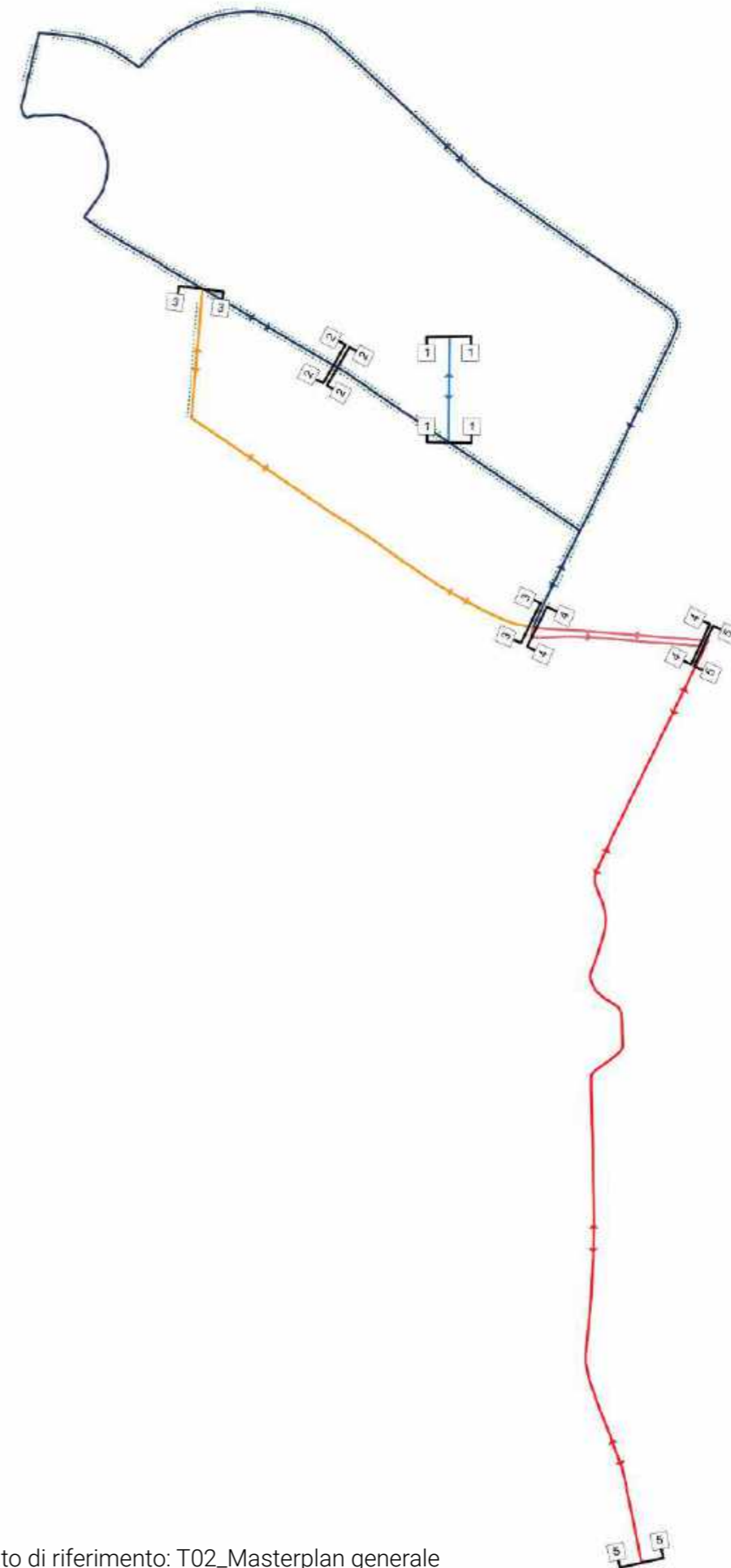
Elaborato di riferimento: T02_Masterplan generale

I percorsi

Caratteristiche tracciato

grande valore e quindi occasione per riqualificare le aree pedonali immediatamente esterne alla cortina delle mura in tufo del Parco di Capodimonte. La scelta progettuale, in linea con l'art. 6 comma 2 lett. c, pista ciclabile in sede riservata, doppio senso di marcia, 250cm, è stata operata per le seguenti valutazioni, di cui all'art. 6 comma 4, che hanno consentito la scelta progettuale proposta, ovvero assenza di intersezioni.

La pista ciclabile collega un nodo di attrazione vitale per la città di Napoli ed i margini periurbani, come Scampia, che è il Real Bosco di Capodimonte, con due accessi uno a valle, porta Miano e l'altro a monte, porta Piccola, in direzione Capodimonte/Colli Aminei. La percorrenza ciclabile fiancheggia il lungo muro che separa il Real Bosco di Capodimonte, dove a meno dei due ingressi non esistono conflittualità su aree di intersezione, intendendo per intersezione l'area determinata dalla confluenza di strade (e non quindi da passi carrai o altre simili immissioni). Sul lato opposto invece esistono molteplici conflittualità su aree di intersezioni come via Nuova San Rocco, via Piazzetta Lieti a Capodimonte, via Gaetano Manfredi, via Augusto De Martino, via Pio XII, via Gennaro Marciano, quindi con situazioni di pericolo e discontinuità della pista ciclabile, oltre alla presenza di posti auto a pagamento. In sintesi, non ci sono perdite di posti auto dalla via Don Guanella a via V. Veneto e da Porta Piccola alla superficie antistante l'ex deposito Garittone.



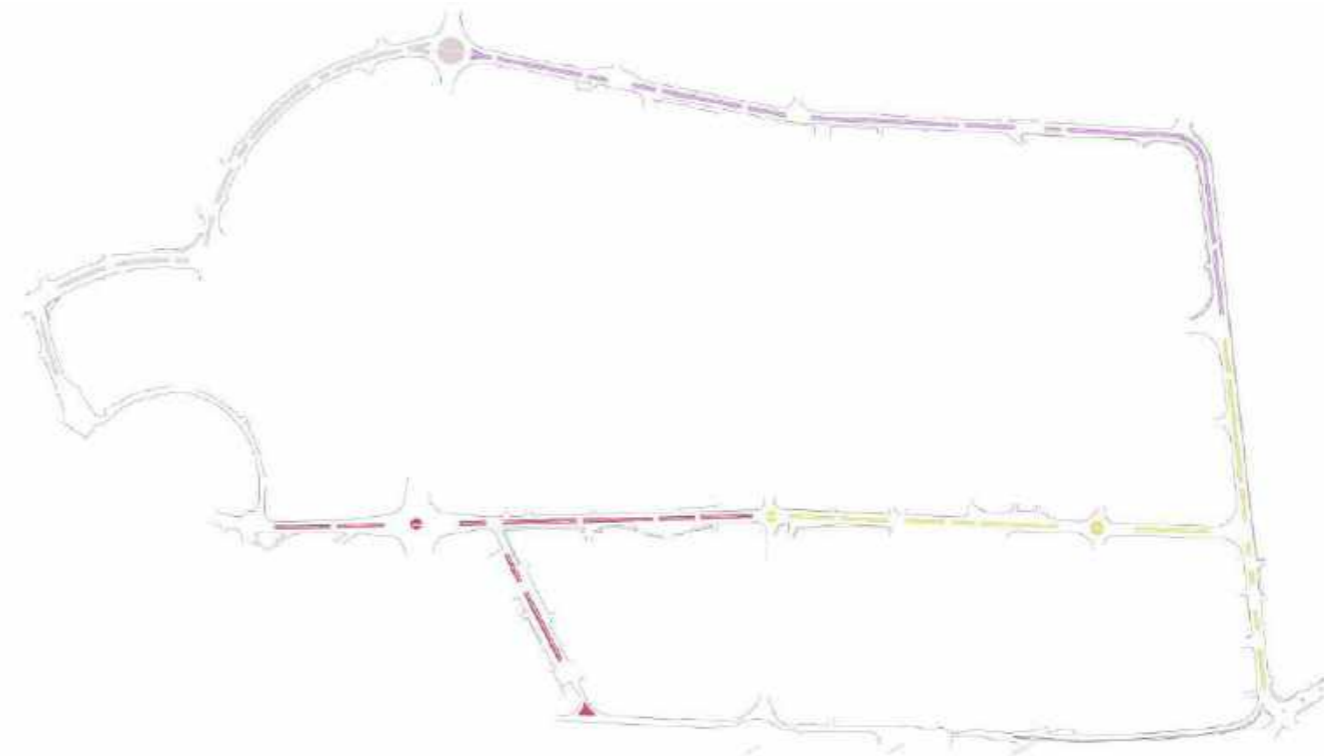
Elaborato di riferimento: T02_Masterplan generale

Opere a verde

Il colore come strategia

L'intervento persegue l'obiettivo di assegnare un'immagine unitaria chiaramente connotata e riconoscibile, con un impianto semplice ed efficace che si integra con il paesaggio circostante e si sviluppa in armonia con il sistema degli spazi aperti limitrofi. A partire dalla definizione dell'immagine complessiva del masterplan, il progetto si articola in differenti ambiti vegetazionali, sviluppati nella loro specifica identità, ma preservando le caratteristiche e l'armonia dell'intervento complessivo. I vari paesaggi che si susseguono sono stati approfonditi in modo da favorire e migliorare l'orientamento e la fruizione attraverso la leggibilità degli spazi e la cura dei percorsi, offrendo ai fruitori accoglienza, comfort e sicurezza.

Il percorso ciclabile, lungo il suo tracciato, presenta tratti definiti da paesaggi molto ben distinti grazie all'uso di fasce di erbacee e arbusti con cromatismi sempre diversi. L'uso del colore permette di avere un percorso riconoscibile, grazie alle fioriture monocromatiche delle fasce, ma dinamico e sempre diverso per il susseguirsi dei diversi tratti. Nella scelta delle specie, oltre a garantire diversi colori e fioriture durante il corso dell'anno, si è preferito favorire specie autoctone e derivate dal contesto che comportano notevoli vantaggi in termini di attecchimento dei nuovi impianti, riducendo, a lungo termine, le necessità di manutenzione. Questo tipo di scelte porta un contributo in termini di implementazione della biodiversità, che significa incrementare i servizi ecosistemici vitali per il benessere dell'uomo e per l'equilibrio ecologico dell'ambiente. L'obiettivo è quello di dare alle opere un aspetto organico e riconoscibile, senza rinunciare agli aspetti di sostenibilità ambientale ed economica, privilegiando la scelta di specie autoctone e adatte al contesto pedo-climatico di riferimento.



Elaborato di riferimento: T11_Planimetria e dettagli opere a verde



ITALIA

LAND Italia Srl
via Varese16
IT - 20121 Milano
T +39 (0)2 806911 1
italia@landsrl.com

SUISSE

LAND Suisse Sagl
via Nassa 31
CH - 6900 Lugano
T +41 (0)91 922 00 63
suisse@landsrl.com

GERMANY

LAND Germany GmbH
Birkenstraße 47a
D - 40233 Düsseldorf
T +49 (0)211 2394780
germany@landsrl.com