

Università degli Studi di Napoli Federico II
Facoltà di Architettura- Dipartimento di Progettazione urbana

Dottorato in Progettazione urbana

XX° ciclo

ENRICO CARAFA

UNA LETTURA PROGETTUALE PER I NUOVI TERRITORI URBANI

il layering process come strumento di lettura e progetto

tutor
prof. Rejana Lucci

coordinatore del corso di dottorato
prof. Fabrizio Spirito



INTRODUZIONE

PARTE I – TERRITORI DI RICERCA

1. Il carattere della città contemporanea
2. Territori attuali
3. La lettura progettuale

PARTE II – LAYERING PROCESS COME STRUMENTO DI LETTURA E DI PROGETTO

1. Inquadramento scientifico
2. Parola chiave: layer \equiv livello \equiv strato
3. Layering come progetto

Sovrapposizione di segni e sistemi astratti
Eisenmann – Cannaregio (Venezia) 1978

Indeterminatezza programmatica
Rem Koolhaas – La Villette (Parigi) 1982

Complessità urbana
O.M. Ungers – Postdamer Platz e Leipziger Platz (Berlino) 1991

Layering come lettura

Intersezione degli strati e temi urbani
P.Viganò, L. Fabian – Strati, rielaborazione del rilievo compiuto in occasione della redazione del piano di Prato – Prato 1994-96

Gli strati come relazioni tra i materiali
A.A.V.V. – La linea ferroviaria e la fascia costiera vesuviana

Gli strati come descrizione dei sistemi
A.A.V.V. – Paesaggi nella dispersione insediativa: territori piemontesi recenti

PARTE III – LAYERING PROCESS: SPERIMENTAZIONI NELL'AREA A NORD DI NAPOLI

1. Descrizione del territorio
2. la fascia territoriale intermedia nel PTCP e nel Patto ZEN
3. Layering process: gli strati e le loro relazioni
4. Le questioni: complessità, dinamicità e interattività
5. Una interpretazione progettuale per la fascia intermedia: le Greenways urbane
6. New layer: greenways

“La città del nostro tempo non è solo un luogo, ma molti luoghi. E' un prodotto complesso, sovrapposto, a più strati, dove si sovrappongono e si integrano in maniera complementare pensieri, proposte e sistemi (...) Ogni singolo sistema influenza, disturba o modifica quello vicino (...) Conflitti, frammenti, contraddizioni non risolte sono però il criteri caratteristico della città come layer. In questa città le strutture si sovrappongono come gli strati di edificazione di una città storica.”

O.M. Ungers

1. Il carattere della città contemporanea
2. Territori attuali
3. La lettura progettuale

Il carattere della città contemporanea

Interpretata spesso come dispersione caotica¹ di cose e soggetti, la città contemporanea appare connotata da un medesimo grado di frammentarietà, esito di razionalità molteplici e legittime ma spesso semplicemente accostate le une alle altre, percorsa da confini tanto invisibili quanto difficili da valicare.

E' come se la città esplodesse sul territorio avvolgendo pezzi di



La strada degli Americani
foto di Paolo de Stefano

periferia e di campagna in un'unica conurbazione dove parti di città, materiali urbani e forme spaziali appartenenti a diversi tratti della storia si mescolano a materiali, figure, forme e tecniche che preludono ad aspetti del futuro.

L'impressione che la città contemporanea trasmette è quella di rifiutare la successione ordinata delle cose, tendendo a configurarsi quasi come una compresenza di paesaggi paralleli emersi non da un'organizzazione di spazi e volumi ma da una raccolta fortuita di frammenti accostati o sovrapposti.

“La frammistione ci ha abituato a osservare la città e il territorio con l'occhio dell'archeologo; a comprendere che i diversi strati storici, il centro antico, la città moderna, le sue periferie, la frammentazione e dispersione della città contemporanea, si sono tra loro mescolati come dopo un movimento tellurico: ciò

*che troviamo alla superficie non è detto che sia lo strato più recente, ciò che troviamo dopo lunghi scavi non è detto sia quello più antico*². Luogo della frammistione, la città contemporanea è dunque *“...sede di continui cambiamenti che danno luogo al formarsi di situazioni critiche e a soluzioni transitorie di problemi: case che diventano officine, officine che diventano teatri, scuole che diventano case, giardini che diventano parcheggi, tranquille strade che divengono assi di scorrimento”*³.

I valori posizionali vengono continuamente messi in discussione, così come i modi d'uso del territorio si sovrappongono in maniera diacronica proponendo un nuovo problema culturale: quello della ricerca di un elemento ordinatore delle differenti temporalità sovrapposte e intersecate.

La città attuale presenta infatti numerosi materiali che pur appartenendo a epoche diverse si accumulano sul territorio per sovrapposizione o accostamento (simultanea disponibilità di materiali) dando vita ad un insieme di forme e spazi ed è questa la prima impressione che si ha osservando il paesaggio delle periferie italiane.

Esistono attualmente numerose definizioni che si possono estrapolare dalla città vista, come un territorio sempre più esteso quasi senza confini, definizioni di città legate ai caratteri di frammentarietà, caos, dispersione in contrapposizione alla città vista come un territorio all'interno del quale si individuano degli elementi urbani definiti e controllabili.

Avendo le periferie acquisito il carattere di nuove centralità all'interno della città diffusa, ed essendosi pertanto diversificate, dando origine a strutture urbane generate dalle particolarità di ogni singolo caso, il termine stesso periferia è stato sostituito o per meglio dire integrato e affiancato da termini presi in prestito dal mondo anglosassone come *sprawl* (posizione scomposta), riferendosi alla diffusione fisica; *technourb*, i nuovi complessi che sorgono attorno agli aeroporti; *Urban Village* per indicare frammenti urbani sparsi nel territorio.

Anche in Europa i termini usati finora vengono sostituiti da "città diffusa". Tra i più ricorrenti sicuramente il termine Hyperville⁴: *"L'ipercittà è la risultanza di una moltitudine di scelte, che sono tutte razionali, o che aspirano ad esserlo, ma che obbediscono a logiche differenti, in antagonismo le une con le altre (...) il preteso caso delle periferie, dunque l'ipercittà, è piuttosto un ordine difficile da capire (...) leggere la città contemporanea significa modificare la nostra sensibilità; recepire in termini di contrasti, di tensioni, di discontinuità, di frammentazione"*.

Analogia con l'ipertesto: Hiper- in quanto n-dimensionale. Un ipertesto non è altro che un'offerta di informazioni strutturata secondo un'organizzazione gerarchica, nella quale il lettore è libero di muoversi, privo di qualsiasi suggerimento lineare. Questo fa sì che il contenuto di un ipertesto sia effettivamente un risultato molteplice, frutto della relazione tra autore e fruitore, chiamato a scegliere e pertanto a definire la traiettoria della propria lettura.

Altri termini vengono utilizzati per indicare nuovi modi di organizzazione del territorio, da "Urban Islands" a "Patchwork" (Wilhelm Jan Neutelings), a termini che trovano un equivalente sociologico come "mosaico urbano"⁵.

Di recente si parla di "Metápolis"⁶: *"La città di oggi, Metápolis, è un ipertesto, è un ecosistema che trae significato dalle relazioni che si stabiliscono fra parti fisiche e non fisiche della città, fra relazioni locali e relazioni globali. La Metápolis è un luogo di luoghi, è stratificata e multifunzionale, un ricco caleidoscopio: un insieme di città dentro la città; trascende ma comprende la metropoli così come la conosciamo, configurandosi in nuovi agglomerati urbani costituiti da spazi e relazioni molteplici, eterogenei e discontinui"*.

Si affronta la questione della "Città territorio"⁷: *"La città territoriale potrebbe essere definita come una struttura non lineare di eventi eterogenei, collegati a loro volta da efficaci reti infrastrutturali e da canali relazionali (coerentemente con un sistema combinatorio evolutivo) capaci di incitare lo scambio, le inter-relazioni e la*

promiscuità, ma capaci anche di offrire maggiore libertà e indeterminazione attraverso le loro traiettorie e la forma che risulta da ciascun momento".

Intervengono nuove visioni della città come "Pixelled city-interference city"⁸: *"La città si costituisce come un network infrastrutturale esistente che fornisce relazioni e tensioni tra i differenti aspetti della vita urbana. Attraverso la sovrapposizione di differenti livelli di attività e reti si possono produrre zone in cui certi processi possono avere luogo. Nuovi livelli di reti infrastrutturali possono provvedere a nuove formazioni di comunità e interferenze di struttura esistenti. Questo ci permette di creare zone che non sono riferite a consolidati contesti ma anche a certi networks e comportamenti sociali più "deboli". Questa nozione di città multilivello che fornisce una più complessa lettura si può chiamare: "PIXELLED CITY". Essa è una città fatta con performance di vita, strane geometrie, dove compressione e decompressione rappresentano diverse atmosfere, intensità ed energie. Come è possibile all'interno di una situazione frammentaria usare le potenzialità delle intensità ed energie in modo tale da produrre un paesaggio critico? Si propone INTERFERENZA come dispositivo operativo per la manipolazione delle condizioni esistenti e per fornire potenziale alla vita urbana. Ne deriva: Interference city. Essa è la città del continuo spostamento dei bordi, dei confini e delle soglie. È la città della densità spazio temporale, dello scambio delle informazioni, dei mezzi e del pensiero. È la città delle infrastrutture materiali ed immateriali.*

Non più la città, quindi, intesa come una forma in sé e per sé conclusa, fatta di strade, di assi, di piazze ma un arcipelago di frammenti che si giustappongono in modo casuale: determinando luoghi di risulta e spazi abbandonati, degradati, spesso dichiarati off limits che controbilanciano la rigidità delle maglie urbane consolidate della città.

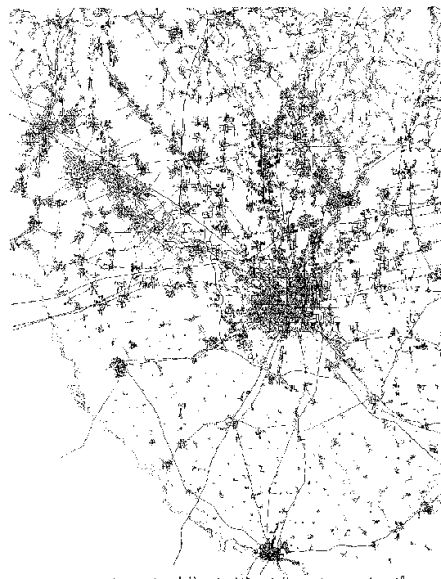


Trinitat Vella è un territorio incerto, periferia di Barcellona, che presenta residui di territorio agricolo e archeologia industriale, invasa da infrastrutture, come un territorio da attraversare senza toccare.

Città diffusa

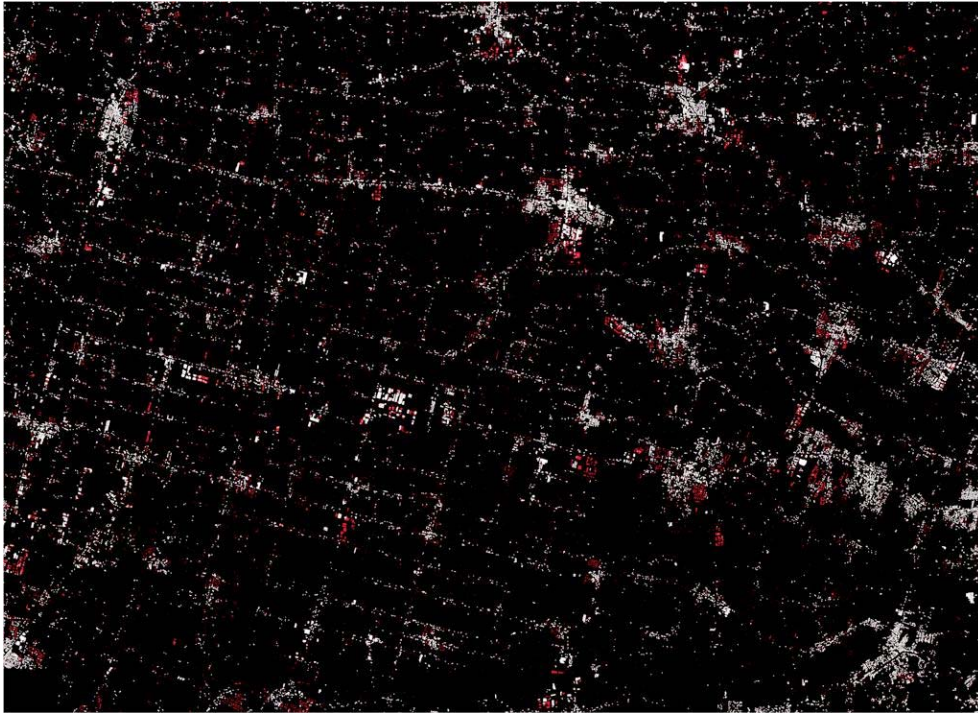
Abbiamo visto come per descrivere questa dilatazione dell'intero territorio vengono spesso usati termini come "sprawl" o in associazione il termine italiano "città diffusa", termini che in qualche modo negano le immagini di città che la tradizione ci ha consegnato.

Dagli studi sulla diffusione nel territorio veneto e lombardo di Boeri-Lanzani-Indovina, alle ricerche portate avanti da Bernardo Secchi con la comparsa dei



La città diffusa a Nord di Milano
Boeri, Lanzani e Marini,
1993

materiali urbani⁹ che strutturano la città diffusa a quelle di Paola Viganò che muove da una lettura elementarista della città, tutti affrontano il tema della dispersione senza però "entrare nelle questioni più dense da esso evocate, senza aver costruito implicazioni pesanti con il progetto o le politiche"¹⁰.



Territorio veneto come territorio della dispersione
Paola Viganò, Bernardo Secchi e phd in Urbanism IUAV

Ma cosa intendiamo per città diffusa o meglio perché questa forma di organizzazione del territorio assume un ruolo centrale nel dibattito architettonico e urbanistico?

Il termine città diffusa si presta a numerose interpretazioni dato anche dal carattere ossimorico del termine stesso: il sostantivo (città) evoca un insediamento con i caratteri propri della città consolidata con regole e gerarchie leggibili chiaramente, mentre l'aggettivo (diffusa) evoca i caratteri di rarefazione tipica di certi mondi rurali. La città diffusa può intendersi come una città a densità bassa che si espande sul territorio, oppure un sistema di insediamenti sparsi collegati tra loro a formare una trama sul territorio. Penso ai sistemi insediativi sviluppati a Nord di Napoli, dove piccoli nuclei urbani sono cresciuti sotto l'onda dello sviluppo economico perdendo il

rapporto di dipendenza dalla grande città e costituendosi in una rete diffusa di piccole città autonome.

L'enciclopedia su internet wikipedia (www.wikipedia.org) alla voce città diffusa recita: "*Sprawl urbano (letteralmente: stravaccamento urbano) è un termine di derivazione anglosassone che indica una rapida e disordinata crescita di un'area metropolitana, fenomeno che nella maggioranza dei casi va affermandosi nelle zone periferiche, data la connotazione di aree di recente espansione e sottoposte a continui mutamenti. Per indicare questo fenomeno l'italiano usa il termine città diffusa*".

Sempre nella stessa home-page specifica come lo sprawl sia caratterizzato da molti utilizzi del terreno che si presentano contemporaneamente: grandi porzioni di terreno sono destinate allo stesso tipo di utilizzo, le aree sono separate tra loro da strade, zone verdi, o altri tipi di barriere. Le aree di sprawl sono anche caratterizzate dal fatto di essere estremamente dipendenti dalle automobili per il trasporto: molte attività, come shopping, spostamento sul luogo di lavoro, concerti, ecc. richiedono l'uso di macchine come risultato sia dell'isolamento dalla città che da quello da zone industriali e commerciali. Camminare o utilizzare altri tipi di trasporto non è efficiente. Lo sviluppo in queste aree tende ad essere su scala maggiore rispetto alle zone abitate da molto tempo e questo implica case più grandi, strade più larghe e negozi più grandi con relativi immensi parcheggi.

Più precisamente: "Città diffusa non è un altro nome della città periferica. La condizione riassunta nell'espressione città diffusa rappresenta la trasformazione di un modo di concepire e utilizzare lo spazio, che si riverbera su tutte le differenti parti di città. E' uno spazio abitato nel segno della percorrenza e della distanza, della pratica contemporanea di più luoghi".¹¹

Nella moltitudini di immagini aeree e cartografiche scorse per conoscere il fenomeno della dispersione, mi sono imbattuto in un disegno che può sintetizzare la complessità di questa modalità insediativa dal titolo *"Frammentazione e connessione"*.

Dovendo tradurre l'immagine in parole descriverei la visione di un territorio strutturato da una rete principale composta di piccoli centri che organizzano il territorio come nodi significativi. Questa rete si struttura su una maglia



stradale che dai grandi assi di scorrimento si infittisce ma mano che si inoltra nel territorio attraverso una mobilità che potrebbe non essere esclusivamente automobilistica. I centri sono caratterizzati da edilizia di differente natura (edifici sparsi, sia privati che di edilizia pubblica) e sono separati da grandi aree che sembrano possedere un carattere agricolo e che misurano la distanza tra i nuclei insediativi. Citando una frase di Secchi potrei dire *"Una grande città dispersa: si lavora in un luogo, si abita in un altro distante alcuni chilometri ... il cinema la farmacia la palestra i negozi si trovano distanti tra loro quanto lo sono per i cittadini di Milano o Roma, ma lo spazio tra loro non è tessuto urbano, è campagna"*¹²

note

¹ Il principio di evoluzione caotica, comune a tutte le realtà urbane europee, è considerato ad oggi un dato di fatto con cui è necessario avere a che fare. Questa condizione di ingovernabilità dei fenomeni urbani, ha incrementato la sfiducia nella possibilità di guidare le sorti del suo sviluppo, diffondendo una tendenza ad esaltare la dimensione caotica della città.

² A. Carandini, *Storie della terra. Manuale di scavo archeologico*, Einaudi, Torino 1991

³ Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Editori Laterza, Roma-Bari 2000, p. 80

⁴ André Corboz, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano 1998

⁵ M. Zardini, G. Baldisseri, L. Marchetto, M. Zancan, *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*, Skira Editore, Milano 1996

⁶ M. Gausa, V. Guallart, W. Müller, F. Soriano, F. Porras, J. Morales, *The metapolis dictionary of advanced architecture. City, technology, society in the information age*, Actar, Barcelona, 2003

⁷ Manuel Gausa, " *Dispositivi geourban* ", in *Area* n.79 , Milano 2005

⁸ Giuseppe Mantia, " *Paesaggi banali* ", in *Arch'it*, rivista digitale di architettura, gennaio 2001

⁹ In un costante rapporto tra urbanistica e architettura, tra morfologie del territorio e tipologie edilizie, anche per la città contemporanea si possono elaborare e rielaborare vecchi e nuovi materiali urbani costruendo grammatiche e sintassi con le quali comporre e determinare nuove concezioni della spazialità. B. Secchi

¹⁰ C. Bianchetti, *Abitare la città contemporanea*, Skira, Milano 2003

¹¹ G. Barbieri, *Configurazione della città diffusa*, in *AA.VV., Le forme del territorio italiano I. Temi e immagini del mutamento II. Ambienti insediativi e contesti locali*, Bari 1996

¹² B. Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1998

Territori attuali

“Quelli che fino ad oggi abbiamo considerato elementi negativi della città contemporanee, ovvero l'eterogeneità, la varietà eccessiva, il disordine, la disarmonia, l'accostamento incongruo di pezzi diversi, la sovrapposizione nel tempo delle diverse modalità d'uso del territorio che ha creato spazi ibridi, costituiscono ora una risorsa, una qualità per la definizione di un nuovo paesaggio”.¹

Il territorio in cui ci troviamo ad operare oggi, assimilabile ad un sistema inorganico e complesso, è caratterizzato da intrecci continui tra nuclei compatti e insediamenti diffusi con le aree agricole e industriali, mentre i grandi contenitori si attestano a partire dai tracciati delle infrastrutture e dalla presenza di elementi geografici.

In questi scenari che le nostre città ci restituiscono, saltano all'occhio grandi frammenti di suolo naturale i quali non sono più spazi esterni alla città ma ne fanno parte: spazi che in precedenza non erano percepiti quali elementi di valore per il disegno del sistema urbano complessivo ma che oggi rappresentano una risorsa per la città disseminata nel territorio.

Luoghi *“delle memorie rimosse e del divenire inconscio dei sistemi urbani”²*, aree miste sia nelle destinazioni che nelle distribuzioni e nelle dimensioni degli elementi che costituiscono sistemi/livelli con propri andamenti e giaciture indipendenti per cui il loro intreccio determina sovrapposizioni - accostamenti - abbandoni - diversità - frammistioni.

Territori che risultano quindi difficilmente intellegibili e quindi progettabili perché apparentemente privi di una collocazione nel presente ma che invece costituiscono aree con un potenziale enorme all'interno delle dinamiche evolutive della città.

Sono "aree strategiche di attrito", spazi interstiziali presenti nella maggior parte delle grandi metropoli europee in trasformazione, grandi centri di accumulazione o grandi vuoti urbani, paesaggi di assorbimento, o paesaggi di confine, maglie articolate o infrastrutture obsolete, vaste superfici potenziali o situazioni artificiali deficitarie.

Ignacio de Sola Morales parlerebbe di terreni vacui, luoghi dell'incertezza, spazi di ciò che è possibile ed anche dell'aspettativa.

Osservando i territori delle metropoli, le recenti espansioni hanno creato spazi interstiziali di terreni residuali che favorirebbero il protagonismo latente degli "spazi di omissione": " ... assenze del costruito, spazi aperti o incisioni visive, dei terreni residuali, spazi di margine o riserve libere, acquisterebbero tutto il loro significato in quanto potenziali "inter-azioni" destinate ad operare al negativo "3.

Negli interstizi tra l'infrastruttura e il tessuto urbano, diventa straordinariamente evidente la stratificazione, la sovrapposizione, l'accumulazione dei segni e dei manufatti sulla superficie; la compresenza di diversi tempi e diverse velocità appare in tutta la sua dirompente *durezza*⁴. Essi sono i luoghi dei conflitti, del perenne squilibrio, della dissonanza stridente, caratterizzati dalla coesistenza dei manufatti eterogenei per dimensione, consistenza, origine, significato. "Gli interstizi costituiscono l'interfaccia tra reti e trame diverse, sono luoghi dell'intermodalità, volani tra sistemi funzionanti a differenti velocità (...) Proprio per questi loro caratteri, gli spazi interstiziali possiedono la capacità di rivelare in maniera straordinaria, di illuminare con assoluta chiarezza aspetti che sono propri della nostra contemporaneità".⁵



Milano – rotte di abbandono attraverso l'arcipelago milanese (stalker)



Roma – rotte di abbandono attraverso l'arcipelago Romano (stalker)

Nell'osservare il territorio attuale è la periferia⁶ a riemergere nei vuoti della città dispersa assumendo il carattere indefinito proprio delle frange urbane⁷ e degli interstizi.

Il panorama in cui si inseriscono le nuove espansioni in aree periferiche è un panorama desolante. Si tratta di spazi incerti, senza una identità condivisa; si sviluppano attorno ad uno svincolo, ai lati di un centro commerciale; è una città di salti, senza gerarchie; gruppi di individui che ritrovano calore solo nell'isolamento, dentro le abitazioni; spesso intensi flussi automobilistici percorrono strade deserte;



manca un nome per dire cosa sia uno spazio che non è diventato luogo. In queste dimensioni si verifica l'assenza di differenze tra spazi collettivi, spazi pubblici, semi-pubblici o semi-privati e totalmente privati.

Si vede il susseguirsi di "villette" private mono o bi-familiari e case a schiera. Ognuno sogna la sua piccola porzione di universo, la sua sfera privata con il suo pezzettino di verde.

"La pseudo-casa di campagna si trova scomodamente in un territorio di campagna precompressa, non è né spalla a spalla con il vicino né sufficientemente rimossa, i suoi fianchi non sono protetti da occhi curiosi e suoni penetranti... Questo spazio senz'ordine non è né città né campagna; dietro alla sua facciata romantica Suburbia non contiene né l'ordine naturale della grande proprietà, né l'ordine artificiale della città storica. Il suburb fallisce come campagna perchè è troppo denso. fallisce come città perché non denso abbastanza, o sufficientemente organizzato. Innumerevoli casette sparse, posizionate come sassi su ordinate file di nuove aree di lottizzazione non creano un ordine e nemmeno generano il senso di comunità." ⁸

Queste aree da figure di sfondo possono divenire parti attive nella definizione della struttura urbana interpretati come elementi di coesione e di identità pubblica.

Un frammento urbano, uno strato libero⁹ su cui verificare la possibilità di ricomposizione tra elementi, nuclei, sistemi e paesaggio che superi il concetto di periferia all'interno di una rinnovata idea di città che in questi grandi vuoti scopre radici di nuove possibili identità.



note

- ¹ M. Zardini, G. Baldisseri, L. Marchetto, M. Zancan, *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*, Skira Editore, Milano 1996, p.18
- ² Stalker, *Attraverso i Territori attuali*, J.M. Place 2000,
- ³ Manuel Gausa, *Dispositivi geourbani*, in Area n.79 , Milano 2005
- ⁴ Esistono ovunque nelle grandi città, ma soprattutto nelle città del mediterraneo, delle strane pieghe dove la ripetuta sovrapposizione di margini consente al corso del tempo di sedimentare li frammenti eterogenei di spazi e di tempi diversi da quelli che la città stessa vorrebbe riuscire ad affermare, frammenti di altrove che col tempo diventano humus, si territorializzano, garantiti dalla marginalità e dallo scarso controllo, danno vita a forme congenite di diversità.
Stalker, *Attraverso i Territori attuali*, J.M. Place 2000
- ⁵ Stalker, *Attraverso i Territori attuali*, J.M. Place 2000
- ⁶ Il termine periferia tende oggi a declinarsi in tre principali direzioni, tra loro concatenate.
La prima, più facile e diffusa, la distingue per distanza geometrica e cronologica da un centro situato nel "cuore antico" della città storica.
La seconda opzione introduce una valutazione qualitativa della densità di funzioni e servizi urbani. E' periferia il territorio dell'assenza: i luoghi senza spazi di aggregazione, senza infrastrutture, senza aree per il tempo libero. Una periferia che non si rapporta ad un unico centro fisso ma fa riferimento ad una pluralità di centri (grandi contenitori ludici e commerciali divengono luoghi centrali) che soddisfano il desiderio generato dall'assenza.
Una terza accezione associa a periferia il concetto di incertezza. Sono luoghi caratterizzati da vuoti riusati come spazi di aggregazione, le aree terziarie che tornano residenziali, l'invasione di molecole commerciali nei piani terra degli isolati, l'improvvisa e contagiosa produzione di un nuovo spazio all'interno della città diffusa.
A.A.V.V. *IN.FRA. Forme insediative, ambiente e infrastrutture. Esperienze*, Marsilio 2004, p. 201
- ⁷ "Sono luoghi di sovrapposizione degli elementi appartenenti ad entrambi i paesaggi di contatto (città e campagna), la cui funzione dominante dovrebbe essere quella di tampone tra il nucleo urbano di origine e l'esterno (...) sono zone di conflitto ma anche di alta dinamicità e di concentrazione di attività proprio per la natura del luogo di scambio. Il tessuto urbano è più rarefatto che nel nucleo per l'eterogeneità maggiore che genera una destrutturazione del paesaggio, un caos uniforme ... la frammentazione".
M. Gibelli, *Il paesaggio delle frange urbane*, Franco Angeli, Milano 2003
- ⁸ S. Chermayeff, C. Alexander, *Comuunity and Privacy: Toward and New Architecture of Humanism*, Penguin Books, 1961, p. 80
- ⁹ "il nuovo strato di cui parliamo è il prodotto dell'accumulazione, della sedimentazione di tutti gli spazi liberi della nuova città metropolitana"
E. Batle, *El anillo verde de Barcelona y la matriz metropolitana*, in rivista Arquitectos, n° 155, Madrid 2000, p. 55

La lettura progettuale

“Ma comunque qualsiasi aggiornamento relativo a tecniche di osservazione e descrizione va riportato all'interno dell'obiettivo primario della lettura progettuale, cioè la capacità di riconoscere e interpretare i reali elementi che costituiscono la struttura formale dell'oggetto indagato (...)Tutti elementi fisicamente individuabili la cui reinterpretazione progettuale, nell'uso, nelle relazioni, nei ruoli, restituisce un nuovo territorio diverso e originale”.¹

Analizzare i territori attuali, individuare al loro interno temi urbani e indicare orientamenti per la propria trasformazione appartiene ai modi propri del progetto urbano (progetto urbano come misura della trasformabilità). Quindi lettura e *descrizione* possono essere interpretati come strumenti analitici per acquisire elementi e temi propri della struttura urbana mentre il progetto, rielaborando i materiali dell'architettura della città, trasforma gli spazi dando loro riconoscibilità all'interno della struttura urbana.

La difficoltà di lettura e rappresentazione di questi territori (penso soprattutto al moltiplicarsi delle denominazioni utilizzate nel tentativo di nominare un modo di occupare lo spazio multiforme) ha portato all'uso di differenti tecniche di analisi e descrizione legate a concetti di sociologia e antropologia con l'introduzione di termini suggestivi come “non-luogo”², oppure a rappresentazioni che fissano o evidenziano il movimento, la sequenza, come la fotografia e altre tecniche complesse legate all'informatica, oppure ancora la narrativa³.

Queste e altre tecniche di conoscenza diventano di supporto alla lettura e quindi alle scelte di architettura, e non devono essere fini a se stesse ma “*organizzare analogie*

spendibili nel progetto" accompagnando "l'idea che spinge alla necessità di trasformazione".⁴

"Analisi e progetto vanno disponendosi all'interno di una sola ricerca dove lo studio dei fatti e delle forme diventa l'architettura".⁵

Il ruolo della descrizione diventa quindi quello di creare architettura, tradurre l'esistente e contemporaneamente fornire indicazioni tematiche che introducano principi rivolti alla costruzione di relazioni estese nel tempo e nello spazio: *"la descrizione sottende un'idea di progetto come rappresentazione creativa di quella solidarietà che unisce le diverse parti dell'ambiente costruito"*⁶.

L'osservazione parte dalla descrizione che presentando in sé criteri e modi di selezione degli elementi, dà un taglio particolare alla lettura fornendo un giudizio strettamente legato all'interpretazione progettuale. La conoscenza di una città non può prescindere da quella del passato ma è la sola proiezione nel futuro, indica Samonà, che consente di descriverla⁷.

Descrivere vuol dire non solo catalogare i diversi oggetti secondo schemi o classificazioni ma ricercare l'intreccio di relazioni, scoprire i tratti di una scena urbana in continuo cambiamento, rivelarne peculiarità, gli spazi, le forme dell'ambiente naturale e il paesaggio costruito dall'uomo.

Le relazioni a cui ci riferiamo non sono solo quelle tangibili in una osservazione diretta ma anche quelle che derivano da un rapporto con la storia del luogo. Storia come strumento di conoscenza che aiuti a rintracciare tracce e segni che vanno però visti in relazione al sistema di cui fanno parte e non come semplice racconto del loro costituirsi. La lettura storica diviene utile se attraverso la sovrapposizione dei segni antichi a quelli nuovi, riesce a evidenziare la continua trasformazione dei luoghi, restituendo nella forma finale tutta la complessità e lo spessore del trascorrere del tempo. Ciò che preesiste all'intervento viene raccontato come architettura e rimesso

in gioco in un nuovo sistema derivante da scelte progettuali "urbane" che contengono in sé i principi della trasformazione⁸.

La lettura analitica e il progetto sono quindi due momenti della fase progettuale non consequenziali ma complementari: il progetto come strumento di conoscenza e non come finalità.

Nella ricerca si fa riferimento ai territori della dispersione e quindi anche nell'affrontare il tema della descrizione all'interno della lettura progettuale si farà sempre riferimento alle caratteristiche di aree caratterizzate da continue sovrapposizioni di sistemi che generano un caos apparente.

Citando Ungers: *"L'arte urbana consiste nel trovare i luoghi nel caos della città, nel dare loro un nome e nello sviscerare le loro peculiarità (...) Ciò che si è formato dal caso, dalla costrizione, dalla scarsità viene accettato e messo alla base come uno sfondo. Dagli elementi e dalle componenti preesistenti, dai frammenti e dai brandelli si costruisce e si sviluppa una nuova, diversa struttura urbana, si costruiscono e si sviluppano luoghi e piazze"*⁹

Obiettivo è quindi trovare un metodo per leggere, raccogliere e trasmettere i dati in luoghi caratterizzati dalla presenza contemporanea di più sistemi.

Avendo constatato la natura discontinua di queste parti di territorio la lettura progettuale si orienterà verso una rappresentazione fatta per strati dove l'astrazione e la selezione di elementi appartenenti a differenti sistemi definiti e autonomi servirà per una interpretazione più chiara in una nuova visione complessiva, quella del progetto.

Progetto che tenderà a creare una potenziale trama in grado di riconnettere tra loro spazi privi di qualità, fatta per punti e linee, che ricomponga e metta in relazione gli elementi esistenti dando nuova riconoscibilità a questi luoghi.

note

-
- ¹ Rejana Lucci, *Percorsi del progetto urbano*, edizioni Kappa, Roma 1999, p. 51
- ² "Il nonluogo è il contrario del luogo, uno spazio in cui colui che lo attraversa non può leggere nulla né della sua identità (del suo rapporto con se stesso), né dei suoi rapporti con gli altri (...) le componenti principali del paesaggio della periferia urbana odierna (autostrade a quattro corsie, centri commerciali, grandi complessi immobiliari) condannano piuttosto l'individuo alla solitudine e all'anonimato proprio nella misura in cui questo paesaggio si squalifica, perduto tra un passato senza traccia ed un futuro senza forma".
Marc Augé, *Dysneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri editore, Torino 1999, p. 75
- ³ Prima degli architetti alcuni fotografi (Luigi Ghiri, Gabriele Basilico, Mimmo Jodice) e scrittori (Gianni Celati) avevano cominciato a esplorare i luoghi dell'abitare contemporaneo così come si presentavano, senza giudizio "né languide venezie né tristi bassi napoletani, gli uomini parlano meno con i loro occhi e più con le cose che li circondano". (L. Ghiri e G. Celati, *Viaggio in Italia*)
- ⁴ F. Spirito, *Tre traverse da montagna a marina*, Falzea editore, Reggio Calabria 2000
- ⁵ A. Rossi, *Quaderni azzurri*, Milano 1999
- ⁶ G. Samonà, *L'arredo urbano e la città*, Milano
- ⁷ G. Samonà, *Atti del seminario sulla cattedrale di Cefalù*, tenuto a Napoli il 10 dicembre 1982
- ⁸ Il problema non è l'inserimento, non è il rapporto tipologia-morfologia, testo-contesto ma la trasformazione ... la trascrizione di qualcosa che si nasconde o dietro la condizione di natura o dietro l'estremo degrado della sua artificializzazione"
F. Spirito, *il progetto di ricerca*, in *Materiali di progetto* n°3, Cuen, Napoli 2002, p. 11
- ⁹ O.M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, Skira editore, Milano 1997, p. 19

"Confusione è parola inventata per indicare un ordine che non si capisce"

Henry Miller

1. Inquadramento scientifico

2. Parola chiave: layer \equiv livello \equiv strato

3. Layering come progetto

Sovrapposizione di segni e sistemi astratti

Eisenmann – Cannaregio (Venezia) 1978

Indeterminatezza programmatica

Rem Koolhaas – La Villette (Parigi) 1982

Complessità urbana

O.M. Ungers – Postdamer Platz e Leipziger Platz (Berlino) 1991

Layering come lettura

Intersezione degli strati e temi urbani

P.Viganò, L. Fabian – Strati, rielaborazione del rilievo compiuto in occasione della redazione del piano di Prato – Prato 1994-96

Gli strati come relazioni tra i materiali

A.A.V.V. – La linea ferroviaria e la fascia costiera vesuviana

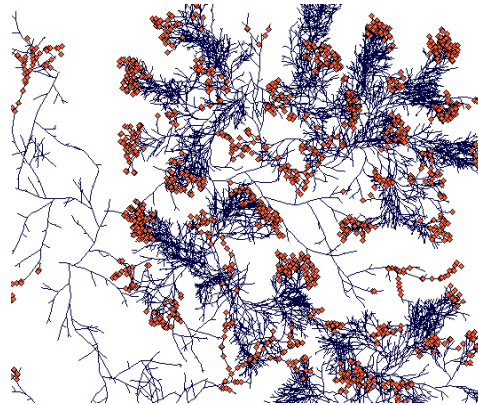
Gli strati come descrizione dei sistemi

A.A.V.V. – Paesaggi nella dispersione insediativa: territori piemontesi recenti

Inquadramento scientifico

Il disordine, il caos¹, la contraddizione, la pluralità, la complicazione fanno ormai parte della nuova consapevolezza scientifica, in cui nuove discipline e teorie sostengono le fasi di analisi e progetto della città contemporanea.

Scienze della complessità, la teoria dei quanti², il pensiero poststrutturalista di Jacques Derrida, il rizoma³ di Gilles Deleuze e Felix Guattari, consentono di esplorare la realtà urbana vista come una sovrapposizione di strati che portano a configurazioni caratterizzate da legami deboli.



Legami che risultano essere il tipo di organizzazione più funzionale ai nuovi processi di innovazione: reti di relazioni tra individui che interferiscono con reti di relazioni spaziali presenti sul territorio e con flussi di informazioni in un sistema che deve essere veloce duttile ramificato e aperto a vari canali di comunicazione e contatto.

E sembra essere la ricerca dei legami che relazionano elementi eterogenei il motivo che spinge il mondo dell'architettura alla ricerca di nuovi modelli che possano rappresentare il futuro verso quale tendere.

Le configurazioni che si leggono divengono sempre più aperte, fluide, ambigue, stratificate, instabili; le scelte architettoniche perseguono gli ibridi che esprimono tensioni e forze; si sviluppano nuovi livelli di organizzazione delle strutture avvalendosi sempre più frequentemente di programmi CAD che permettono di creare e controllare queste complessità. E proprio dal linguaggio CAD deriva il termine layer

(strato o livello) e il successivo layering process, ad indicare il processo progettuale che utilizza differenti materiali posti su livelli autonomi per realizzare attraverso la loro sovrapposizione un sistema dinamico in continua mutazione.

Il processo progettuale *“apre l'architettura alla molteplicità, alle infinite concatenazioni e sovrapposizioni che la caratterizzano, delineando uno spazio complesso e multilivellare dove alla perdita del centro e alla conseguente eliminazione della struttura gerarchica corrisponde la moltiplicazione dei punti di vista in uno spazio plurale in cui la materia si diffonde in continuità/discontinuità con lo sfondo. La dismisura come apertura, decostruzione, disseminazione, moltiplicazione del corpo edilizio; la deterritorializzazione come delocalizzazione, contaminazione, propagazione non orientata (border-line) costituiscono alcune linee di ricerca prevalente cui si associano tecniche compositivo-progettuali ricorrenti quali il **layering** (organizzazione per livelli), della scaling (riduzione/allargamento), del folding (piegatura delle superfici), del warping (deformazione delle superfici), del morphing (iterazione evolutiva da una forma all'altra): tecniche che disfano l'organismo chiuso dell'architettura a favore della moltiplicazione rizomatica di elementi eterogenei e di concatenamenti che scorrono sempre attraverso le cose, per perseguire immagini eloquenti di quell'interazione continua in cui non c'è l'essere in sé, ma una pluralità di forze in relazione tra loro”*.⁴

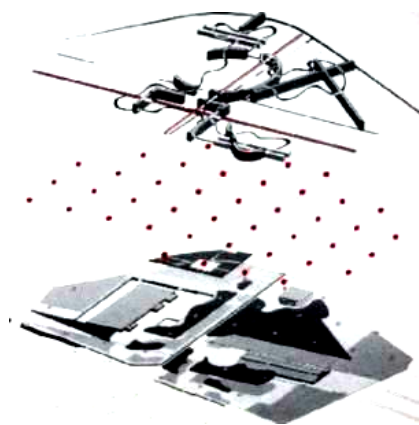
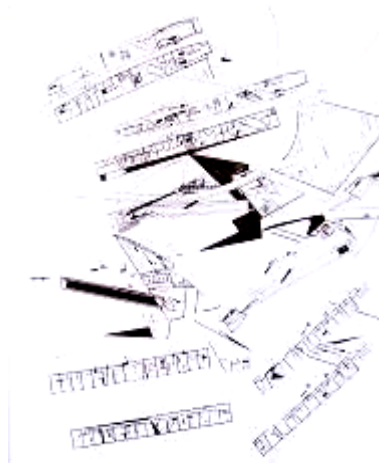
Mi sembra interessante il percorso narrativo fatto da Prestinenzza Pugliesi che racconta le prime fasi di approccio alla metodologia del layering partendo dal 1982 (in realtà progetto di Eisenmann per Cannaregio del 1978 contiene già principi propri della metodologia del layering), anno in cui i riflettori vengono puntati su tre architetti formati nella scuola londinese: Bernard Tschumi, Rem Koolhaas, Zaha Hadid.

Tschumi vince il concorso per il parco della Villette a Parigi, Koolhaas, propone per lo stesso concorso un progetto premiato e subito notato dalla stampa internazionale,

mentre Zaha Hadid si aggiudica il concorso per un complesso abitativo e ricreativo sovrastante la città di Vittoria a Hong Kong.

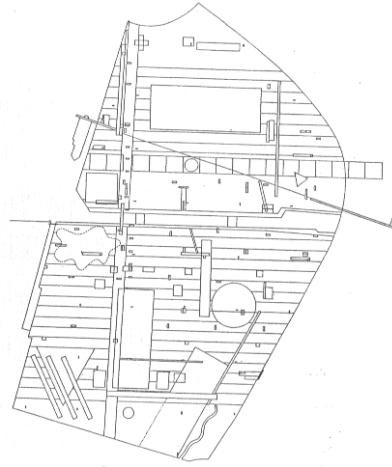
Caratteri comuni dei progetti di Tschumi e di Koolhaas e della Hadid sono la decisa scelta di campo neomodernista e l'impostazione del progetto sulla logica dei layer: *"mentre la Hadid la adopera per individuare linee forza tra di loro coordinate, Tschumi e Koolhaas ne fanno uso per prefigurare livelli tra loro autonomi che, una volta sovrapposti, determinano configurazioni impreviste".*⁵

Il progetto di Zaha Hadid per Hong Kong è formato da longilinei corpi di fabbrica disposti lungo il pendio della collina: 5 strati, o layer, come li definisce la Hadid prendendo in prestito la terminologia dal linguaggio del computer ognuno orientato verso una propria direzione e disposto lungo lo spazio in modo diverso. Da qui una intensa forza dinamica che, come un movimento sismico, sembra fare violenza alla collina.



Tschumi individua tre layer: il livello dei punti, delle linee, delle superfici. I punti sono le follies, costruzioni che formano una griglia con passo di 120 metri. Le linee sono i percorsi e i muri. Le superfici sono gli spazi dove si svolgono le attività e hanno varie forme, alcune elementari- triangolare, circolare, rettangolare- altre più complesse.

Koolhaas di livelli ne individua cinque. Le fasce cioè sottili strisce rettangolari caratterizzate ciascuna da una funzione; i coriandoli cioè attività puntiformi (quali chioschi, aree per il picnic o per il gioco dei bambini) sparse secondo frequenze calcolate matematicamente; gli assi di accesso e di circolazione; le emergenze tra le quali i musei, gli edifici preesistenti e due collinette artificiali; le connessioni alle parti di città circostanti.



Altri architetti utilizzano la sovrapposizione di strati per reinterpretare complessivamente il carattere urbano attraverso nuove maglie e orientamenti. Questi possono derivare sia da elementi presenti nella struttura urbana, o da tracciati storici latenti (penso ad Ungers) o ancora da elementi rilevati nel paesaggio (west8).

C'è da dire che la tecnica del layering process ha interessato prevalentemente l'aspetto compositivo nel processo progettuale. Cioè ha utilizzato gli elementi della lettura (tracce, segni orientamenti ...) sovrapponendoli per creare un sistema complesso, come un meccanismo complesso la cui forma è in grado di riprodurre il carattere frammentario e dinamico della città contemporanea. L'aspetto della lettura non è secondario ma spesso viene utilizzato come semplice raccolta di materiali. Quello che invece interessa della tecnica del layering è che la lettura indica *"i modi possibili di ordinare e organizzare le relazioni tra i differenti materiali urbani e tra materiali e pratiche sociali: ad esempio costruire la mappa dei luoghi di aggregazione e associarvi i diversi tempi d'uso da parte di diverse popolazioni oppure esplorare i diversi modi di abitare osservando l'organizzazione dello spazio aperto di villette e palazzine, il diverso trattamento del confine della recinzione, trasparente, chiusa,*

alta, bassa, che ci parla di spazio privato e di differenti accezioni del concetto di privacy".⁶

In questo quadro il processo di sovrapposizione di livelli e strati successivi (layer) attraverso processi di scomposizione in sistemi da luogo all'immagine della città e predispone i materiali, gli elementi, le forme e gli spazi con cui il progetto deve dialogare tra memoria e contemporaneità alla ricerca dell'identità dei luoghi ora semplicemente "oscurata", ora invece fattasi assente.

Una sovrapposizione di elementi e di livelli che non sempre sembrano dialogare tra loro, apparentemente *"mossi da un principio proprio e indipendente da quello degli altri layer"*⁷.

note

-
- ¹ il caos non è visto come casualità e totale mancanza di ordine, ma unicamente, come un ordine così complesso dove le regole dell'antica idea di armonia platonica non siano più riscontrabili. Di conseguenza, i sistemi caotici non possono più essere interpretati esclusivamente come imprevedibili anche se irregolari ma come sistemi dinamici sempre prevedibili a breve termine e, quindi, riconducibili ad una logica nuova più o meno complessa. Si può, dunque, paradossalmente affermare, in base a precise scoperte scientifiche, che nel caos c'è ordine.
- ² Fritjof Capra, tra i grandi divulgatori della moderna scienza, scrive: "*Nella teoria dei quanti non si termina mai con 'cose' ma sempre con interconnessioni. [...] Quando penetriamo dentro la materia, la natura non ci mostra alcun isolato mattone da costruzione, ma piuttosto una complicata ragnatela di relazioni esistenti tra le varie parti di un unificato intero*". F. Capra, *La rete della vita*, Rizzoli, Milano 1997
- ³ Con il termine rizoma (rizhome) i francesi Deleuze e Guattari intendevano " *un particolare modello semantico da opporre a tutti i modelli basati sulla concezione di albero (imperanti in tutte le discipline, dalla linguistica alla biologia). Il modello ad albero prevede una gerarchia, un centro, e un ordine di significazione. Nell'albero i significati sono disposti in ordine lineare. Invece, secondo gli autori, a differenza degli alberi o delle loro radici, il rizoma collega un punto qualsiasi con un altro punto qualsiasi, e ciascuno dei suoi tratti non rimanda necessariamente a tratti dello stesso genere, mettendo in gioco regimi di segni molto differenti ed anche stati di non-segni. (...). Rispetto ai sistemi centrici (anche policentrici), a comunicazione gerarchica e collegamenti prestabiliti, il rizoma è un sistema acentrico, non gerarchico e non significante ...*" Gilles Deleuze e Félix Guattari, *Mille piani. Capitalismo e schizofrenia* (1980), sez. 1, Castelvecchi 1997, p 33
- ⁴ Paola Gregory, *Territori della complessità. New scapes*, testo e immagine, Torino 2003, p. 22
- ⁵ Luigi Prestinzenza Pugliesi, *Silenziose avanguardie. Una storia dell'architettura. 1976-2001* Testo & Immagine, Torino 200, cap.3 p.8
- ⁶ Paola Viganò, *La città elementare*, Skira editore, Milano 1999, p. 30-31
- ⁷ A. Rocca, *Natura Artificialis*, Clup, Milano 2003

Parola chiave: layer ≡ livello ≡ strato

Il termine inglese layer (livello) trova impiego principalmente nel mondo dell'informatica e in particolare nei programmi CAD (Computer Aided Drawing) dove costituisce uno dei parametri per il disegno automatico.

Una prima definizione di layer è: fogli di carta lucida sovrapponibili sui quali disporre le entità del disegno.

In questo modo è possibile sovrapporre oggetti senza che questi, sul video, si fondano. La visualizzazione viene effettuata come se fosse composta da innumerevoli livelli immaginari sovrapposti, su ognuno dei quali è presente un solo oggetto.

Gli oggetti che si trovano sui livelli superiori coprono quelli che si trovano sui livelli inferiori.

Se si realizza una linea, una curva o una figura geometrica con un programma di disegno ad oggetti, questa non sostituisce la parte di disegno già esistente, bensì vi si sovrappone. Inoltre, trovandosi su un livello a se stante, può essere sempre individuata, spostata, modificata, annullata o portata in un livello sottostante al disegno preesistente.

Una corretta distribuzione delle entità del disegno su layer opportuni garantisce una maggiore "leggibilità" del disegno, spegnendo i layer che non ci interessano possiamo focalizzare l'attenzione su ciò che reputiamo più importante. Si tratta di uno strumento che ci permette di classificare i componenti del disegno in funzione di ciò che rappresentano consentendo molteplici letture comparative dello stesso disegno, favorendone la comprensione e quindi l'analisi e la valutazione.

Quello che agli inizi era CAD (Computer Aided Design) si è ormai rivelato CAAD (Computer Aided Architectural Design), da semplice disegno automatico a strumento per progettare.

In effetti se osserviamo il quadro insediativo delle realtà territoriali, esso mostra immagini che scorrono su strati indipendenti, mantenendo solo corrispondenze incrociate, molteplici e variabili tra loro.

La lettura di questa realtà può avvenire attraverso l'uso di strumenti nuovi di concezione dello spazio tra i quali la tecnica del layering, in grado di fornire anche un modello complessivamente diverso di città e di paesaggio urbano: misto negli usi, sovrapposto nei flussi, aperto 24 ore su 24 in cui si intrecciano attività produttive ludiche sociali e residenziali.

Il mondo dei layer¹ è un mondo in cui i vari livelli, coesistono, attraverso la loro indipendenza, e creano immagine attraverso la forza della loro indipendenza; generano complessità, in rapporto al mondo contemporaneo, creano sistemi tendenzialmente autonomi (ognuno con una propria regola) che si relazionano tra loro in maniera dialettica, sono portatrici a percorrere un "*disordine che fa scintillare i frammenti di un gran numero d'ordini possibili*"².

Ora i frammenti trovati sul territorio possono essere riaggregati secondo una miriade di relazioni creando modelli e, al variare di un frammento o di una delle possibili relazioni tra frammenti, verificare il cambiamento dell'intero sistema oppure, l'ordine o l'intreccio delle connessioni, formando quella *interconnessione dinamica*³ che è il centro della progettazione elettronica.

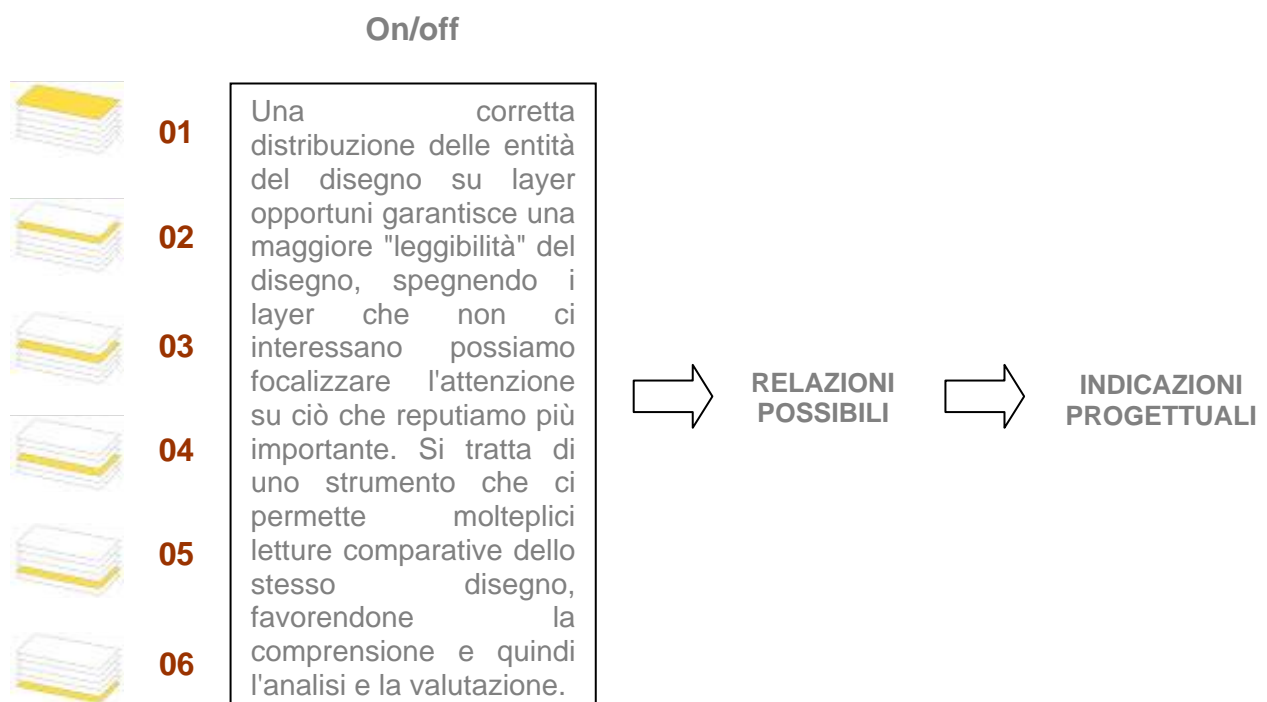
Dovendo indicare i passaggi concettuali della tecnica dei layer possiamo individuarne tre.

Primo, si elencano gli aspetti programmatici richiesti, poi si ricompongono gli elementi disaggregati, accostandoli secondo un principio debole di ordine e infine si sovrappongono i layer secondo una logica che può essere prevalentemente o esclusivamente casuale⁴.

L'applicazione di questi principi nasce dall'opposizione alle configurazioni funzionali bloccate e tali da non presentare alcuna flessibilità. Si preferiscono, invece,

organismi semplici, legati da forze deboli, al limite dal semplice accostamento. Abbiamo già avuto modo di notare che Rem Koolhaas mutua questo atteggiamento dalla lezione dell'urbanistica e dell'architettura newyorchese: rispettivamente dal piano a scacchiera e dal grattacielo. È il tentativo di superare la cultura strutturalista accostandosi a tecniche di aggregazione basate sulla logica rizomatica di Deleuze e Guattari.

*"La sovrapposizione dei layer risponde a un duplice imperativo: della complessità e della casualità. Complessità perché sovrapponendo le funzioni si ottengono ambienti stimolanti e non monotematici. Casualità perché la sovrapposizione dei layer, avvenendo con ampi margini di arbitrarietà, introduce l'imprevisto. Per inciso: non è difficile intravedere espliciti riferimenti alle teorie di René Thom, Benoit Mandelbrot, Ilya Prigogine, rielaborate liberamente alla luce delle nuove possibilità operative, offerte dai programmi di disegno su computer che proprio sulla logica dei layer sono basati"*⁵.



note

¹ La struttura a layer permette all'analista di generare facilmente un qualunque numero di alternative da valutare, attivando i vari livelli in diverse combinazioni.

² M. Foucault, *Le parole e le cose*, Paris 1961

³ L'esempio più chiaro per capire cosa è una interconnessione dinamica è il foglio elettronico. Si tratta di un ambiente in cui si legano con relazioni matematiche anche molto complesse (appunto connessioni) i dati numerici (cioè gli atomi informativi) contenuti nelle celle di un tabulato. Ciò permette il costante aggiornamento di tutti i valori al solo variare di un dato o di una connessione. Questa invenzione ha rappresentato l'avvento di un modo generalizzato di pensare "What... If" ("Cosa" accade "Se" inserisco tra le celle nuove relazioni logiche).

⁴ Luigi Prestinenza Pugliesi, *Silenziose avanguardie. Una storia dell'architettura. 1976-2001* Testo & Immagine, Torino 200, cap.3 p.8

⁵ Luigi Prestinenza Pugliesi, *ivi*, p. 9-10

Gli esempi

“Quando guardiamo le architetture del passato noi, come architetti, senza eccezione credo, cerchiamo di penetrare il loro segreto...A noi interessa il loro segreto, per così dire, tecnico. Ci interessano i criteri, le modalità: il loro come prima di tutto. E' questo il carattere particolare della nostra osservazione: guardiamo per imparare come si fa. Guardiamo la forma con occhio analitico, ...ma la nostra attenzione è attirata piuttosto dalla coordinazione che regola tali scelte: cioè a dire dell'ordine che presiede alla disposizione delle parti e degli elementi. E la forma in quanto tale ci interessa solo perché ne è il risultato....la costruzione ci appassiona, non la forma”.

LAYERING COME PROGETTO

Nell'osservare i casi studio inerenti opere e progetti accomunati dal tema di ricerca si è seguito un metodo nel quale la descrizione è strumento di conoscenza del progetto e come tale consente di individuare gli elementi che ne evidenziano l'idea centrale.

L'idea alla base delle opere studiate può ricondursi all'impostazione del progetto sulla logica dei layer.

Le opere analizzate evidenziano la differenza di applicazione di questo metodo.

Nel Concorso per il parco della Villette Koolhaas ne fa uso per prefigurare livelli tra loro autonomi che, una volta sovrapposti, determinano configurazioni impreviste.

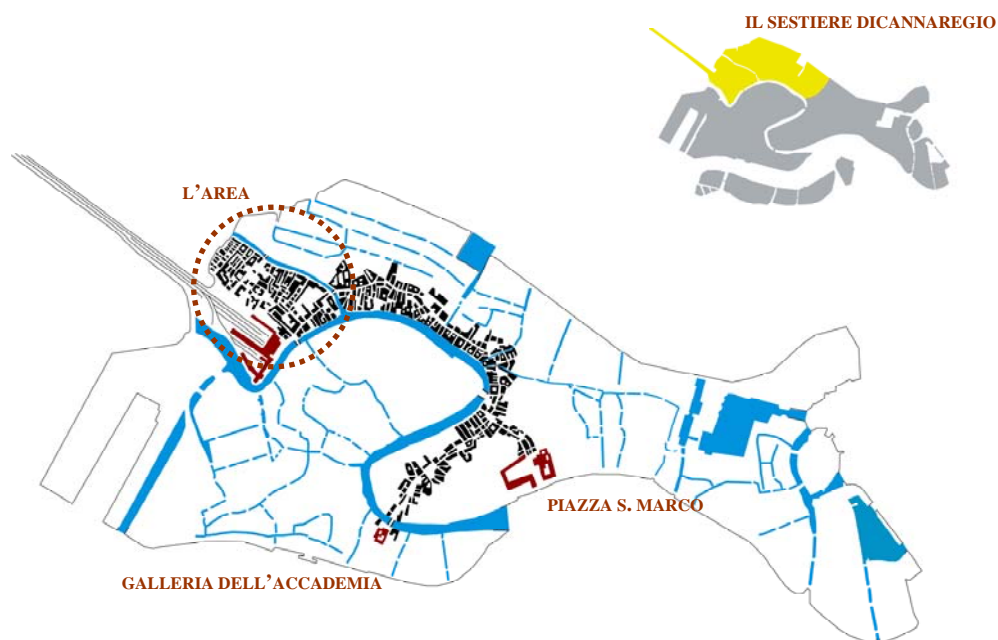
Eisenmann nel progetto di Cannaregio innesta un ragionamento che contiene in nuce un'idea architettonica di layer creando sottosistemi autonomi ciascuno dotato di una propria struttura, funzione e giacitura e che sovrapposto agli altri determina il progetto di insieme.

Nel progetto di Ungers per Postdammer Platz la sovrapposizione dei layer porta ad un complessa rete composta da isolati con tipologie edilizie delle più diverse

dimensioni e spazi pubblici articolati che "...provoca la situazione di casualità necessaria per un progetto complesso"².

Peter Eisenmann – Una piazza per Cannaregio (Venezia) 1978

Nel 1978 Eisenman è chiamato a partecipare a "Dieci progetti per Venezia" un progetto urbano promosso dall'Istituto di Architettura della Facoltà di Architettura di Venezia. Venezia così come si presenta, concentrata, compatta è percorsa al suo interno da una rete continua di canali che la dividono, definendo le varie porzioni di terra che costituiscono questo arcipelago. Nel sistema viario, le due reti continue di circolazione, acquatica e terrestre, funzionando autonomamente, contribuiscono ad un dinamismo spaziale. Posizionate a livelli distinti, senza mai intercettarsi sullo stesso piano, ciascuna delle reti stabilisce una differente relazione con il pieno ed il vuoto. In questa situazione urbana l'area che si chiede ad Eisenmann di studiare riguarda di Cannaregio, nei pressi della stazione S.Lucia, a quella data degradata e inutilizzata dopo una gloriosa stagione industriale.



Gli obiettivi

Eisenman propone in questa occasione una struttura e un processo architettonico geniale che ha già in nuce gli enzimi principali del progetto urbano come si andrà sviluppando nei due decenni successivi. Lavora



al progetto utilizzando il tema del luogo e del contesto come spinta principale del ragionamento architettonico, ma abbandona completamente i cliché post-modernisti di ambientamento e di mimesi per muoversi in una declinazione tutta concettuale.

Il contesto non è più lo spunto per ambientazioni storicistiche alla maniera post modernista, ma è la fonte di uno studio profondo. Come nelle vecchie carte medievali su cui si scriveva cancellando, ma non completamente, i testi più antichi, Eisenman cerca geometrie e significati perduti che struttureranno il nuovo. Il contesto è dunque un palinsesto, ma è anche portatore di una serie di messaggi narrativi, metaforici. L'architettura narra anche una storia e rimanda una presenza fatta di molteplici strati di significato: passati e futuri, geologici e urbani, astratti ma anche sottilmente narrativi.

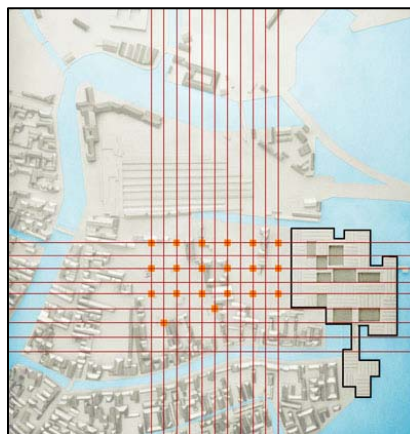
I layers

Eisenmann parte da alcuni concetti fondamentali come: la lettura arbitraria e virtuale del contesto, il superamento dell'impianto tipologico, la stratificazione dei testi esistenti e non visibili che affermano l'atemporalità della memoria nella simbiosi tra futuro, presente e passato e la visione non di un luogo dalla memoria negata ma di

un luogo di memoria ricostituita. Quindi individua tre layer che mette in gioco in una sovrapposizione tra "reale e ideale"³ che contiene in nuce un'idea architettonica di layer (cioè di sottosistemi autonomi ciascuno dotato di una propria struttura, funzione e giacitura e che sovrapposto agli altri determina il progetto di insieme).

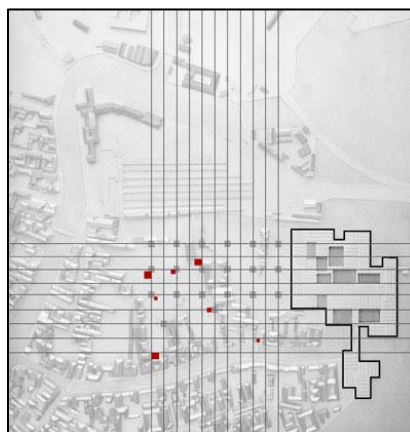
Text one: il vuoto del passato

Text one prosegue l'imposizione della griglia dell'ospedale di Le Corbusier su tutto Cannaregio. La griglia, che si sovrappone al contesto irregolare di Venezia, si articola come una serie buchi nel terreno potenziali sedi di future case o di future tombe.



Text two: il vuoto del presente

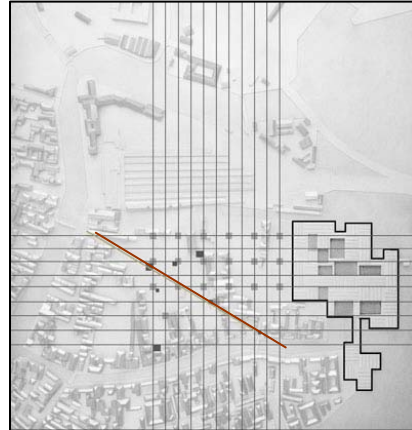
Il secondo testo costruisce diversi oggetti di tre diverse grandezze che negano il contesto esistente per stabilire il primato del contesto dei vuoti. Le diverse grandezze non solo cambiano il modo in cui l'uomo li possiede.



Text three: il vuoto del passato

Il terzo testo costruisce nel terreno una linea diagonale che è un taglio materiale sulla superficie della terra.

La superficie della terra è spellata, lasciando intuire che esiste un altro livello, un qualche "inteno" che potrebbe erompere e che forse non se ne starà tranquillo

**La combinazione dei layer**

La stratificazione dei testi esistenti e non visibili afferma l'atemporalità della memoria nella simbiosi tra futuro, presente e passato.

Eisenman organizza il progetto urbano attraverso una serie di griglie e giaciture che ricava da una lettura in profondità della città e delle sue stratificazioni. Sulla base di queste linee forza determina una griglia che

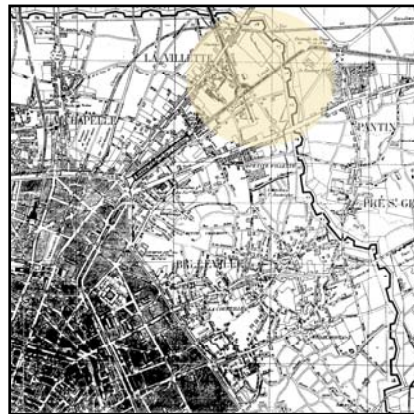


"letteralmente" riannaglia l'esistente col nuovo progetto e organizza l'insieme degli spazi e degli edifici come se fossero regolati da un'unica forza. All'interno di questo nuovo "campo", si vengono a posizionare in punti strategici degli edifici (in questo caso repliche a scala diverse della House XI).

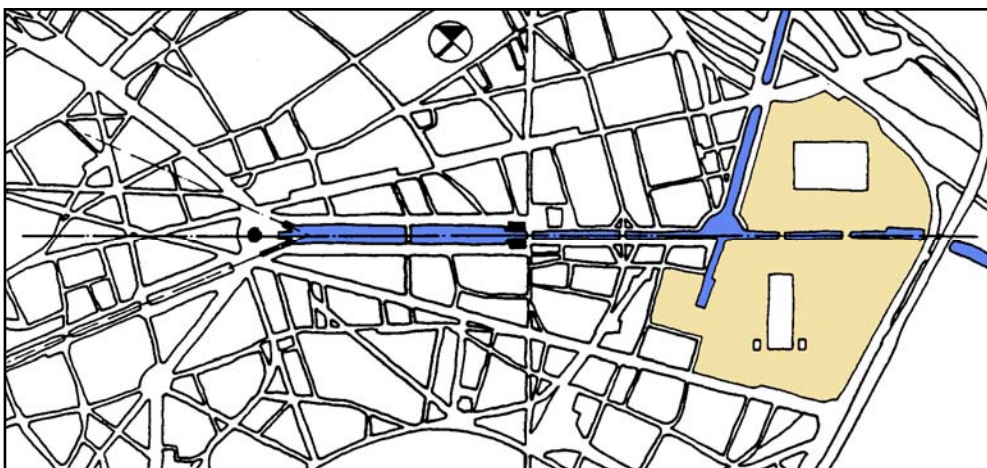
Rem Koolhaas – La Villette (Parigi) 1982

Nel 1892 viene bandito un concorso internazionale per la sistemazione del parco de La Villette che dovrà essere punto di fuoco per nuove attività, fornendo alla cittadinanza parigina “macchine per la cultura”.

L'area si trova ai bordi della città di Parigi all'interno di distretto caratterizzato da attività industriali. E' situata nell'angolo nord-est della città tra due stazioni metropolitane. Il parco è lungo un chilometro circa e largo settecento metri, comprende un grande museo della scienza e della tecnica, una città della musica una grande hall per i concerti.



Due sono gli elementi che hanno caratterizzato da sempre l'area della Villette. La presenza di un mattatoio che dava lavoro a più di 3000 persone e due canali che attraversano il sito. The Ourq canal fornisce acqua alla città di Parigi e il canale St. Denis usato per i trasporti. Entrambi rimangono elementi pregnanti nella conformazione del progetto.



Gli obiettivi

Partendo dall'assunzione delle richieste dell'amministrazione di realizzare un parco che contenga "un'autentica foresta di strumenti sociali attrezzata con un minimo di elementi naturali" e che comunque il parco sarà destinato a subire prevedibilmente cambiamenti nel corso dell'intera esistenza, Koolhaas propone un metodo che coniughi *specificità architettonica e indeterminazione programmatica*⁴.



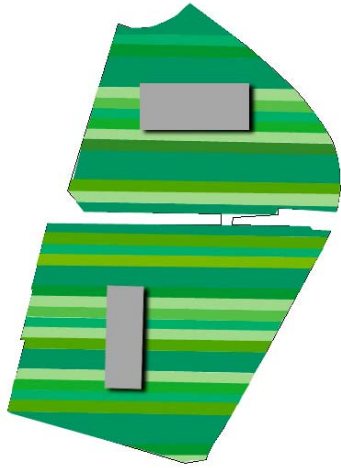
In altri termini ci concentra più sulla strategia che sul design, creando un sistema i cui principi consentano modifiche o sostituzioni, senza inficiare l'ipotesi di partenza.

Inoltre lo schema dovrà garantire che l'unione della natura con l'attrezzatura, che permette di svolgere attività nel sito, offra il massimo beneficio ai fruitori conservando, al contempo, uno stabile equilibrio estetico.

L'essenza della composizione sarà il riuscire ad orchestrare in un "campo metropolitano" la coesistenza di differenti attività generando attraverso la loro mutua interferenza un evento senza precedenti: un organismo dinamico.

I layers

Koolhaas propone un sistema di cinque strati che sovrapposti al sito costituiranno il parco. Essi sono: le fasce, le griglie puntiformi, il sistema di accesso e i percorsi, gli edifici e le connessioni.



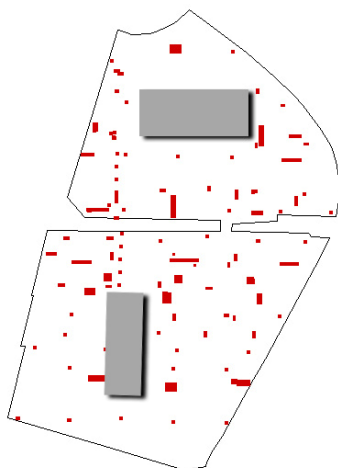
Strato 1

il sito viene suddiviso in una serie di fasce parallele, che corrono da est ad ovest, ognuna con una propria funzione.

Questa tattica di stratificazione (layering) permette un'organizzazione differenziata del sito che ingloba le diverse funzioni di ogni fascia incorporando nel sistema gli elementi dominanti il sito (Museo delle Scienze e Great Hall).

Le strisce sono di dimensioni standard di 5, 10, 25 o 40 metri, per facilitarne le varie combinazioni o le eventuali sostituzioni, senza recare alcun danno allo schema di base e per creare punti fissi per le infrastrutture. Anche la natura è programmata: blocchi o schermi di alberi e i giardini sono sistemati come piani differenti di una scena. Essi danno l'illusione di scenari differenti, di profondità, senza offrire però alcuna sostanza.

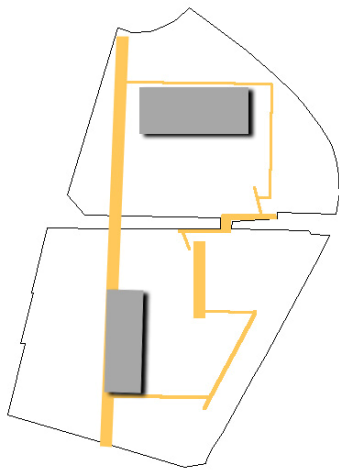
La disposizione a fasce ricorda la sovrapposizione dei piani di un grattacielo dove ognuno contiene una funzione diversa ma costituiscono nondimeno un tutto che trascende la somma delle parti.



Strato2

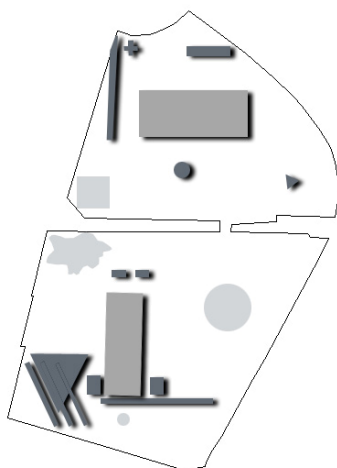
Le griglie puntiformi servono ad organizzare quegli elementi, di piccole dimensioni, che ricorrono con una certa frequenza nel sito: i chioschi, i parchi giochi, i chioschi di vendita, i bar e le aree per il picnic (5 grandi e 25 piccole). La loro distribuzione è stabilita matematicamente

sulla base della loro frequenza desiderabile in modo comunque da ottenere un impatto simile agli effetti di un bombardamento di meteoriti minuziosamente calcolato.



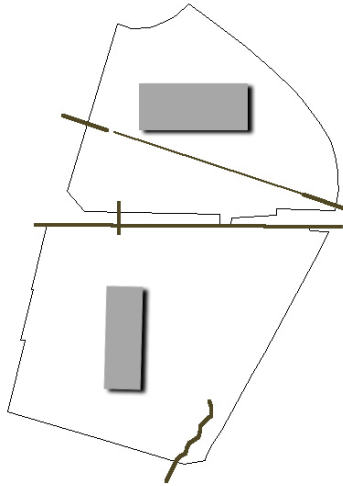
Strato 3

Il sistema di accesso e i percorsi consta di due elementi principali: il primo quello dei Boulevard attraversa il sito sull'asse nord-sud intersecando, tutte le fasce e collegando le maggiori componenti architettoniche del parco. Il sistema delle Promenade, complementare a quello principale, è generato dalla identificazione, dalla demarcazione, sotto forma di slarghi, e dall'interazione, delle fasce parallele.



Strato 4

Questo strato si compone di **edifici importanti** distribuiti secondo direttrici estrapolate dal contesto o inglobati dal parco secondo una logica dettata dai precedenti strati. Al museo e la grande hall si aggiungono la città della musica e l'edificio-facciata che segna l'ingresso alla Promenade e al Boulevard, la foresta circolare, la sfera del museo e una serie di interventi che segnano in qualche modo il confine.



Strato 5

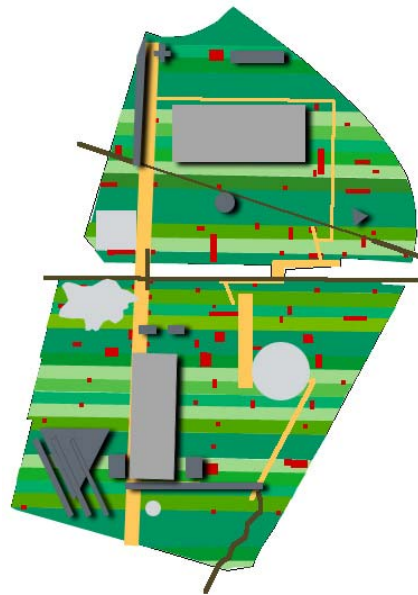
In questo strato si evidenzia il **sistema delle connessioni** tra il parco e le aree adiacenti. Due sono le zone di contatto: a Nord un grande piazzale da accesso al museo, mentre ad Est sono situate aree di parcheggio. A Sud si prolunga il parco fino alla rue Jean-Jaurès

La combinazione dei layer

Gli strati, ognuno con una propria logica, sovrapposti in maniera più o meno casuale producono effetti imprevedibili.

Ad esempio due chioschi uguali inseriti in zone diverse assumono significati diversi e due fasce con attività funzionali identiche possono ospitare altri livelli che ne alterano in maniera imprevedibile l'originaria fisionomia. Attraverso la sovrapposizione di strati statici e asemantici (layering process), Koolhaas realizza un unico organismo dinamico e allo stesso tempo equilibrato di grandissimo impatto architettonico, culturale e sociale.

La sovrapposizione dei sistemi non genera infatti l'ingestibilità del caos ma una continua dialettica tra "specificità architettonica e indeterminatezza programmatica", metafora del disordine che caratterizza la città contemporanea.



O.M. Ungers – Postdamer Platz e Leipziger Platz (Berlino) 1991

Quest'area rappresenta un luogo dove la storia berlinese si rispecchia in modo esemplare. Negli anni Venti questo impianto era il punto nodale automobilistico più attivo della metropoli berlinese, poi si trasformò in campo di battaglia e infine in terra di nessuno.

Oggi l'area si presenta come un luogo senza storia, come un deserto urbano che ha perso ogni riferimento urbanistico sensato.



Gli obiettivi

Il progetto per Postdamer Platz e Leipziger Platz si pone due obiettivi:

1. necessità di definire un luogo chiaro per riguadagnare la continuità storica delle due piazze attraverso la creazione di spazi rigidamente definiti da precise geometrie ordinanti (derivanti dal confronto con la dimensione storica del luogo).
2. la struttura urbana che verrà sviluppata sarà caratterizzata da un alto grado di flessibilità che tenga conto delle esigenze concrete della città contemporanea.



I layers

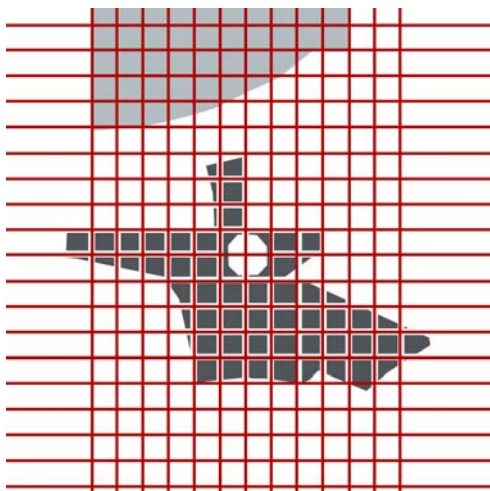
Assumendo la strategia della città come layers Ungers individua tre strati derivanti dagli elementi urbanistici che caratterizzano l'area in oggetto. Tra gli strati che egli evidenzia alcuni derivano da un'attenta lettura delle strutture storiche urbanistiche, maglie che divengono la base della nuova progettazione.



Strato 1

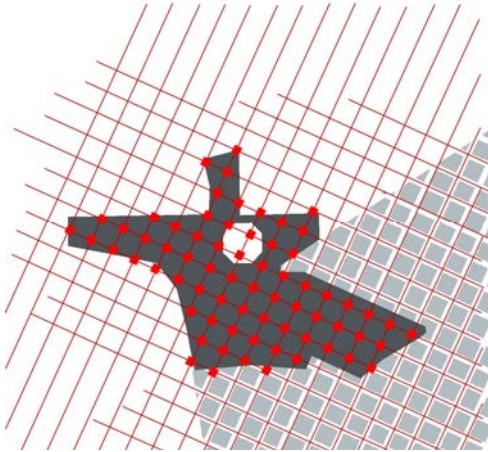
La definizione dei tracciati stradali e viabilistici avvenuta dopo la guerra ha causato una strutturazione diversa degli isolati.

In questo primo strato si evidenzia appunto la struttura potenziale degli isolati.



Strato 2

Il secondo strato comprende la maglia storica derivante dalla maglia storica della Friederichstadt con un'edificazione legata al sistema e la presenza della Leipziger platz, rigidamente geometrica.



Strato 3

Il terzo strato comprende la maglia basata sulle coordinate storiche della struttura parcellaria della Tiergarten la cui rete di coordinate ha conservato il suo effetto di urbanità.

La combinazione dei layer

La sovrapposizione delle strutture degli isolati della Friederichstadt (strato 2) alla rete attuale di strade e viabilità (strato 1) e a un'altra maglia regolare di case alte derivante sulle coordinate storiche della struttura parcellaria della Tiergarten (strato 3) crea una rete complessa di strade e isolati di diverse dimensioni, forme e significati che tiene conto dei rapporti tra le particelle esistenti e delle differenti esigenze funzionali.

Questa struttura differenziata provoca massima flessibilità sia nel costruito che negli spazi aperti, producendo un'offerta molto variegata di possibilità urbanistiche e architettoniche.

In questo modo si realizza un sistema complesso e dinamico dove *"architettura, urbanistica e funzione, storia e realtà devono essere interpretate come un'unità complessa"*⁵.



LAYERING COME LETTURA

La lettura del territorio contemporaneo e in particolare quello con caratteri di dispersione, risulta complessa in quanto gli elementi che concorrono all'espansione urbana si sovrappongono determinando situazioni caotiche difficilmente interpretabili. Inoltre i modi di espansione sembrano orientarsi sempre più verso il riutilizzo di elementi che hanno costruito il territorio come segni della campagna, i tracciati, le infrastrutture, persino le linee elettriche.

Come scrive Corboz in *Ordine Sperso*⁶ un'indagine stratigrafica delle conformazioni esistenti potrebbe rivelare un territorio come un palinsesto all'interno del quale ogni nuova trasformazione è come se utilizzasse una volta di più il testo depositato nel corso della storia dall'opera dell'uomo per aggiungerne uno nuovo, più aggiornato rispetto alle esigenze, senza però cancellare la stratigrafia precedente, anzi riutilizzandola, recuperandola ad un nuovo significato.

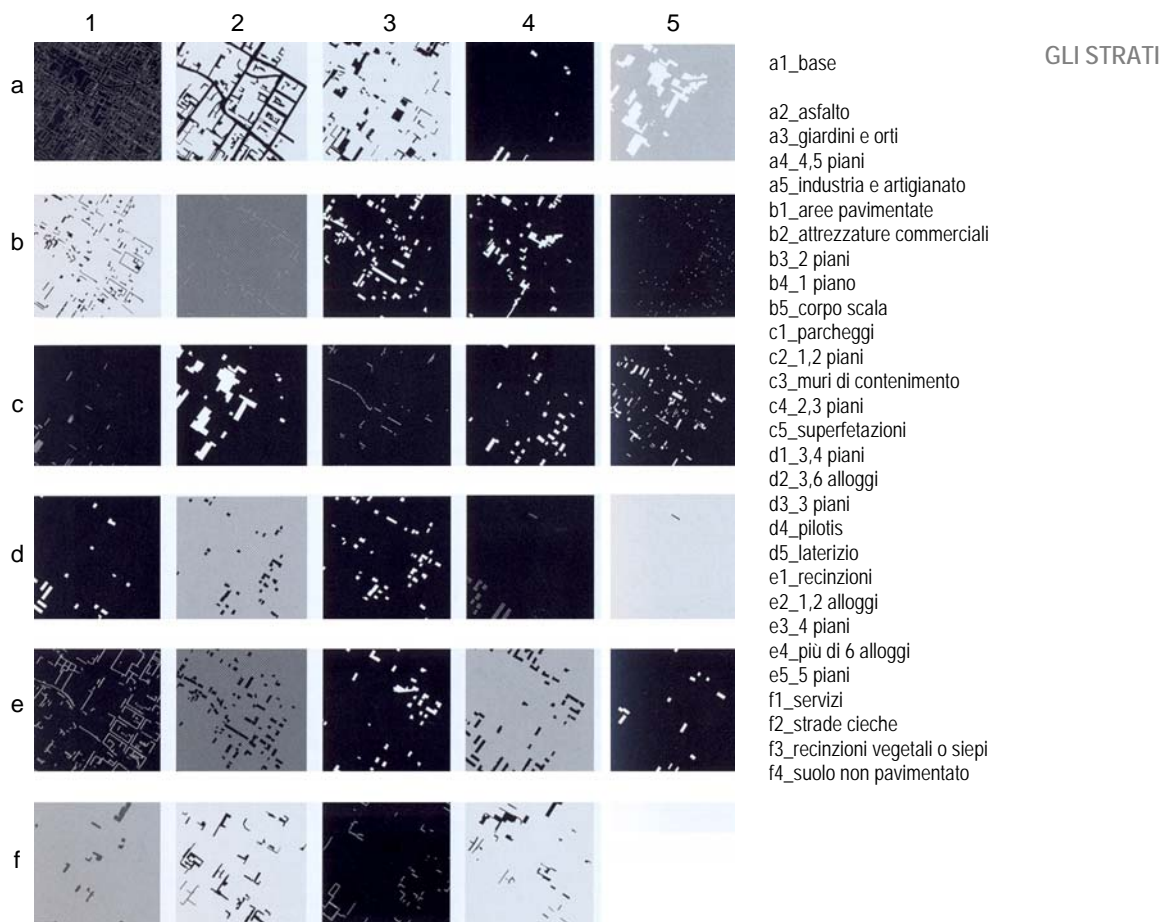
La lettura del territorio come palinsesto può avvenire provando a isolare i differenti sistemi sovrapposti. La tecnica del layering permette *"di organizzare insieme che mantengano un grado sufficiente di generalità, che consentano visioni d'insieme e incrocino aspetti differenti, mettendone in luce relazioni non evidenti o immediatamente controllabili"*⁷. Non si tratta di realizzare semplici mappe tematiche ma di ordinare e organizzare le relazioni cercando di cogliere i differenti aspetti della sovrapposizione tra i sistemi.

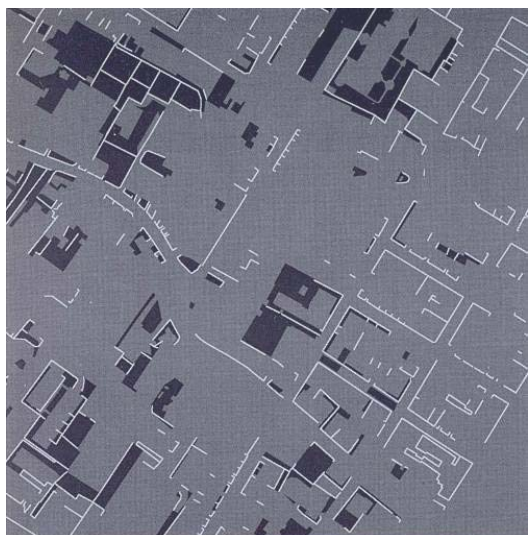
Le esplorazioni progettuali che seguono raccontano della individuazione di elementi e materiali urbani isolati dal caotico contesto urbano e rimessi in gioco nelle nuove ipotesi progettuali.

Ogni esempio effettua la lettura in maniera differente

P.Viganò, L. Fabian – Strati, rielaborazione del rilievo compiuto in occasione della redazione del piano di Prato – Prato 1994-96⁸

Nel progetto elaborato in occasione della redazione del piano di Prato, la Viganò costruisce delle mappe isolando i differenti strati e combinandoli in sequenze casuali. In questo modo è possibile ad esempio costruire la mappa dei luoghi di aggregazione e associarvi i diversi tempi d'uso da parte di diverse popolazioni oppure esplorare i diversi modi di abitare osservando l'organizzazione dello spazio aperto di villette e palazzine, il diverso trattamento del confine della recinzione, trasparente, chiusa, alta, bassa, che ci parla di spazio privato e di differenti accezioni del concetto di privacy.



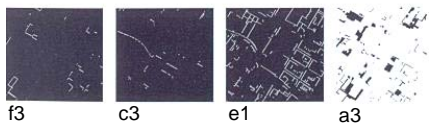


- a3_giardini e orti
- c3_muri di contenimento
- e1_recinzioni
- f3_recinzioni vegetali o siepi

LE INTERSEZIONI

privacy

ITEMI

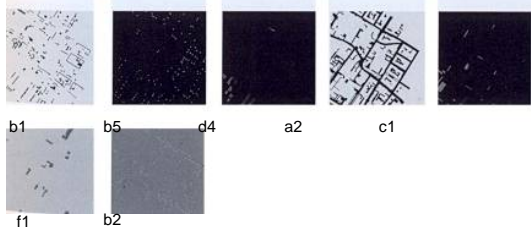


- a2_asfalto
- b1_aree pavimentate
- b2_attrezzature commerciali
- b5_corpo scala
- c1_parcheggi
- d4_pilotis
- f1_servizi

LE INTERSEZIONI

Permeabilità dello spazio

ITEMI



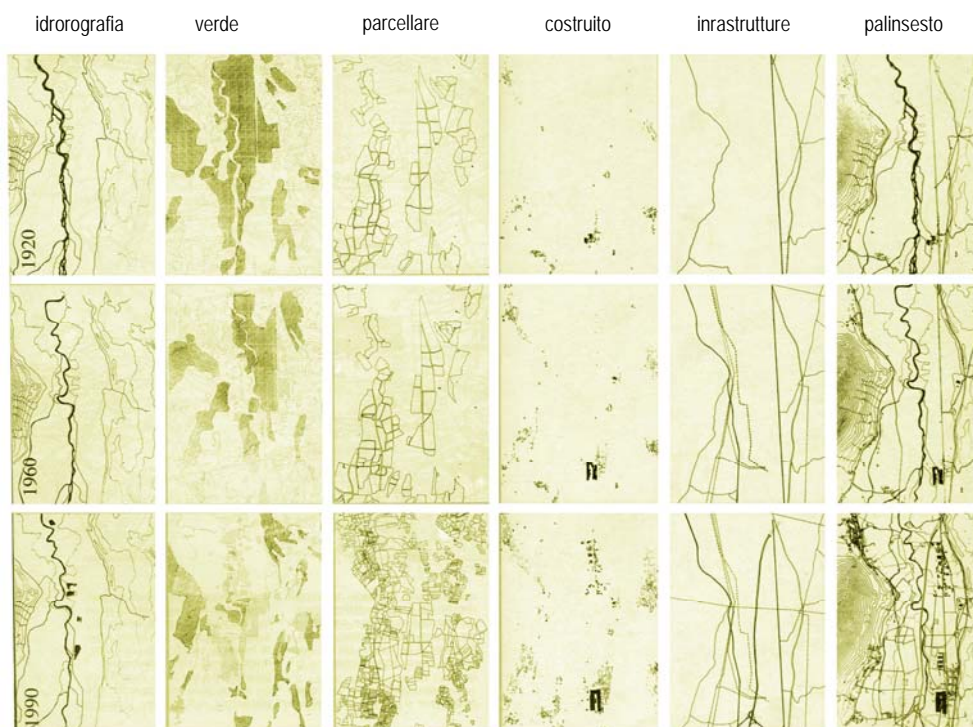
A.A.V.V. – Paesaggi nella dispersione insediativa: territori piemontesi recenti ⁹

Obiettivo di questa ricerca portata avanti dal Politecnico di Torino è analizzare il territorio piemontese individuando le aree in stato di tensione e a maggior dinamica trasformativa. L'attenzione si è focalizzata su una quindicina di fasce collocate principalmente nel Piemonte occidentale: dai corridoi vallivi della Val di Susa alle linee pedemontane parallele al confine tra piano e rilievo come la Saluzzo-Busca-Cuneo, la Pinerolo-Bricherasio, la Cuneo-Mondovì, Bra-Sommariva del Bosco e altre perpendicolari al confine tra piano e rilievo come la Rivarolo-Cuornè, la Santhia-Biella, la Gherme-Romagnano-Borgosesia.

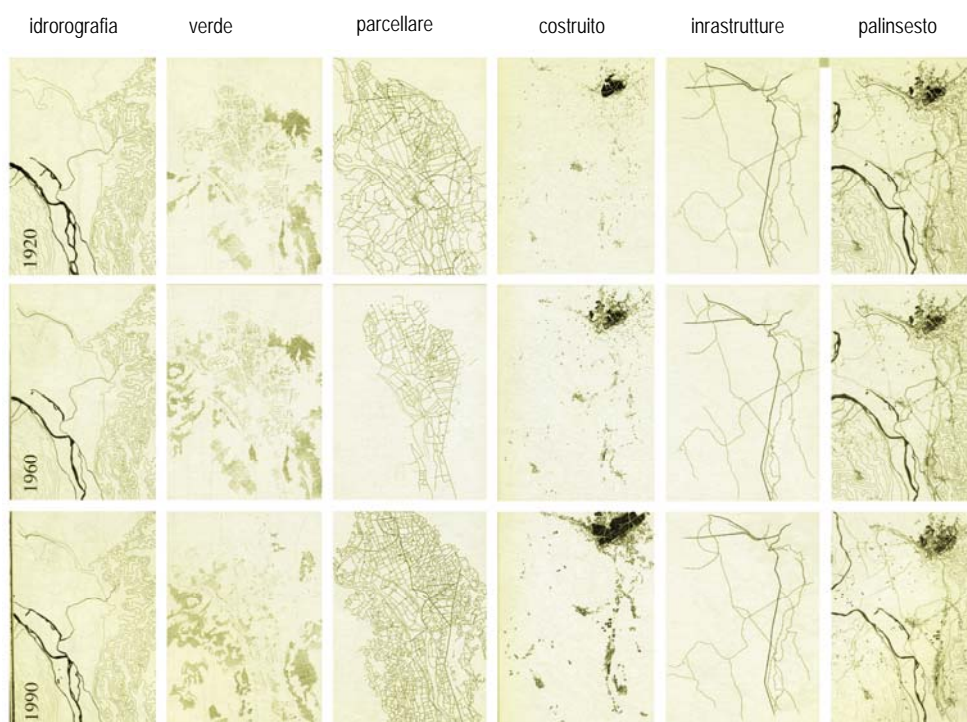
La metodologia di lettura di queste aree ha imposto una serie di passaggi successivi: partendo da una lettura cartografica secondo un intreccio di visioni verticali e orizzontali e passando attraverso la stratificazione del palinsesto, si arriva alla fase dell'esplorazione progettuale, tappa terminale del processo, dove vengono individuati i temi di progetto attraverso planimetrie schematiche.

In questi passaggi sottolineiamo il ruolo del layering nella lettura del territorio lungo l'asse temporale. Una descrizione diacronico/sincronica dei processi di costruzione/evoluzione del luogo attraverso layers differenti: idrografia, spazio agricolo e naturale, struttura del parcelle, infrastrutture, costruito, sommatoria di tutti i layers.

Una lettura di questo tipo consente di osservare e meglio interpretare la crescita e lo sviluppo del territorio nel corso del tempo focalizzando l'attenzione su quei sistemi che caratterizzano continuità e mutamenti nel processo di costruzione del territorio stesso.



BASSA VAL DI SUSA



ALBA-BRA

A.A.V.V. – La linea ferroviaria e la fascia costiera vesuviana¹⁰

L'intervento fa parte del lavoro di ricerca *IN.FRA Forme Insediative, ambiente e strutture. Indirizzi e strumenti di intervento* realizzata da undici unità di ricerca appartenenti a Facoltà di Architettura di diverse città italiane e riguarda la ricerca delle unità di Napoli, responsabili C. Gasparrini e R. Lucci.

Unità di ricerca A: Figure, strategie e progetti per la riqualificazione dei paesaggi infrastrutturali (responsabile scientifico C. Gasparrini)

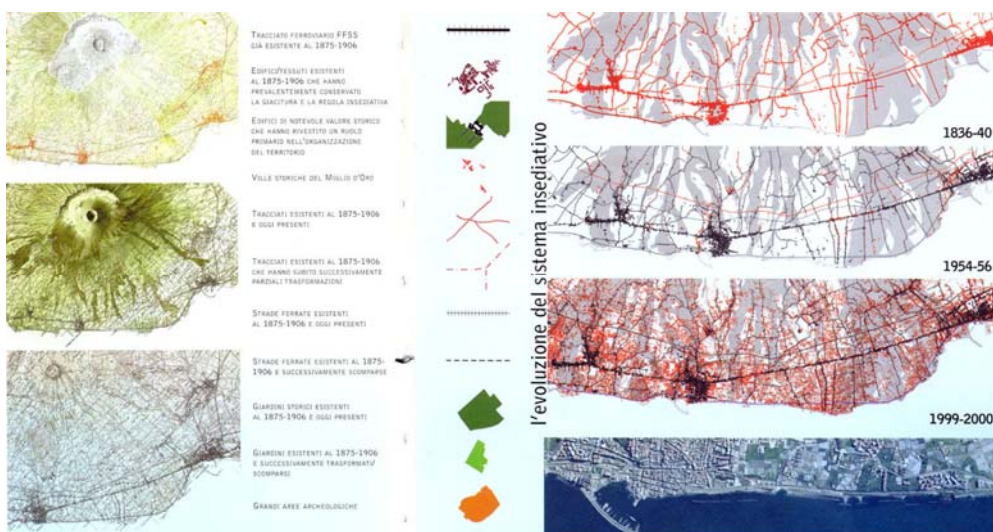
Il territorio della fascia costiera vesuviana è caratterizzato da una molteplicità di testimonianze di valore storico e dalla eccezionalità delle condizioni ambientali che strutturano l'immagine di questa lingua di terra stretta tra il vulcano e il mare.

In questa situazione gli obiettivi e le strategie progettuali mirano "a coniugare linearità e trasversalità, trasformando la linea ferroviaria da elemento di cesura in occasione di connessione fisica e funzionale tra i diversi materiali urbani esistenti"¹¹.

Il lavoro di ricerca parte quindi dalla lettura dell'area costruendo strati interpretativi in cui si fanno interagire i materiali urbani e di paesaggio introducendo così questioni che attengono alla conoscenza delle complesse dinamiche che legano alcuni di questi materiali. In particolare nella lettura si fa riferimento a quattro strati interpretativi: la documentazione storico-cartografica, il sistema storico insediativo, il sistema ecologico ambientale, il sistema infrastrutturale e delle centralità.

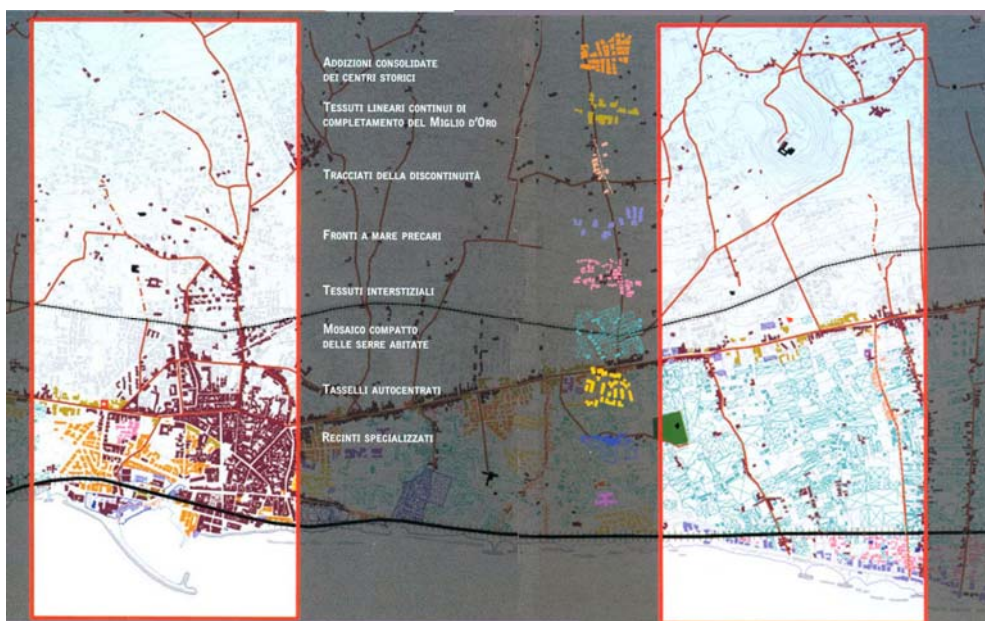
Una lettura di questo tipo non individua strati composti da singoli materiali ma dalle relazioni che di volta in volta scaturiscono dai rapporti tra i materiali urbani e l'evoluzione temporale, oppure tra le diverse forme di insediamento e le reti infrastrutturali e le risorse naturali. Ancora le relazioni che legano i caratteri del paesaggio agrario (di quello residuo perturbano e di quello scarsamente urbanizzato delle pendici) alle vie d'acqua e le relazioni che legano soggetti, tempi e luoghi dell'accessibilità e della fruizione.

Ogni strato rappresenta quindi una tavola tematica che restituisce una descrizione in grado di guidare verso soluzioni progettuali capaci di determinare condizioni di sostenibilità nel rapporto tra configurazione dell'infrastruttura, processi di urbanizzazione e salvaguardia della continuità del sistema ambientale.



LA DOCUMENTAZIONE STORICO-CARTOGRAFICA

La documentazione storico-cartografica



Modi e forme dell'urbanizzazione

Unità di ricerca B: La linea ferroviaria costiera come attraversamento critico (responsabile scientifico R. Lucci)

La seconda parte della ricerca affronta il tema della trasformazione della linea ferroviaria costiera vesuviana nella sua ipotesi di trasformazione in linea metropolitana regionale interpretandola non come semplice collegamento tra due punti ma come uno dei materiali appartenenti al sistema delle infrastrutture che entra in relazione con tutti gli altri sistemi presenti. In questo presupposto divengo fondamentali tutti i ragionamenti sull'attraversamento critico: tutte le scelte sono connesse alle differenti questioni che la linea incontra lungo il proprio percorso

Ecco perché, quindi, assumono rilievo metodologico le operazioni di *lettura del carattere del territorio attraversato*, attraverso l'individuazione della natura dei materiali che lo compongono, e una loro descrizione mirata.

La lettura per layer in questo caso isola i principali materiali che caratterizzano le quattro sezioni territoriali individuate nel tratto compreso tra Portici e Torre Annunzia (Tavola 1).

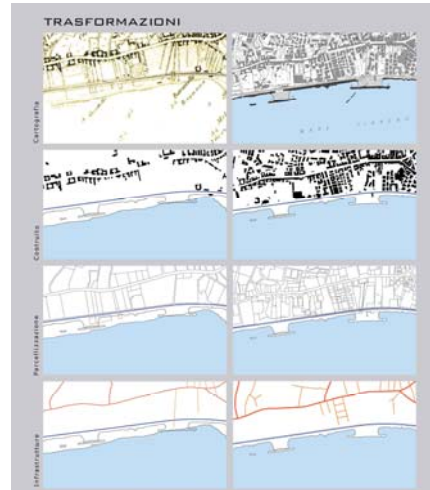
Le sezioni rappresentano una serie di questioni comuni a tutta l'area, che nascono dalla combinazione dei diversi elementi e sistemi insediativi, e che ad oggi costituiscono la struttura morfologica di questa fascia.



Tav.1
Il territorio attraversato

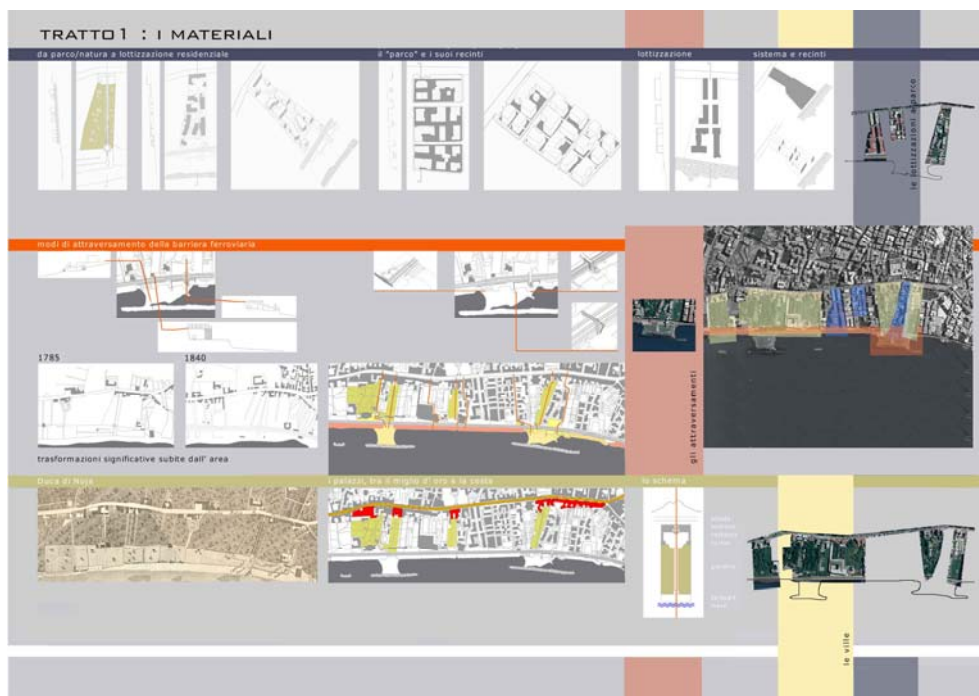
1. La prima sezione, immediatamente a nord del centro di Portici, è quella in cui il Miglio d'oro corre vicino al mare, parallelamente alla costa. (Tavola 2)

In questa sezione i materiali vengono fuori da una lettura sincronico/diacronica delle trasformazioni isolando quattro layer (cartografia, costruito, parcellizzazione e infrastrutture).



In particolare si isolano come materiali:

- *l'edilizia e le differenti forme insediative* (il parco della villa frazionato e lottizzato, lo spessore tra strada e ferrovia occupato da lottizzazioni di palazzine novecentesche, e infine quello occupato da "palazzoni" multipiani plurifamiliari con giaciture varie).
- *I luoghi e i modi dell'attraversamento* (il rapporto con il litorale e la sua accessibilità oltre la ferrovia).



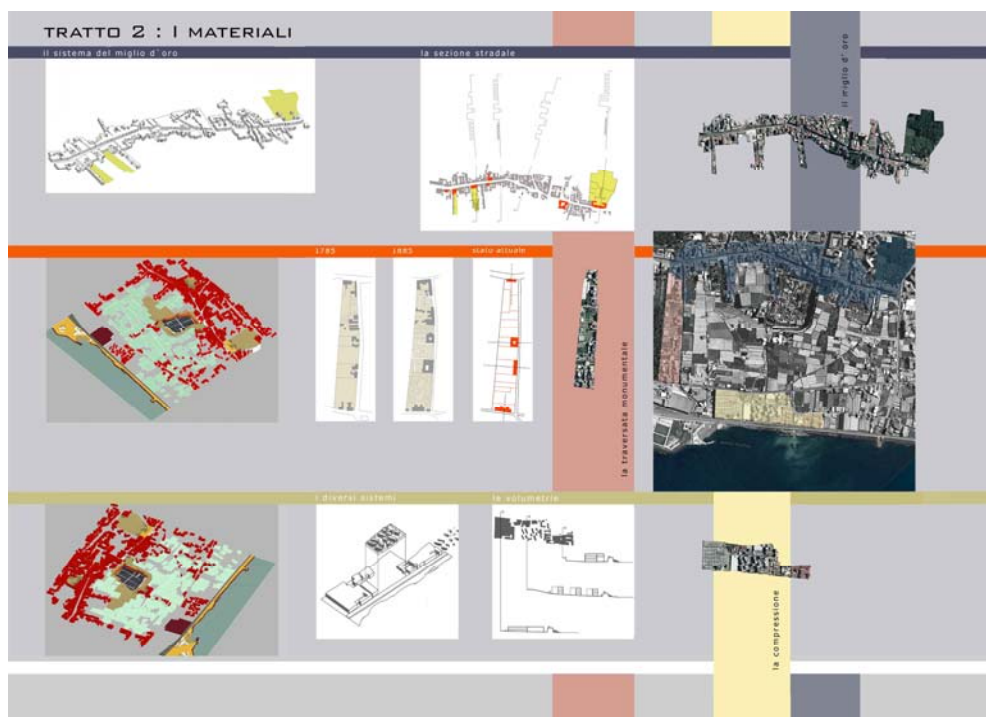
Tav.2
Sezione territoriale 1
Portici

2. La seconda sezione territoriale, in corrispondenza dell'area degli scavi di Ercolano, ci fa individuare il carattere consolidato del Miglio d'oro come strada di cortina, fittamente edificata con continuità su entrambi i lati. (Tavola 3)

In particolare si isolano come materiali:

- *i tracciati perpendicolari alla costa*: il sistema delle strade parallele tra loro, e quello degli alvei e dei percorsi che scendono dal Vesuvio al mare. Questi andamenti implicano una variazione della giacitura e dell'orientamento dei lotti che vi si attestano ed una rotazione trasversale degli spazi delle ville.

- *I sistemi di edilizia varia* (vecchie fabbriche industriali, capannoni, edilizia popolare fortemente degradata) presenti nella fascia compresa fra un tracciato parallelo alla costa e la ferrovia.



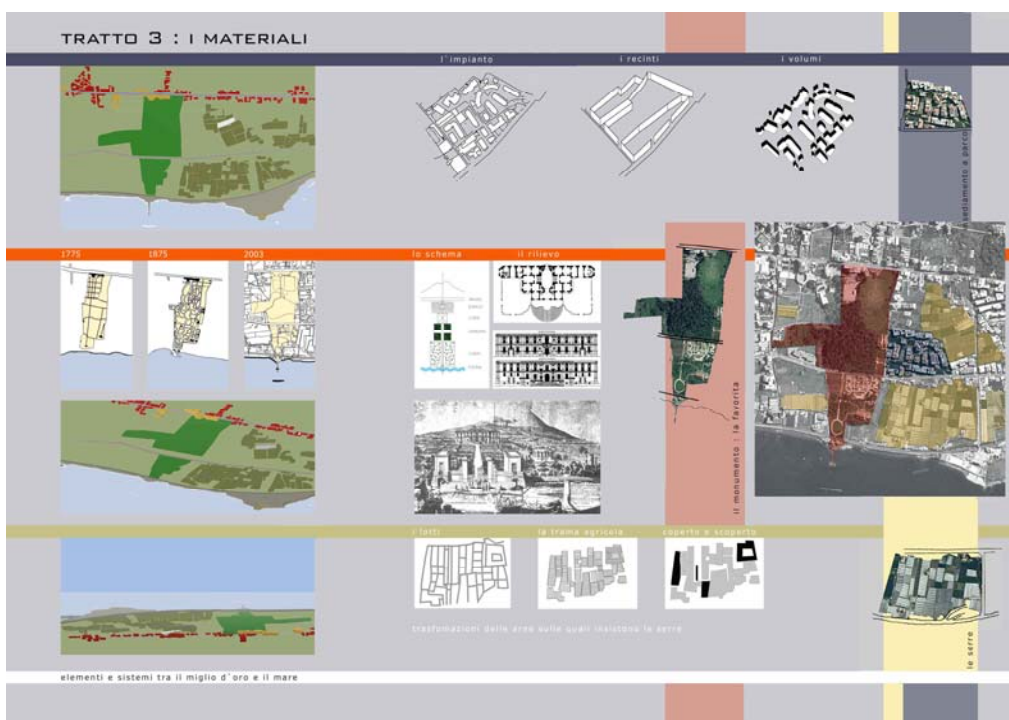
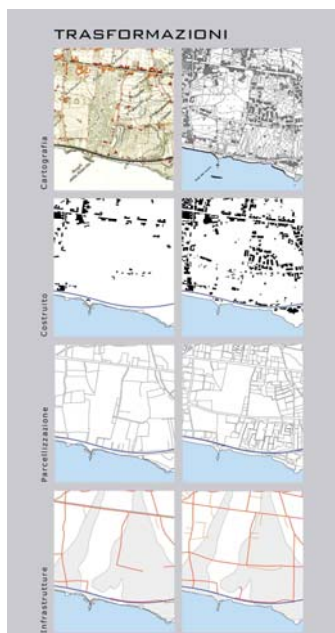
Tav.3
Sezione territoriale 2
Ercolano

3. La terza sezione territoriale (Tavola 4) isola come materiali:

- *la villa-monumento* che occupa, con il proprio articolato parco, l'intero spessore di territorio tra il Miglio e il mare, (qui distanti) e che raggiunge la costa scavalcando la ferrovia con una testata altrettanto monumentale che si spinge con un molo fino nel mare.

- il *sistema delle serre* grandi superfici di uso agricolo interamente ricoperte da serre di fatture varie (per materiali, colori, riflessi) e giaciture diverse, che occupano tutti gli spazi possibili, saturandoli e addossandosi alla ferrovia.

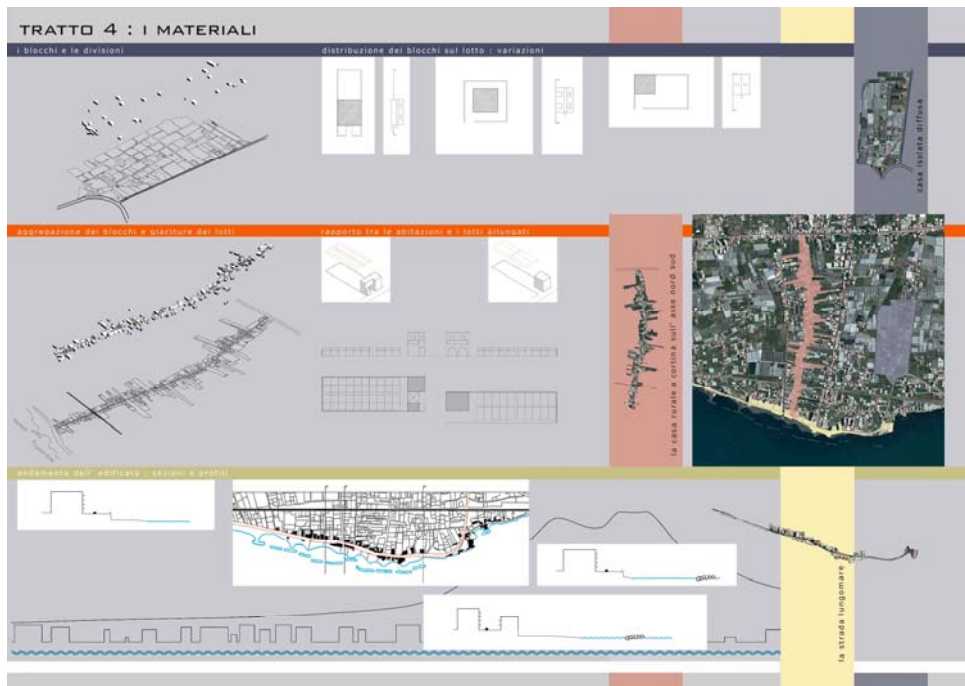
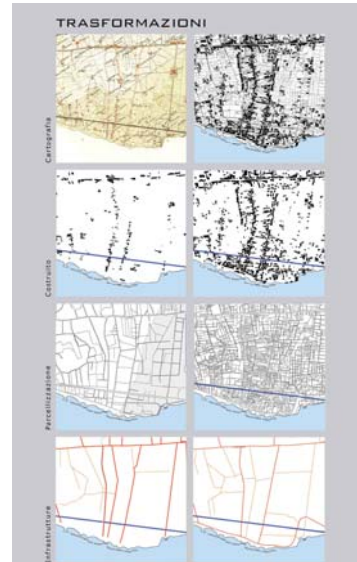
- l'edilizia residenziale e le forme di lottizzazione individuata nel suo carattere di recinto sostanzialmente estraneo al suo intorno.



Tav.4
Sezione territoriale 3
Villa Favorita

4. In questa sezione (Tavola 5), in cui è ancora più ampio lo spazio tra il Miglio e il mare, emergono:

- *insediamenti di case rurali*: quello che si snoda lungo i sottili percorsi consolidati che vanno dalla strada al mare, con le case disposte a cortina su strada ed il recinto verso l'interno; e quello sparso, in cui sono minutamente diffuse sui lotti frammentati case rurali, piccoli capannoni, ricoveri e depositi.
- *edilizia residenziale* con palazzine multipiani sul lato a monte della strada lungomare.
- *attrezzature turistico-balneari* verso la spiaggia.



Tav.5
Sezione territoriale 4
S. Maria La Bruna

"L'approfondimento per tratti-campione ha iniziato, in tal modo, ad evidenziare una serie di questioni, di "materiali", di temi che devono essere messi in relazione con le necessità della linea ferroviaria e può iniziare a orientare anche la scelta della localizzazione delle nuove stazioni. Il criterio-guida per questa scelta deriva dalla concentrazione in determinati punti di una serie di questioni emerse con la lettura del territorio, che possono essere la compresenza, o necessità di concatenazione, di una serie di poli emergenti del territorio (di varia natura), o, al contrario, la necessità di risolvere problemi di "separatezza" ed effetti barriera in luoghi oggi separati ma con caratteri di continuità"¹².



Tav.8
Le questioni e le
tematizzazioni

note

-
- ¹ G. Grassi, "Questioni di progettazione" in "Architettura lingua morta" Quaderni di Lotus 9/1988
- ² O.M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, Skira editore, Milano 1997, p. 112
- ³ Silvio Cassarà (a cura di), *Peter Eisenman – Contropiede*, Milano 2005, p. 16 e p. 98
- ⁴ J. Lucan, *OMA Rem Koolhaas – architetture 1970-1990*, Milano 1990, p. 86
- ⁵ O.M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, Skira editore, Milano 1997, p. 113
- ⁶ André Corboz, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano 1998
- ⁷ Paola Viganò, *La città elementare*, Skira editore, Milano 1999, p. 30
- ⁸ Paola Viganò, *ivi*, p. 22-27
- ⁹ A.A.V.V., *Linee nel paesaggio*, UTET, Torino 1999, p. 196-206
- ¹⁰ A.A.V.V., *IN.FRA Esperienze Forme Insediative, ambiente e strutture*, Marsilio 2004
- ¹¹ A.A.V.V., *ivi*
- ¹² I testi e le tavole sono state gentilmente concesse dalla Prof. Rejana Lucci

“Arrivammo a Las Vegas. A nord di Napoli. Qui chiamano Las Vegas questa zona per diverse ragioni. Come Las Vegas del Nevada è edificata in mezzo al deserto, così anche questi agglomerati sembrano spuntare dal nulla. Si arriva qui da un deserto di strade. Chilometri di catrame, di strade enormi che in pochi minuti ti portano fuori da questo territorio per spingerti sull'autostrada verso Roma, dritto verso il nord ... Venendo da Napoli questi paesi spuntano d'improvviso, ficcati nella terra l'uno accanto all'altro. Grumi di cemento. Le strade si annodano ai lati di una retta su cui si avvicendano senza soluzione di continuità Casavatore, Caivano, S.Antimo, Melito, Arzano, Frattamaggiore, Grumo Nevano ... Paesi senza differenze che sembrano un'unica grande città”.

Roberto Saviano

1. Descrizione del territorio
2. La fascia territoriale intermedia nel PTCP e nel Patto ZEN
3. Layering process: gli strati e le loro relazioni
4. Le questioni: complessità, dinamicità e interattività
5. Una interpretazione progettuale per la fascia intermedia: le Greenways urbane
6. New layer: greenways

Descrizione del territorio

Ciò che rende riconoscibile il territorio napoletano è il sistema geomorfologico costituito da un sistema di emergenze collinari e da conche, bacini e anfiteatri naturali risultanti dalla formazione vulcanica del suolo. Tale sistema è limitato dalla linea di costa che disegna insenature successive (da Capo Miseno fino alle falde del Vesuvio).

Al di là del sistema collinare dei Camaldoli si apre un'ampia zona pianeggiante (l'Ager Campanus) che termina a Nord con i colli Tifatini.



Foto satellitare del territorio napoletano

All'interno di questo sistema che vede quindi le emergenze naturali come elementi sempre visibili da ogni parte del territorio (misuratori dello spazio) si inseriscono gli

agglomerati urbani con la città di Napoli sviluppatasi tra la linea di costa e il sistema collinare e comuni come Pozzuoli, Portici, Ercolano adagiati in corrispondenza delle falde dei diversi crateri. Ed è la forma del territorio a separare Napoli dai comuni che si dispongono sulla piana a Nord dei Camaldoli come a formare una corona attorno alla città fino quasi a saldarsi con l'agro aversano. Comuni distanziati da porzioni di territorio agricolo, organizzati il più delle volte su deboli impianti urbani originari (vecchi casali), attraversati da antichi tracciati e in parte costruiti dentro la trama della centuriazione romana. Le infrastrutture che attraversano il territorio lo segnano senza però interagire con lo sviluppo degli insediamenti il cui andamento è legato alle linee preesistenti del territorio (asse di Secondigliano-Capodichino o l'asse Miano-Capodimonte).



Il territorio napoletano

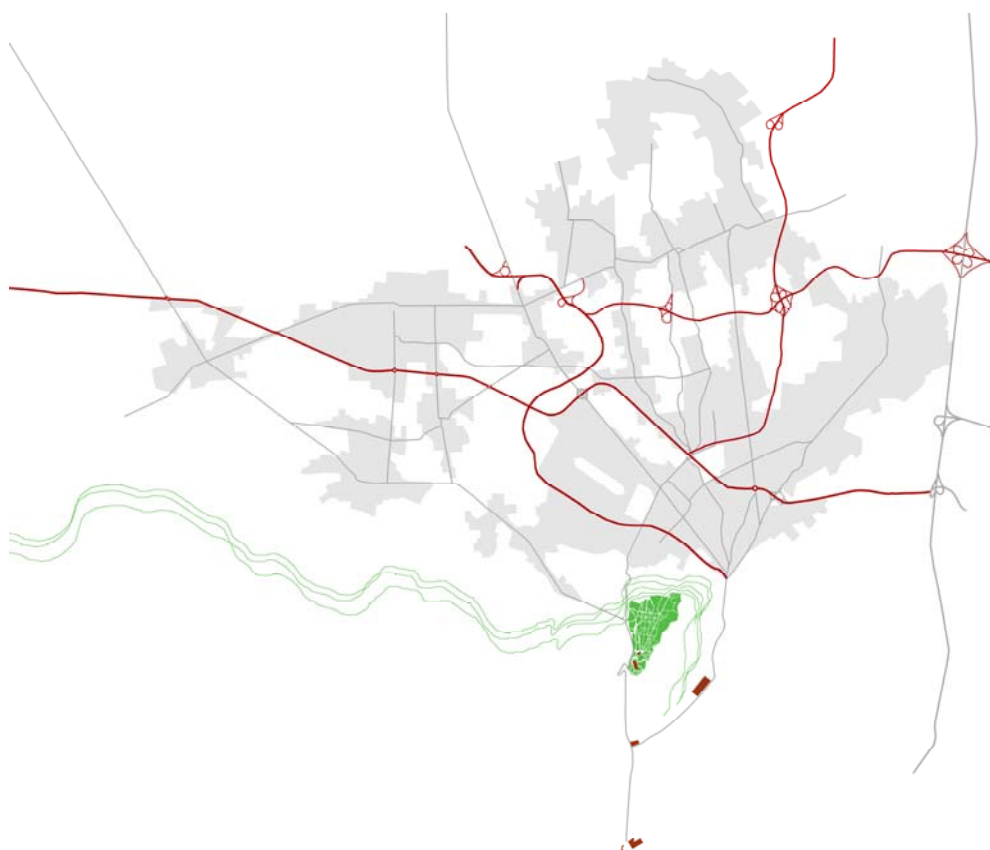
La zona a Nord di Napoli si presenta come un territorio che ha subito profonde trasformazioni sia strutturali che demografiche divenendo in pochi anni un continuum urbanizzato. L'ambito è costituito da quella parte della piana a nord delle colline che circondano Napoli, attraversata da numerose infrastrutture, e delimitata a Sud dalle colline dei Camaldoli e a Nord dal sistema dell'agro aversano. Si tratta di un territorio in prevalenza pianeggiante un tempo territorio agricolo cui i casali di Napoli, realtà autonome con proprie caratteristiche di impianto.

Nelle trasformazioni di questa parte del territorio oltre agli aspetti socio-economici giocano un ruolo contrastante l'andamento delle infrastrutture moderne e i tracciati e le giaciture del territorio.

A partire dagli anni '60 lo sviluppo industriale, porta a una crescita smisurata e incontrollata dei vari centri urbani *"... con una notevole parte di edilizia abusiva o comunque priva di regole insediative comprensibili. In seguito, al cessare della prospettiva industriale è proseguita l'edificazione di aree residenziali per ceti medio bassi che ha portato con la stessa assenza di regole a varie saldature tra comuni limitrofi"*¹.

Osservando le dinamiche di espansione si evince come il tracciato della infrastrutture moderne non influisca sulle lottizzazioni e parcellizzazioni del territorio. Anzi, sono le giaciture preesistenti a fungere da linee guida allo sviluppo degli insediamenti con gli edifici che spesso mantengono un allineamento diverso da quello della strada. Prima della realizzazione di alcune infrastrutture, ad esempio della Circonvallazione esterna, *"... l'area era segnata dalla presenza di diversi nuclei abitati di piccole dimensioni, gli antichi casali di origine prevalentemente agricola, collegati tra loro ed al nucleo urbano di Napoli da una serie di strade territoriali, con generico andamento Nord-Sud, che tendevano a riunirsi per raggiungere la città da monte solo attraverso alcuni varchi come l'asse di Secondigliano-Capodichino o l'asse Miano-Capodimonte. Oltre a tali segni la fertile piana mostra ancora le tracce della*

centuriatio romana che ne partiva regolarmente gran parte dell'estensione e che è stata struttura di supporto anche per la costruzione di alcuni casali interessati, tra cui Giugliano e Villaricca².



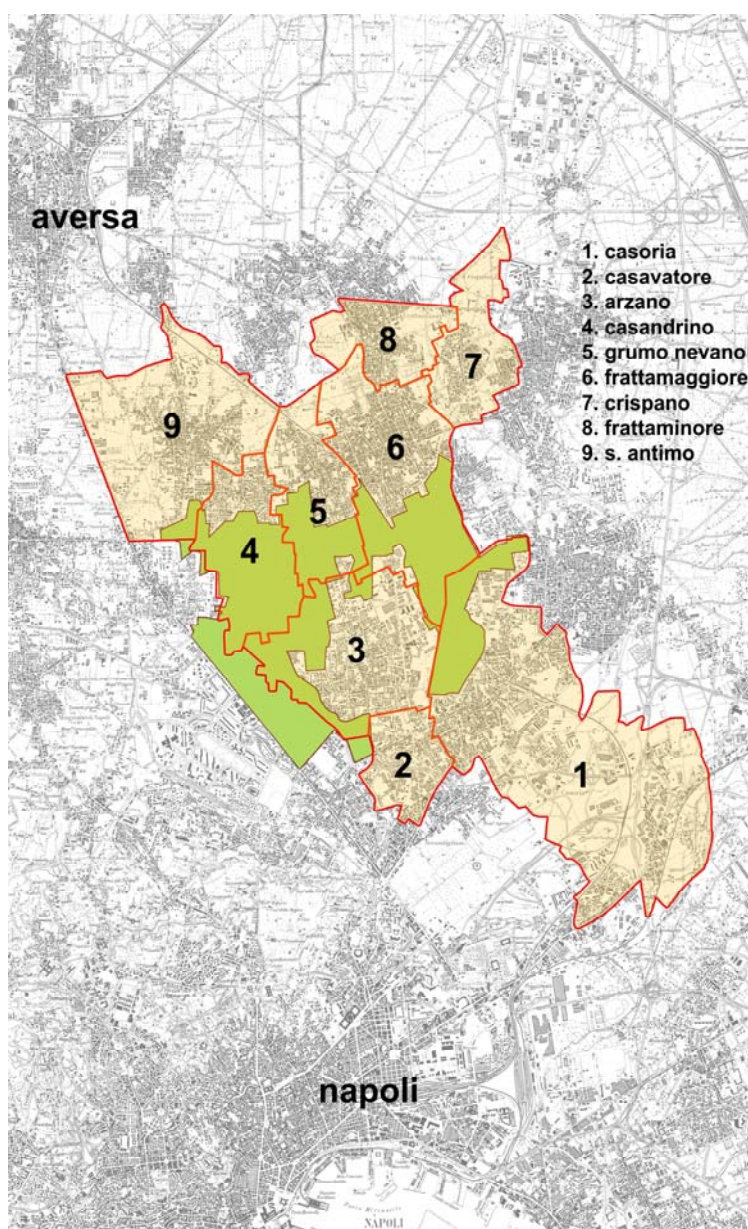
Il territorio a Nord di Napoli

Il carattere del territorio presenta quindi aspetti di complessità, discontinuità e frammentarietà, derivanti dalla presenza sul territorio di diversi sistemi sovrapposti e intersecati tra di loro. Penso però che ogni sistema influenzi e si relazioni all'altro ed è proprio questa casualità di relazione a guidare l'osservazione con lo scopo di trovare dei punti di contatto tra i vari sistemi, delle relazioni e dei termini che possano suggerire possibili interventi.

La vastità del territorio impone in questo caso di limitare l'indagine ad un'area che permetta la sperimentazione dei criteri finora descritti. Dirigiamo l'attenzione dunque

su un'area denominata Zona di Espansione Nord (ZEN) composta dai comuni di Arzano, Casavatore, Melito, Grumo, Frattamaggiore, S. Antimo, Casandrino e Casoria coordinati tra di loro in un patto di sviluppo (Patto Zen). In particolare ci soffermeremo sulla *fascia intermedia* centrale compresa tra i nuclei urbani, a carattere prevalentemente agricolo e occupata trasversalmente solo o quasi da insediamenti industriali, su cui si affacciano le propaggini degli agglomerati urbani.

La presenza della fascia è evidenziata ancor di più dallo sviluppo urbano dei comuni con uno spostamento verso Nord della parte più densa dei comuni disposti a Nord del territorio del Patto (Casandrino, Grumo e Frattamaggiore) e verso Sud della parte più densa dei comuni disposti a Sud del territorio del Patto (Arzano e Casoria). Osservando le relazioni tra i singoli comuni e la struttura territoriale al contorno si evince come le relazioni con la città di Napoli siano affidate ai Comuni di Casavatore (che si congiunge a Secondigliano senza soluzione di continuità) e Casoria mentre il



Il Patto Zen e la fascia intermedia

confine tra Napoli e Arzano è reso meno permeabile dalla presenza della Circonvallazione esterna. Verso Nord invece il patto si svolge una relazione con l'area atellana mentre a Nord Ovest è S. Antimo a relazionarsi con l'area aversana. Ad est Crispano presenta relazioni d'integrazione con l'area caivanese, Frattamaggiore è quasi in continuità con Cardito mentre Casoria si dirige verso est lungo la direttrice che congiunge con Afragola.

Come si evince dalla lettura territoriale del Patto Zen è evidente la presenza di un'ampia fascia come una vera e propria asola tra i comuni. Questa fascia rappresenta per molti comuni una frangia periferica e quindi di espansione ma vedremo poi come nel PTCP e nelle proposte contenute all'interno del Patto ci sarà un ribaltamento dell'attuale struttura della fascia che verrà considerata "*come il luogo di una serie di nuove aree di centralità*"³

note

¹ A. Vollaro, *Infrastrutture e forme del territorio. La strada degli Americani*, Cuen, Napoli, p. 8

² A. Vollaro, *ivi*, p. 12

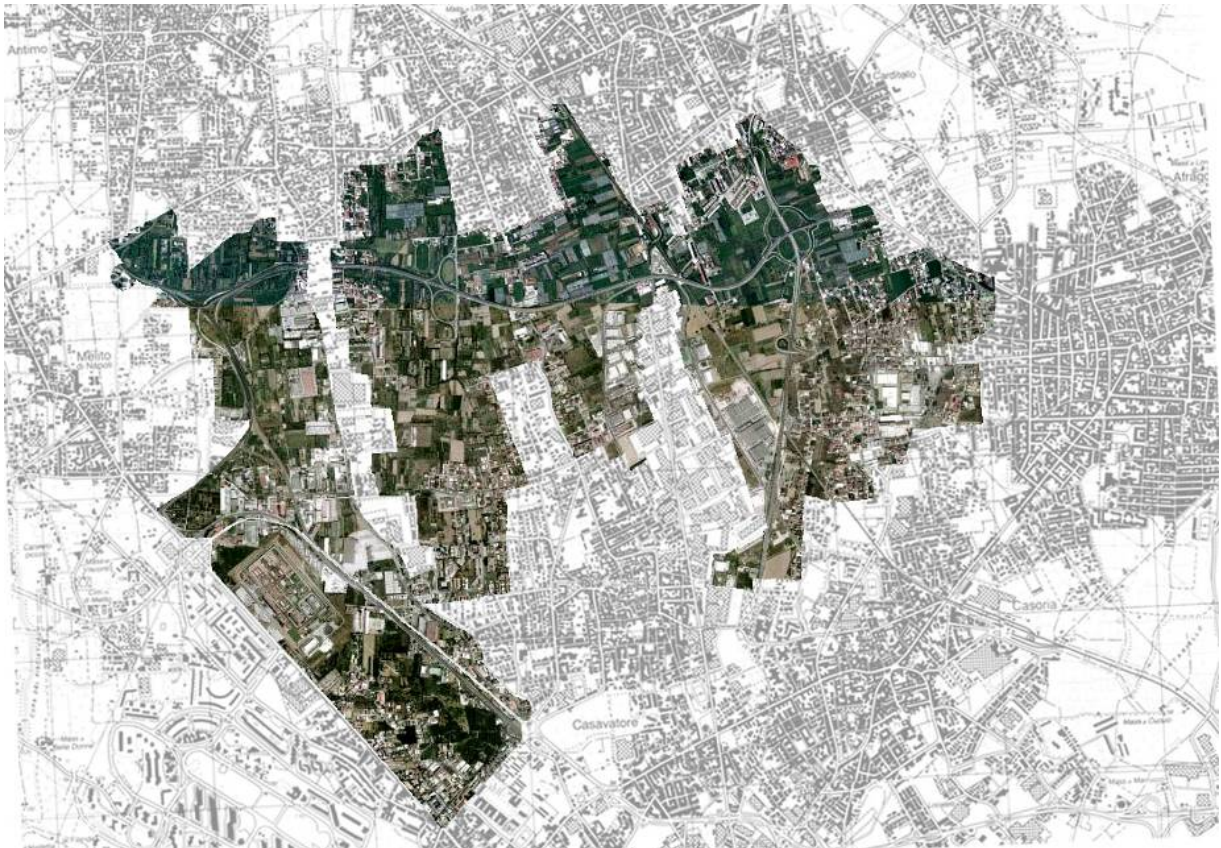
³ M. Santangelo (a cura di), *Le aree industriali nella città metropolitana di Napoli*, Franco Angeli editore, Milano 2003

La fascia territoriale intermedia nel PTCP e nel Patto Zen

Dalla lettura del territorio è emerso come la fascia intermedia rappresenti una sorta di distanza tra l'agglomerato dei comuni a Nord di Napoli.

All'interno della fascia si sviluppano differenti sistemi, ognuno con una propria regola, che si sovrappongono in maniera casuale creando una difficoltà di lettura dell'intero territorio che viene spesso denominato come terra di nessuno, luogo dell'incertezza privo di identità.

Quest'area mista sia nelle destinazioni (industriale, residenziale, commerciale, agricola) che nelle distribuzioni e nelle dimensioni degli elementi è attraversata per tutta la sua lunghezza dall'asse mediano che date le sue caratteristiche tende più ad attraversarla che a innervarla.



La fascia intermedia

Ha un carattere prevalentemente agricolo ma al suo interno si allungano molte delle aree industriali presenti nel territorio: quella di Casandrino, quella dell'ASI e quella di Arzano.

Inoltre molti elementi occupano la fascia disponendosi senza regole e creando l'ingestibilità del caos, come capannoni isolati o residenze miste ad attività commerciali, palazzine perturbane a confine tra città e campagna, tracciati stradali che divengono sentieri di campagna, antiche giaciture.

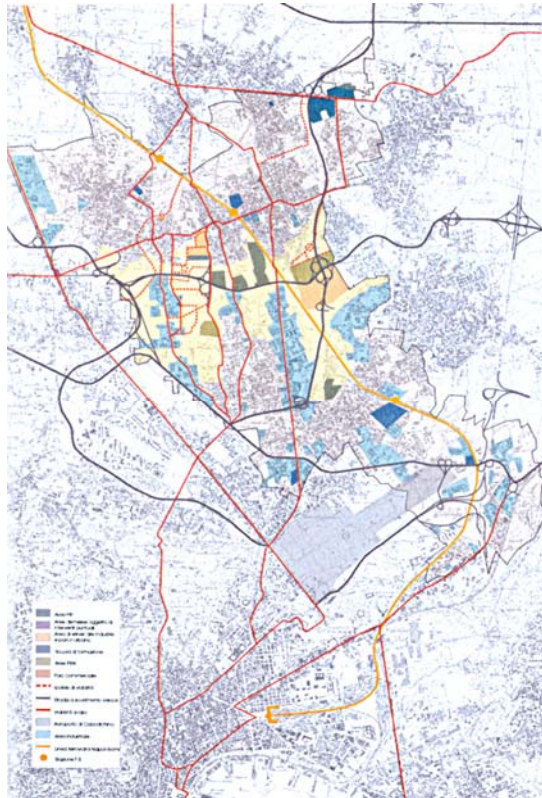
Ognuno di questi sistemi-livelli (infrastruttura, residenza, industria, campi, ecc...) ha propri andamenti e giaciture indipendenti per cui il loro intreccio determina sovrapposizioni - accostamenti - abbandoni - diversità – frammistioni.

Prima di descrivere i sistemi che si sovrappongono all'interno dell'area individuata e le relazioni che possono essere rilevate attraverso il layering process facciamo cenno ad alcuni strumenti che interessano l'area non tanto come strumenti vigenti (il ptcp è in fase di approvazione) ma come possibili indirizzi e logiche di intervento da parte delle amministrazioni comunali e degli Enti superiori.

II PATTO ZEN

Come detto l'area si trova nella piana a Nord a margine del comune di Napoli e viene identificata con la sigla ZEN (Zona Espansione Nord).

Questa sigla raccoglie i Comuni sopra menzionati in un Patto territoriale denominato appunto Patto ZEN all'interno del quale i Comuni stessi sottolineavano la necessità di *"definire un progetto di sviluppo basato, da un lato sul principio della concertazione, ovvero sulla scelta di indirizzare gli sforzi sopra un numero circoscritto di interventi nell'insieme capaci di ... agire sugli elementi strutturali della crescita; dall'altro sul principio dell'integrazione, ovvero della capacità di ogni intervento di creare effetti domino e sinergici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di crescita generale del territorio"*¹.



Gli obiettivi del Patto Zen

All'interno del Patto è stato tracciato un ampio quadro di interventi proposti dalle diverse amministrazioni e che riguardano soprattutto recupero e riqualificazione dei centri storici e delle periferie, completamento e miglioramento delle infrastrutture di collegamento e di supporto, sostenibilità ambientale, creazione di strutture e servizi a favore della collettività locale.

Da un punto di vista territoriale gli interventi previsti vengono per la maggior parte localizzati nella *fascia intermedia* che si propone come *luogo di una nuova centralità* del Patto, che conserva il carattere di vuoto e di "verde".

Dunque un'area che può rappresentare il punto di relazione tra i diversi centri urbani ed al tempo stesso porsi essa stessa come sede di nuovi luoghi centrali. Per far ciò il piano prevede di affidarle il ruolo di potenziamento dell'assetto industriale non tanto come sede dell'espansione di attività industriali ma come crescita qualitativa in termini di servizi, di attrezzature, di infrastrutture, di integrazione con altre funzioni urbane. E proprio *"in una logica di integrazione le ipotesi di insediamento di nuove strutture produttive, di realizzazione di aree espositive o commerciali, di parchi attrezzati, di servizi potrebbe assumere un senso non solo sovracomunale ma anche di scala più ampia, addirittura a livello sovraprovinciale, considerata la collocazione geografica del territorio del Patto"*².

Il PTCP (proposta preliminare)

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale, ai sensi della L.r.16/2004, sul governo del territorio art.18 comma 2,

- "individua gli elementi costitutivi del territorio provinciale, con particolare riferimento alle caratteristiche naturali, culturali, paesaggistico-ambientali, geologiche, rurali, antropiche e storiche dello stesso";
- "contiene disposizioni (..) che contengono (..) la definizione delle caratteristiche di valore e di potenzialità dei sistemi naturali e antropici del territorio".

La riorganizzazione dell'assetto urbano in senso reticolare, la tutela del paesaggio e dell'ambiente costituiscono strategie prioritarie su cui incentrare scelte qualificanti per l'area metropolitana. In tale prospettiva il riconoscimento delle valenze ambientali e culturali insite nei paesaggi urbani, rurali e periurbani (Convenzione Europea del Paesaggio; Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) impone politiche di tutela

attiva e di gestione partecipata delle patrimonialità identitarie al fine di promuovere un consolidamento e una valorizzazione delle qualità territoriali secondo traiettorie diversificate e sostenibili di sviluppo.

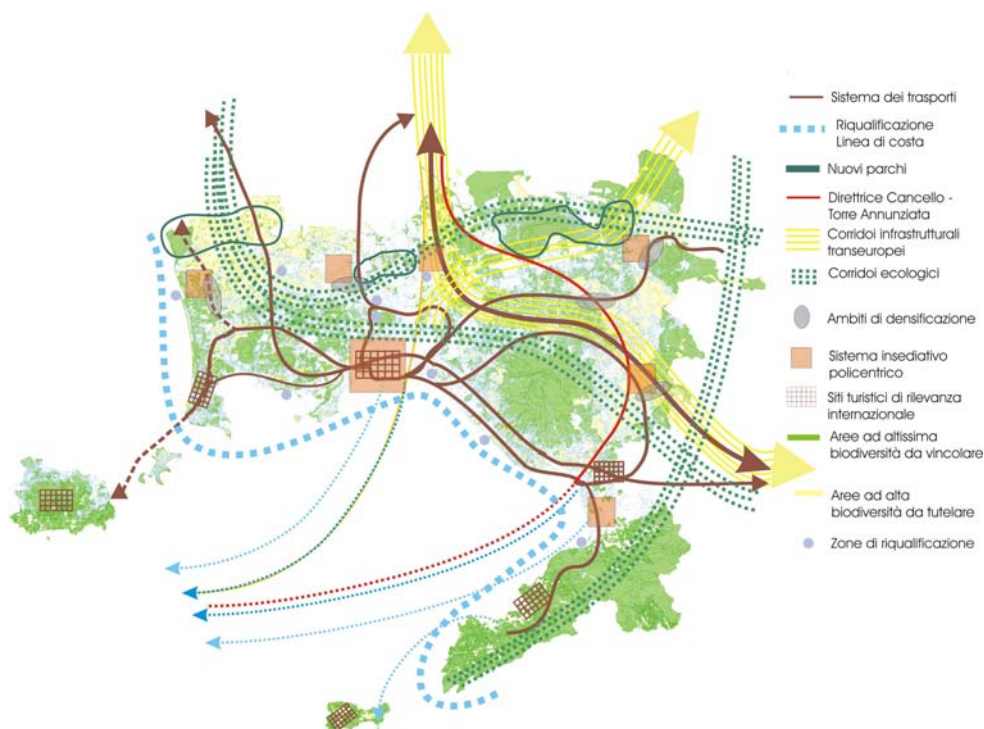
Nell'ambito delle competenze della Provincia e dei compiti assegnati al PTCP dalla legislazione vigente, vengono individuati alcuni obiettivi prioritari contenuti nel quadro strategico tra i quali:

Valorizzazione e riarticolazione del sistema urbano.

Conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale.

Sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità.

Rafforzamento dei sistemi locali territoriali.



Quadro strategico

In riferimento alla Piana a Nord di Napoli e in particolare alla fascia intermedia il PTCP prevede che *"la realizzazione di un'innovativa organizzazione urbana venga*

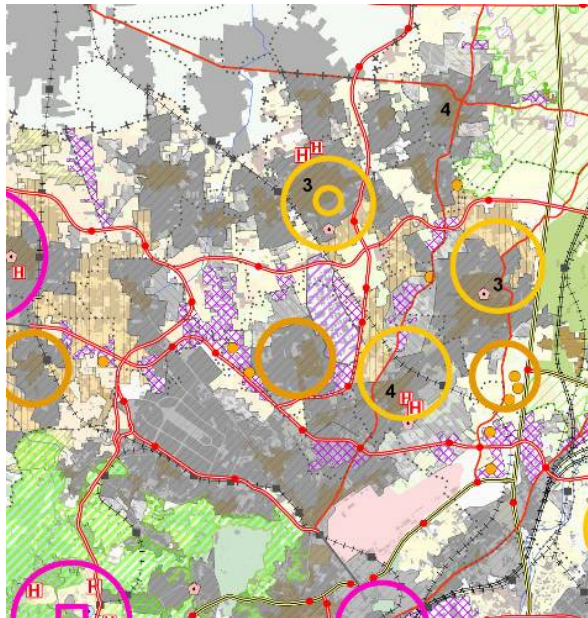
affidata – nel quadro dell'incremento dei servizi pubblici e privati di livello superiore, della riqualificazione delle aree della produzione manifatturiera e dell'integrazione funzionale delle strutture commerciali per la grande distribuzione - alla grande centralità intercomunale (il "cuore verde") costituita dalle aree a parco attrezzato. Tale centralità verde quale fulcro della riorganizzazione insediativa prosegue verso oriente nel "cuneo verde" del sistema afragolese con le attrezzature e i servizi a supporto della stazione di Porta dell' Alta velocità".

Inoltre il PTCP pone la realizzazione del Parco Nord come uno dei progetti di interesse prioritario : "Al centro della conurbazione dei comuni a Nord del capoluogo solo poche aree sono rimaste prive di edificazione. I territori comunali sono stati saturati di abitazioni al punto che risulta difficile il semplice reperimento delle superfici per gli standards delle dotazioni collettive. Il futuro Parco potrà ospitare ed organizzare a livello sovracomunale gli spazi attrezzati e le strutture collettive per restituire a moderni livelli di abitabilità l'intera conurbazione e riorganizzarla attorno ad un cuore verde".

Da evidenziare poi altri indirizzi che il PTCP propone per aree di specifico interesse come quella in questione. Tra questi:

- La strategia di conservazione della biodiversità e di contenimento dell'utilizzo antropico del territorio, soprattutto attraverso il consolidamento, il recupero, la riqualificazione, la realizzazione degli ambiti che sono o possono divenire segmenti di connessione, fisica e biologica, fra gli ambienti.
- L'attuazione di progetti di costruzione reticolare dei sistemi del verde urbano metropolitano attivando nuovi sistemi di relazione con percorsi a basso impatto ambientale (sentieri e piste ciclabili) che consentono di attraversare il territorio in condizioni di sicurezza e di fruire delle risorse paesaggistiche e culturali. In particolare i PUC devono potenziare o almeno mantenere i varchi di continuità del sistema arboreo o comunque naturale segnalati nelle tavole di Piano.

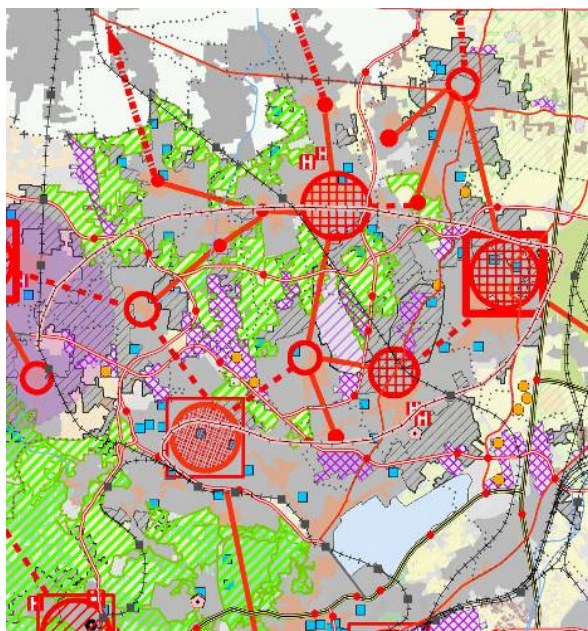
- Per la riqualificazione degli habitat esistenti, il Piano propone la rinaturalizzazione delle aree intercluse e degli altri spazi residuali interni ai tessuti urbani; la salvaguardia e la valorizzazione delle aree agricole urbane
- Per la costruzione di nuovi habitat il Piano propone la realizzazione di nuovi nuclei boscati extraurbani, in particolare nelle aree libere poste nei territori dei comuni a nord di Napoli, l'utilizzo delle fasce di rispetto e delle aree di pertinenza delle infrastrutture di trasporto come componenti dei corridoi verdi, la realizzazione di fasce verdi filtro tra aree residenziali ed aree agricole; la realizzazione di fasce verdi filtro di perimetrazione delle sorgenti di impatto percettivo, acustico ed atmosferico (impianti produttivi, poli di attrazione, strutture di trasporto, etc.); l'utilizzo di elementi di interesse naturalistico nella realizzazione di strutture ludico-ricreative; la realizzazione di oasi di frangia periurbana.



- Componenti agronomiche vegetazionali**
- Boschi
 - Altre aree naturali
 - Frutteti semi-naturali (oliveti, agrumi, vigneti e castagneti)
 - Frutteti industriali (peschili, meli, ...)
 - Orti e colture erbacee (ortaggi, cereali, ...)
 - Serre fornicole e orticole
- IL SISTEMA DELLA MOBILITA'**
- Rate ferroviaria AVIAC
 - Rate ferroviaria e sistema etimetrico
 - Stazioni ferroviarie
 - Rate viaria principale
 - A
 - B
 - C
 - strade urbane o locali
 - Sincoli rete viaria principale

Organizzazione complessiva del territorio – assetto attuale

- Insedimenti specializzati del sistema produttivo**
- Sedi del commercio**
- Centri per il commercio all'ingrosso
 - Ipertmercati e altre grandi strutture di vendita
 - Strutture espositive e fieristiche
- Aree industriali e artigianali**
- Agglomerati ASI
 - Altre grandi aree/semi industriali



- Componenti agronomiche vegetazionali**
- Boschi
 - Altre aree naturali
 - Frutteti semi-naturali (oliveti, agrumi, vigneti e castagneti)
 - Frutteti industriali (peschili, meli, ...)
 - Orti e colture erbacee (ortaggi, ...)
 - Serre fornicole e orticole
- Parchi e aree metropolitane per la fruizione ambientale ricreativa**
- Parco agricolo Regi Legni
 - Corso verde (sistema aree verdi, servizio supporto della stazione Porta della AV)
 - Riserve naturali statali degli Azzoni, Pineta del Monte domizio, Parco metropolitano delle colline, Parco del Sarnio, Parco Area Nord
- IL SISTEMA DELLA MOBILITA'**
- Rate ferroviaria AVIAC
 - Rate ferroviaria e sistema etimetrico
 - Rate ferroviaria - Integratori (proposte PTCP)
 - Rate viaria principale
 - A
 - B
 - C
 - strade urbane o locali
 - Sincoli rete viaria principale
- RETI E SISTEMI DI CENTRALITA'**
- Azioni**
- Realizzazione
 - Integrazione
 - Protezionamento
 - Realizzazione
 - Condizionamento urbano
 - Integrazione
 - Relazioni nuove STS
 - Relazioni integrative
 - Relazioni da nuova STS

Organizzazione complessiva del territorio – assetto attuale

note

¹ M. Santangelo (a cura di), *Le aree industriali nella città metropolitana di Napoli*, Franco Angeli editore, Napoli 2003, p. 161-163

² M. Santangelo, *ivi*, p. 206

Layering process: gli strati e le loro relazioni

La struttura dell'area oggetto di studio, con il suo carattere caotico, porta all'impostazione di una lettura dall'alto per strati, che *"consenta di cogliere nella propria individualità episodi, parti e sistemi, e che permetta anche una lettura di quelle relazioni, tensioni e sovrapposizioni che li connettono in questo diverso quadro urbano"*¹.

Troppo spesso infatti nel percorrere questi territori gli sguardi più superficiali si fermano ad osservare fenomeni palesi (la destinazione dei suoli, il flusso automobilistico) o aspetti "caricaturali" e vernacolari (esposizioni, abitazioni, centri commerciali) senza riconoscere sovrapposizioni e stratificazione di modi e cultura e quindi senza riconoscere le complesse ragioni e relazioni che guidano le logiche insediative. Ecco perché la logica che guida questa lettura non risponde solo a come sono fatti gli elementi che partecipano alla costruzione del paesaggio ma a come sono stati prodotti e come vengono usati.

Osservando dal satellite l'area con un processo di lento avvicinamento si nota come la fascia intermedia assuma sempre più il ruolo di "spazio di distanza" tra gli agglomerati urbani e come sia alto il livello di complessità. Il dato caotico che accompagna l'esplorazione attraverso l'area è percepibile sia attraversandola che da una visione zenitale che consente una prima individuazione, seppur approssimativa, di alcuni sistemi. Estrapolando dal contesto i diversi elementi si leggono singolarmente le differenti logiche che hanno portato alla formazione e trasformazione dei diversi sistemi: ad esempio quello delle infrastrutture, quello degli insediamenti, quello dei percorsi e delle antiche giaciture. Si rileggono poi i differenti sistemi in relazione l'uno con l'altro rintracciando i punti di contraddizione e di attrito, punti che possono diventare una chiave di lettura progettuale.

Quindi facendo interagire le letture dell'area attraverso una visione aerea, cartografica e di percorrenza "orizzontale" proveremo a dare un *nome*², un ruolo e un significato comprensibile a cose e frammenti e a definire quei sistemi/livello di cui abbiamo fatto cenno nella tabella operativa.

I materiali che utilizzeremo per la lettura saranno via via specificati per ogni sistema osservato ma di base ci saranno sempre le cartografie IGM del 1936 e 2000 oltre alle viste aeree tratte da Virtual Earth della Microsoft e alle immagini fotografiche derivanti dall'esperienza "diretta" dei sopralluoghi. Inoltre per l'individuazione delle permanenze (tracciati e giaciture) mi avvarrò degli studi fatti da diversi cartografi sull'area e delle ricerche svolte sull'area dall'unità di Napoli (responsabile R. Lucci) per la ricerca nazionale INFRA³.



Vista dal satellite distanza 16km



Vista dal satellite distanza 8km



Vista dal satellite distanza 4km



Vista dal satellite distanza 2km

I sistemi-livello

Come in una operazione Cad cominciamo ad individuare alcuni sistemi isolandoli dal contesto e creando dei layers ognuno dei quali contiene, appunto, un sistema. Ogni layer verrà analizzato nei suoi contenuti e poi messo in relazione con gli altri attraverso un processo di accensione/spegnimento (on/off) dei differenti layers. Infatti, spegnendo i layer che non ci interessano, possiamo focalizzare l'attenzione su ciò che reputiamo più importante effettuando molteplici letture comparative.

Dalla comparazione delle differenti letture si individuano punti strategici *"capaci di innescare meccanismi relazionali complessi che coinvolgono l'intero paesaggio abitato del quale sono parte (...) la nostra attenzione si sposta quindi sulla conoscenza delle relazioni (...) E' un concetto basato sulla teoria del caos e dei sistemi complessi in cui non esistono inizio e fine ma solo flussi, intensità e movimento ... ciò che interessa è l'interazione retroattiva tra spazio e relazioni"*.⁴

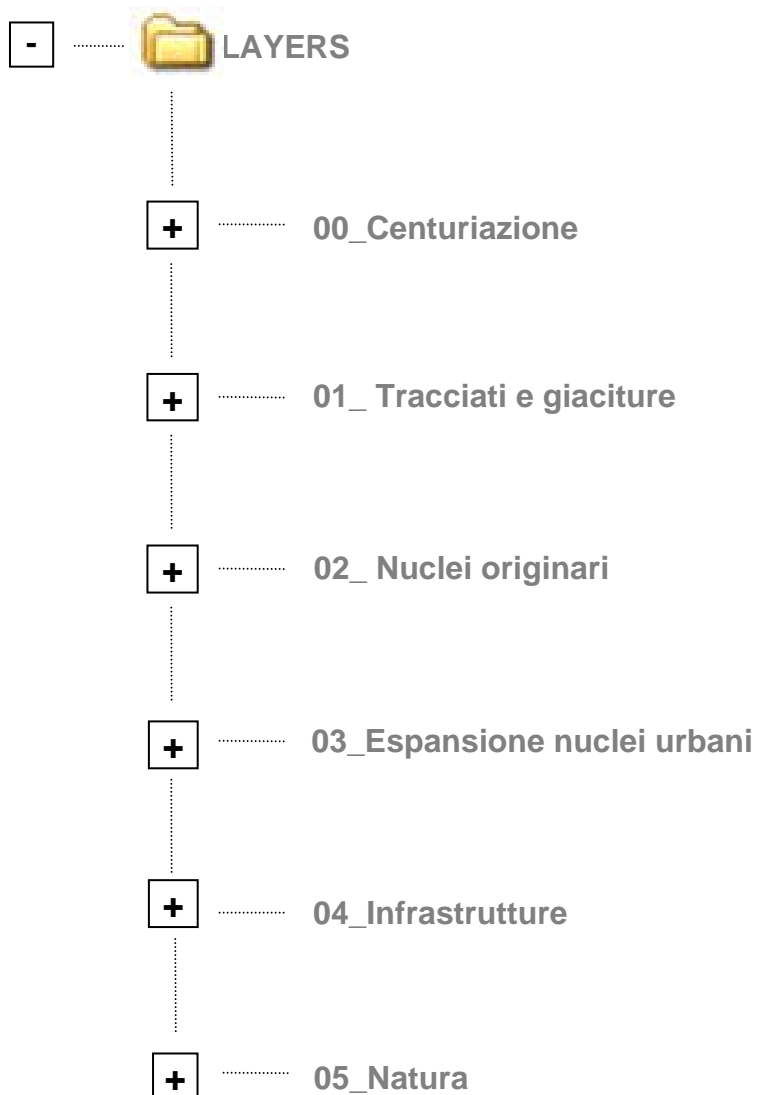
Rendere quindi visibili le tracce o comunque le relazioni non immediatamente percepibili per produrre possibili traiettorie progettuali è il principio che guida il processo operativo.

Il lavoro di lettura passerà continuamente da una visione zenitale-cartografica ad una orizzontale-prospettica attraversando un'asse temporale che permetterà, selezionando i diversi layer che compongono il palinsesto, di individuare eventuali continuità, mutamenti, conflitti e possibili indicazioni progettuali⁵.

Il passaggio dalla cartografia alla visione prospettica (soggettiva) consente di osservare una realtà non più come un dato, appunto, cartografico ma di coglierla in tutta la complessità del suo essere risultato di un intenso processo di condensazione. La visione a volo d'uccello *"restituisce un'immagine ricca di elementi chiari in tutte le sue caratteristiche, consentendo la lettura dei rapporti tra le parti (...) una visione che consente di apprezzare l'inedito relazionarsi di elementi dissimili"*⁶.

Da una prima ricognizione sul territorio e da una iniziale lettura si sono individuati sei strati fondamentali che, sovrapposti, definiscono il carattere dell'area. Ogni strato isola gli elementi che ritengo principali nel disegno complessivo, individuandone il valore posizionale rispetto all'insieme e definendone le caratteristiche. Nella fase successiva si cerca di cogliere quel *sistema di relazioni* che tiene legati i sistemi e che diviene poi il punto attorno al quale ruota l'ipotesi progettuale: un nuovo strato che passando attraverso i precedenti li connetta secondo una ragnatela dinamica di percorsi.

I sistemi-livello che ritengo principali nella lettura del territorio sono:



note

- ¹ R. Lucci, *Attraverso la dispersione: la strada degli americani*, in *In.fra Campania 1*, Otto, Torino 2002, p. 7
- ² *"vorrei fosse possibile che le parole passassero rapidamente attraverso tutte le diversità dell'esterno, così come fa lo sguardo, distinguendole una ad una (...) Anche le parole sono richiami, chiamano qualcosa perché resti con noi. Se non le chiamassimo le cose sparse nello spazio potrebbero di colpo partir via ognuna per conto suo, in una direzione del cosmo. Così che noi qui non avremo più modo di orientarci e non ci sarebbe più la nozione di uno spazio in cui essere dispersi (...) Chiama le cose perché restino con te fino all'ultimo"*. G. Celati, *Verso la foce*, Feltrinelli, 1992, p. 140
- ³ A.A.V.V., *IN.FRA Esperienze Forme Insediative, ambiente e strutture*, Marsilio 2004
- ⁴ *"soltanto affiancando alla progettazione della forma fisica degli spazi una progettazione della rete di relazioni sarà possibile conferire ai territori nuova unità (...) l'approccio più proficuo prevede la concentrazione dell'attività progettuale su parti strategiche degli organismi urbani e territoriali, capaci di innescare meccanismi relazionali complessi che partendo dalle singole aree di intervento arrivino a coinvolgere l'intero paesaggio abitato del quale sono parte (...) la nostra attenzione si sposta quindi sulla conoscenza delle relazioni (...) E' un concetto basato sulla teoria del caos e dei sistemi complessi in cui non esistono inizio e fine ma solo flussi, intensità e movimento ... ciò che interessa è l'interazione retroattiva tra spazio e relazioni"* lan+, *Interferenze con il reale*, Edilstampa, Roma 2003, p. 144
- ⁵ *"La descrizione dei luoghi diventa parte di un percorso di indagine, analitica e progettuale, del territorio entro il quale le caratteristiche e le specificità locali si rendono identificabili e riconoscibili in quanto possibili ancoraggi per il progetto: essa è esplicitamente orientata verso l'individuazione delle possibilità di cambiamento e di trasformazione dei diversi luoghi, ricomposte in un racconto che seleziona e sceglie fra i diversi materiali raccolti"*. Dematteis 1995
- ⁶ Dalla voce *Visione aerea* di Paolo De Stefano in A.A.V.V., *IN.FRA Atlante Forme Insediative, ambiente e strutture*, Marsilio 2004, p. 211

PROCESSO OPERATIVO

LETTURA

LAYERS



- 00_centuriazione
- 01_tracciati
- 02_nuclei storici
- 03_espansioni
- 04_infrastrutture
- 05_aree verdi

OPERATIVE MATRIX

SOVRAPPOSIZIONE

Una corretta distribuzione delle entità del disegno su layer opportuni garantisce una maggiore "leggibilità" del disegno. Si tratta di uno strumento che ci permette molteplici letture comparative dello stesso disegno, favorendone la comprensione e quindi l'analisi e la valutazione.



INDICAZIONE PROGETTUALE

CONCEPT

NEW LAYER

Uno dei modi per affrontare la complessità del paesaggio è la costruzione di un insieme in cui il soggetto scelga proprie traiettorie alternative. Un'ipotesi possibile è la creazione di percorsi che attraversando i diversi strati li metta in



IDEA

GREENWAYS

le greenways possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree



AZIONI

- Riconversione aree dismesse
- Ridefinizione aree lungo le infrastrutture
- Individuazione di un sistema di percorsi di collegamento e fruizione
- Individuazione dei punti nodali nel sistema di percorsi



STRATI

- 00. Centuriazione
- 01. Tracciati e giaciture
- 02. Nuclei originari
- 03. Espansioni nuclei urbani
- 04. Infrastrutture moderne
- 05. Aree verdi

LAYER 00_ CENTURIAZIONE

Nell'ordinare i sistemi o meglio nello scegliere il sistema da cui partire ho pensato ai primi elementi che in qualche modo hanno segnato e definito le modalità di occupazione del sito e che allo stato attuale pur essendo solo in parte ancora riconoscibili ne caratterizzano la percezione.

Tra le componenti che hanno dettato la regola della struttura agraria e di conseguenza le logiche insediative, riconosciamo la maglia della *centuriatio* romana¹. Fino a pochi anni orsono per alcune delle terre oggetto del nostro interesse era conosciuta una sola centuriazione, ben descritta da Gentile nel 1955².

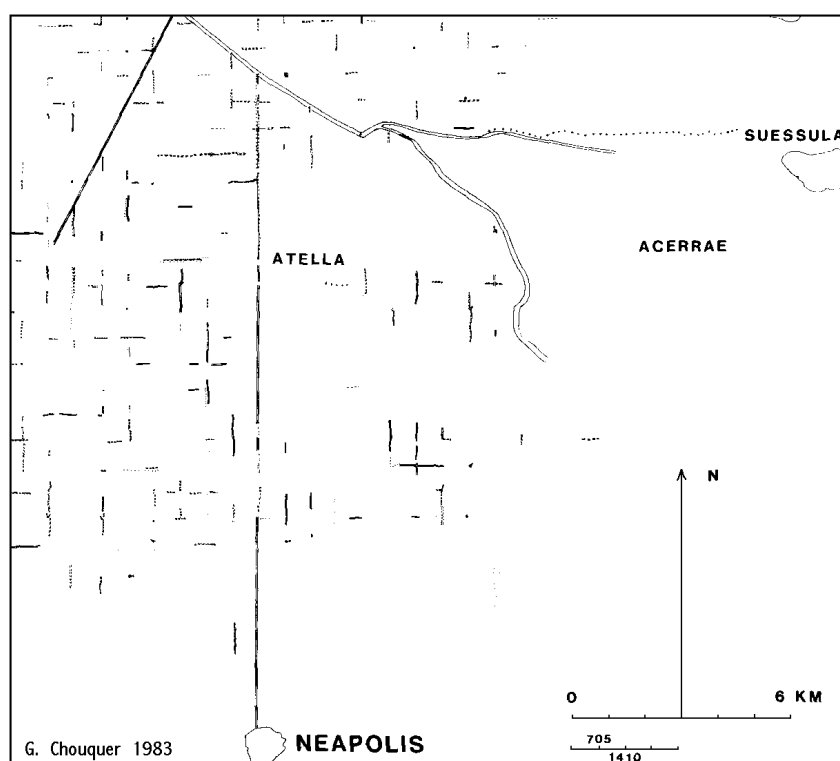
Ma, dopo una serie di osservazione aeree svolte nel periodo dal 1981 al 1986 sulla Regio Latium et Campania, vale a dire sul territorio che va da Roma a Salerno, e su qualche zona appenninica adiacente, Chouquer et al. nel 1987 hanno pubblicato un ampio e approfondito lavoro in cui davano notizia di ben 63 accatastamenti romani che andavano ad aggiungersi ai 17 finora conosciuti per l'area esaminata³.

La ricostruzione dell'andamento della trama centuriale da lui proposta parte dal rilievo aerofotogrametrico e dal confronto di questo con la cartografia storica disponibile della piana: dalla trama di linee e segni ortogonali presenti e persistenti, egli estrapola alcuni possibili schemi degli accatastamenti in precedenza sconosciuti effettuati con il metodo della centuriazione.

Descriviamo quindi brevemente le cinque centuriazioni riguardanti la nostra zona:

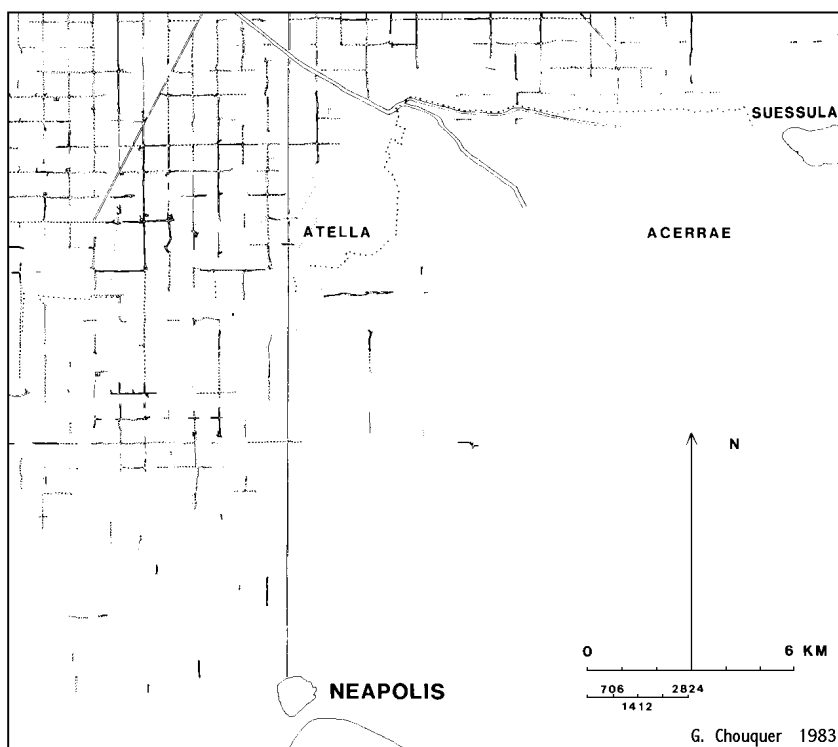
1) Ager Campanus I⁴

Fu realizzata nel 131 a. C. in attuazione della Lex agraria Sempronia del 133 a. C., con Tiberio Gracco tribuno della plebe e Tiberio Gracco, Caio Gracco e Appio Claudio Pulcher triumviri agris iudicandis adsignandis. Il modulo, vale a dire la lunghezza del lato di ogni quadrato, è di 705 metri o, secondo la misurazione romana, di 20 actus⁵. L'orientamento dei cardini è quasi perfettamente in direzione nord-sud con una lievissima inclinazione verso est (N-0°10'E). Si estende da *Casilinum* (Capua) e *Calatia* (presso Maddaloni) a Marano ed Afragola nella direzione nord-sud e da Caivano a Villa Literno nella direzione est-ovest.



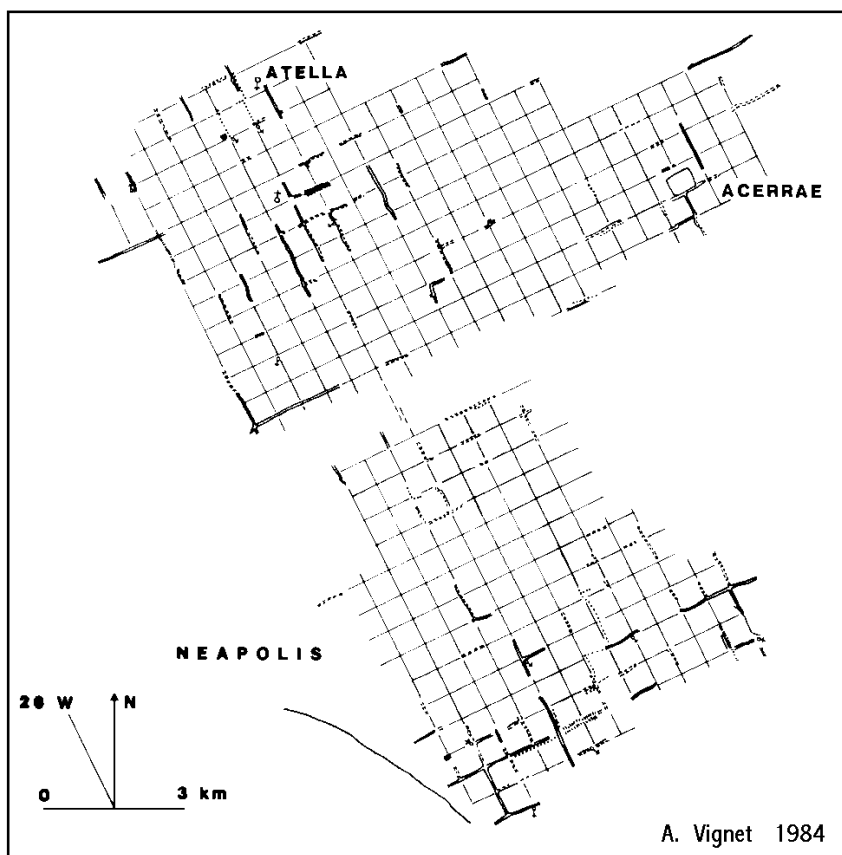
2) Ager Campanus II⁶

Fu realizzata all'epoca di Silla e di Cesare (83-59 a. C.). Il modulo è di 706 metri, 20 actus. L'orientamento dei cardini presenta una lieve inclinazione verso ovest (N-0°40'W). L'estensione corrisponde a quella dell'Ager Campanus I con in più le terre fra il Clanius (Regi Lagni) ed il Volturno dette Ager Stellatis, una maggiore estensione al di là di Calatia e in direzione di Cuma e di Liternum e con in meno le terre ad oriente di Atella e contemporaneamente a sud del Clanio.



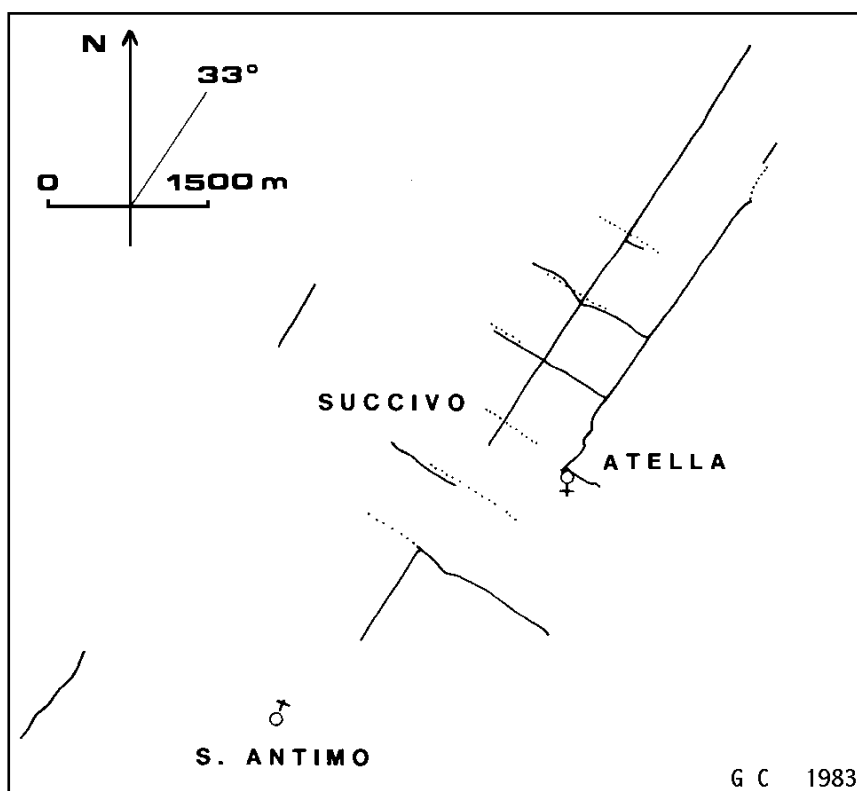
3) Acerrae-Atella I⁷

Risale all'epoca di Augusto ed il modulo è di circa 565 metri, 16 actus. I cardini sono fortemente inclinati verso ovest (N-26°W). L'estensione va da Acerra a S. Antimo in senso est-ovest e da Orta di Atella a Secondigliano e Casoria in senso nord-sud. Tracce evidenti di questa centuriazione sono presenti su tutti i comuni del nostro studio, tranne che Succivo e zone limitrofe verso ovest, e costituiscono un elemento di forte influenza anche per le odierne strutturazioni urbane.



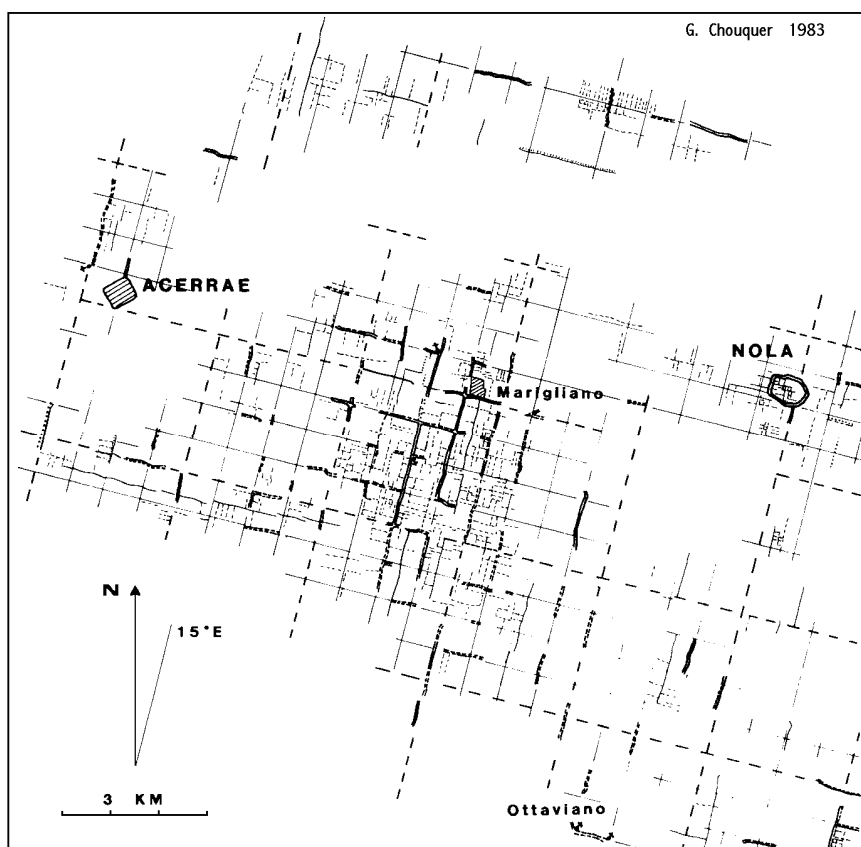
4) Atella II^B

E' di certo posteriore alla centuriazione Ager Campanus II e probabilmente anteriore all'epoca di Augusto. Il modulo è di 710 metri, 20 actus e i cardini sono fortemente inclinati verso est (N-33°E). L'estensione è limitata e riguarda il solo territorio di Orta di Atella e piccole porzioni dei territori di Succivo, S. Arpino, Frattaminore e Caivano. Le tracce di questa centuriazione sono molto evidenti.

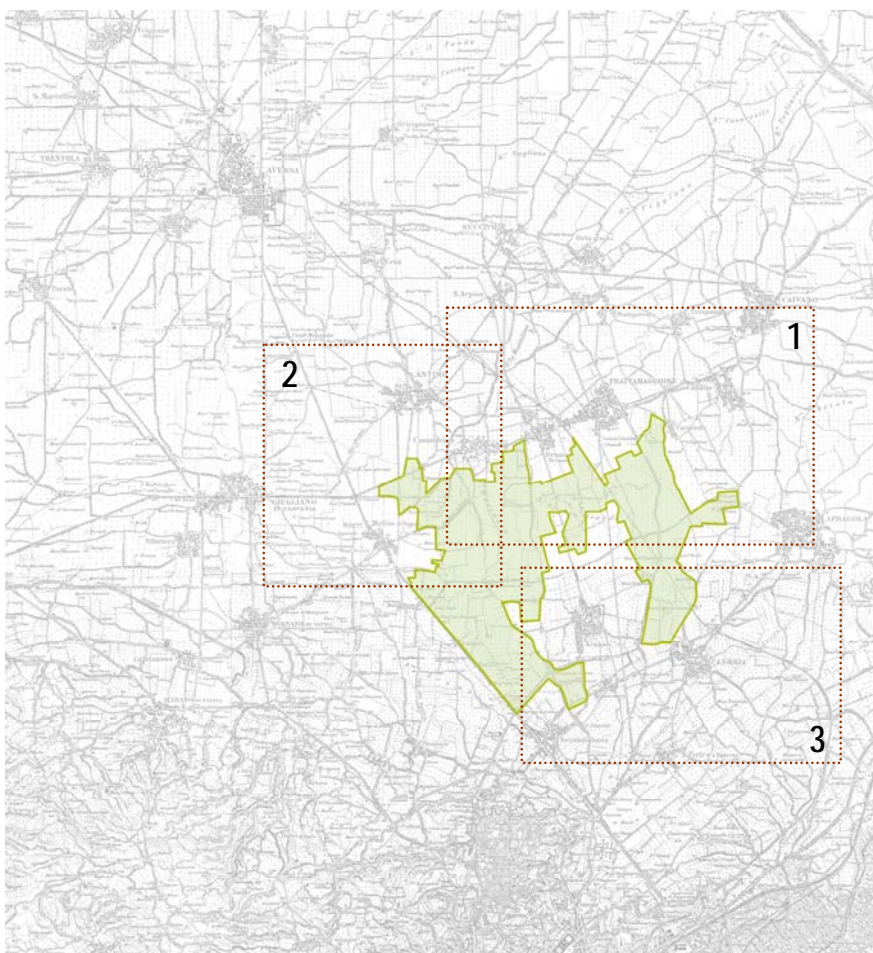


5) Nola III^o

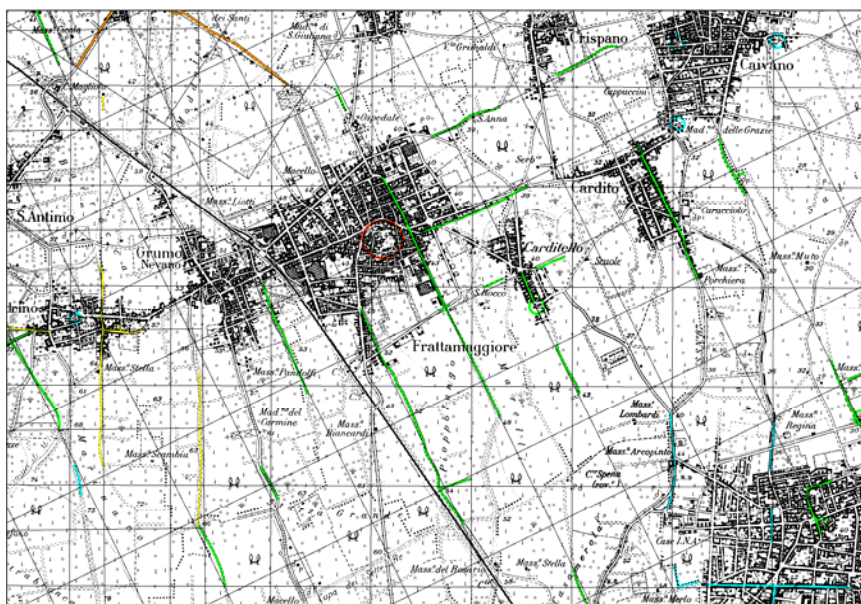
Risale all'epoca dell'imperatore Vespasiano. Il modulo è di 707 metri, 20 actus e i decumani sono inclinati verso est (N-15°E). Si estende da Acerra fino a Nola, Lauro di Nola, Sarno, S. Marzano ed Ottaviano. Solo il territorio di Acerra fra quelli dei Comuni del nostro studio è interessato da questa centuriazione.



Partendo da queste indicazioni ho provato ricostruire il possibile andamento delle singole centuriazioni in base anche alle indicazioni fornite dagli studi sul territorio Atellano¹⁰ con i quali venivano indicate sulle cartografia IGM del 1936 i tratti ancora visibili della centuriazione nel territorio tra le città di Atella ed Acerra. I risultati delle maglie derivanti dai tre sistemi che riguardano l'area di nostro interesse (Ager Campanus I e II e Acerrae-Atella I) sono stati sovrapposti alla cartografia IGM del 1955 per individuare le tracce ancora presenti sul territorio. Ad esempio prendiamo alcune porzioni di territorio in contatto con la nostra area.



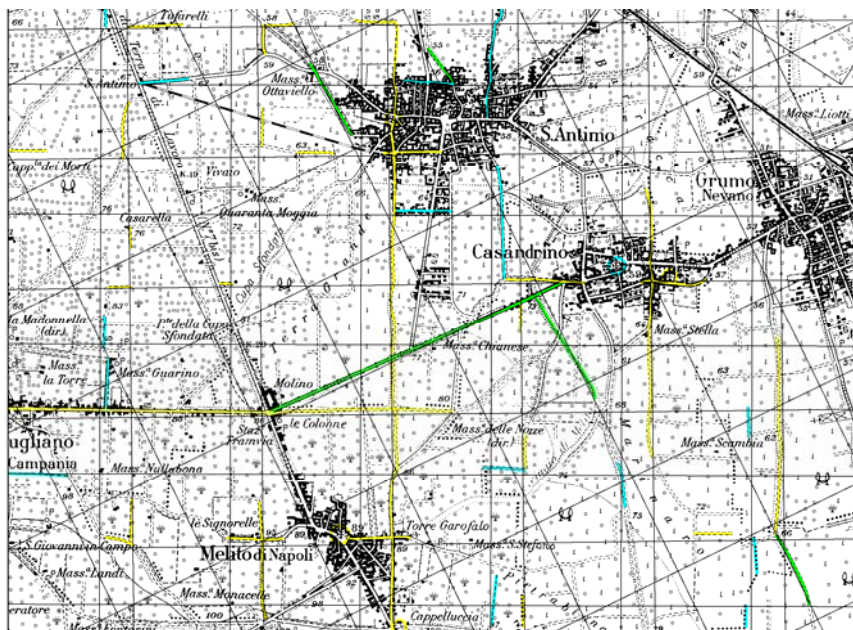
1) la prima Zona che potremmo definire con il termine zona di Frattamaggiore rappresenta il territorio dei tre Comuni limitrofi di Grumo Nevano, Frattamaggiore e Cardito, alquanto influenzato dalla centuriazione Acerrae-Atella I, Ager Campanus I e Ager Campanus II.



Immagini tratte da G. Libertini, Persistenza di luoghi e toponimi nelle terre delle antiche città di Atella e Acerrae, Istituto di Studi Atellani, S. Arpino (CE) 1999

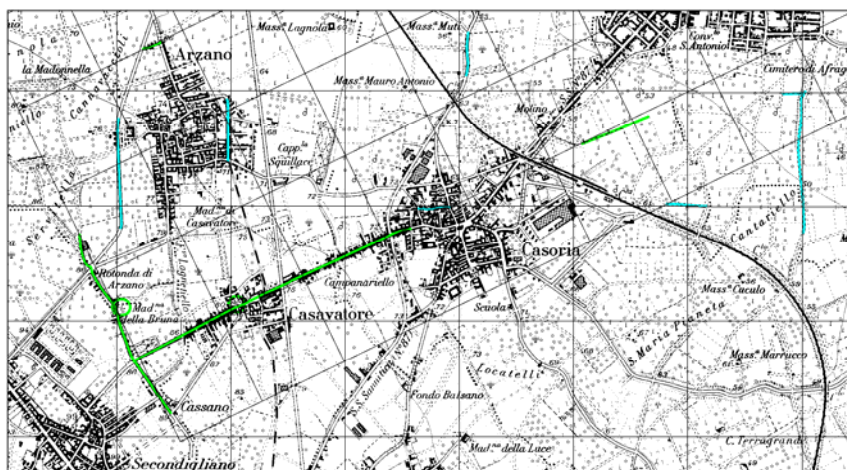
Acerrae-Atella I (verde), Ager Campanus I (azzurro), Ager Campanus II (giallo).

2) la seconda Zona che potremmo definire con il termine zona di Casandrino, Melito e S. Antimo abbraccia un gruppo di centri posti a sud-ovest di Atella che appaiono influenzati in prevalenza dalla centuriazione Ager Campanus II pur con importanti vestigia delle centuriazioni Ager Campanus I e Acerrae-Atella I.



Immagini tratte da G. Libertini, Persistenza di luoghi e toponimi nelle terre delle antiche città di Atella e Acerrae, Istituto di Studi Atellani, S.Arpio (CE) 1999

3) la seconda Zona che potremmo definire con il termine zona di Arzano, Casavatore e Casoria rappresenta la parte meridionale del territorio atellano influenzato in prevalenza dalla centuriazione Ager Campanus I e Acerrae-Atella I.

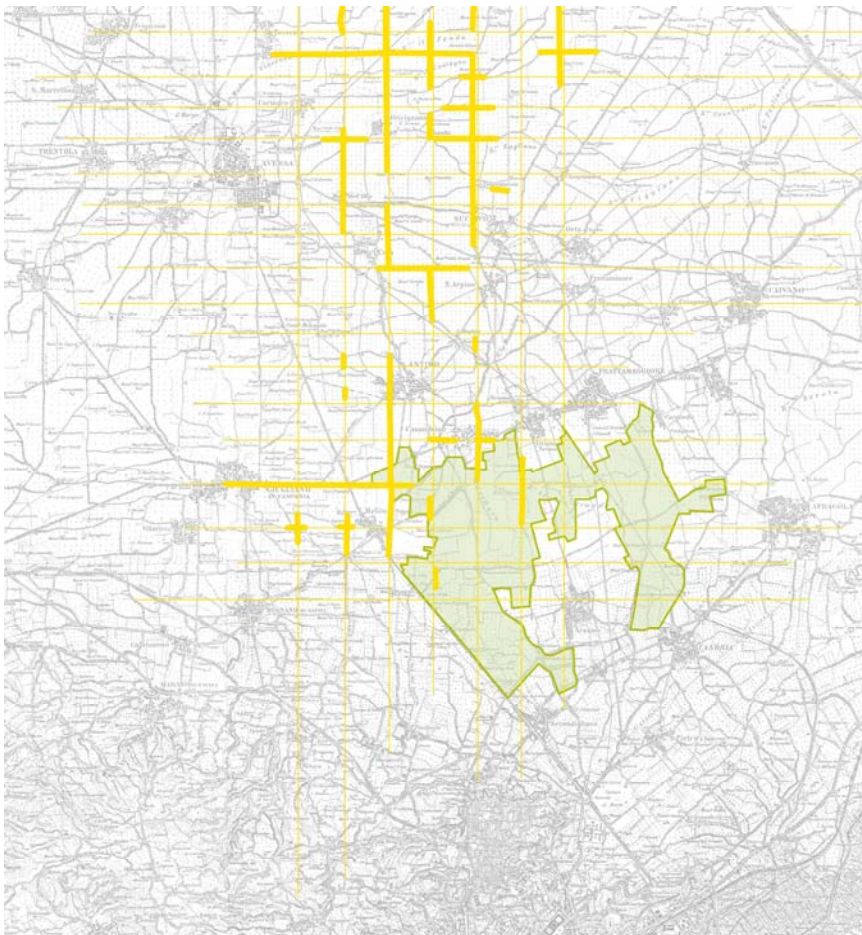


Immagini tratte da G. Libertini, Persistenza di luoghi e toponimi nelle terre delle antiche città di Atella e Acerrae, Istituto di Studi Atellani, S.Arpio (CE) 1999

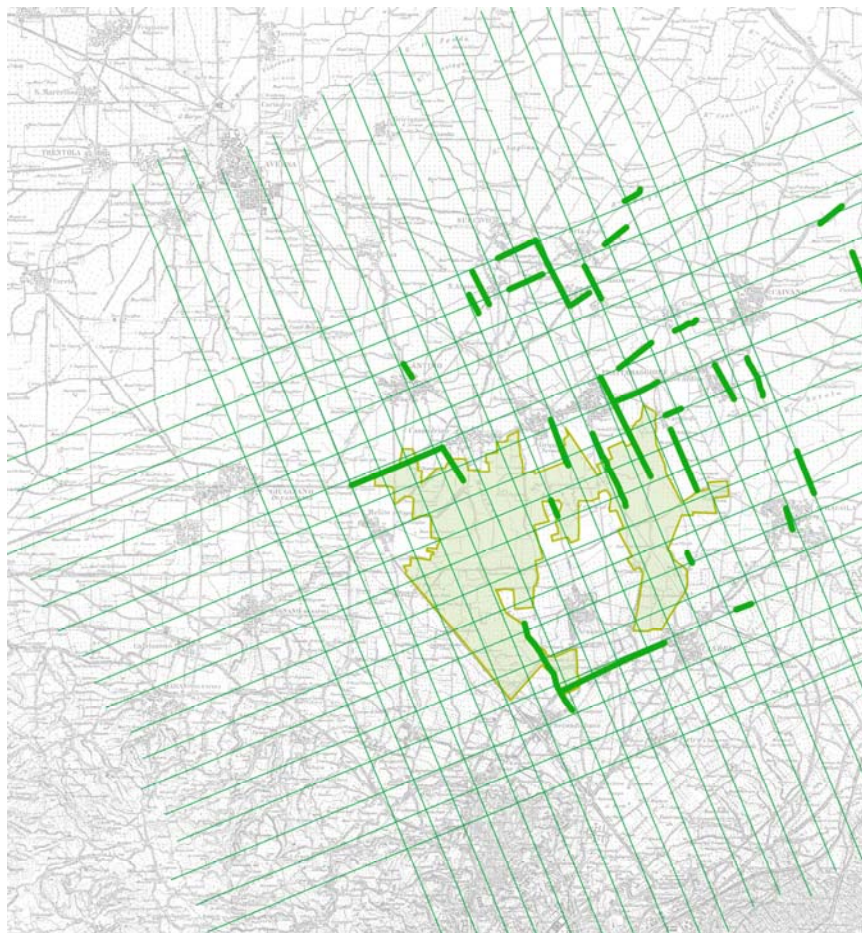
Riportando in maniera schematica le tracce sull'IGM del 1936 e tracciando la maglia delle tre centurie prima in maniera separata e poi in una tavola sintetica definiamo il primo layer. Naturalmente al dato cartografico andiamo subito ad associare quello "reale" del sopralluogo attraverso alcune immagini che ci mostrano l'effettiva presenza di queste tracce e il loro essere parte della complessità urbana.



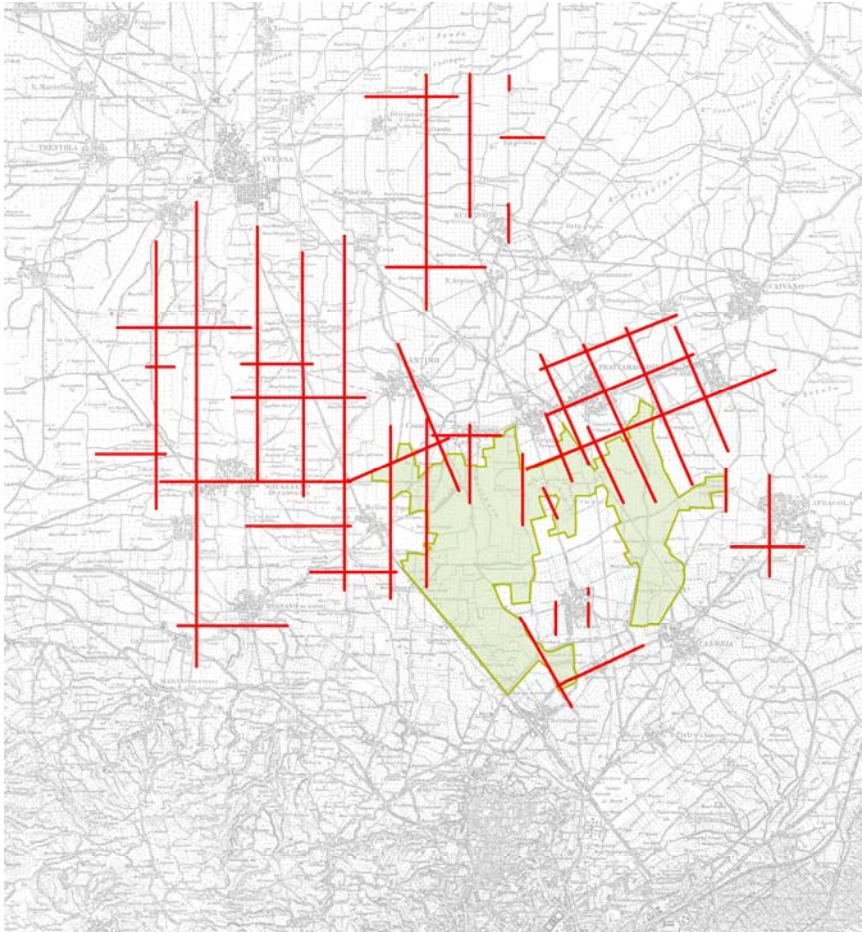
Ager Campanus I



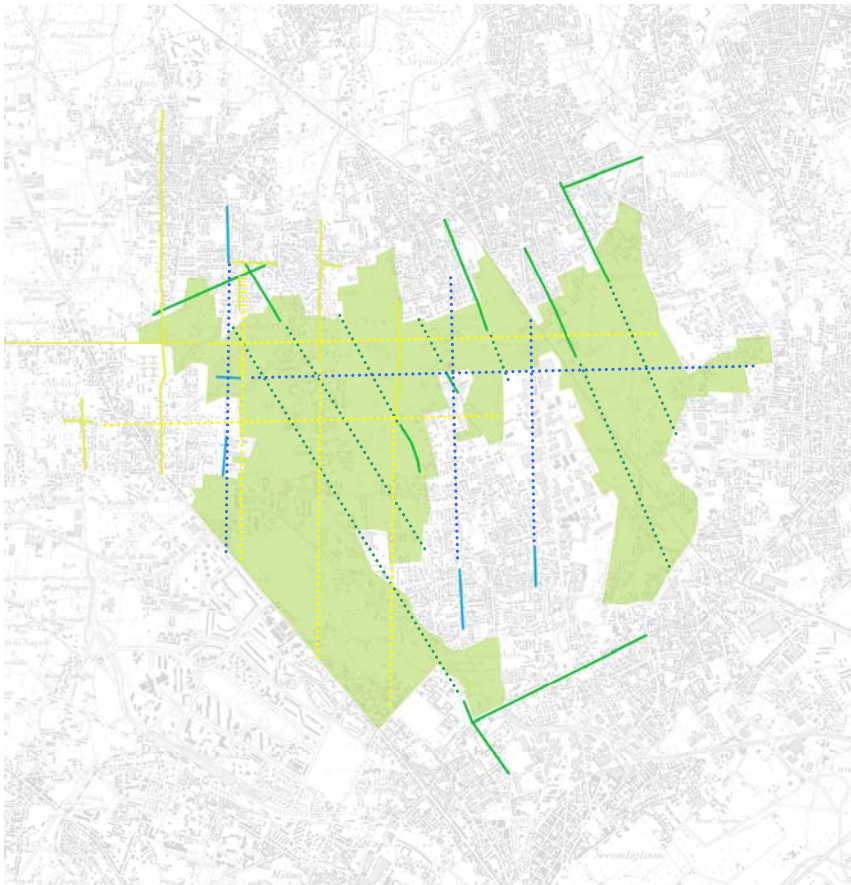
Ager Campanus II



Acerrae-Atella I



Sintesi delle tre maglie di centuriazione



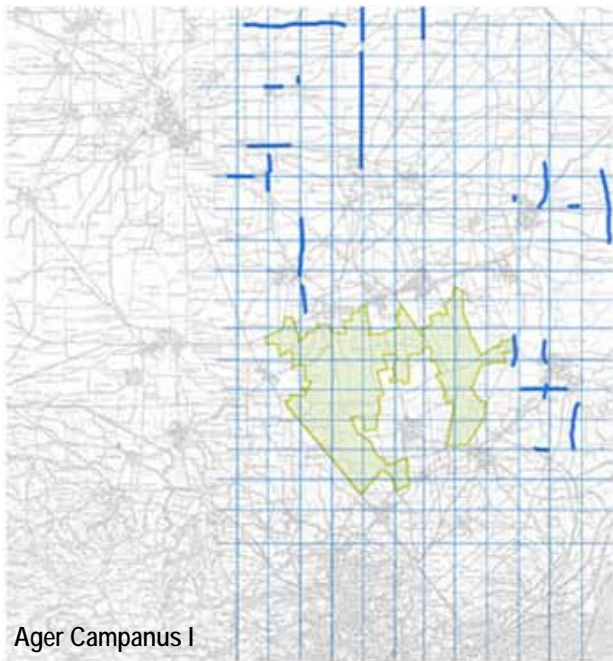
Le maglie della centuriazione sovrapposte all'IGM a995

note

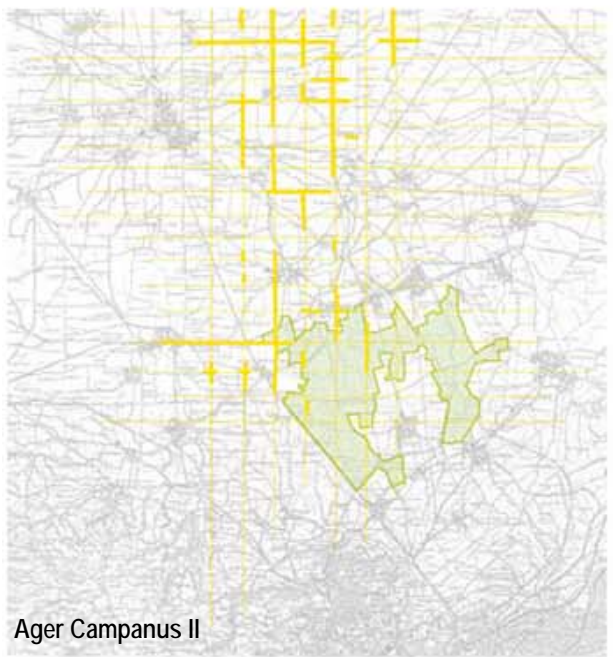
- ¹ E' ben noto che i romani allorché assoggettavano una città o un territorio mandavano nei luoghi conquistati dei coloni e assegnavano loro congrui lotti di terra. A questo scopo le terre erano suddivise in strisce (scamnatio, strigatio) o in quadrati regolari (centuriatio). Le prime forme sono più arcaiche mentre la centuriatio costituisce la modalità di accatastamento del territorio di gran lunga prevalente in epoca classica. Con la centuriazione si costituiva un reticolo estremamente regolare di strade ortogonali, affiancate da canali di scolo, e delimitanti quadrati di territorio che venivano ulteriormente suddivisi.
In generale, le strade orientate in senso nord-sud, o che più si avvicinavano a tale orientamento, erano dette cardines, mentre quelle ad esse ortogonali erano chiamate decumani.
- ² A. Gentile, *La romanità dell'agro campano alla luce dei suoi nomi locali. I - Tracce della centuriazione romana*. In: Quaderni linguistici, Università di Napoli, Istituto di Glottologia, Napoli 1955
- ³ Gérard Chouquer, Monique Clavel-Lévêque, François Favory E Jean-Pierre Vallat, *Structures agraires en Italie Centro-Méridionale. Cadastres et paysage ruraux*. Collection de l'Ecole Française de Rome - 100, Roma 1987.
- ⁴ Chouquer, p. 90, pp. 202-206
- ⁵ Un actus equivaleva a 120 piedi romani e corrispondeva a poco più di 35 metri. Nell'ambito di ciascuna centuriazione i lati dei quadrati sono omogenei per dimensione, ma nel confronto fra diverse centuriazioni i 20 actus oscillano fra un minimo di 705 metri (Ager Campanus I) ed un massimo di 710 metri (Atella II).
- ⁶ Chouquer, p. 90, pp. 199-202
- ⁷ Chouquer, p. 90, pp. 207-208
- ⁸ Chouquer, p. 90, pp. 208-209
- ⁹ Chouquer, p. 90, pp. 211-212
- ¹⁰ G. Libertini, *Persistenza di luoghi e toponimi nelle terre delle antiche città di Atella e Acerrae*, Istituto di Studi Atellani, S.Armino (CE) 1999

ALLEGATI
Layer 00

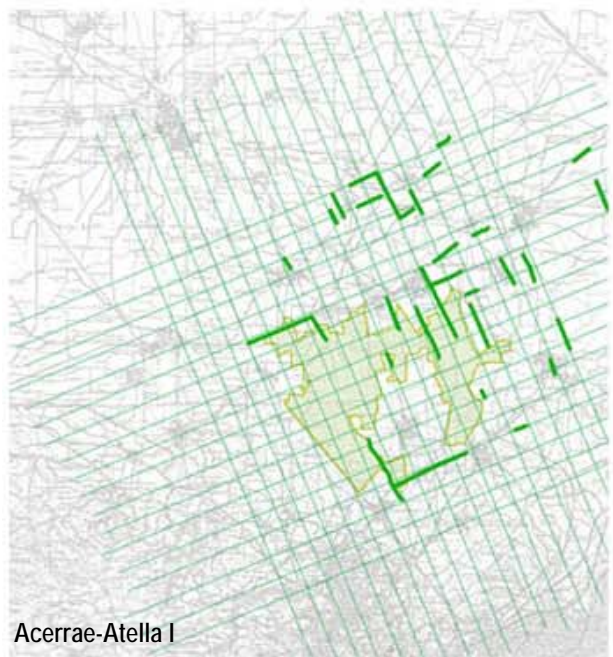
1. Ricostruzione delle maglie del sistema di centuriazione
2. Sovrapposizione delle tracce della centuriazione sull'ortofoto
3. Permanenza delle tracce – Foto aeree e caratteri attuali



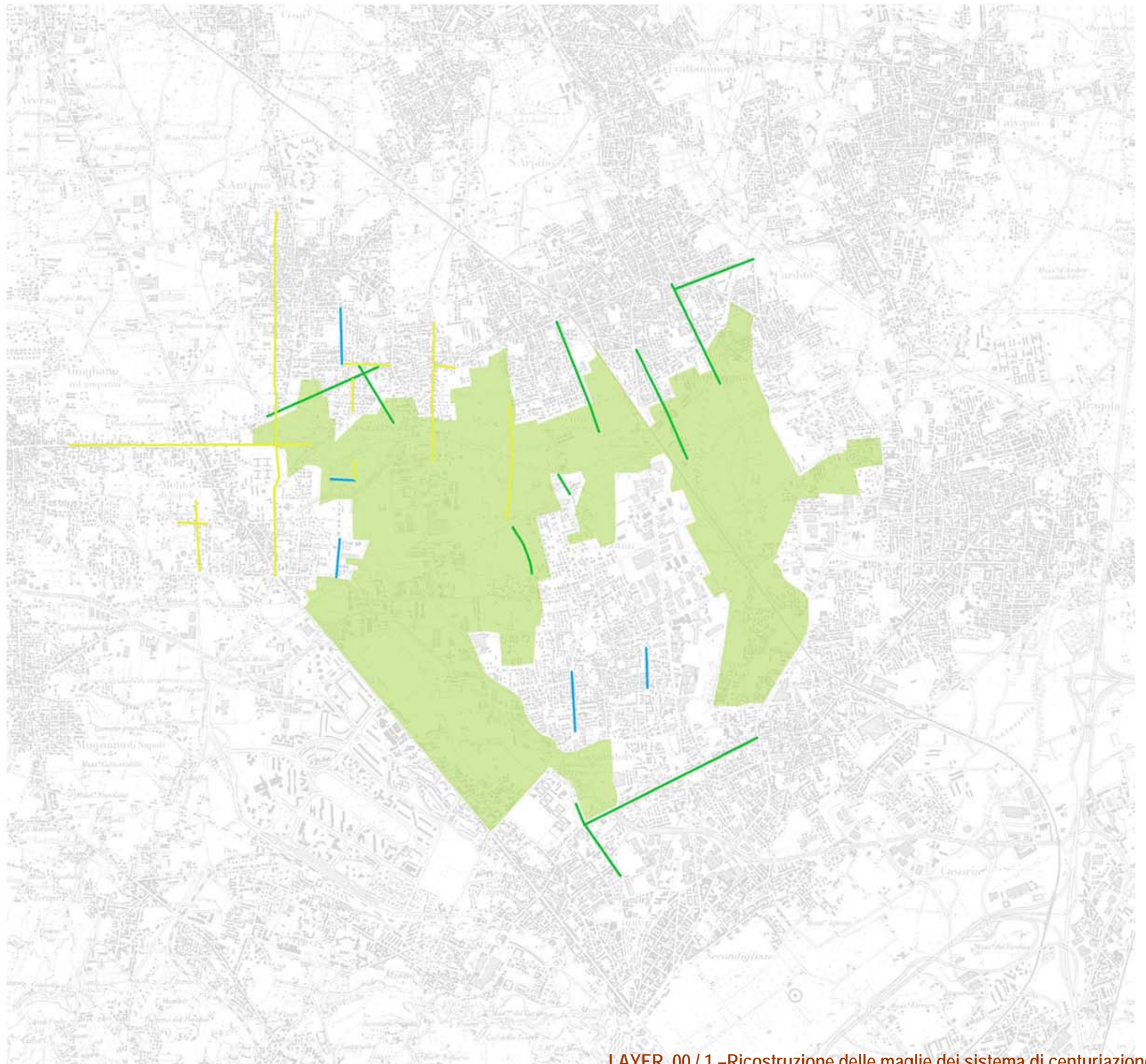
Ager Campanus I

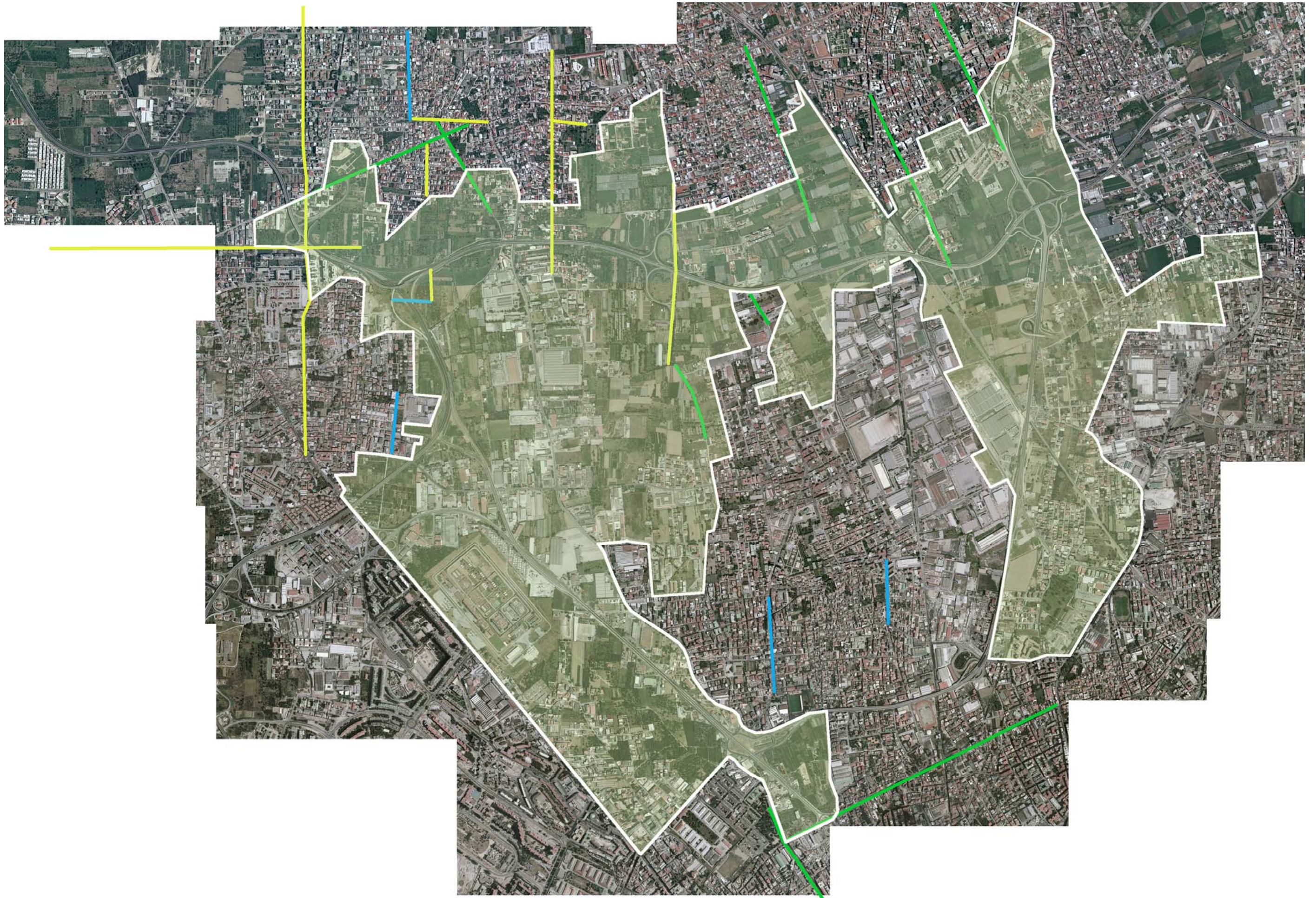


Ager Campanus II

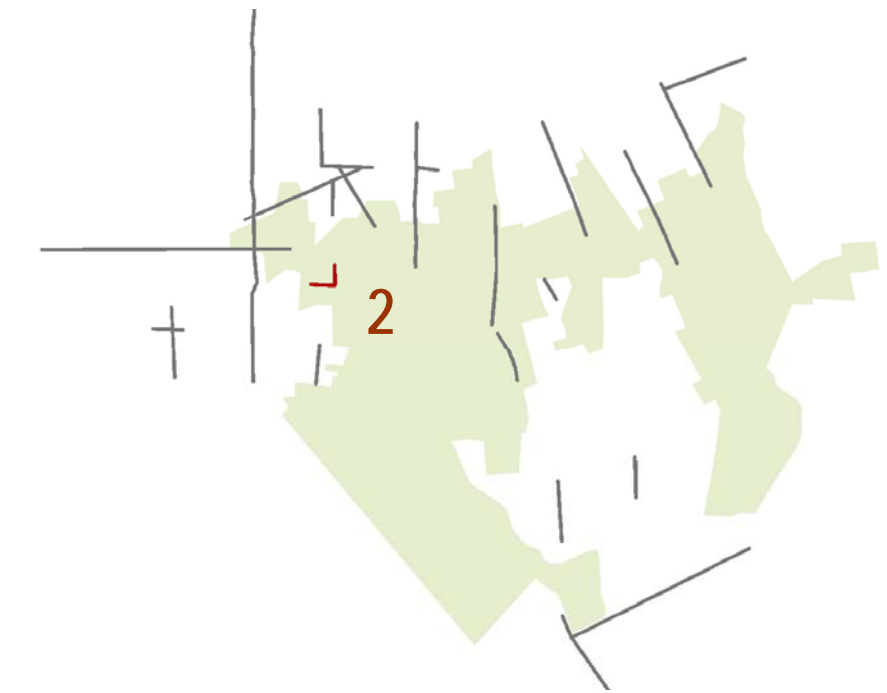
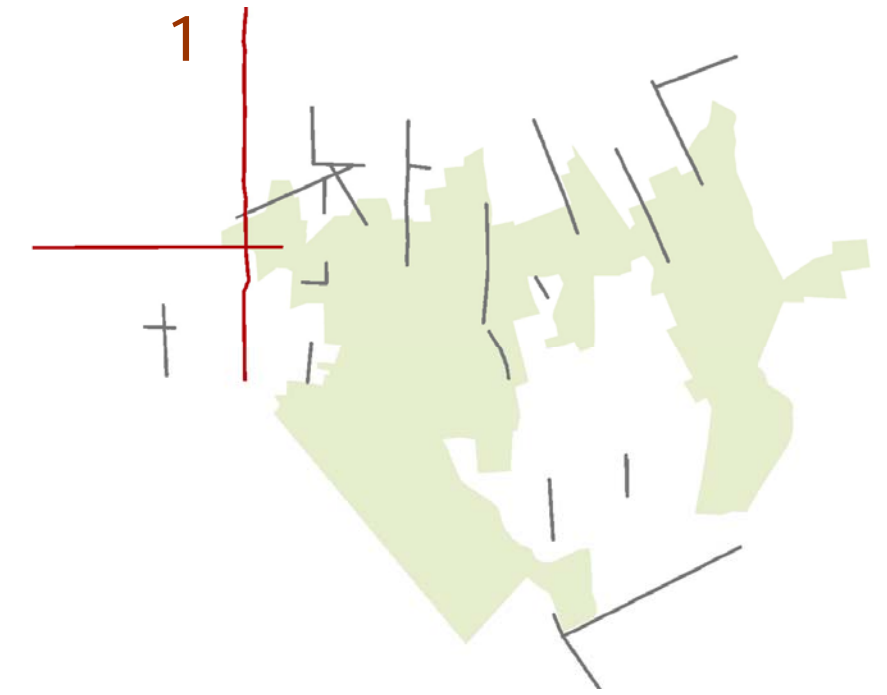


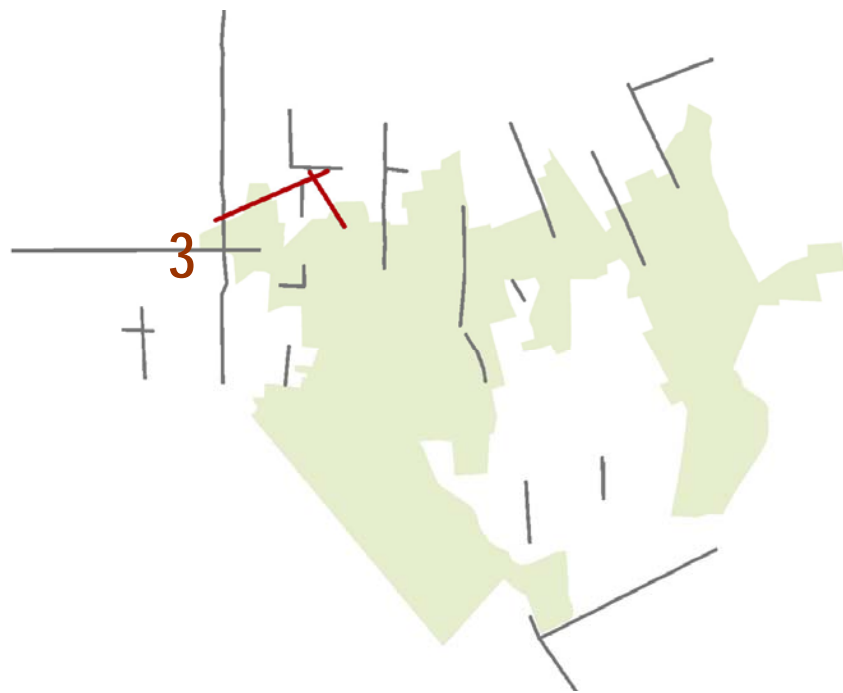
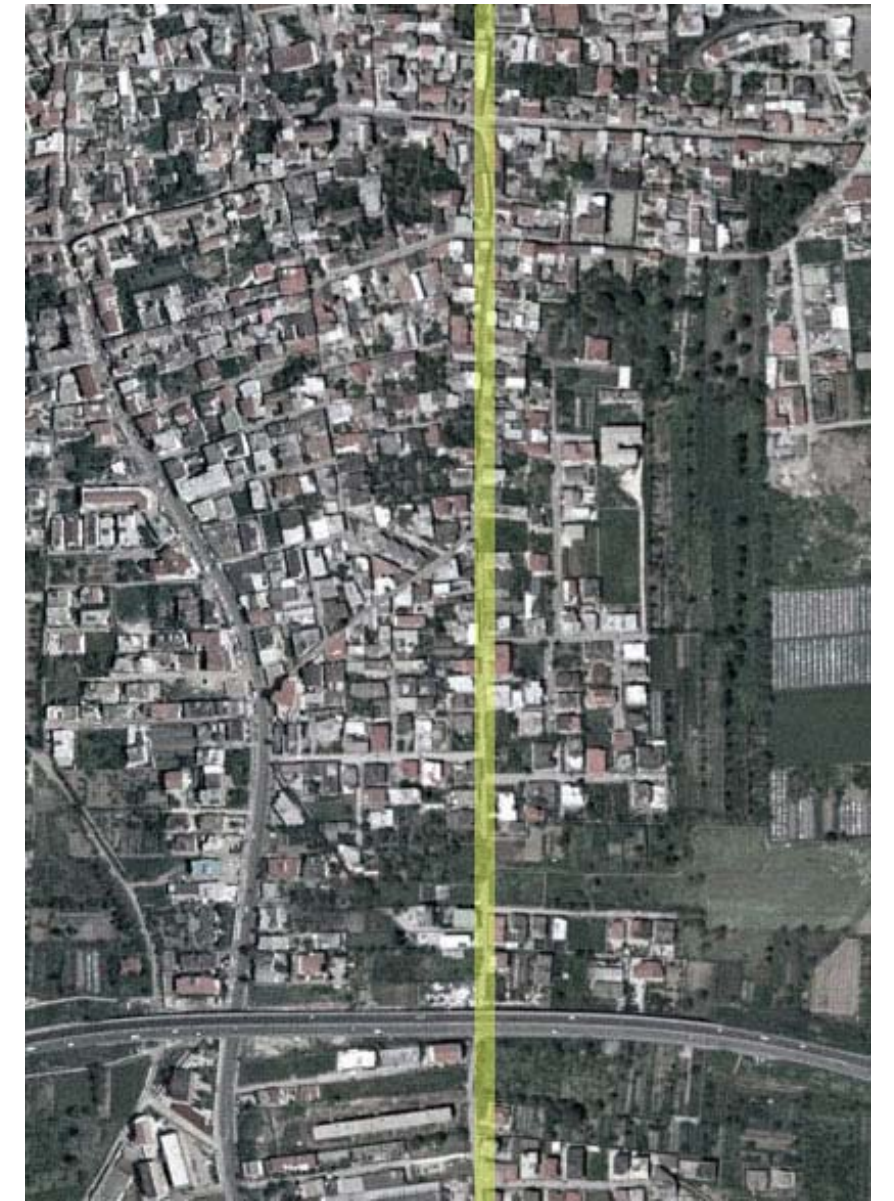
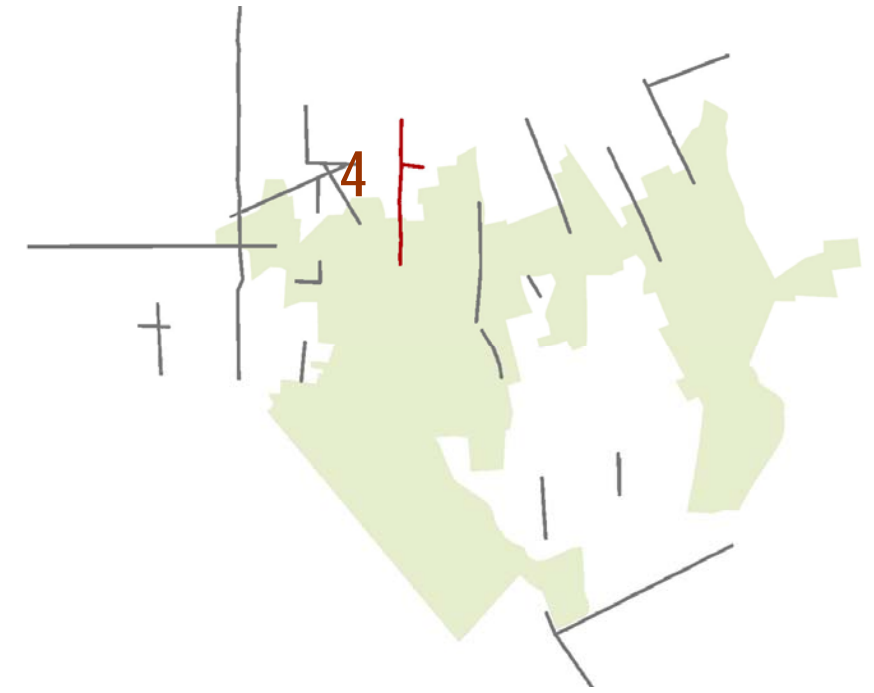
Acerrae-Atella I

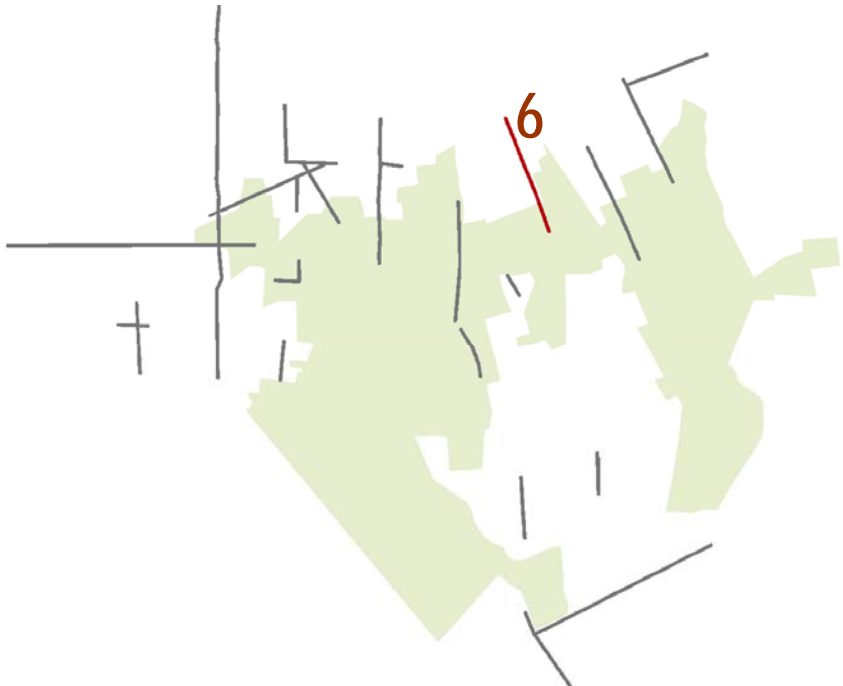
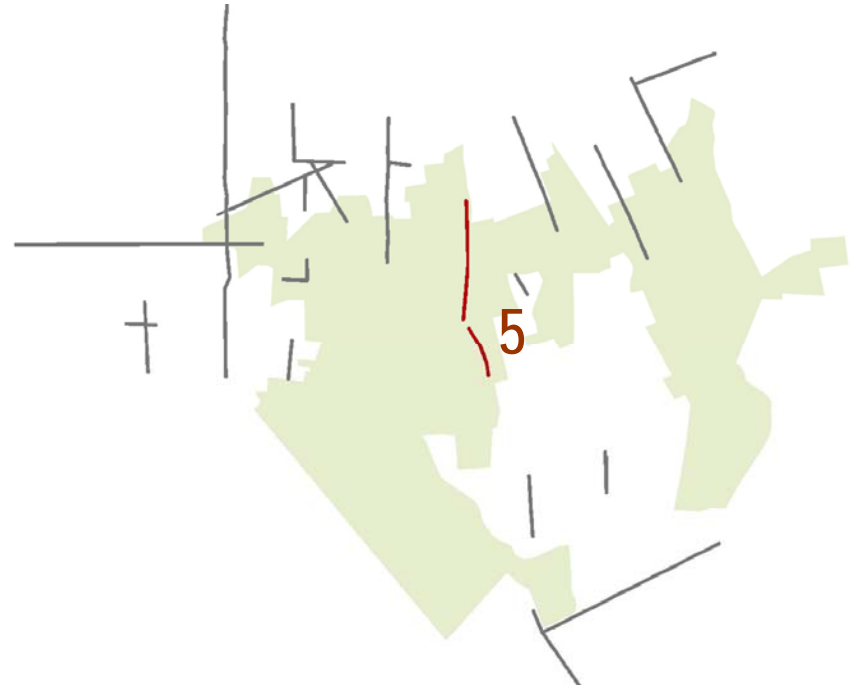


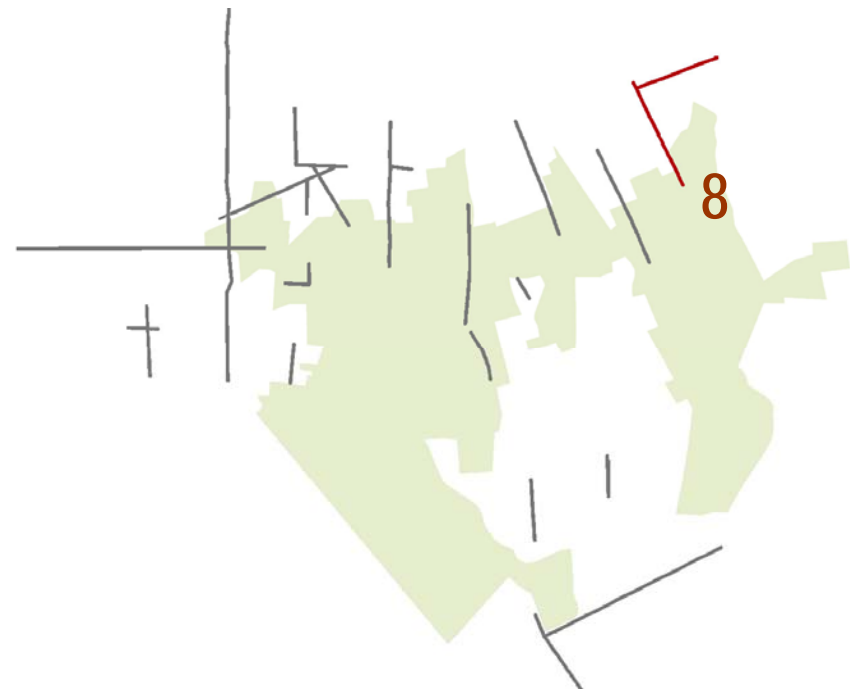
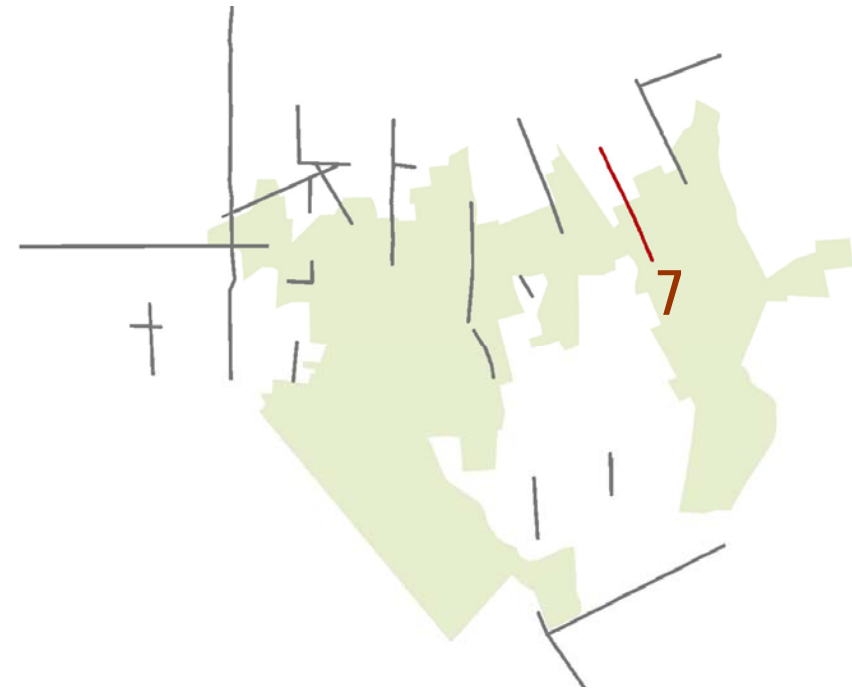


LAYER_00 / 2 - Sovrapposizione delle tracce della centuriazione sull'ortofoto



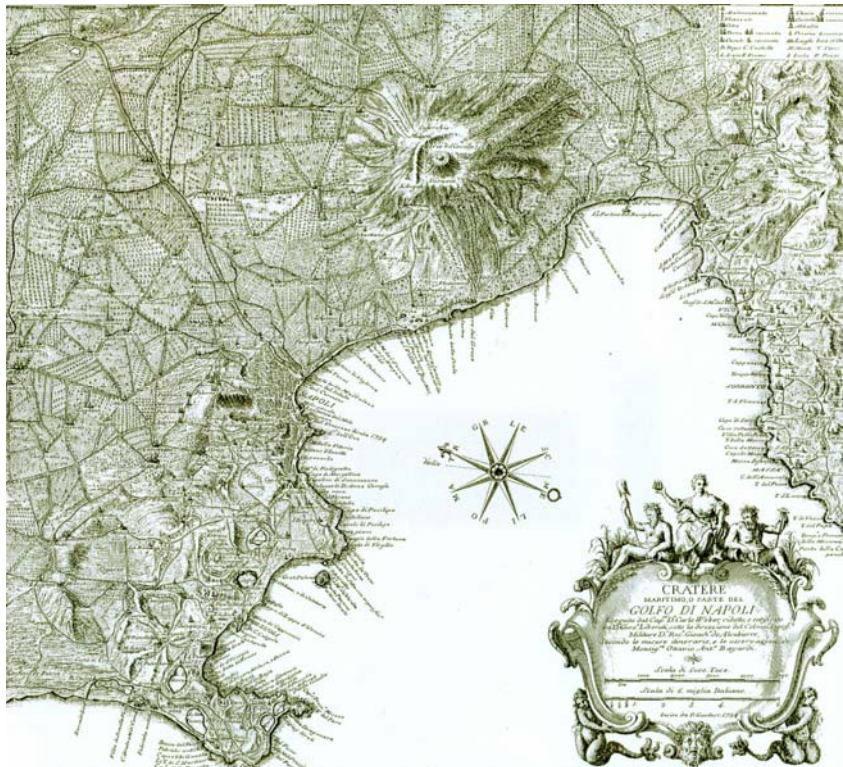






LAYER 01_ TRACCIATI E GIACITURE

Prima della realizzazione di alcune nuove infrastrutture moderne l'area era segnata dalla presenza di antichi casali collegati a Napoli tramite strade territoriali con generico andamento nord-sud che tendevano a raccordarsi in un unico nodo costituito dalla piazza di Capodichino.



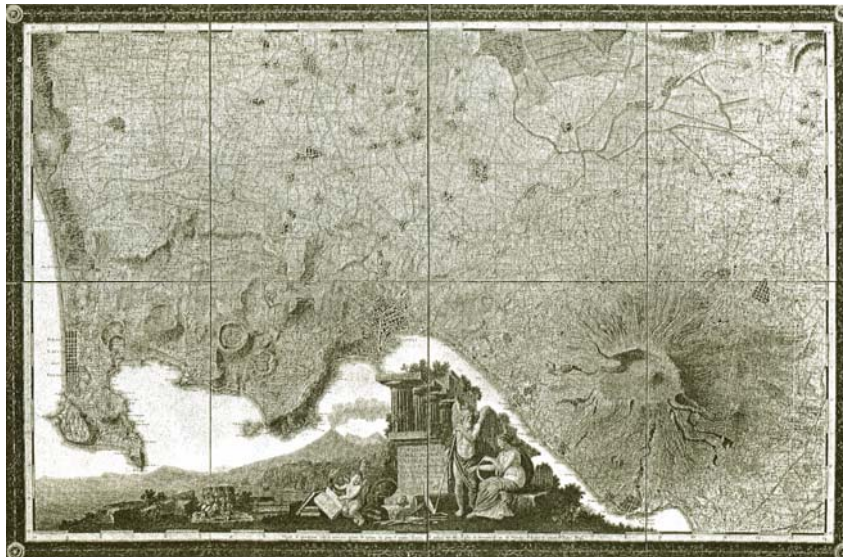
Cartografia del golfo di Napoli -1754

Questi segni assieme ad una maglia di tracciati hanno influenzato lo sviluppo urbano e lo innervano ancor oggi seppur con minore forza (le infrastrutture assorbono comunque una grossa mole del traffico di collegamento tra i comuni satelliti e Napoli).

Nel definire questo layer è dunque importante partire dai tracciati preesistenti alle infrastrutture e più in generale rintracciare i segni strutturali del territorio. Per far ciò partiamo dall'analizzare le cartografie

di fine settecento evidenziando con un tratto di diverso spessore quelle che sono le strade principali da quelle secondarie. Successivamente faremo un confronto con le IGM del 1936 e del 1995 segnando i tracciati con l'identico principio. Il layer che uscirà fuori sarà una sovrapposizione dei differenti tracciati, una sorta di *palinsesto dei tracciati*.

Dalle cartografie del fine settecento e dell'ottocento si evince come i collegamenti tra la conurbazione a Nord di Napoli e il capoluogo fossero di tipo centripeto.



Cartografia Rizzi Zannoni
1793

Ancora nelle cartografie odierne rimane forte la connessione nord-sud mentre rimane carente quella trasversale, vero elemento di debolezza del sistema di comunicazione. Questa organizzazione del territorio ha determinato un forte radicamento tra i centri minori e il capoluogo mentre tra i vari centri erano solo strade di piccole dimensioni se non sentieri a cercare di relazionare i piccoli nuclei insediativi.

Interessante nello sviluppo di una ipotesi progettuale rimane l'individuazione della fitta maglia di sentieri e percorsi che

attraversavano la campagna dell'ottocento e che ritroviamo ancora oggi nelle divisioni catastali e in alcuni tratti urbani. Assieme alle poche tracce della centuriazione questi percorsi hanno suggerito una logica di espansione per gli insediamenti. La valorizzazione di parte della trama viaria storica, oltre a sviluppare una serie di relazioni tra gli elementi presenti sull'area, può assicurare i collegamenti trasversali tra i comuni della conurbazione napoletano rapporti che fino ad oggi sembrano esistere *"solo tra le popolazioni insediate lungo le strade principali verso Napoli e tra queste con la popolazione di Napoli, limitando una omogenea distribuzione di tutti i centri tra loro"*¹.

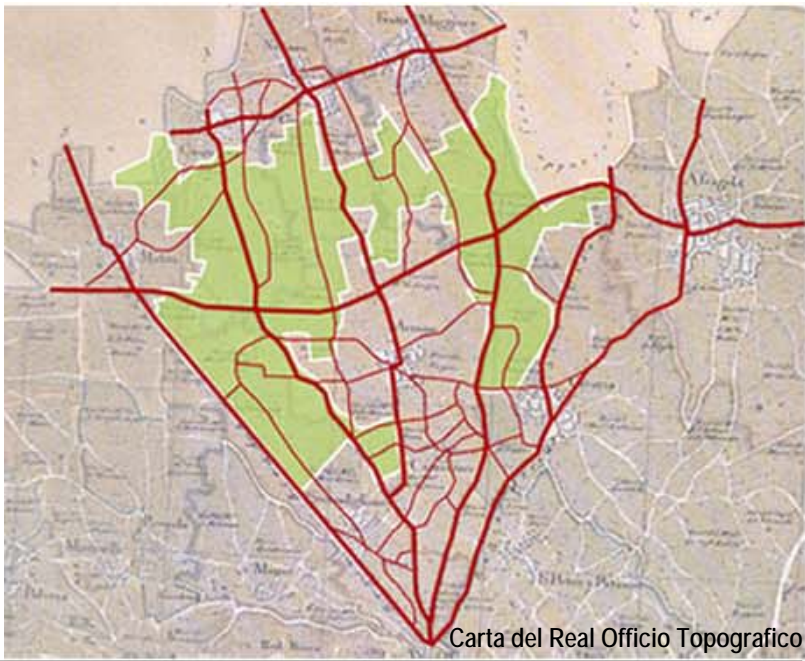
I materiali che appartengono a questo layer sono i percorsi la cui trama è stata individuata attraverso una analisi delle cartografie storiche riportata allo stato attuale nel quale si percepisce la loro forte permanenza come struttura territoriale. Nelle schede successive i percorsi principali vengono descritti sia nella loro forma e sezione che nel modo di attraversamento del territorio, segnalando in particolare le relazioni con gli elementi che ne definiscono il tracciato.

note

¹ A. Vollaro, *Infrastrutture e forme del territorio. La strada degli Americani*, Cuen, Napoli, p. 3

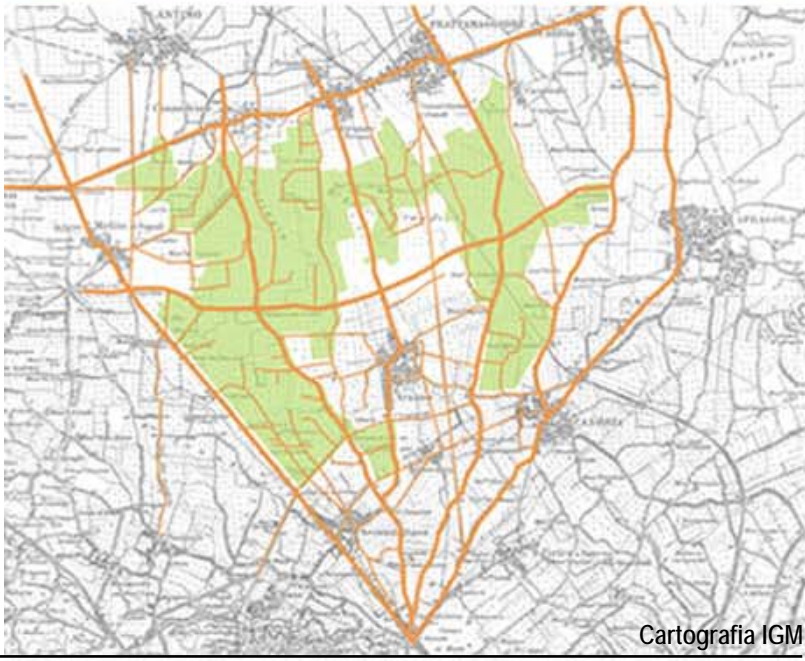
ALLEGATI
Layer 01

1. Ricostruzione dei tracciati
2. Sovrapposizione dei tracciati sull'ortofoto
3. I luoghi e le forme dell'attraversamento (schede)



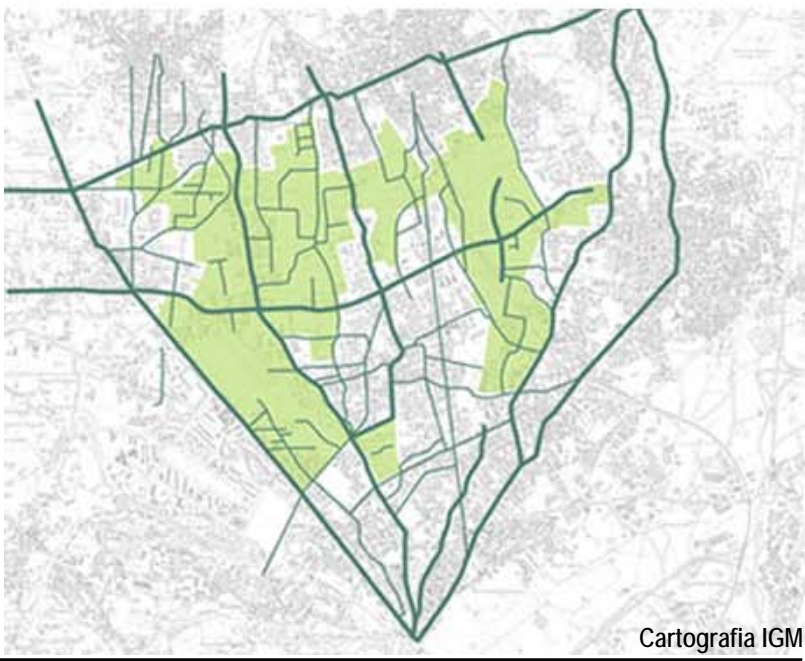
1802

Carta del Real Ufficio Topografico



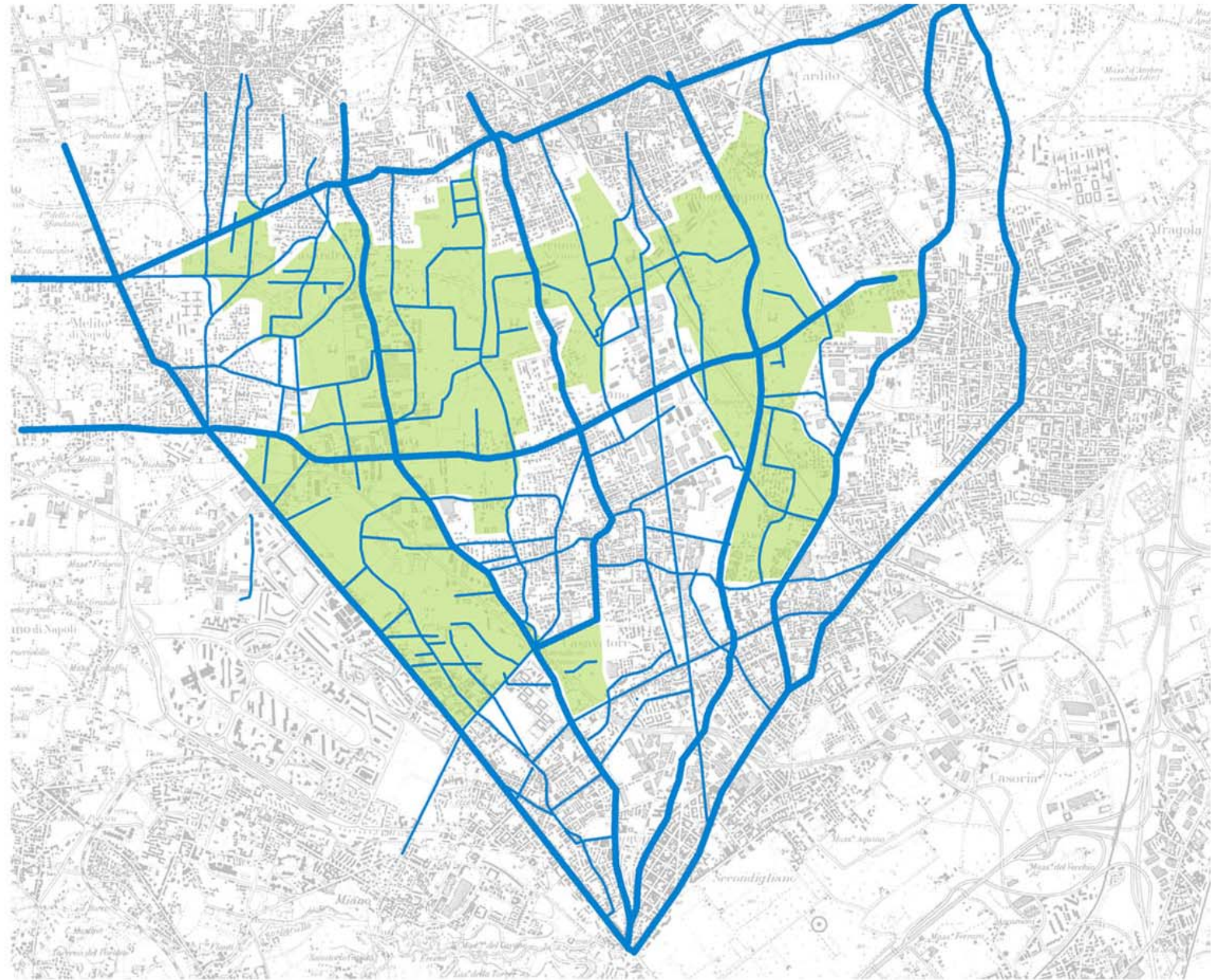
1936

Cartografia IGM

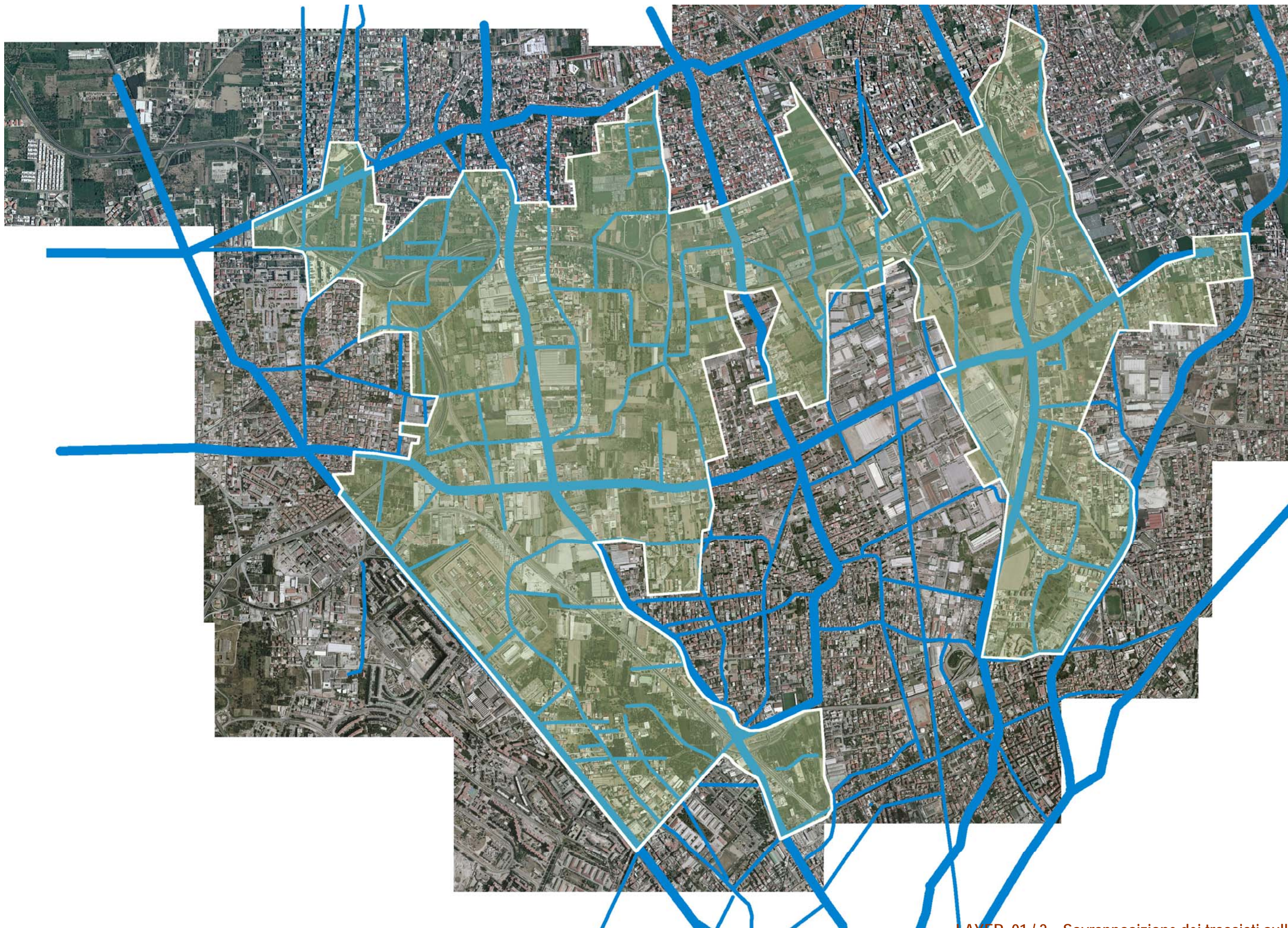


1995

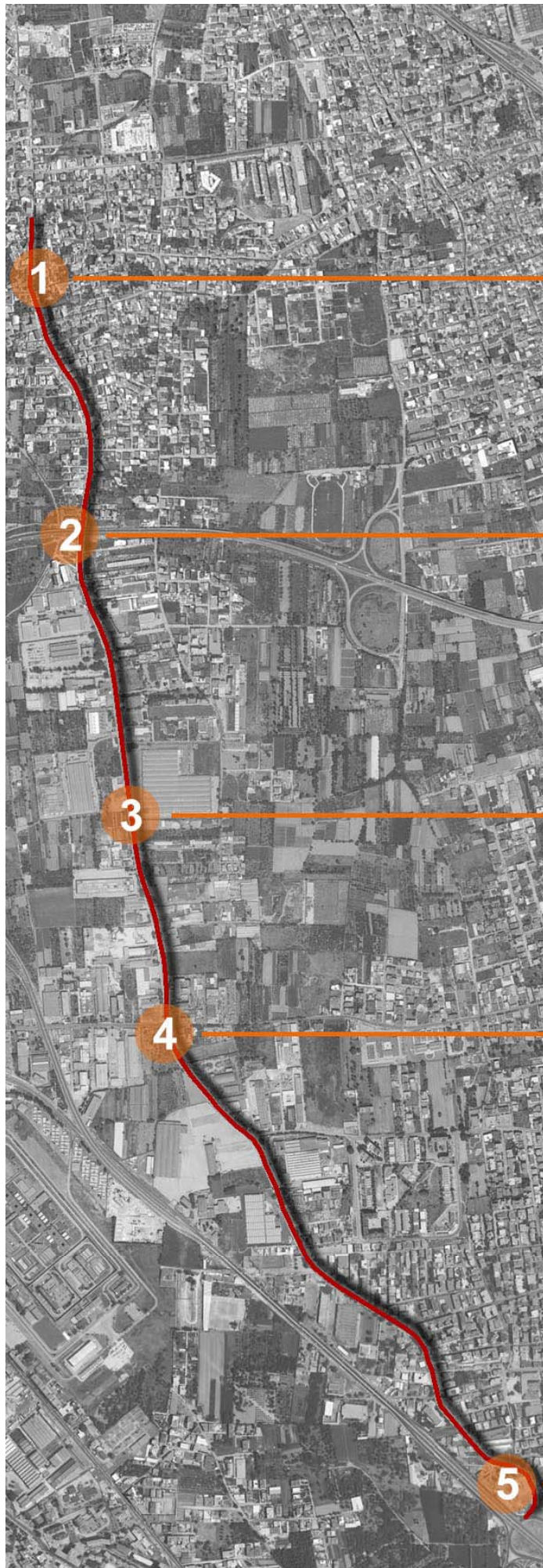
Cartografia IGM



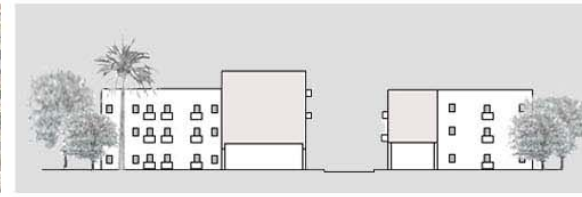
Palinsesto dei tracciati



LAYER_01 / 2 - Sovrapposizione dei tracciati sull'ortofoto

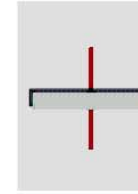
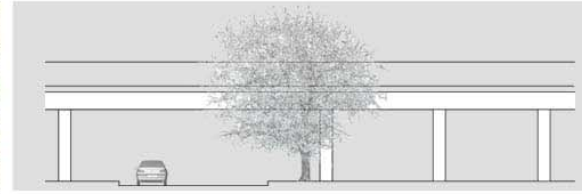


Il tracciato attraversa il tessuto compatto di Casandrino. Definito dalle cortine dei palazzi storici dalla tipologia per lo più a corte



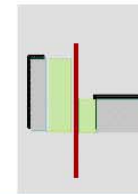
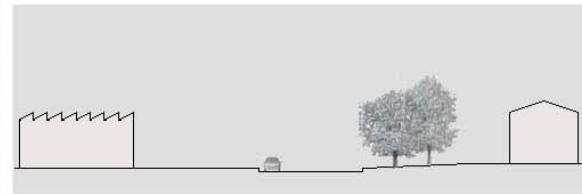
Attraversamento tessuto compatto

Il tracciato passa al di sotto della SS162 tra i piloni del viadotto e costeggia i giardini privati dei piccoli edifici a blocco



Attraversamento infrastruttura moderna

Il tracciato lambisce i capannoni industriali preceduti da spazi asfaltati o aree verdi spesso incolte



Attraversamento zona industriale

Il tracciato incrocia la Via Giulio Cesare, uno dei pochi percorsi trasversali che collega il comune di Arzano con Melito.

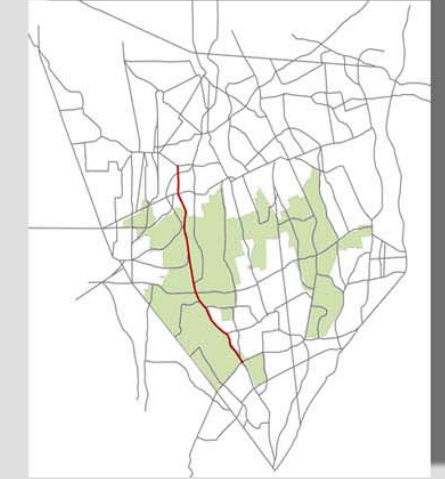


Attraversamento incrocio locale

Il tracciato sembra terminare nella rotonda di Arzano dove si unisce ai percorsi territoriali che collegano con Napoli e con le infrastrutture della SP1 e della Ex ss87 NC



Attraversamento incrocio territoriale



VIA ATELLANA

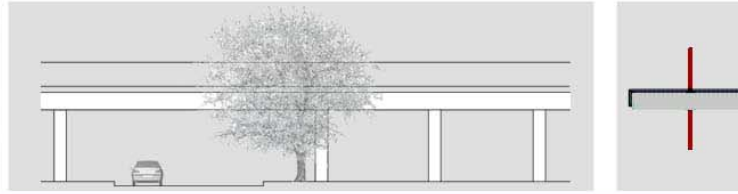


Il tracciato attraversa l'area periurbana di Casandrino. Definito dalle cortine degli edifici a blocco e dalla campagna.



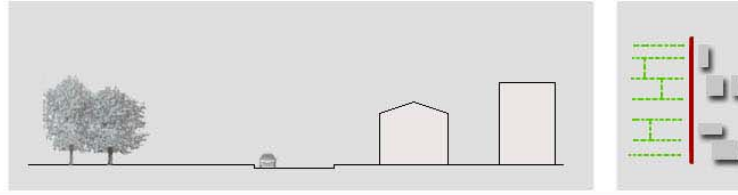
Attraversamento area periurbana

Il tracciato sottopassa la SS162 in corrispondenza dello svincolo. Caratterizzato dai piloni della infrastruttura e dall'area verde degli spazi dello svincolo.



Attraversamento infrastruttura moderna

Il tracciato attraversa l'area periurbana di Arzano. Definito dalla campagna e da palazzine residenziali a due o tre livelli.



Attraversamento area periurbana

Il tracciato incrocia la Via Giulio Cesare, uno dei pochi percorsi trasversali che collega il comune di Arzano con Melito.



Attraversamento incrocio locale

Il tracciato termina nella rotonda di Arzano dove si unisce ai percorsi territoriali che collegano con Napoli e con le infrastrutture della SP1 e della Ex ss87 NC



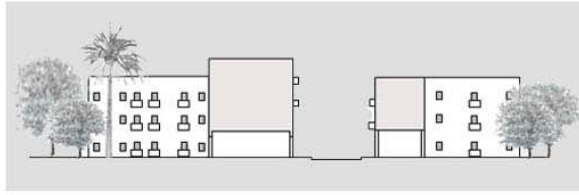
Attraversamento incrocio territoriale



PERCORSO GRUMO - ARZANO

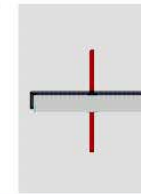
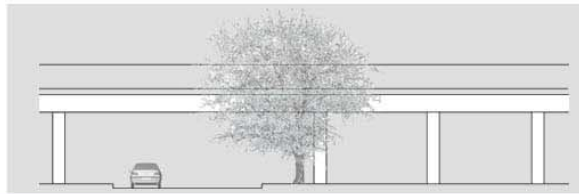


Il tracciato attraversa il centro di Casandrino. Definito dalle cortine degli edifici a blocco



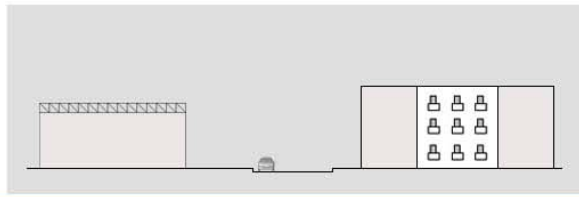
Attraversamento tessuto compatto

Il tracciato sottopassa la SS162. Caratterizzato dai piloni della infrastruttura e dall'area verde degli spazi dello svincolo.



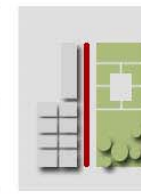
Attraversamento infrastruttura moderna

Il tracciato attraversa l'area periurbana di Arzano. Definito dalle palazzine residenziali e dai capannoni industriali.



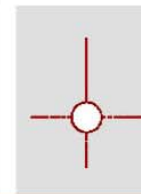
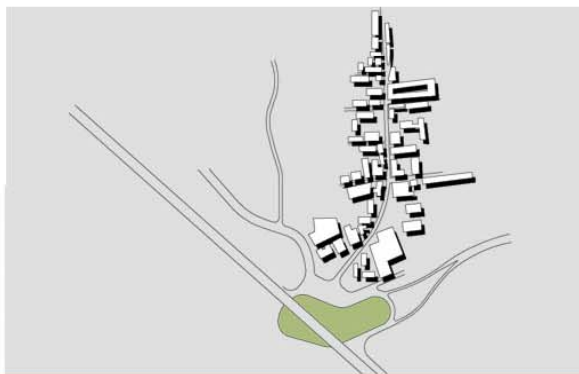
Attraversamento area mista (residenza e industria)

Il tracciato attraversa la zona di espansione di Arzano caratterizzata dalla presenza di edifici residenziali e aree verdi attrezzate

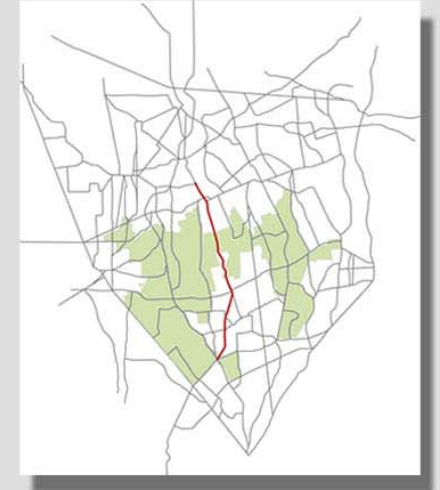


Attraversamento area nuova espansione

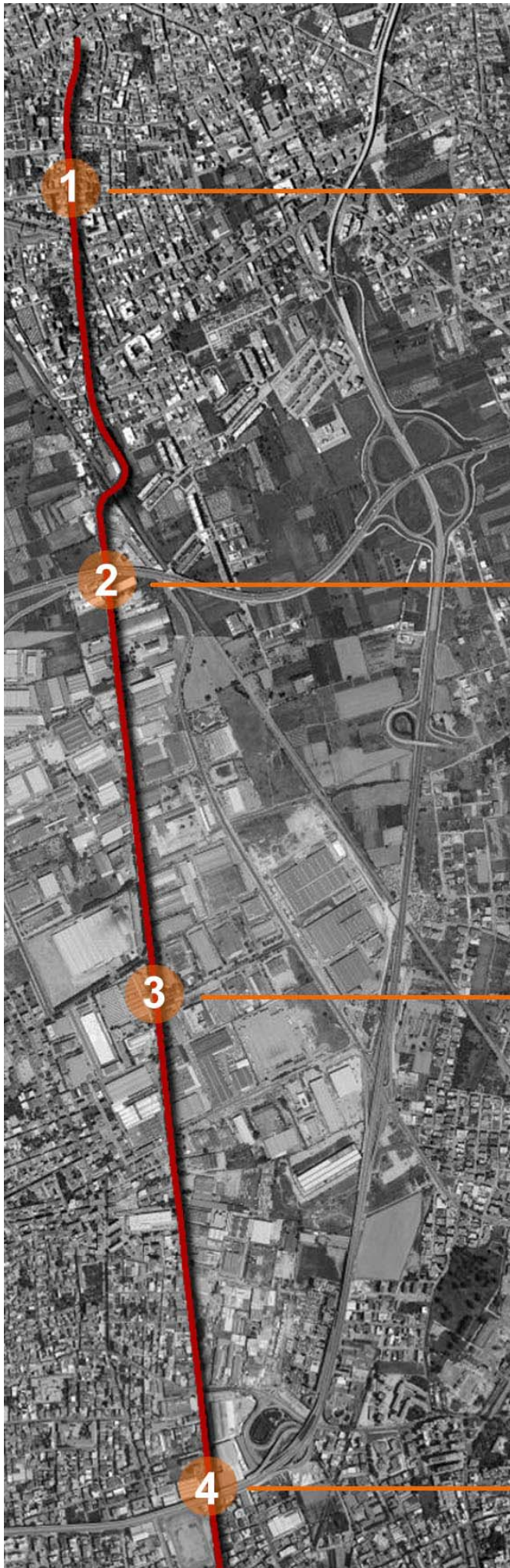
Il tracciato termina nella rotonda di Arzano dove si unisce ai percorsi territoriali che collegano con Napoli e con le infrastrutture della SP1 e della Ex ss87 NC



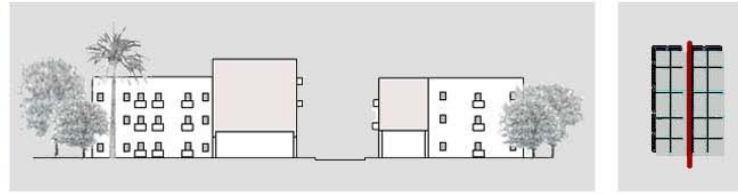
Attraversamento incrocio territoriale



VIA NAPOLI

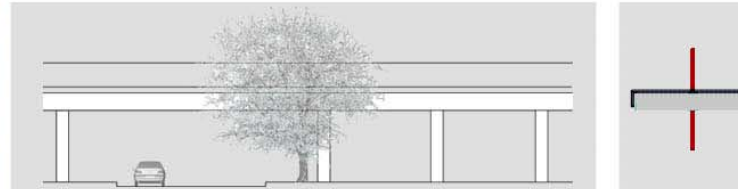
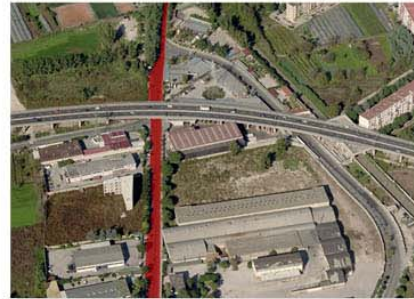


Il tracciato attraversa il centro urbano di Frattamaggiore. Definito dalle cortine degli edifici a corte.



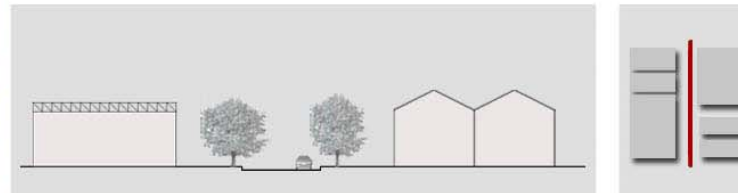
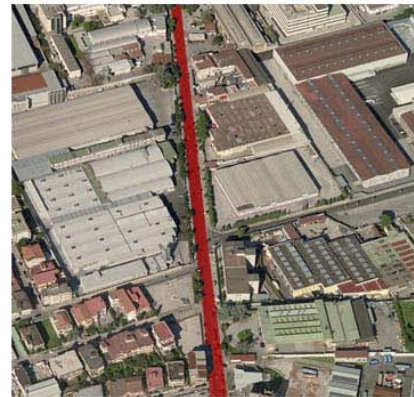
Attraversamento tessuto compatto

Il tracciato sottopassa la SS162 nei pressi della linea ferroviaria. Caratterizzato dai piloni della infrastruttura e dall'area verde degli spazi dello svincolo.



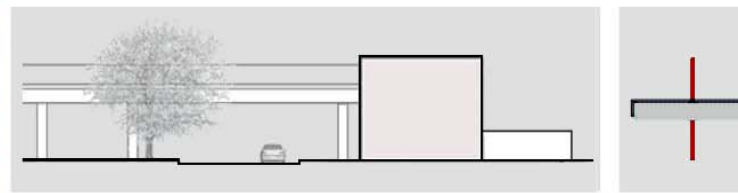
Attraversamento infrastruttura moderna

Il tracciato attraversa la zona ASI di Arzano. Definito da capannoni industriali di grandi dimensioni e caratterizzato da alberi ai lati.

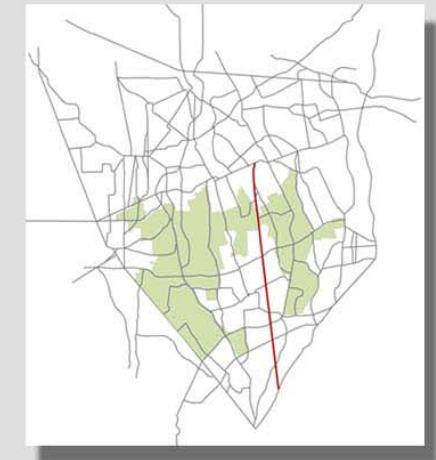


Attraversamento zona ASI

Il tracciato incrocia la EXSS87NC. Definito da edifici a carattere residenziale e aree verdi attrezzate.



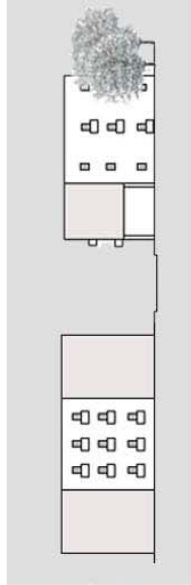
Attraversamento infrastruttura moderna



RETTIFILO AL BRAVO

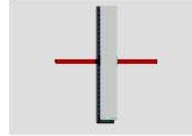
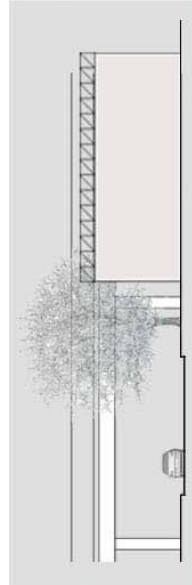


Il tracciato attraversa il centro urbano di Melito. Definito dalle cortine degli edifici residenziali a blocco.



Attraversamento tessuto compatto

Il tracciato passa sotto alla bretella di collegamento tra la SP1 e la SP500. Definito da capannoni industriali di grandi dimensioni su ambo i lati



Attraversamento infrastruttura moderna

Il tracciato incrocia il percorso Grumo Arzano. Definito da edifici residenziali a blocco di due o tre piani intervallati da aree verdi incolte o coltivate

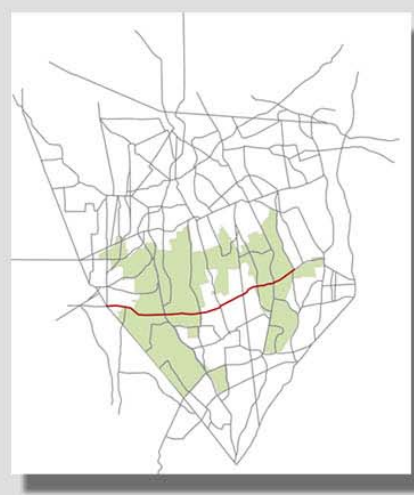


Attraversamento incrocio locale

Il tracciato sottopassa la SS162 e la linea ferroviaria. Attraversa terreni incolti in attesa di trasformazione o abbandonati.



Attraversamento infrastruttura moderna



PERCORSO MELITO-AFRAGOLA

LAYER 02_ NUCLEI ORIGINARI

L'area a Nord di Napoli presenta oggi una conurbazione incontrollata che tende alla saldatura dei centri. Lo sviluppo degli insediamenti nasce dalla trasformazione degli antichi casali rurali, posti a corona tra la piana dell'agro aversano e le colline di Napoli. I casali sorgevano in età ducale lungo le direzioni che collegavano Capua con Napoli e lo Schipa individua tra gli altri quelli Secondilianum, S. Petrus e Paternum, Casouria, Afrore¹.

La struttura dei casali nel territorio si è poi andata modificando a seguito della rendita agricola con la trasformazione in veri e propri villaggi. Fino ai primi del Novecento l'armatura dei casali e l'intero territorio circostante non muta tanto anche se i centri di Casoria, Arzano, Casavatore, Melito, Frattamaggiore vanno via via perdendo il loro carattere di borghi rurali.

A seguito del boom economico con l'apertura di numerose industrie e la conseguente costruzione delle nuove arterie stradali, i centri si sono sempre più espansi assumendo i connotati di sobborghi urbani. Tuttavia attraversando i territori comunali rimangono ancora evidenti i principi insediativi dei nuclei originari basati su un impianto piuttosto chiaro in cui *"la chiesa, la piazza, il palazzo sono gli elementi generatori del sistema insediativo, mentre gli antichi tracciati viari determinano le direttrici di sviluppo"*². La tipologia di impianto appare dunque caratterizzata dalla chiesa o dal palazzo baronale o dalla torre, intorno alla quale erano sorti i centri, e dalla tipologia edilizia omogenea nel territorio, definita dalla casa a corte, vera e propria matrice urbanistica di queste città.

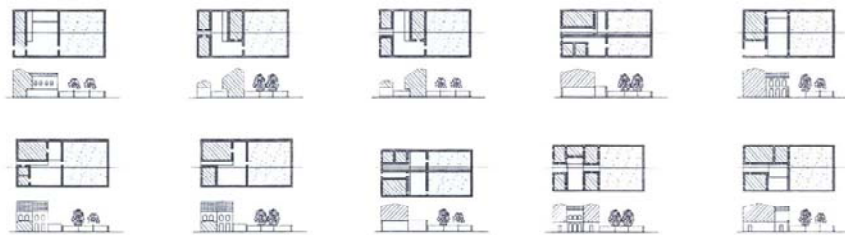
Da un'attenta analisi cartografica è possibile risalire ai nuclei originari dei comuni che si affacciano sulla fascia intermedia e individuarne le direttrici di sviluppo e gli schemi tipologici dei corpi di fabbrica. Quindi

direttrici e tipologia edilizia del centro storico sono i materiali di questo layer che vengono poi messi in gioco nel rapporto con gli strati che si sovrappongono.



Per quanto concerne gli schemi tipologici delle case essi sono derivazioni di un impianto a corte. *"Nelle linee generali queste sono*

costituite da un nucleo principale, generalmente disposto sul fronte strada, a due piani, altri corpi di fabbrica si dispongono lungo il perimetro lasciando libero lo spazio centrale destinato ad aia. L'edificio principale, a due livelli, era utilizzato come abitazione, gli altri venivano adoperati come stalle o deposito per gli attrezzi agricoli. Una scala esterna metteva in relazione la corte con un loggiato al primo piano su cui aprivano le stanze di abitazione ed al piano terra erano localizzate la cucina ed i principali servizi della casa (...) Un altro elemento peculiare, che ritroviamo in tutti i nuclei insediativi dell'ager, è l'ingresso di queste case, costituito dal caratteristico ampio vano voltato a sesto ribassato³.



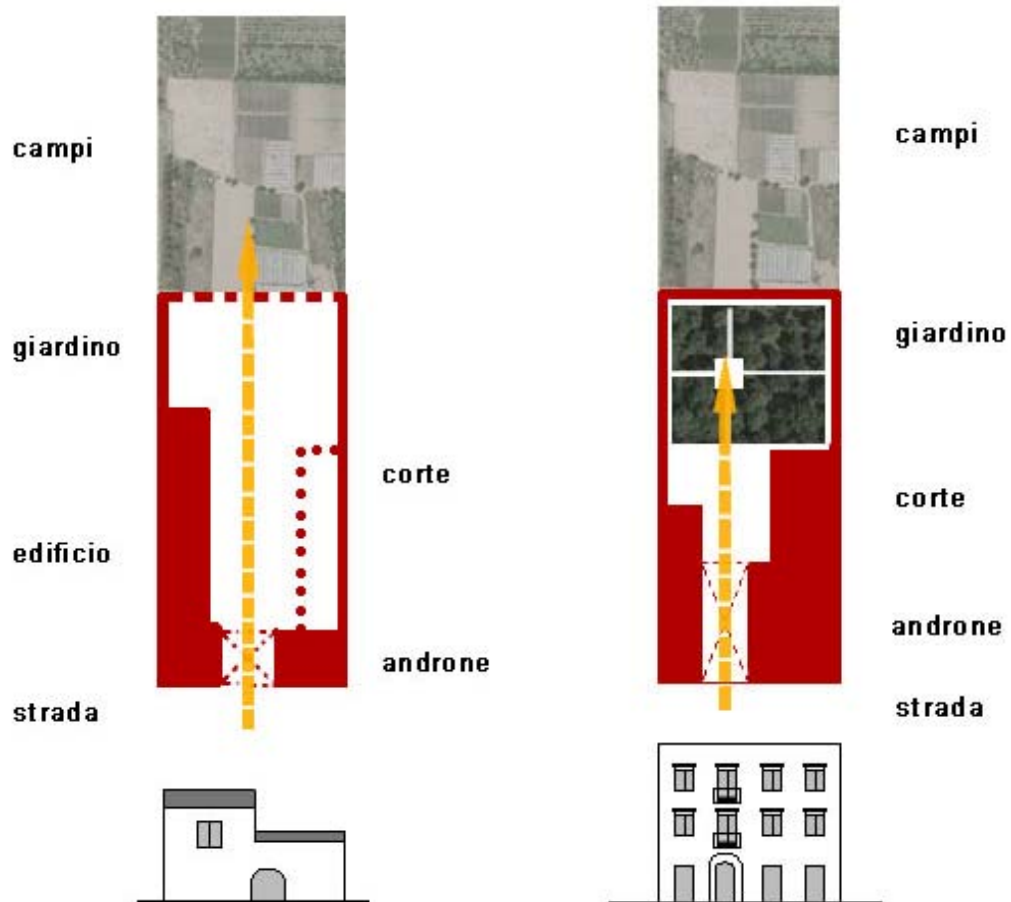
Schemi tipologici
M.A. Pugliese, *Caratteri dell'Ager Campanus: segni, tracce e memorie*, in A.A.V.V. *In.fra Campania 1*, otto editore, Torino 2002

Osservando gli schemi tipologici delle abitazioni che caratterizzano i nuclei originari si evidenzia quindi la sequenza strada-androne-corte-giardino, che risulta essere uno dei punti di interconnessione con gli altri strati. Penso ad un possibile coinvolgimento dei palazzi baronali la cui corte diviene il punto di aggancio tra lo strato dei tracciati e quello della natura.



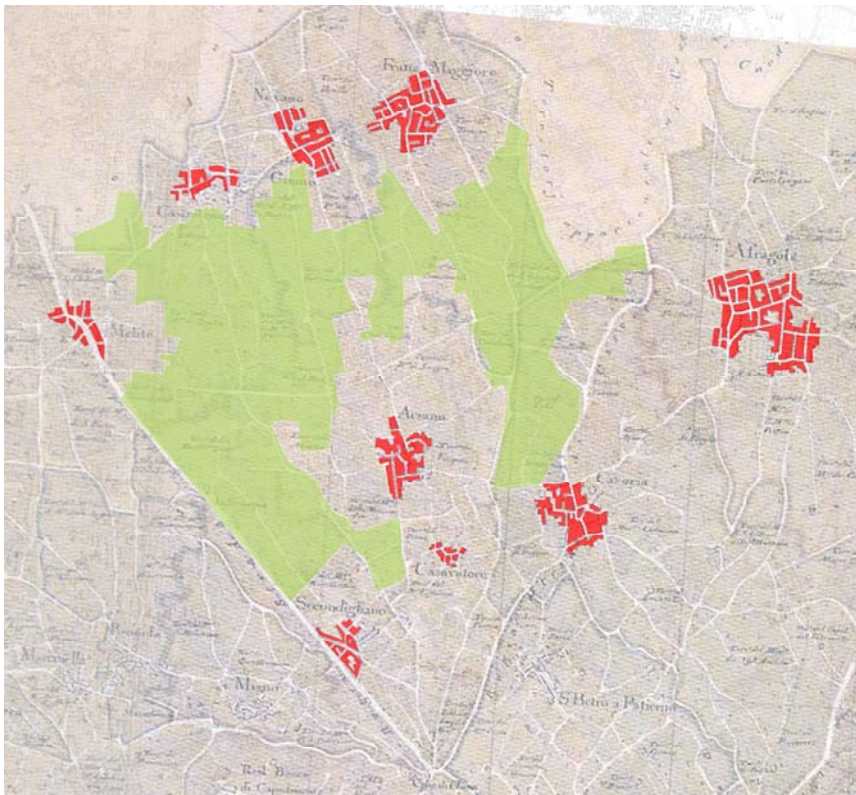
Questi edifici vengono così recuperati da uno stato di degrado sempre

più avanzato e riconsegnati all'uso contemporaneo attraverso funzioni compatibili con la tipologia e che si riallaccino ad un discorso di recupero più urbano.



Nell'allegato viene compilata una sintetica scheda per ogni comune con indicazioni che ne specificano l'origine toponomastica e attraverso la lettura cartografica ne individuano le direttrici di sviluppo che verranno riprese nel layer delle espansioni. Le cartografie IGM del 1907 e del 1995 e l'ortofoto sono la base utilizzata per l'individuazione del le

direttrici schematizzate in un ideogramma che prende spunto da uno studio di M. Adelaide Pugliese sulle logiche insediative e i meccanismi di crescita urbana dell'ager Campanus.



I borghi rurali nella cartografia del Real Ufficio Topografico del 1802

ARZANO

La città di Arzano ha origini molto antiche, il suo nome è collocabile in età etrusca (meta' del VII e VI sec. A.C.).

Le zone a sud di Napoli facevano parte dell'etruria campana tra cui anche Artianum.

Nei documenti storici di epoca normanna, angioina, spagnola ecc. il villaggio di Arzano viene costantemente chiamato Arczanum ovvero Arzanum. Al nome del paese che diverrà Arzano sono state attribuite varie interpretazioni inteso come Aersano da Aer Sania cioè luogo di aria sana, Alsano terminante in ano che secondo un'interpretazione di epoca romana è un termine appartenente ad una nobile casata.

Diverrà Arzano nel 1600 circa quando dal villaggio svilupperà la sua struttura di casale e contando più di 1500 abitanti.

I nuclei abitativi nascono compatti con una struttura di case a corte che si dispongono intorno ad un edificio sacro. Nascono luoghi denominati "in mezzo Arzano", "casa Piscopo", "Arzaniello", "Lavinaiolo", "Piazza Nova o Chiazza Nova", luoghi specifici del paese ancora esistenti e delineati nella struttura urbana del paese. Il suo nucleo originario, di forma quadrangolare, è tangente all'antica via del Limitone, importante collegamento con Napoli ed ha il cuore pulsante nella chiesa e nel palazzo baronale. L'impianto urbano si sviluppa lungo l'asse nord-sud, elemento strutturante dell'intero insediamento costituito da case a corte rurali.

MELITO

Nato come piccolo villaggio e in epoca remota, Melito non ha mai avuto mura di difesa, né castelli, né fortezze di alcun genere. Tutto ciò denota che questo "villaggio" sorse in una zona sicura e priva di imminenti pericoli. Melito, secondo lo studioso Chianese, deriverebbe il suo nome da "Mellito" che nella bassa latinità significò "fossato profondo". Al tempo del Ducato Napoletano e anche prima, come confine territoriale esisteva un "fossato di Napoli" che divideva il territorio di

Napoli da quello di Capua prima e di Aversa poi. Questo fossato partiva dalla campagna di Giugliano, attraversava la masseria "Signorelli" (attuale zona corrispondente alla via Signorelli) e giungeva nell'attuale via Roma, percorrendola fino all'attuale via Lavinaio. Inizialmente il "fossato" assume importanza al tempo del Ducato napoletano per le continue battaglie contro i Normanni di Aversa e successivamente acquisisce valore in quanto esso veniva a costituire una vera e propria difesa per il territorio di Napoli. Nel tempo, quindi, al nome di "Mellito di Napoli (vale a dire "fossato di Napoli") si preferì quello attuale di Melito di Napoli.

Il nucleo originario di Melito si sviluppa lungo la direttrice che collegava l'antica Capua con Aversa e Napoli lambendo Secondigliano. La caratteristica dell'insediamento è lo sviluppo che, pur avvenendo secondo la citata direttrice, si adegua alla presenza della centuriazione⁴ che ha condizionato la trama del tessuto agricolo circostante e che ancora oggi è visibile. Il centro di Melito con la sua chiesa e i palazzi baronali si individua nell'intersezione tra la direttrice Capua-Napoli e la strada che collegava con gli antichi casali di Arzano e Afragola. Le edificazioni presentano una tipologia a corte secondo lo schema base su cui si fonda l'organizzazione dello spazio abitativo : il recinto con addossata ad un lato il palazzo.

CASAVATORE

La città ha origini antichissime ed è, tra le Villae, Pagi, Vigi e Casali dei dintorni di Napoli, quelle tra le quali vi è una testimonianza storica che risale molto indietro nei secoli. Se infatti mancano fonti scritte certe per risalire alle origini più remote del paese, l'archeologia ha dimostrato la

presenza sul territorio di antiche popolazioni di contadini e soldati le cui tombe si fanno risalire ad un periodo storico che va dalla seconda metà del IV secolo al III secolo a.c.

Che il territorio fosse noto già in epoca romana è ormai certo. Nel testo di Giacinto Libertini "Persistenza di luoghi e toponimi nelle terre delle antiche città di Atella e Acerrae", infatti, è riportato lo schema del territorio di Arzano, Casavatore e Casoria con i reticoli delle centuriazioni Ager Campanus ed Acerrae – Atella. Una stabilità del territorio si ebbe soltanto con la conquista del regno realizzata da Ruggero II il Normanno ed è in questa fase storica che si sviluppò il villaggio di Casavatore, toponimo correlato con il nome del Santo Patrono.

Il sistema insediativo originario nasce lungo l'asse territoriale che collegava Casoria a Napoli attraverso i casali di Secondigliano e Miano, generando un borgo a sviluppo lineare. La tipologia edilizia prevalente è costituita da case a corte che presentano la tipica articolazione dell'abitazione rurale: un primo corpo di fabbrica costruito sul fronte strada, sottolineato da un ampio portale, e un secondo corpo ad esso ortogonale posto sul lato lungo del lotto. Generalmente la parte restante del lotto è lasciata libera e scoperta, mentre la parte terminale era collegata alla campagna.

SECONDIGLIANO

Già casale di Napoli, è stato comune autonomo (comprendente anche Scampìa) per essere fuso con il comune di Napoli, di cui ha costituito la circoscrizione numero 15, sotto il Fascismo. Il termine è la contrazione di secondo miglio, trovandosi ad una distanza di due miglia dal centro della città, segnalata dalla seconda pietra miliare della via Capuana o Atellana

(anche se, secondo alcuni storici, il suo nome potrebbe derivare dalla famiglia romana dei Secundili, oppure dalla sua posizione geografica, in quanto a ridosso dei colli Secundili). Il quartiere ha una struttura urbana molto moderna con la maggior parte delle costruzioni realizzate nel periodo di espansione edilizia degli anni '70 e '80. Il nucleo originario si è sviluppato in maniera lineare lungo l'asse che collegava Napoli ad Aversa. Verso Est, in località Scampia, i caratteri dell'abitato andavano sfumando nelle campagne ed è ancora possibile oggi individuare le tracce della suddivisione ponderale perpendicolare alla strada. Il tessuto insediativo è formato da una serie di tracciati paralleli tra di loro e ortogonali all'asse storico, che definiscono isolati rettangolari occupati da una fitta e minuta edilizia di case a corte.

CASANDRINO

Casandrino è di origine romana. Molti coloni, lasciata Roma, formarono la loro residenza nell'agro napoletano, favoriti ed incoraggiati dai saggi criteri dell'Urbe, la quale, conquistate le terre, le distribuiva ai coloni col canone di alcuni "nummi". Questi coloni, avendo a disposizione, come propria, una certa zona di terreno, pensarono subito di costruirvi le "casae", modeste e povere abitazioni con davanti uno spiazzo per se e la famiglia, la quale cresceva senza preoccupazioni, contentandosi del poco. Naturalmente, col volgere degli anni, le "casae" si ingrandirono con più ampi fabbricati e più vaste corti, fino a formare dei piccoli villaggi e delle borgate, le quali, prima di diventare in epoca molto posteriore dei veri e propri paesi e comuni autonomi (ciò che avvenne largamente durante il ducato di Napoli) furono denominati casali e presero il nome dalle ville dei patrizi o da quei coloni che per primi vi avevano preso stanze.

Nell' XI secolo le case situate nel Locus Casandreni si fortificarono: nasceva così il primo nucleo del XXI casale dell'Agro Napoletano, che segnava il confine tra il territorio di Napoli e la Liburia (Terra di lavoro). Il nucleo originario si sviluppa lungo una direttrice principale costituita dal tracciato di collegamento tra i comuni di Frattamaggiore, Grumo e Casandrino con l'entroterra casertano e una direttrice più debole, che attraversa il territorio rurale su una traccia di centuriazione. Lungo l'asse principale si dispongono edifici a corte con analoghe caratteristiche a quelli descritte in precedenza.

GRUMO NEVANO

La città di Grumo Nevano, di origine antica, ha conservato pochi reperti a testimonianza della sua nascita, però si fa risalire al 400 a.c. la formazione dei primi agglomerati di famiglie, sarebbe quindi una città osca

Il centro era denominato Grumo ed il suo nome fu cambiato in Grumo Nevano con R. D. n. 1622 del 31/12/1863 (Diz. Top.). Nella carta del Rizzi Zannoni sono annotati due centri l'uno a ridosso dell'altro. Il primo, a settentrione, è Nevano mentre il secondo è Grumo.

La città odierna nasce quindi dall'unione dei due centri Grumo e Nevano.

Grumo

Alcuni storici collocano la fondazione di Grumo all'epoca longobarda, *Grumum* è infatti un lemma latino, che potrebbe essere utilizzato nell'accezione di *agglomerato di case* o *mucchio di case*. L'etimologia potrebbe altresì risalire a nomi di epoca etrusca o osca. Il centro è menzionato in documenti a partire dal X secolo.

Con l'invasione Longobarda Grumo, immediatamente a sud di Nevano e vicinissimo al confine fra il territorio dominato da Benevento e quello napoletano, cadde sotto l'influenza di Napoli diventando uno dei suoi casali. Tale rimase fino alla costituzione dei comuni in epoca murattiana in cui fu elevato a comune con l'aggregazione di Nevano ma con il nome di Grumo.

Il nome successivamente divenne Grumo Nevano con *R. D. 31-12-1863 n. 1622*. Grumo apparteneva alla diocesi atellana e non passò a quella napoletana nonostante il confine. Con la costituzione della diocesi aversana passò a tale nuova diocesi. Il centro è riportato, insieme a Nevano, nella carta del Rizzi-Zannone del 1793.

Nevano

Secondo alcuni Nevano deriva da *praedium naevianum*, vale a dire proprietà della *gens* Naevia così come prospettato per Neviano in Puglia (Flechia). Poichè è possibile che tragga il suo nome da Gneo Nevio, Nevano potrebbe essere più antica di Grumo e corrisponderebbe a quella parte di Atella che ha dato i natali all'antico letterato.

La prima menzione del centro Nevano è solo del 1308. Con l'invasione Longobarda Nevano, posto immediatamente a nord di Grumo e sul confine fra il territorio dominato da Benevento e quello napoletano, cadde sotto l'influenza di Napoli diventando uno dei suoi casali. Tale rimase fino alla costituzione dei comuni in epoca murattiana in cui fu aggregato al nuovo comune di Grumo, che successivamente diventa Grumo Nevano con *R. D. 31-12-1863 n. 1622*. Nevano apparteneva alla diocesi atellana e non passò a quella

napoletana nonostante il confine. Con la costituzione della diocesi aversana passò a tale nuova diocesi.

Il centro si sviluppa sulla direttrice principale che collega i comuni di Frattamaggiore, Casandrino al territorio di Caivano e lungo un tracciato di penetrazione all'interno delle campagne. Questo tracciato corre parallelo alla direttrice di centuriazione interesse la zona di Grumo e Nevano all'epoca dei Gracchi, e di Silla e Cesare e in età augustea.

L'influenza della centuriazione augustea appare evidente mentre sono più limitate le tracce della seconda centuriazione e non visibili quelle della più antica. Come per i centri di casandrino e Frattamaggiore è interessante osservare come la via che le attraversa e le mette in collegamento non corra sempre sullo stesso asse ma trasla quando incontra il "cuore" del paese costituito dalla chiesa patronale e dal palazzo baronale. Anche qui come in tutti i paesi circostanti l'edilizia del nucleo originario è fortemente caratterizzata dal tipo a corte.

FRATTAMAGGIORE

La data del primo insediamento è incerta. Secondo varie ipotesi almeno fino al X secolo d.C. in questa zona non esisteva alcun villaggio o borgo che rispondesse all'antico nome di "Fracta", non menzionato peraltro in alcuna cronaca dell'epoca. Il primo documento che cita Fratta risale al 923 e l'ipotesi della sua origine secondo alcuni storici è da ricondurre alla venuta dei profughi scampati alla distruzione della città di Miseno ad opera dei Saraceni, avvenuta intorno all'anno 845. Verso la metà dell' XI secolo una seconda ondata migratoria portò a Fratta gli Atellani, fuggiti in seguito all'attacco dei Normanni di Aversa che distrussero la loro città. Infine giunse anche la popolazione di Cuma, dopo la distruzione della

città del 1207. Durante la dominazione Normanna (1030-1266) Fratta fu nominata "casale" cioè municipalità dipendente e subalterna a Napoli per gli affari civili e dipendente da Aversa per quelli ecclesiastici. Fino al 1268, la città aveva ancora il nome di "Fracta" e si sviluppava attorno alle attuali Via Roma, Via Trento e Via Genoio; in seguito essa si sviluppò verso est e verso sud rispettivamente con le attuali Corso Durante e Via Miseno. Nel XIV secolo al nome Fracta si aggiunse la denominazione "major" per distinguerla dal casale più piccolo della vicina "Fratta piccola", oggi Frattaminore. Nel periodo Angioino Frattamaggiore era il sesto casale per ordine di reddito e continuò la sua crescita anche sotto il regno Aragonese. Nel corso del XVII secolo la crisi economica e la conseguente recessione che colpì l'Europa occidentale interessò anche il Mezzogiorno d'Italia, che conobbe uno dei periodi più bui della sua storia.. Con l'abolizione della feudalità del 1806 e del 1808, operata nel Regno di Napoli dai Francesi, alla proprietà terriera feudale si sostituì quella borghese, dando una svolta decisiva allo sviluppo economico e sociale. La ripresa economica innescata dai francesi generò una nuova classe sociale intorno alla capitale, dedita all'agricoltura e al commercio. Molti centri della pianura a nord di Napoli, tra i quali la stessa Frattamaggiore, si trasformarono da borghi a cittadine, riproponendo la struttura urbanistica e le tipologie edilizie metropolitane. Il centro storico di Frattamaggiore è caratterizzato dall'impianto viario irregolare di epoca medievale che si innesta sull'arteria principale, l'attuale Via Roma, e dalla presenza di numerosi ed interessanti esempi di architettura civile e religiosa. Lungo il Corso Durante sorgono allineati edifici residenziali in stile neoclassico o floreale a più piani, costruiti a partire dalla fine del Settecento su modello

di quelli dell'aristocrazia napoletana. La tipologia più diffusa è quella con pianta a corte con tre lati occupati dall'edificio stesso ed il quarto lato aperto verso il retrostante giardino.

note

¹ C. De Seta, *I Casali di Napoli*, Laterza edizioni, Bari 1984

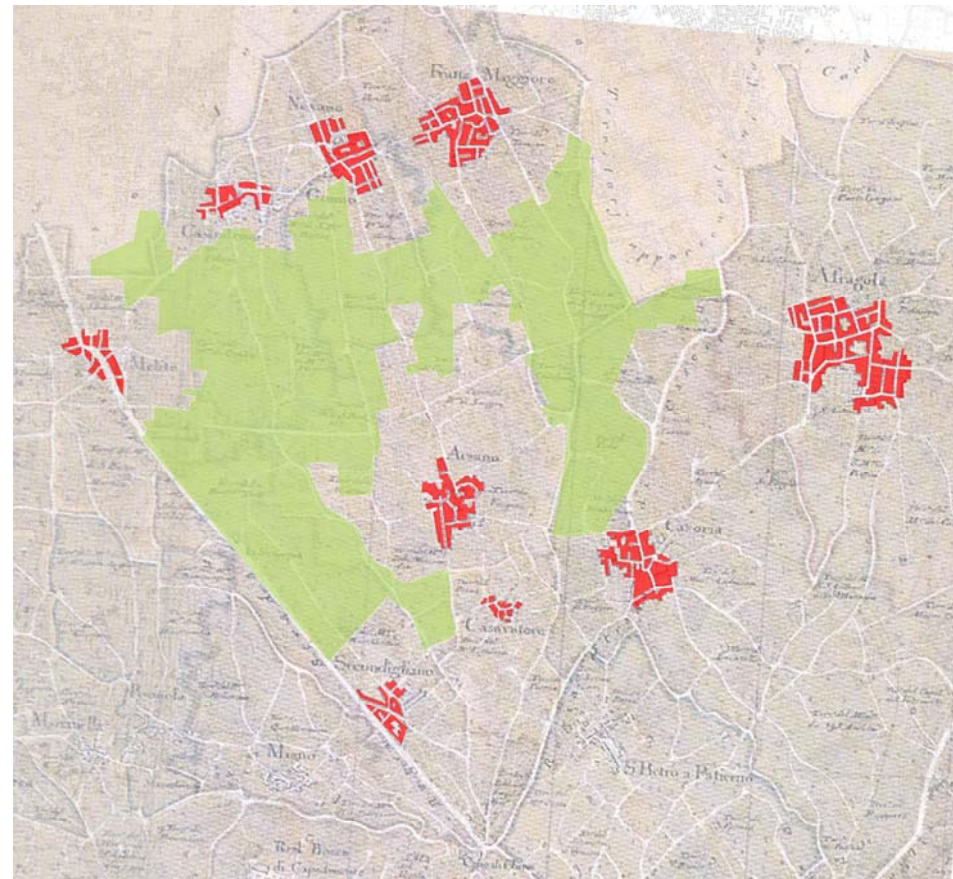
² M.A.Pugliese, *Caratteri dell'Ager Campanus: segni, tracce e memorie*, in A.A.V.V. *In.fra Campania attraverso la dispersione*, otto editore, Torino 2002, p. 43

³ M.A.Pugliese, *ivi*, p. 46

⁴ La zona di Melito fu oggetto di centuriazione all'epoca dei Gracchi (Ager Campanus I, circa 133 a. C.), di Silla e Cesare (Ager Campanus II;) e in età augustea (Acerrae-Atella I.). Vi sono persistenze evidentissime della centuriazione Ager Campanus II mentre per le altre due centuriazioni vi sono tracce più limitate.

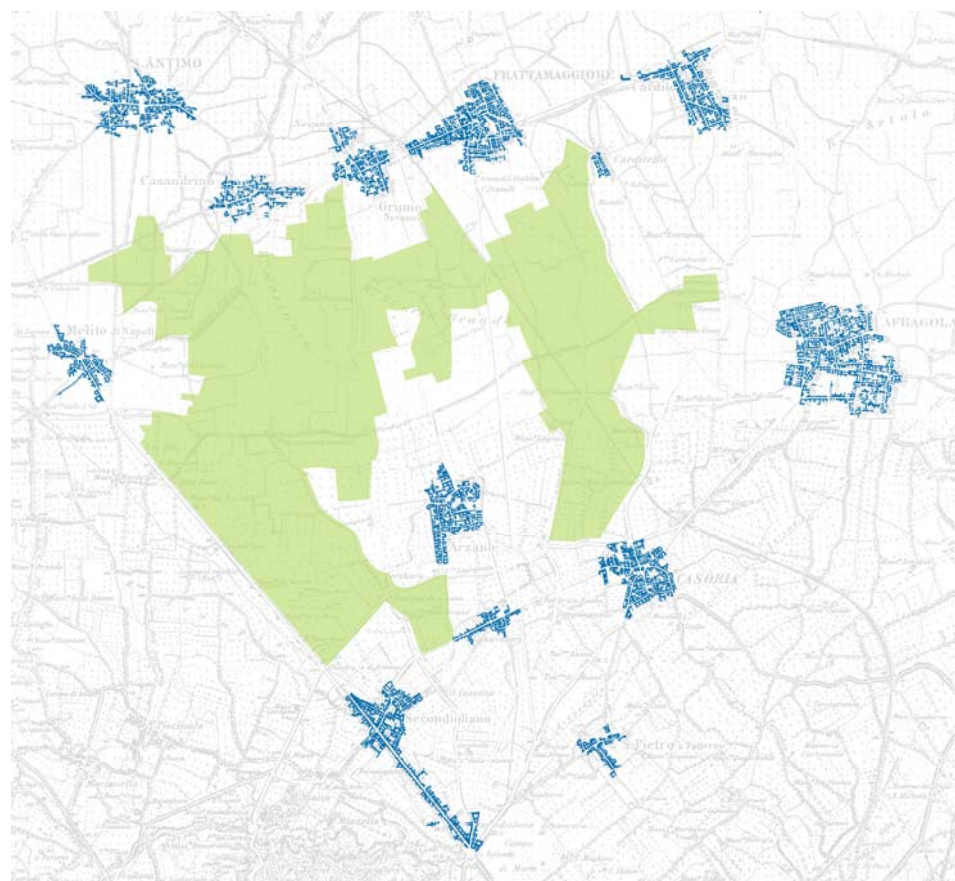
ALLEGATI
Layer 02

1. Individuazione dei nuclei originari
2. Sovrapposizione dei nuclei sull'ortofoto
3. Le direttrici di sviluppo (schede)



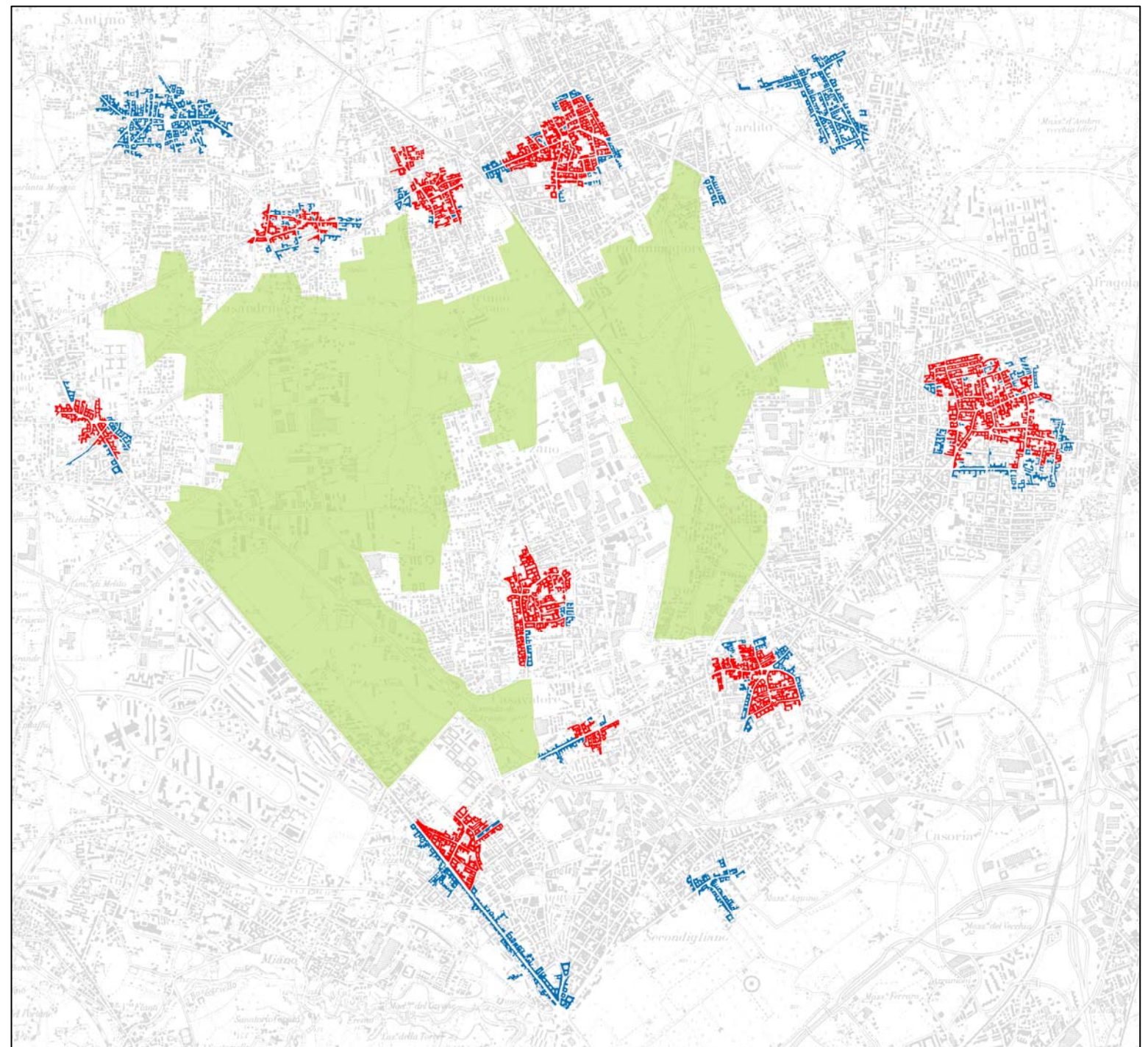
1802

Carta del Real Ufficio Topografico



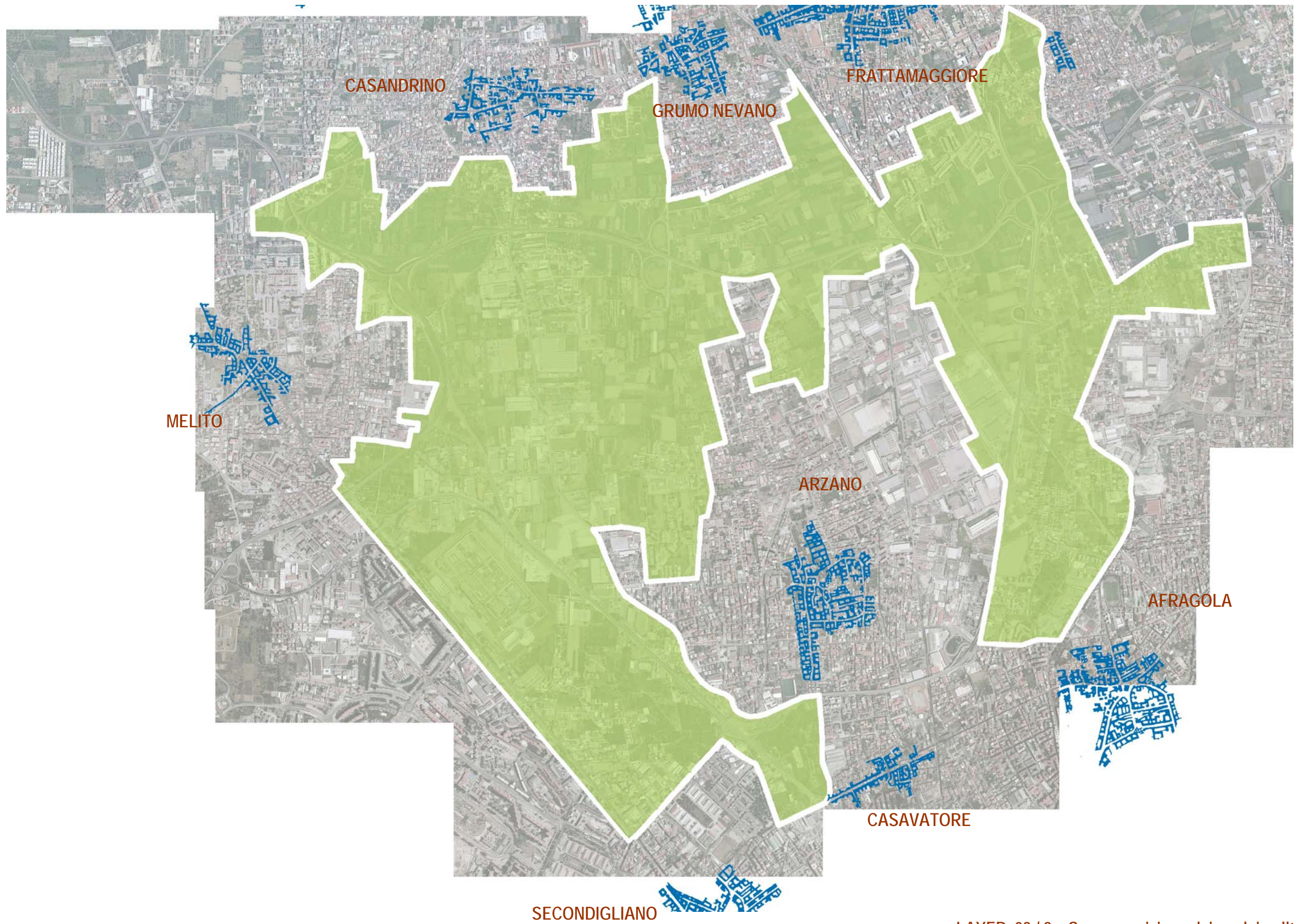
1907

Cartografia IGM

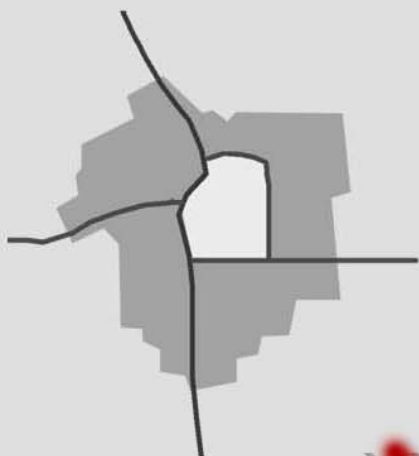


1995 Cartografia IGM

Palinsesto dei nuclei originari



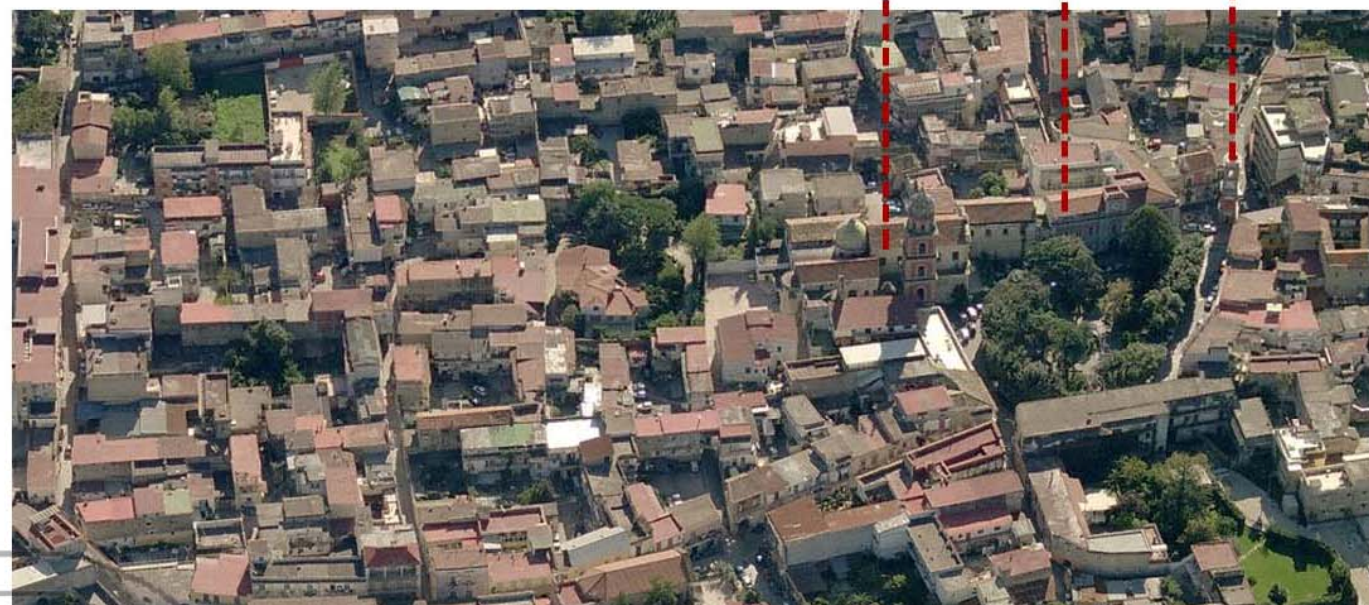
ARZANO



La città di Arzano ha origini molto antiche, il suo nome è collocabile in età etrusca (metà del VII e VI sec. A.C.).

Il suo nucleo originario, di forma quadrangolare, è tangente all'antica via del Limitone, importante collegamento con Napoli ed ha il cuore pulsante nella chiesa e nel palazzo baronale.

I nuclei abitativi, compatti con una struttura di case a corte, si dispongono lungo l'asse nord-sud, e intorno ad un edificio sacro. Nascono luoghi denominati "in mezzo Arzano", "casa Piscopo", "Arzaniello", "Laviniaio", "Piazza Nova o Chiazza Nova", luoghi specifici del paese ancora esistenti e delineati nella struttura urbana del paese.



Chiesa di S. Agrippino

Palazzo baronale

Torre dell'Orologio



CASANDRINO

Casandrino è di origine romana. Molti coloni, lasciata Roma, formarono la loro residenza nell'agro napoletano, favoriti ed incoraggiati dai saggi criteri dell'Urbe, la quale, conquistate le terre, le distribuiva ai coloni col canone di alcuni "nummi".

Il nucleo originario si sviluppa lungo una direttrice principale costituita dal tracciato di collegamento tra i comuni di Frattamaggiore, Grumo e Casandrino con l'entroterra casertano e una direttrice più debole, che attraversa il territorio rurale su una traccia di centuriazione. Lungo l'asse principale si dispongono edifici a corte con analoghe caratteristiche a quelli descritte in precedenza.

Palazzo baronale

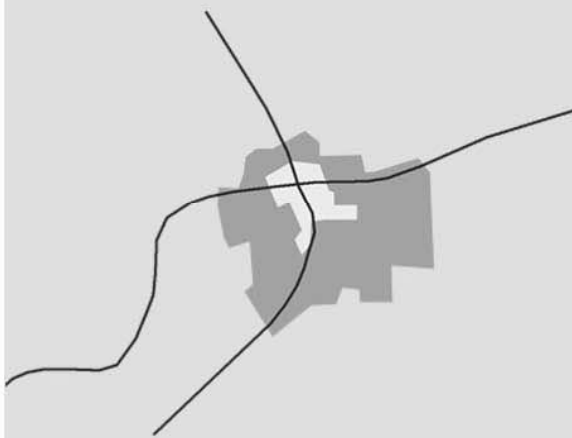
Chiesa di Maria Assunta



CASAVATORE

La città ha origini antichissime ed è, tra le Villae, e Casali dei dintorni di Napoli, quelle tra le quali vi è una testimonianza storica che risale molto indietro nei secoli. Se infatti mancano fonti scritte certe per risalire alle origini più remote del paese, l'archeologia ha dimostrato la presenza sul territorio di antiche popolazioni di contadini e soldati le cui tombe si fanno risalire ad un periodo storico che va dalla seconda metà del IV secolo al III secolo a.C.

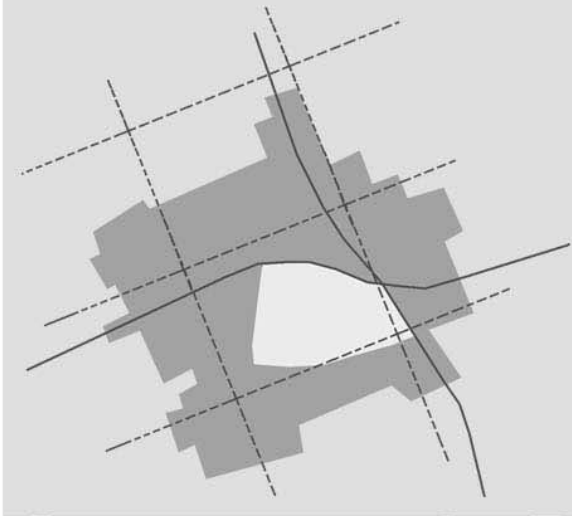
Il sistema insediativo originario nasce lungo l'asse territoriale che collegava Casoria a Napoli attraverso i casali di Secondigliano e Miano, generando un borgo a sviluppo lineare.



Chiesa di S. Giovanni Battista



FRATTAMAGGIORE



La data del primo insediamento è incerta. Secondo varie ipotesi almeno fino al X secolo d.C. in questa zona non esisteva alcun villaggio o borgo che rispondesse all'antico nome di "Fracta"

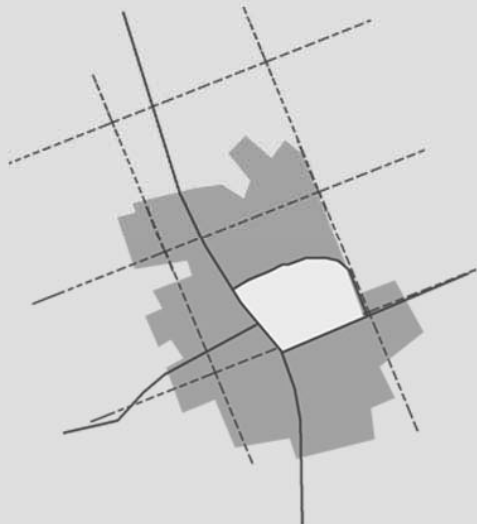
Il centro storico di Frattamaggiore è caratterizzato dall'impianto viario irregolare di epoca medievale che si innesta sull'arteria principale, l'attuale Via Roma, e dalla presenza di numerosi ed interessanti esempi di architettura civile e religiosa. Lungo il Corso Durante sorgono allineati edifici residenziali in stile neoclassico o floreale a più piani, costruiti a partire dalla fine del Settecento su modello di quelli dell'aristocrazia napoletana. La tipologia più diffusa è quella con pianta a corte con tre lati occupati dall'edificio stesso ed il quarto lato aperto verso il retrostante giardino.

Palazzo baronale

Chiesa di S. Sosio

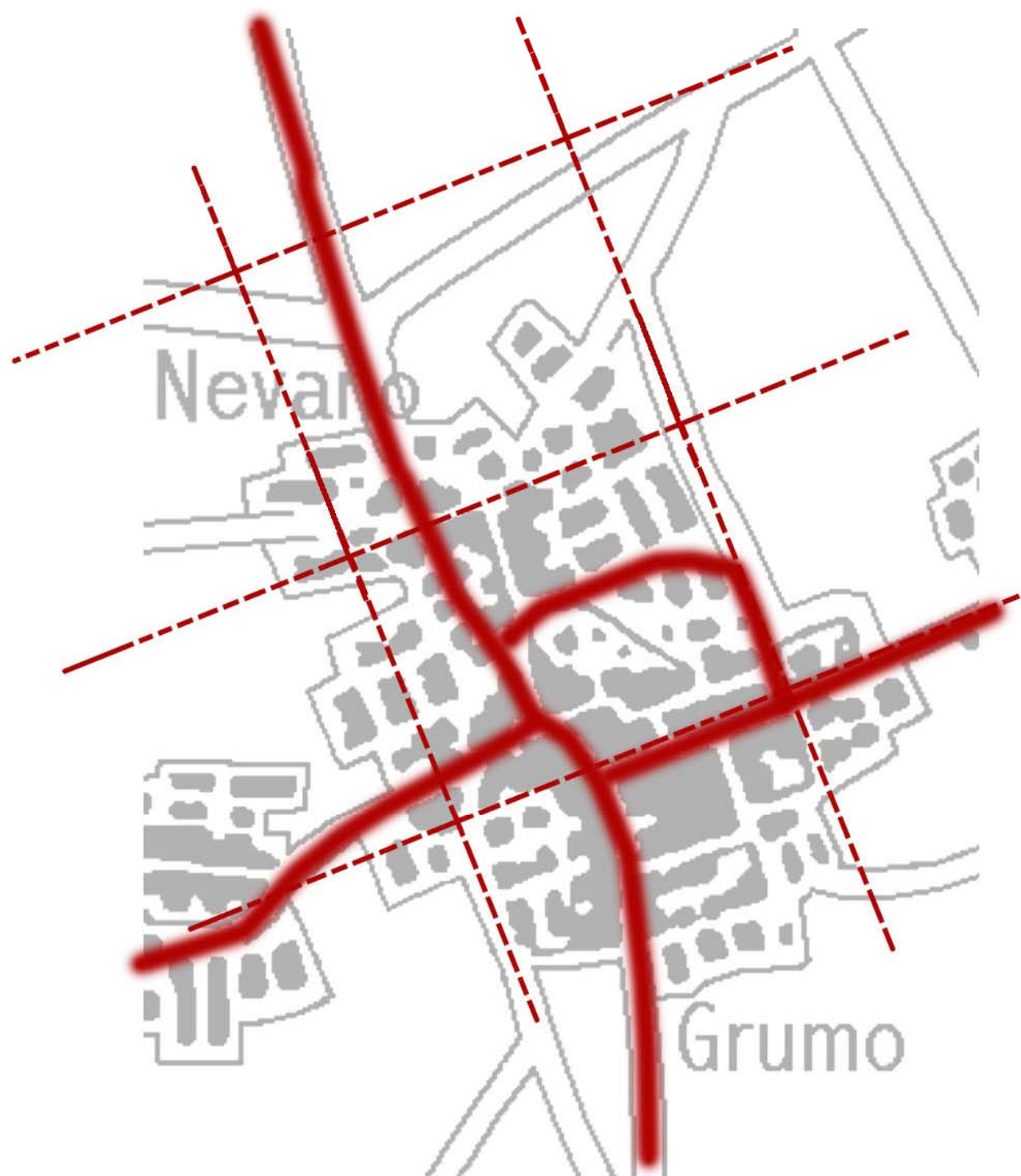


GRUMO NEVANO

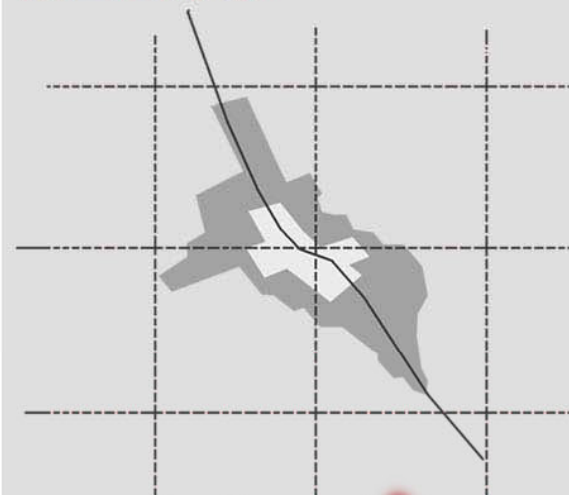


Il centro si sviluppa sulla direttrice principale che collega i comuni di Frattamaggiore, Casandrino al territorio di Caivano e lungo un tracciato di penetrazione all'interno delle campagne. Questo tracciato corre parallelo alla direttrice di centuriazione interesse la zona di Grumo e Nevano all'epoca dei Gracchi, e di Silla e Cesare e in età augustea.

L'influenza della centuriazione augustea appare evidente mentre sono più limitate le tracce della seconda centuriazione e non visibili quelle della più antica. Come per i centri di casandrino e Frattamaggiore è interessante osservare come la via che le attraversa e le mette in collegamento non corra sempre sullo stesso asse ma trasla quando incontra il "cuore" del paese costituito dalla chiesa patronale e dal palazzo baronale.



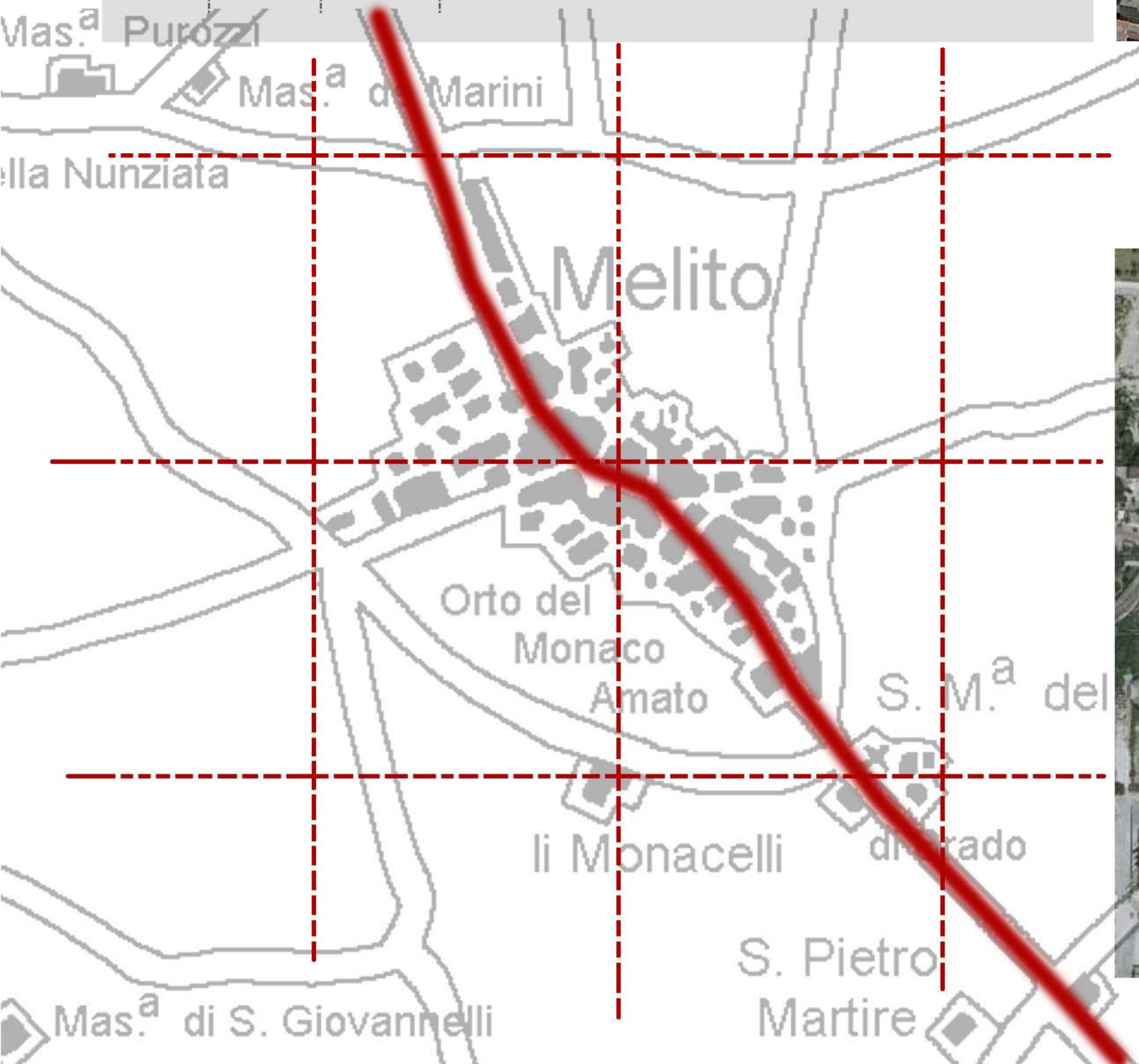
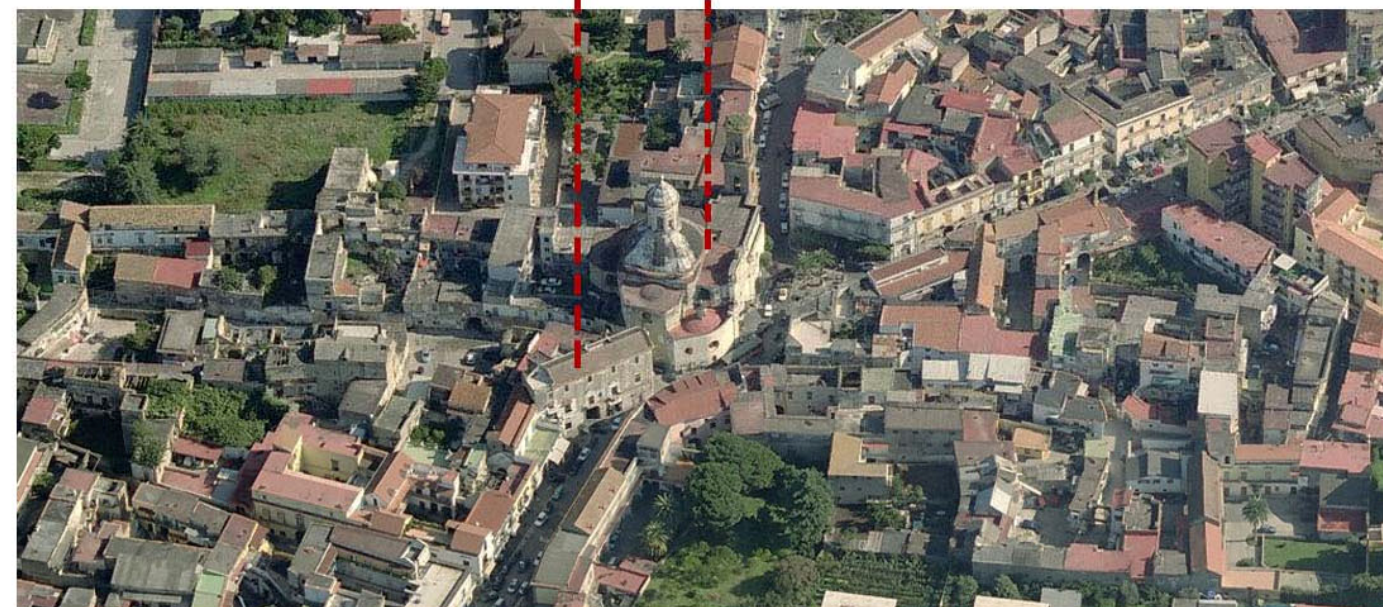
MELITO



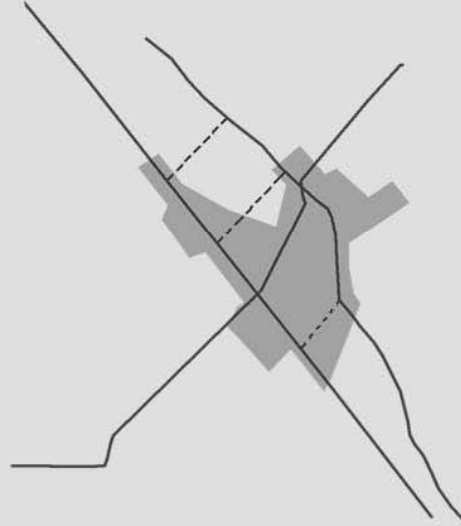
Il nucleo originario di Melito si sviluppa lungo la direttrice che collegava l'antica Capua con Aversa e Napoli lambendo Secondigliano. La caratteristica dell'insediamento è lo sviluppo che, pur avvenendo secondo la citata direttrice, si adegua alla presenza della centuriazione che ha condizionato la trama del tessuto agricolo circostante e che ancora oggi è visibile. Il centro di Melito con la sua chiesa e i palazzi baronali si individua nell'intersezione tra la direttrice Capua-Napoli e la strada che collegava con gli antichi casali di Arzano e Afragola. Le edificazioni presentano una tipologia a corte secondo lo schema base su cui si fonda l'organizzazione dello spazio abitativo : il recinto con addossata ad un lato il palazzo.

Palazzo baronale

Chiesa di S. Maria delle Grazie



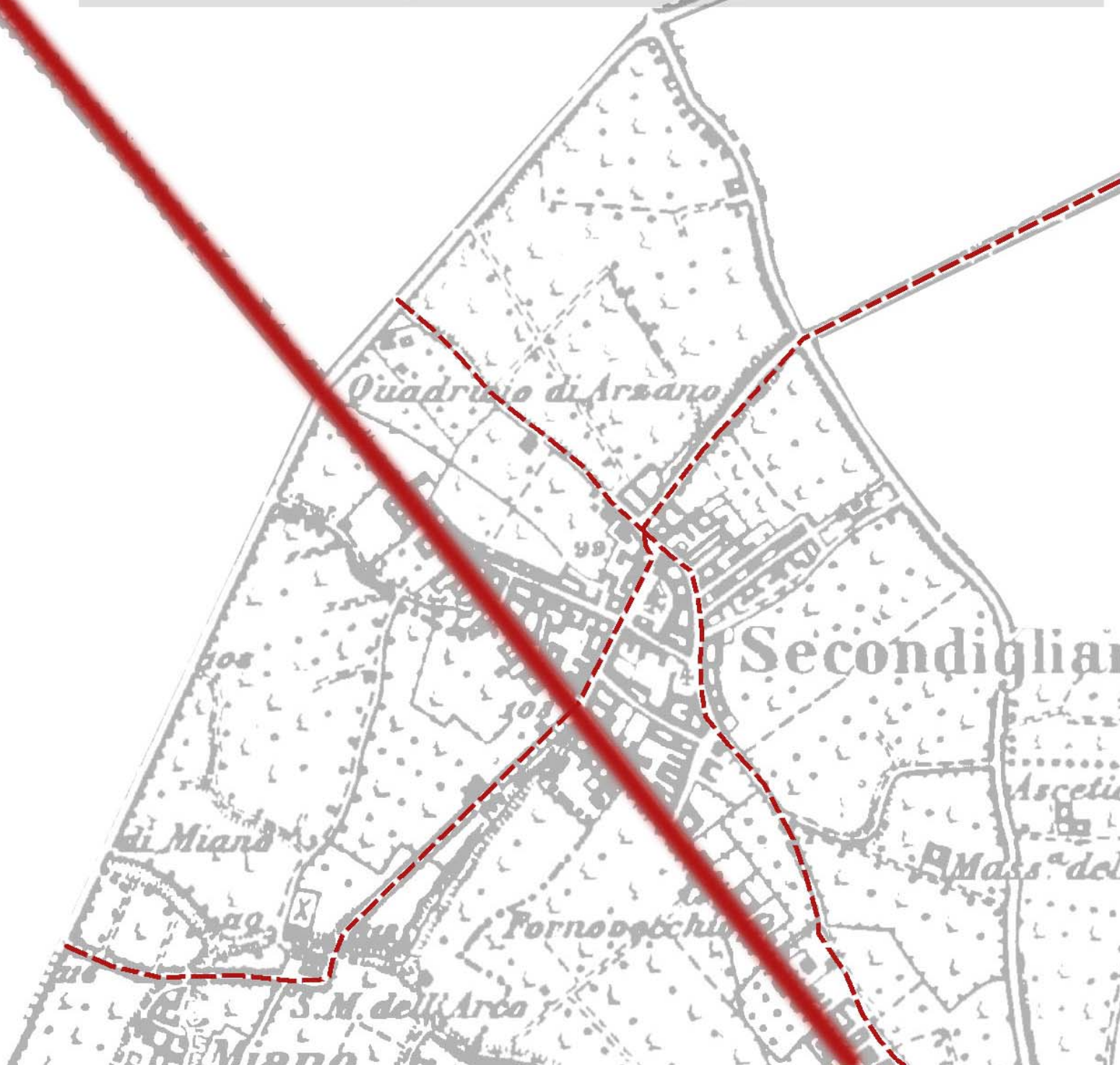
SECONDIGLIANO



Il termine è la contrazione di secondo miglio, trovandosi ad una distanza di due miglia dal centro della città, segnalata dalla seconda pietra miliare della via Capuana o Atellana.

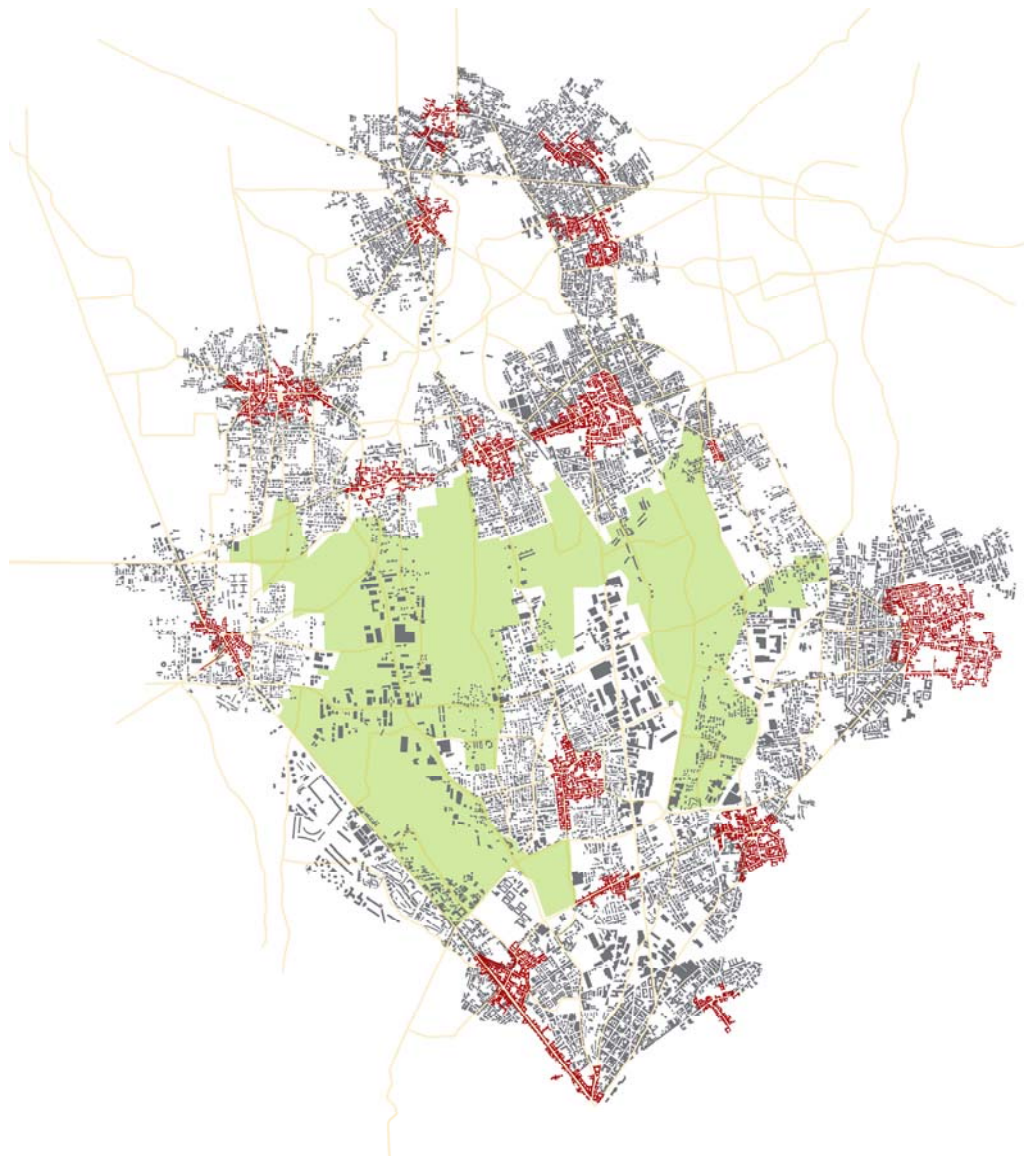
Il nucleo originario si è sviluppato in maniera lineare lungo l'asse che collegava Napoli ad Aversa. Verso Est, in località Scampia, i caratteri dell'abitato andavano sfumando nelle campagne ed è ancora possibile oggi individuare le tracce della suddivisione ponderale perpendicolare alla strada. Il tessuto insediativo è formato da una serie di tracciati paralleli tra di loro e ortogonali all'asse storico, che definiscono isolati rettangolari occupati da una fitta e minuta edilizia di case a corte.

Chiesa di S. Cosma e Damiano



LAYER 03_ ESPANSIONI

Con il generico termine espansioni vogliamo intendere la crescita urbana avvenuta nei centri, da casali a veri e propri sobborghi urbani. Le espansioni, avvenute seguendo diverse logiche legate sia alla dinamica demografica che all'incremento produttivo, appaiono *"sempre meno compatte rispetto ai tessuti storici e responsabili della perdita di misura degli insediamenti rispetto alle dimensioni del territorio, oltre che dei fenomeni di conurbazione che non consentono più di identificare i confini tra le diverse strutture urbane"*¹.



Di certo sappiamo che lo sviluppo avvenuto senza precise regole più che decomprimere i centri ha creato delle propaggini urbanizzate che mal si rapportano tra di loro creando una notevole congestione. L'improvvisa crescita, per la quale le strutture ambientali non erano ancora predisposte, ha trovato gli strumenti urbanistici impreparati. Conseguenza di questa espansione incontrollata è un *"quadro ambientale entro cui si muove la vita con le immagini degradate del rilassamento e della poca coscienza della cosa pubblica e del vivere civile: il traffico, il lavoro in nero, l'abitudine dei giovani a questi microsistemi che con le loro leggi si oppongono ad un armonico vivere comunitario e ad una società equilibrata"*².

E' interessante individuare le tappe dello sviluppo:

- anni '50. Gli antichi casali sono piccole comunità agricole con un'economia prevalentemente agricola e artigianale;
- anni '60. Il rapido processo di urbanizzazione e di spostamento demografico dal capoluogo, legato alla crescita di aziende tra le quali alcune multinazionali, danneggia da un lato il settore dell'agricoltura e dall'altro aggrava la possibilità di una corretta pianificazione urbana;
- anni '70. Sono caratterizzati dalla crisi economica e i comuni diventano contenitori di stabilimenti senza futuro. La chiusura di grandi aziende trascina verso il fallimento decina di fabbriche portando con sé tensioni sociali e disoccupazione.
- Anni '80. Nella prima metà si aggiungono i problemi legati al terremoto ma poi, grazie alla politica di rilancio del Mezzogiorno si

affermano le iniziative dell'imprenditoria locale legate al settore terziario e del commercio.

Da questa breve cronistoria emerge chiaramente come i fenomeni che hanno interessato l'espansione siano ricollegabili alla distribuzione del sistema produttivo sul territorio e alla dinamica demografica, alla quale è seguita una crescita urbana caotica senza un adeguato incremento e diversificazione di funzioni, sia a servizio dell'industria che della residenza. *"Tutto ciò ha portato alla completa saldatura delle aree urbanizzate dei diversi comuni e a una conurbazione povera, afflitta da un gravissimo disordine urbanistico ed una mancanza di ruolo riconoscibile e riconosciuto"*³.

Riassumendo potremmo quindi leggere le realtà comunali come una compatta edilizia antica, in alcuni casi dall'aspetto fatiscente, attorno alla quale si addensa una nuova edilizia residenziale che diradandosi si apre verso la campagna portando al suo interno brandelli di terreno incolto a testimonianza di una fase di attesa. All'interno del tessuto urbano si innestano complessi industriali, alcuni dei quali in fase di dismissione, che potrebbero risolvere in parte la crescente domanda di servizi per la collettività.

Materiali di questo layer sono quindi la *nuova edilizia residenziale* e gli edifici industriali dei quali, a seguito dell'individuazione sulla carta IGM e sull'ortofoto, viene descritta la tipologia edilizia.

Edilizia residenziale

L'espansione senza regole ha portato a una edificazione non sempre rispettosa dei piani regolatori, anzi la crescita demografica improvvisa ha contribuito alla modifica delle regole insediative date dall'intreccio delle

abitudini e degli interessi individuali portando, come nel caso del comune di Casavatore, all'occupazione del suolo di quasi l'intero territorio comunale.

Un'edilizia di speculazione che rispecchia la struttura a grappolo dei nuclei familiari: case costruite in attesa che la famiglia si allarghi con altezze dei fabbricati variabili a seconda del numero dei figli. Basta percorrere l'area passando dai nuclei originari alla campagna per capire la varietà di edificazione, sia pubblica che privata, che da frammento isolato delle villette si è trasformata in una conurbazione che tende a saldare i comuni tra loro. Osservando le planimetrie è possibile individuare questo fenomeno di saldatura dove palazzine, villette singole o raggruppate hanno occupato i suoli e gli interstizi tra i grandi capannoni industriali.

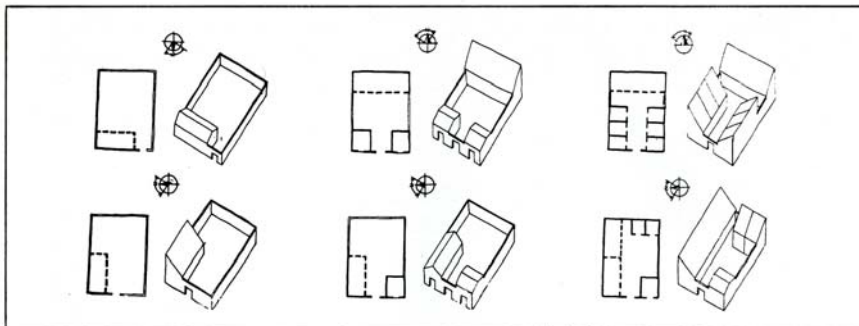
Delle differenti tipologie di edificazione sono evidenti i palazzoni costruiti con l'applicazione della legge 167/62, realizzazioni pubbliche carenti di attrezzature sociali e caratterizzate dagli aspetti che purtroppo costituiscono in negativo il grande quartiere pubblico d'impostazione funzionalista: sovradimensionamento della rete viaria, la perdita del senso urbano, la mancanza di riconoscibilità, l'assenza di gestione degli spazi pubblici.



Le "torri" di Scampia

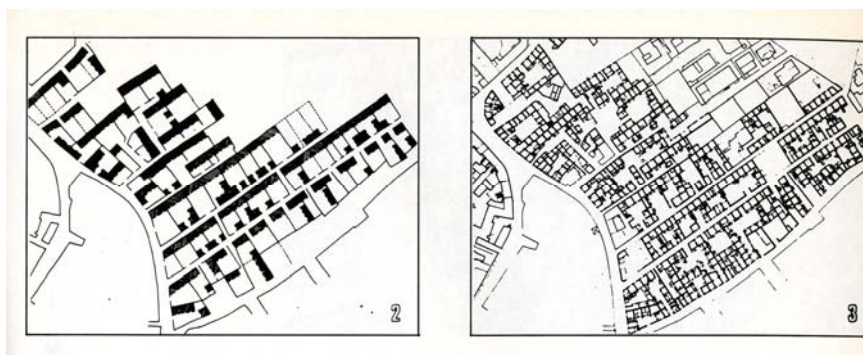
L'espansione urbana dei comuni a Nord di Napoli non si riconosce però solo in questi quartieri ma nell'evoluzione della regola insediativa che costituiva l'edilizia dei nuclei originari.

La matrice dell'edilizia dei nuclei originari, era costituita da un blocco a due piani sul fronte strada con altri corpi più piccoli sul perimetro che lasciavano libero lo spazio centrale. Questa configurazione si evolve con lo spazio centrale che diviene una corte ad uso condominiale.



modelli ricostruttivi delle varianti sincroniche della "domus elementare" dovute all'isorientamento solare

In altri casi questa regola subisce modificazioni con le palazzine a blocco che si dispongono al centro del lotto o sul fondo lasciando lo spazio antistante al parcheggio o nel caso di villette ad aree private a giardino (che segue sempre il disegno particellare dei campi).



processo di trasformazione e crescita del casale di Secondigliano. da "Le analisi tipomorfologiche di Gianfranco Caniggia" in Notiziario 13/14 del Programma straordinario di Edilizia residenziale per la città di Napoli "Il recupero urbano", settembre 1989.

Nelle schede allegate saranno indicate le differenti tipologie che ricorrono maggiormente nell'edilizia residenziale di espansione.



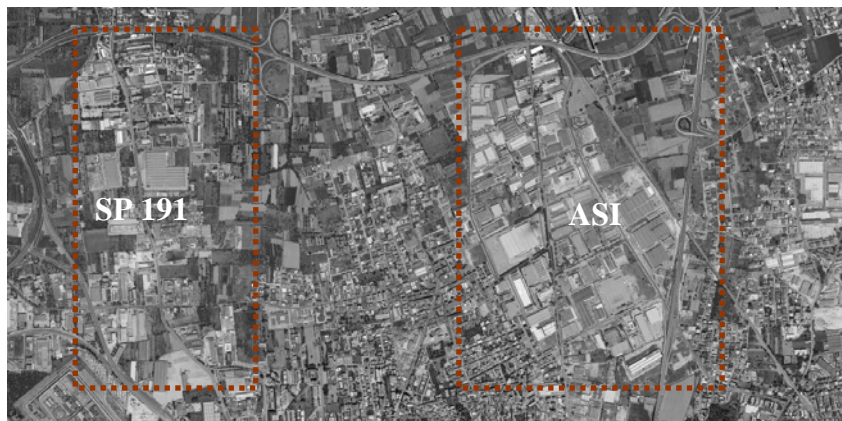
Gli edifici a blocco nella zona di espansione

Edifici industriali

Per quanto riguarda gli edifici industriali possiamo individuare due tipi di insediamento. Uno vede la loro localizzazione in aree specifiche destinate a raccogliere tutte le attività legate al processo produttivo, l'altro riguarda gli insediamenti industriali di piccole dimensioni localizzati all'interno dei centri abitati che presentano problemi di convivenza con le tradizionali funzioni urbane

Alla prima tipologia appartengono quei complessi produttivi all'interno dell' area ASI⁴ che si estende tra i comuni di Arzano, Casoria e Frattamaggiore. L'area è servita dall'asse mediano e dal Rettifilo al Bravo direttrice Nord-Occidentale da Napoli a Caserta lungo la quale si

sviluppa gran parte del sistema produttivo. Altre zone fortemente interessata da fabbriche di notevoli dimensioni sono quella di Casoria, soggetta peraltro a fenomeni di dismissione, e quella di Casavatore, localizzata come cuscinetto tra l'area urbana del comune ed una parte del tessuto di Secondigliano.



Le aree industriali

L'attenzione rivolta agli edifici industriali e alla loro localizzazione è dovuta non solo al loro essere promotori dell'espansione urbana ma alla ricerca di un possibile sistema di relazioni con gli altri strati.

Nell'analizzare il fenomeno industriale come artefice dello sviluppo urbano dei comuni dell'area, ritengo importante, al fine di una proposta progettuale che tenda a reinterpretare il rapporto tra la città e l'industria, individuare quei manufatti industriali abbandonati o comunque non più in funzione che potrebbero avere un ruolo importante nello scenario urbano e territoriale.

Attraverso la riconversione di manufatti e aree dimesse si potrebbero creare luoghi a servizio della collettività o utilizzarle per nuovi servizi o funzioni sia per le imprese che per i centri urbani. All'interno dei Comuni del Patto sono state individuate una serie di aree dismesse localizzate prevalentemente in prossimità dei grandi assi infrastrutturali. Tra queste

vanno segnalate: l'ex Canapificio Nazionale a Frattamaggiore, parte della Radiathoce a Casoria, l'ex distillificio Palma a S. Antimo, l'ex Molino Improta sempre a S. Antimo, l'ex Mulino Ferro a Frattaminore, il Mangimificio Niccolai a Casavatore.



Ingresso ad un complesso industriale sulla SP 191

Osservando ora la cartografia e in particolare la nostra fascia intermedia notiamo lungo la SP 191 una serie di manufatti "fuori scala" che disposti secondo l'andamento dei campi agricoli la attraversano, interrompendo la continuità del disegno rurale. Questi elementi che abbiamo classificato come edifici industriali a volte ne assumono solo la forma mentre all'interno contengono funzioni legate al commercio. Conviene quindi introdurre un aspetto fondamentale nel carattere di questi luoghi legato sempre al concetto di espansione è che vede la presenza di edifici ibridi la cui forma non corrisponde sempre alla funzione contenuta. *"E' possibile ricondurre le figure citate a tre tipi fondamentali: il contenitore in cui non vi è sostanzialmente relazione con l'esterno, lo showroom o edificio vetrina dove il tema centrale del prodotto interessa la gran parte dell'edificio, e il capannone che a differenza del contenitore*

ha minori propensioni alla vendita al dettaglio ed assume la forma tipica di luogo di produzione⁵.

Nelle schede allegate saranno indicati i manufatti dimessi da coinvolgere nel ridisegno del sistema di relazioni e quelli che pur continuando ad essere luoghi di produzione possano divenire luoghi della collettività.

note

¹ M. Santangelo (a cura di), *Le aree industriali nella città metropolitana di Napoli*, Franco Angeli editore, Milano 2003, p. 175

² M. Rosi, *Quattro Comuni a Nord di Napoli*, DPST, Collana di studi di Urbanistica, Napoli 1990

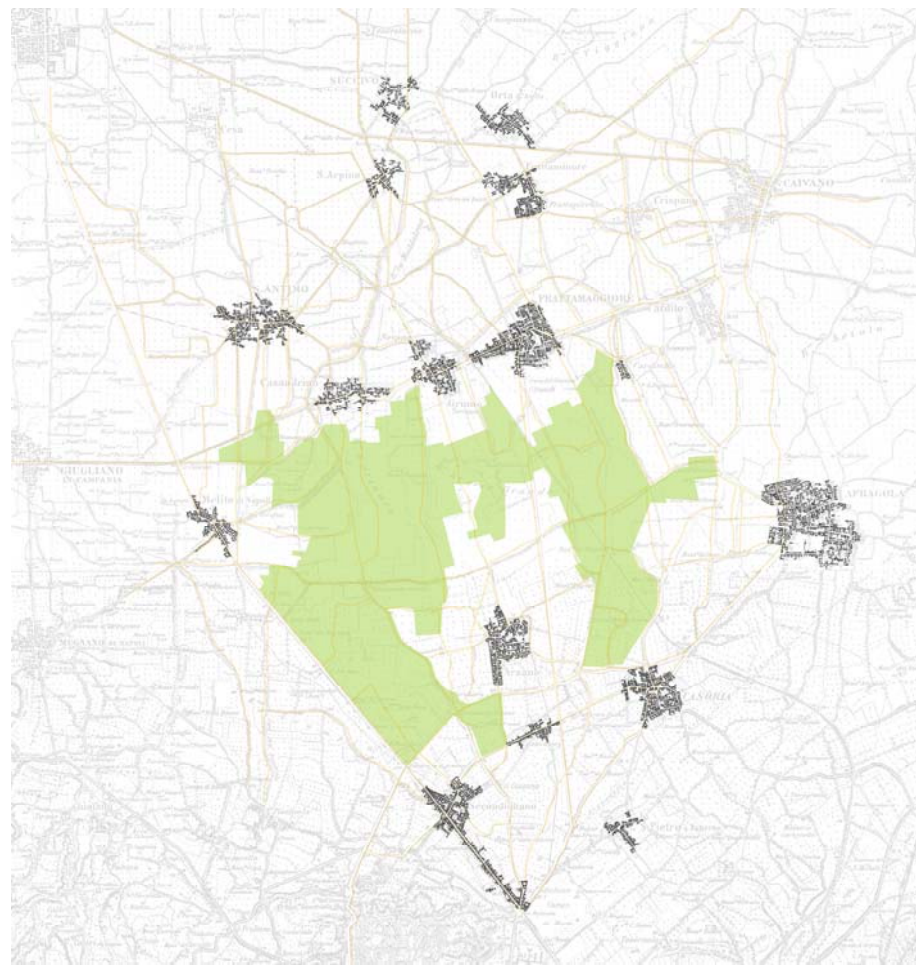
³ A. Vollaro, *Infrastrutture e forme del territorio. La strada degli Americani*, Cuen, Napoli, p. 8

⁴ L'agglomerato, completamente saturo si estende su una superficie totale di circa 135 ha. Le specializzazioni produttive prevalenti sono quelle manifatturiere e quelle legate alla produzione di calzature. Negli ultimi tempi costituiscono rilevante presenza il comparto cartotecnico e quello delle telecomunicazioni.

⁵ C. Finaldi Russo, *Appendici*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000, p. 46

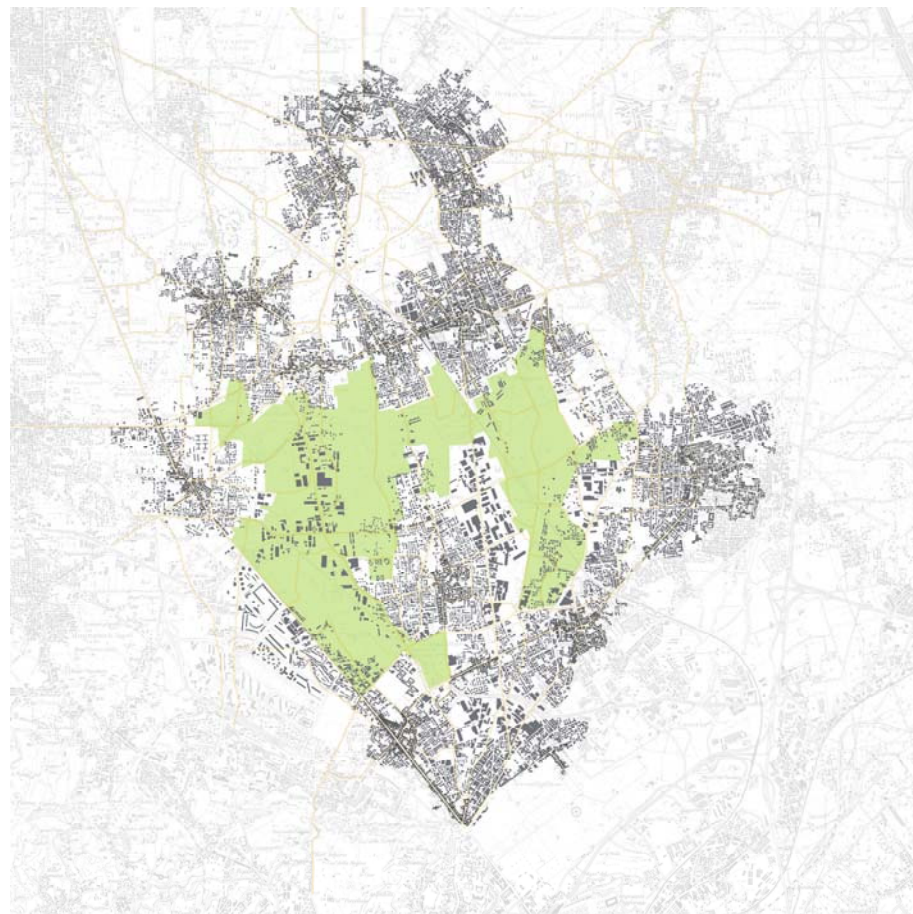
ALLEGATI
Layer 03

1. Cronologia dell'espansione urbana
2. Lo sviluppo industriale e i complessi in dismissione
3. I luoghi e le tipologie della nuova edilizia residenziale



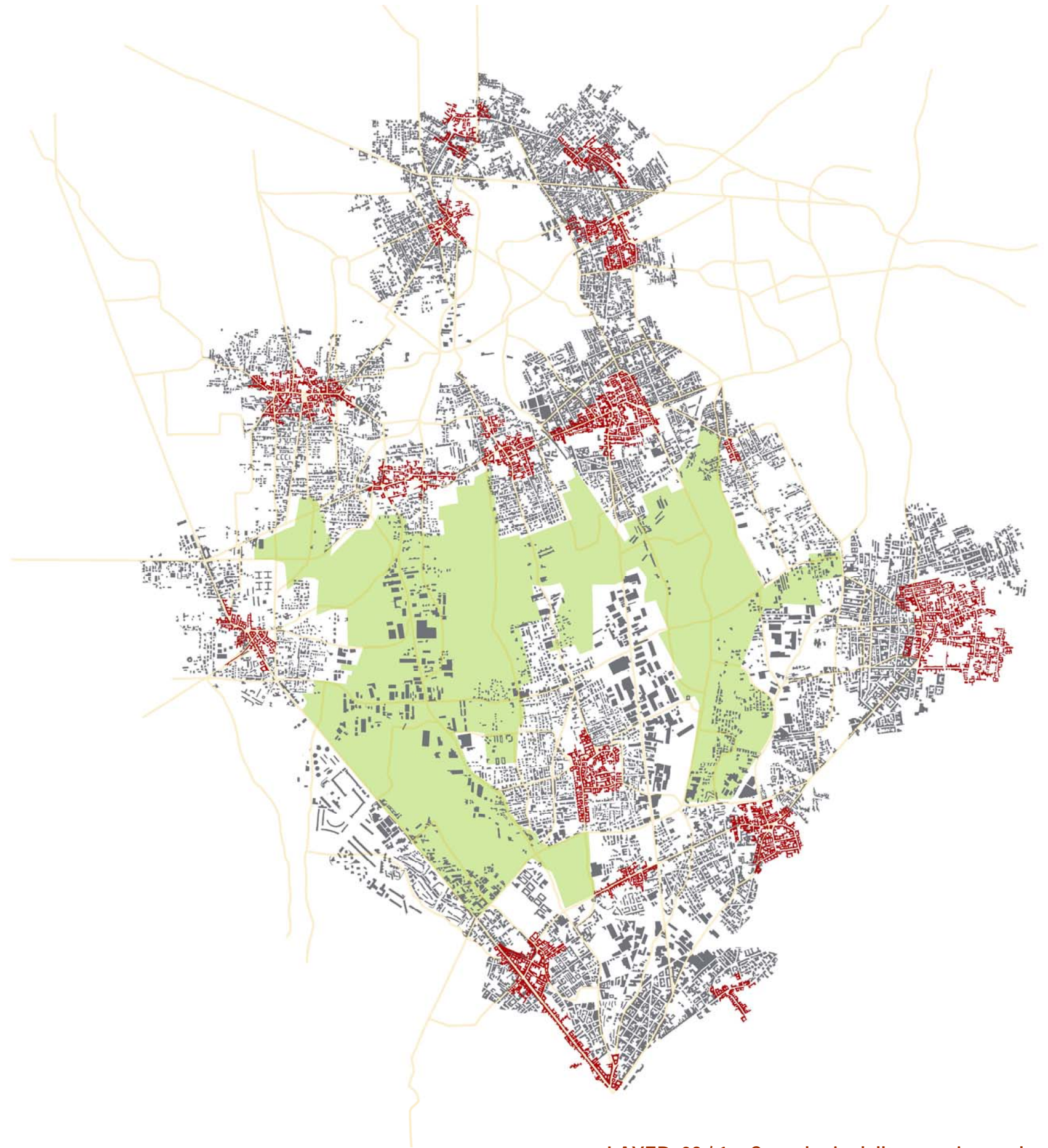
1907

Cartografia IGM

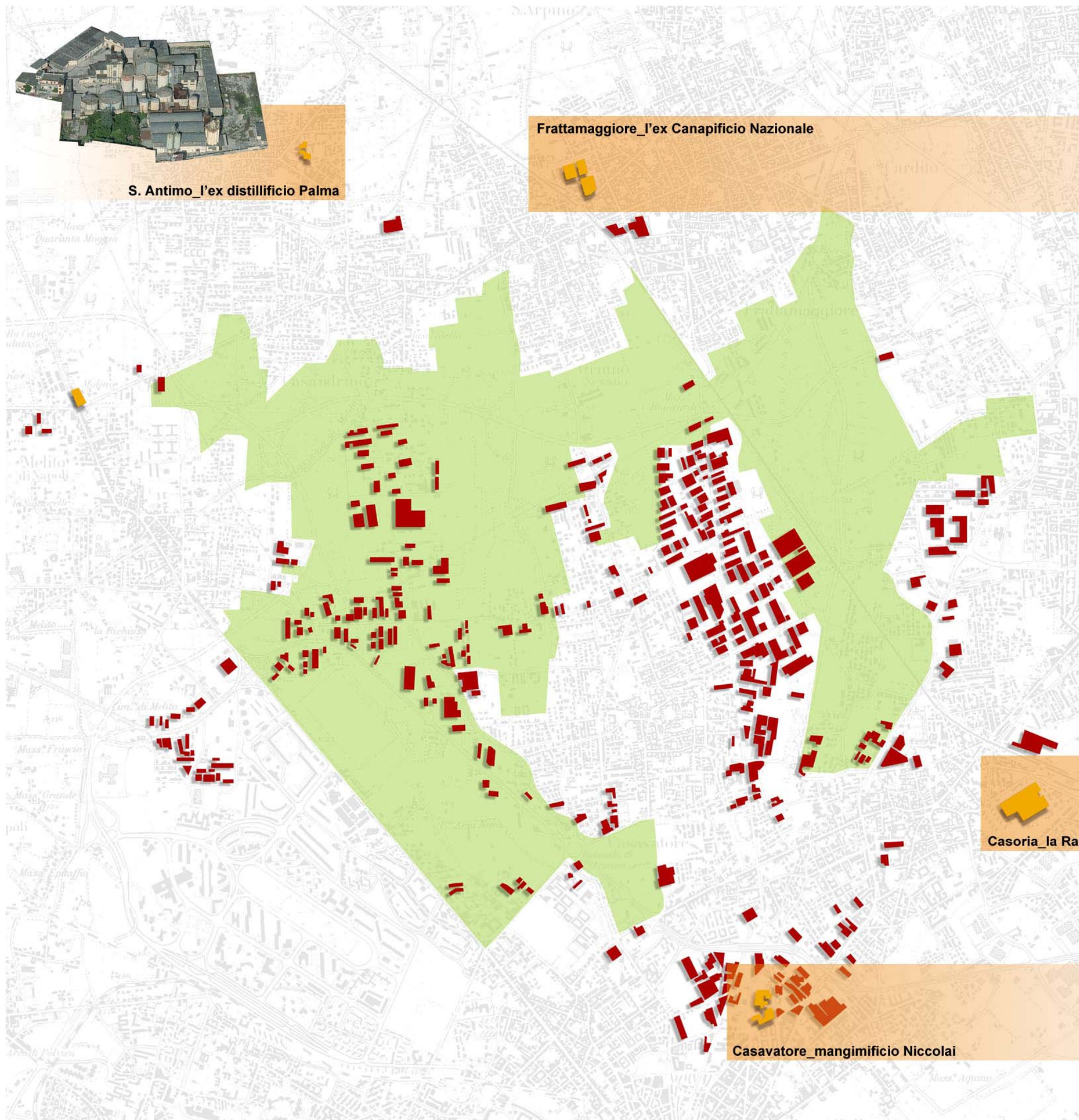


1907

Cartografia IGM



LAYER_03 / 1 - Cronologia dell'espansione urbana



S. Antimo_l'ex distillificio Palma

Frattamaggiore_l'ex Canapificio Nazionale

Casoria_la Radiathoce

Casavatore_mangimificio Niccolai





villette a schiera

baracche



1. edifici a blocco diffusi



edilizia economica e popolare



1



edilizia economica e popolare



edilizia economica e popolare



2

edilizia economica e popolare



edilizia economica e popolare



villette a schiera



edilizia economica e popolare



edilizia economica e popolare

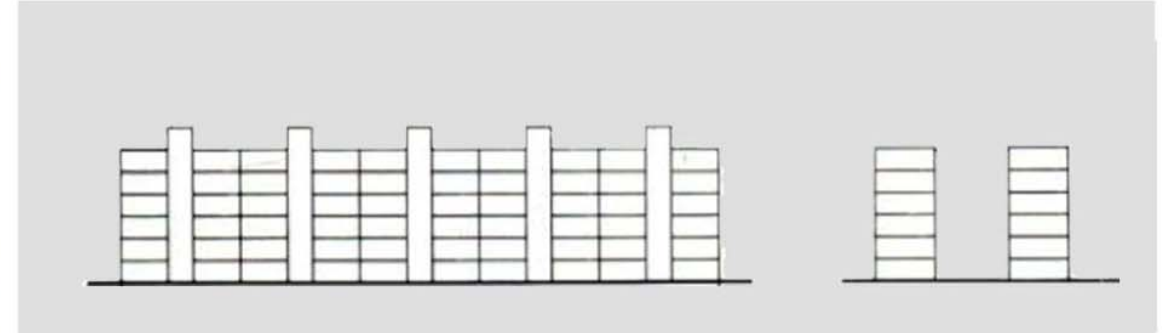
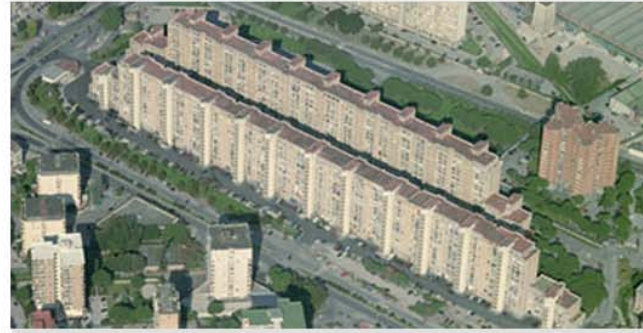


2. edifici a blocco diffusi



1

Le case in linea sono caratterizzate da aggregazioni lineari (generalmente, ma non necessariamente rettilinee) di unità immobiliari accorpate a due a due intorno ad un collegamento verticale. La densità delle case in linea differisce notevolmente in funzione del numero di piani serviti, che varia da tre a circa sei o sette. Nell'ara interessata la presenza di grandi edifici in linea è riscontrabile in particolare nella zona di Scampia, dove raggiungono anche altezze elevate a fronte di una distanza tra di essi molto ridotta.



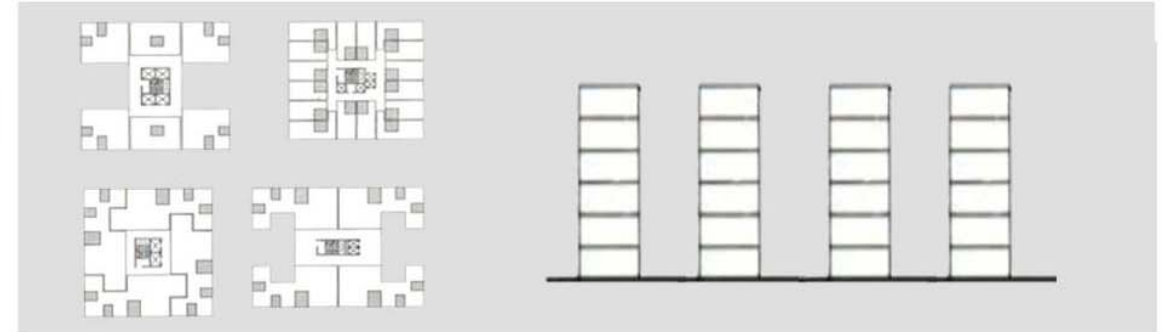
edifici in linea

2

Gli edifici a torre presentano, pur nelle loro diverse forme, alcuni elementi comuni che concorrono alla definizione della tipologia:

- isolamento su tutti i fronti
- ripartizione in unità abitative distinte per ciascun piano
- almeno un elemento distributivo verticale contenente il corpo scale e ascensore
- sviluppo solitamente considerevole in altezza

La tipologia a torre assicura accettabili standard igienici e buone possibilità di soleggiamento e affaccio per tutti gli alloggi



edifici a torre

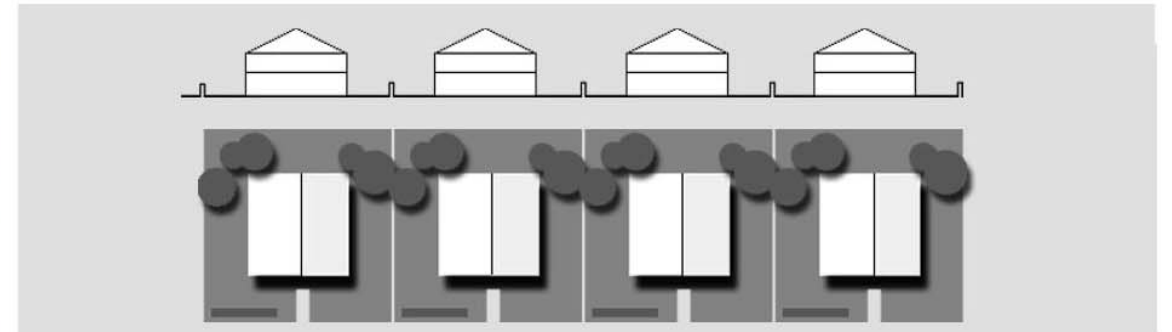
3

Nella definizione di "case singole unifamiliari" rientrano le unità abitative non aggregate che hanno un giardino privato più o meno consistente. Esistono diverse tipologie di case singole, che le distinguono in funzione della destinazione:

- case agricole
- insediamenti turistici
- residenze urbane

e del grado di individualità:

- abitazione unifamiliari
- plurifamiliari



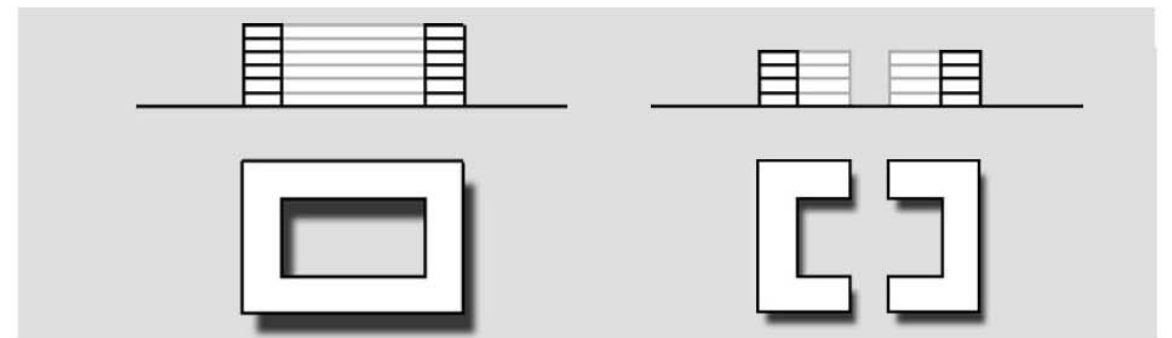
case unifamiliari in contesto urbano

4

Le case a blocco discendono da quelle in linea di cui rappresentano una variante ove le aggregazioni lineari cambiano direzione e tendono a circoscrivere uno spazio interno. Anche in questo caso le unità immobiliari sono generalmente accorpate intorno ad un collegamento verticale.

La peculiarità di questa tipologia si concentra in quei nodi ove la linearità dell'aggregazione cambia direzione creando delle diverse situazioni distributive, dovute al fatto che fronti liberi per l'affaccio non sono tra loro paralleli, bensì ortogonali

Il numero di piani varia con gli stessi criteri delle case in linea



edifici a blocco

LAYER 04_ INFRASTRUTTURE MODERNE

"Di fronte ad un'idea del progetto di architettura teso a cogliere le opportunità specifiche delle differenti situazioni contestuali restituendo in maniera formalmente compiuta l'esplorazione di un gran numero di relazioni, si può avanzare l'ipotesi che i tracciati e i manufatti stradali, pur essendo rilevanti elementi di trasformazione del territorio, si configurino come forme specifiche del suo impoverimento proprio per la programmatica incapacità di giocare un sistema di relazioni complesso"¹.



Intersezione di Infrastrutture
Foto di Peppe Maisto

Mentre gli altri sistemi trovano relazioni reciproche e alcuni elementi appartengono addirittura a più sistemi (vedi centuriazione e tracciati) le infrastrutture si sovrappongono agli altri sistemi senza creare un ponderato sistema di interconnessioni e, nel caso del rapporto con i tracciati, senza una corretta distribuzione dei flussi. Il loro tracciamento, che definisce sempre più il carattere del paesaggio, non deriva quasi mai da un coinvolgimento con la trama complessiva delle strutture territoriali preesistenti, risultando spesso indifferente alla morfologia dei

luoghi attraversati. Inoltre, essendo luoghi di accumulazione, le infrastrutture sono caratterizzate da una sorta di compresenza di fatti almeno apparentemente privi di relazioni reciproche.



“Quando la strada a raso viene affiancata o coperta da quella della sopraelevata tra le strutture del viadotto e gli elementi che delimitano le carreggiate sottostanti, si formano spazi inconsueti, spesso individuabili come frammenti di altri luoghi contemporanei definiti per lo più da oggetti che si collocano tra le costruzioni infrastrutturali con la stessa apparente indifferenza con cui si collocherebbero altrove”².

Nell'area oggetto di studio si individuano diversi assi infrastrutturali costituiti dalla rete stradale e dalla rete su ferro, assi che costituiscono una griglia di collegamento fra questi territori e il comune di Napoli.

Da est ad ovest riconosciamo: l'autostrada Roma-Napoli che presenta due svincoli nel territorio di Casoria: il primo garantisce il collegamento con la città mediante il raccordo autostradale ramo di Capodichino; il

secondo incrocia la Circonvallazione esterna. Proseguendo verso nord l'autostrada incrocia l'asse mediano e dopo aver superato Caivano intercetta l'asse di supporto ASI; dal lato opposto la strada statale 7 bis che congiunge Melito ed Aversa segna il margine occidentale.

All'interno del territorio due grandi infrastrutture si incrociano: la ferrovia Napoli-Roma che serve con stazioni i comuni Casoria, Grumo Nevano, Frattamaggiore e S. Antimo; l'asse di penetrazione (ss 87 sannitica) che attraversa i comuni di Casavatore, Arzano, Casoria, Frattamaggiore, Crispano e Frattaminore.

L'asse di supporto disposto a nord dei comuni lambisce il territorio di Crispano; l'asse mediano si allunga nella fascia libera intermedia per tutta la sua estensione attraversando il territorio dei comuni di Casandrino, Grumo Nevano e Frattamaggiore; la Circonvallazione esterna a sud attraversa i comuni di Casoria e Casavatore lambendo quello di Arzano al confine con Napoli. Queste tre grandi arterie e l'asse di penetrazione viaggiano in quota disegnano una maglia viaria che si sovrappone al territorio ed il loro contatto con lo stesso è determinato dalla presenza di grandi svincoli: ad ovest nel comune di Casandrino dove l'asse mediano intercetta la circonvallazione esterna, al centro tra i comuni di Casandrino e Grumo e ad est nel comune di Frattamaggiore dove l'asse mediano incrocia l'asse di penetrazione e si collega a terra mediante uno svincolo a quadrifoglio. Oltre a questo altri due svincoli interessano l'asse di penetrazione: a sud del comune di Casavatore in zona ASI ed a nord, a servizio dei comuni di Frattaminore e Crispano.

Di notevole rilievo soprattutto perché congiunge l'area ASI con Secondigliano e Frattamaggiore è Corso Salvatore Amato una volta noto come rettilo al Bravo.

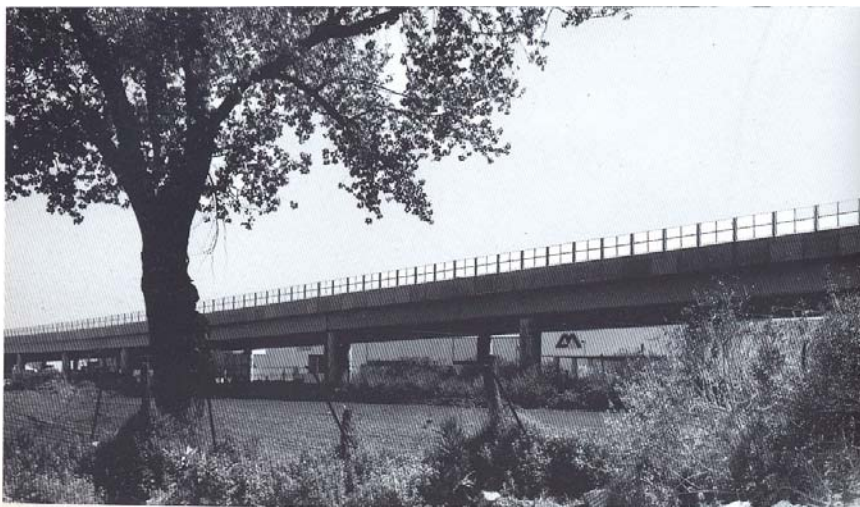
"La notevole infrastrutturazione del territorio potrebbe subire consistenti incrementi con l'apertura della linea alifana che metterebbe in collegamento l'area nord con l'intera rete di trasporti metropolitani napoletani e con la TAV di Afragola che potrebbe innervare ulteriormente proprio la fascia intermedia tra i comuni a nord e quelli a sud del territorio del Patto"³.



Le infrastrutture moderne nell'area studio

Dalla descrizione del complesso e articolato sistema infrastrutturale, si evince come grossa importanza rivestano gli svincoli e i collegamenti con gli assi storici che precedentemente collegavano i comuni con Napoli. L'immagine che trasmettono le sovrapposizioni tra la rete a scorrimento veloce e le piccole stradine locali è quella di un aggrovigliato sistema di rotonde e svincoli che *"si innestano con violenza sulle piazze, sui viali, sugli incroci, anche sulla fitta rete di cupe interrompendole e deviandole senza cura"*⁴. Lo scarso rapporto tra l'infrastruttura e il territorio si manifesta non solo con la difficile

situazione veicolare ma anche con l'assenza di qualità urbana ed ambientale. Dei tracciati descritti si possono individuare almeno tre tipologie di infrastrutture (per caratteristiche costruttive, tipo di traffico e funzioni al margine). Una è costituita dai viadotti, l'altra dalle strade in rilevato e l'altra ancora da un tipo di strada a raso che non possiede né i caratteri di strada urbana né extraurbana.



Infrastruttura e campagna
Foto di Peppe Maisto

Le infrastrutture che attraversano l'area possono ricondursi ad una delle tre tipologie ma in alcuni casi come la Circonvallazione, queste si alternano o addirittura si sovrappongono (sempre nel caso della Circonvallazione, la strada corre su due livelli: su viadotto e a raso). In tutte le nuove arterie è presente la tipologia dei viadotti che in alcuni casi, in prossimità degli svincoli, diventano tracciati in rilevato. Così appare l'asse di penetrazione che attraversa la fascia intermedia: dallo svincolo a quadrifoglio di Frattaminore fino all'asse perimetrale si alternano tratti di strada che corrono su grossi piloni, a sollevarsi sui tracciati storici e in prossimità delle residenze, e tratti in rilevato in corrispondenza delle uscite di Grumo, Frattamaggiore e Melito. Analogo

è il sistema dell'asse mediano che attraversa l'area in prossimità della zona ASI scavalcando i binari della Roma-Napoli.



Lo svincolo sulla SS162

Discorso diverso bisogna fare per la Circonvallazione esterna, la più antica delle infrastrutture realizzata agli inizi degli anni '50 e conosciuta anche come "strada degli americani". La strada nata come "strada a scorrimento veloce" di collegamento tra le aree orientali e occidentali della provincia di Napoli si è trasformata in un'asse che *"non può essere considerata né strada urbana, né autostrada, la connotazione del territorio ai lati di essa non è quella della città, né quella della campagna. Ma la strada è progettata in modo integrato rispetto al tessuto edilizio e concepita come sistema attrezzato, cioè come insieme di spazi-percorso pensati per usi di tipo diverso: quello carrabile per il transito veloce, quello di collegamento interquartiere, quello pedonale e quello di sosta"*⁵. In questa strada il carattere più evidente è dato dalla compresenza degli elementi costruttivi come rampe, piloni, barriere di protezione e di tutti quegli elementi prefabbricati che costituiscono una qualsiasi strada

urbana, spesso costituiti da collage di manifesti pubblicitari, sommati a depositi di materiale, baracche.

Ma ciò che la segna di più è la frequente interruzione del nastro stradale con le rotonde poste a segnalare gli incroci tra la strada a raso e i preesistenti tracciati; rotonde che con il tempo hanno assunto sempre più il ruolo di svincoli per la grossa mole di traffico che si trovano a dover assorbire.

Attraversando l'area studio la strada incontra due importanti elementi territoriali: la rotonda di Arzano e la Strada Regia che collegava Aversa con Napoli. In questi punti la strada diventa in rilevato creando così delle vere e proprie "porte urbane"; sul lato adiacente il comune di Arzano si affacciano alcune attività commerciali e capannoni industriali mentre sul lato opposto filtrato dai cartelloni pubblicitari e dai frutteti si intravede lo skyline di Scampia.



La Circonvallazione esterna

Dalla descrizione e dalle relazioni che le infrastrutture potrebbero innescare con i materiali degli altri strati risulta chiaro che il tema delle infrastrutture è un problema di architettura.

Il progetto che riconosce i limiti dell'infrastruttura, nel sovrapporla agli altri strati, cerca di individuare quegli elementi importanti per la costruzione morfologica: ad esempio nella sovrapposizione con i tracciati e le giaciture si rilevano importanti punti di connessione che possono diventare temi di architettura⁶ (svincoli trasformati in parchi o in scambi intermodali) o



ancora nel rapporto con la campagna si possono individuare spazi vuoti, pezzi di suolo a cui restituire carattere e riconoscibilità da destinare ad attrezzature varie.

Se pensiamo ai viadotti e alla loro altezza che in qualche modo li rende assimilabili ad edifici eccezionali possiamo immaginare che l'andamento dei piloni disegni una sorta di galleria urbana che consolida il ruolo strutturante della strada a scorrimento veloce e allo stesso tempo caratterizza il percorso coperto. *"I sostegni laterali della struttura intelaiata trasformano la sopraelevata in un grande porticato che filtra la vista del paesaggio circostante. La strada rientra così nella definizione del paesaggio urbano come vera e propria costruzione con dimensioni e caratteri singolari che nel porsi come fondale delle strade trasversali costituisce di volta in volta il fronte o la porta di accesso capace distendersi da un margine all'altro della sede stradale..... trasformare così in costruzione un tracciato in origine prevalentemente configurato come taglio della trama dei campi coltivati"*⁷.

Diviene quindi importante provare a dare significato ai rapporti che anche se non immediatamente percepibili possono legare le infrastrutture al territorio. Legame tra gli strati attraverso la valorizzazione degli spazi marginali che trovano la loro origine nelle forme e negli elementi tecnici delle costruzioni infrastrutturali.

"Infatti una strada è sempre per vedere, cioè attraversa luoghi specifici, ma è anche da vedere, cioè essa stessa elemento costitutivo dei caratteri di un determinato luogo (...) La strada diviene manufatto complesso coincide con le forme di edificazione, si colloca nel paesaggio"⁸.

I materiali che appartengono a questo layer sono le infrastrutture moderne, quelle che attraversano il territorio senza relazionarsi ad esso, ponendosi il più delle volte in maniera indifferente rispetto alle preesistenze. Nelle schede successive le principali infrastrutture vengono descritte sia nella loro tipologia che nel modo di attraversamento del territorio, segnalando in particolare le relazioni con gli elementi che incontrano.

note

¹ C. Magnani, *Appunti per una tassonomia*, Casabella n° 553/554 1989

² M. Vanore, *Spazi di città all'ombra della sopraelevata*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000, p. 27

³ M. Santangelo (a cura di), *Le aree industriali nella città metropolitana di Napoli*, Franco Angeli editore, Milano 2003, p. 172

⁴ A. Vollaro, *Infrastrutture e forme del territorio. La strada degli Americani*, Cuen, Napoli, p. 5

⁵ A. Vollaro, *ivi*, p. 6

⁶ Questa problematica è stata affrontata nei progetti svolti nell'ambito della ricerca sui territori della dispersione nei comuni a Nord di Napoli attraversati dalla strada degli americani. Quando l'infrastruttura incontra i tracciati storici che innervano il territorio vengono sviluppati temi urbani particolari: la rotonda di Arzano accoglie un parco attrezzato, lo svincolo di Corso Secondigliano è inteso come porta di città e al suo interno è pensato come terminal autolinee e parcheggio.

A riguardo si devono citare i testi:

A.A.V.V. *In.fra Campania attraverso la dispersione*, otto editore, Torino 2002

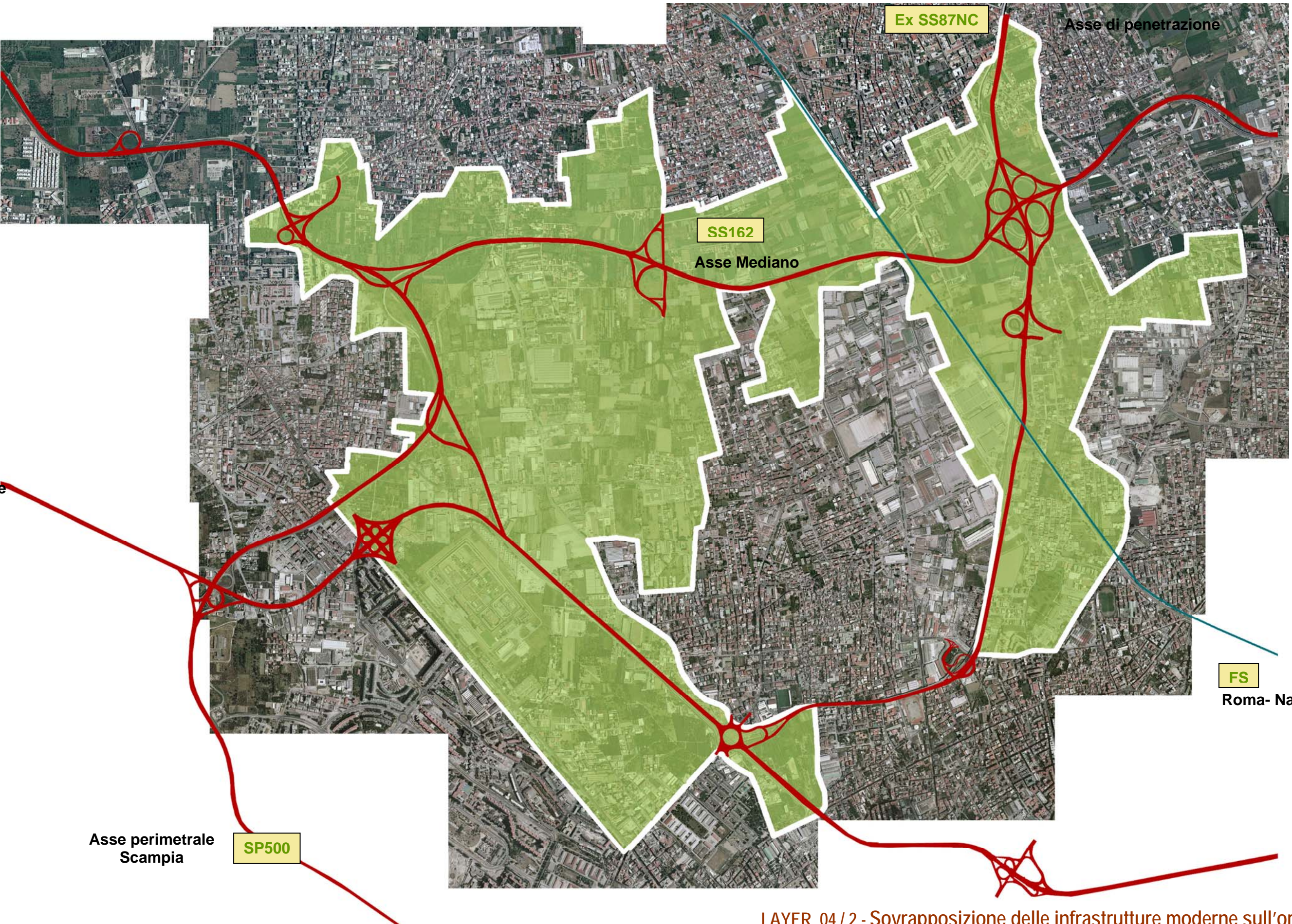
A.A.V.V., *IN.FRA Manuale Forme Insediative, ambiente e strutture*, Marsilio 2004

⁷ M. Vanore, *Spazi di città all'ombra della sopraelevata*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000, p. 28

⁸ C. Magnani, *Appunti per una tassonomia*, Casabella n° 553/554 1989

ALLEGATI
Layer 04

1. La rete delle infrastrutture moderne
2. Sovrapposizione delle infrastrutture moderne sull'ortofoto
3. I luoghi e le forme delle infrastrutture moderne



SP1
Circonvallazione
esterna

Asse perimetrale
Scampia

SP500

SS162
Asse Mediano

Ex SS87NC

Asse di penetrazione

FS
Roma- Napoli

LAYER_04 / 2 - Sovrapposizione delle infrastrutture moderne sull'ortofoto

Ferrovia Alifana

Roma- Napoli **FS**

Ex SS87NC Asse di penetrazione

SS162
Asse Mediano

A1 Roma -Napoli

Asse perimetrale di Scampia **SP500**

SP1 Circonvallazione esterna

chiaiano

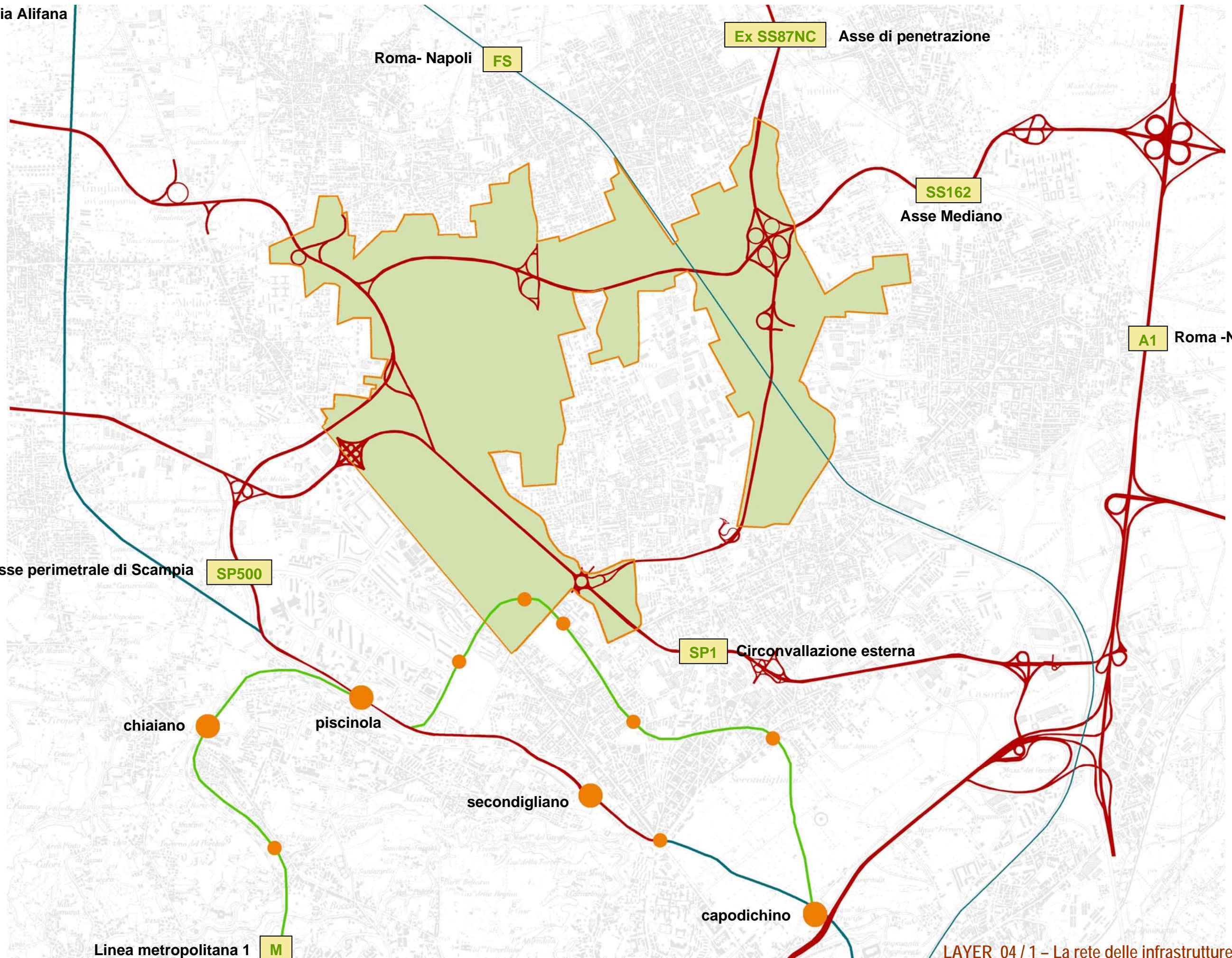
piscinola

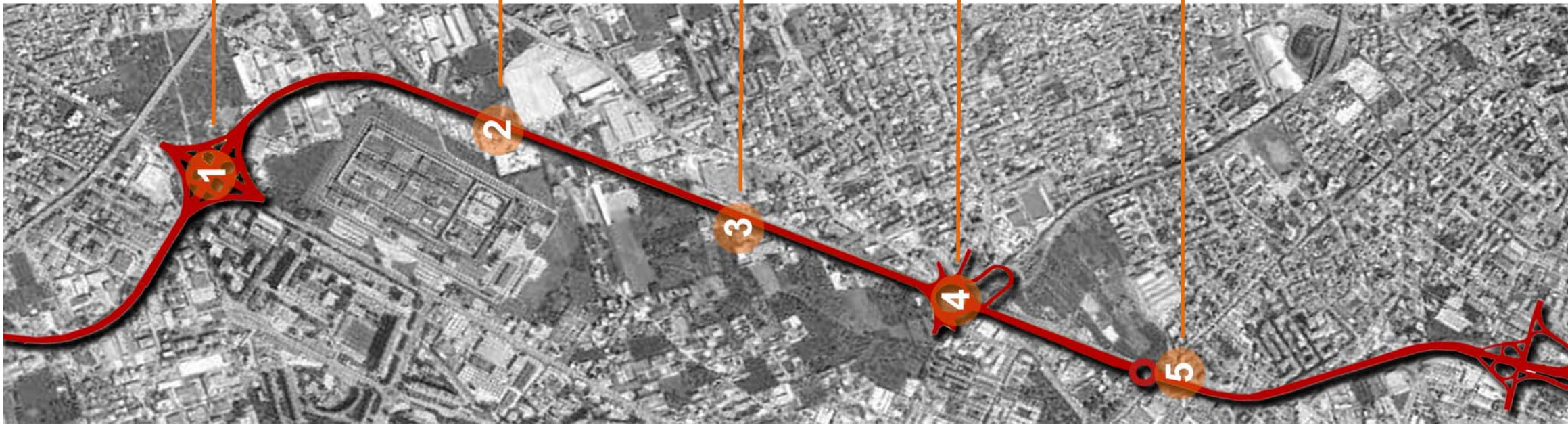
secondigliano

capodichino

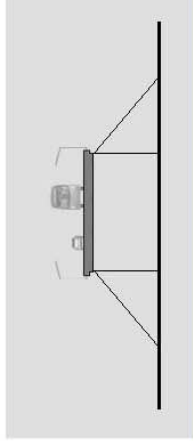
Linea metropolitana 1 **M**

LAYER_04 / 1 - La rete delle infrastrutture moderne



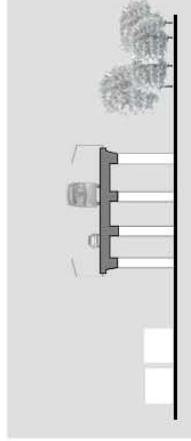


L'infrastruttura incrocia l'asse territoriale della Strada Regia. In questo punto si crea uno svincolo a quadrifoglio.



sovrappasso

L'infrastruttura si collega alla bretella di collegamento con la SP500 e passa dalla tipologia a viadotto a quella a raso



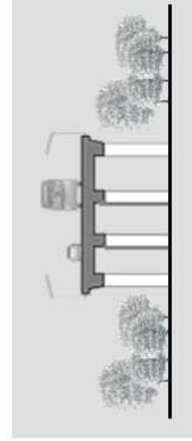
viadotto

L'infrastruttura cammina a raso lambendo aree caratterizzate dalla presenza di contenitori commerciali intervallati dalla campagna



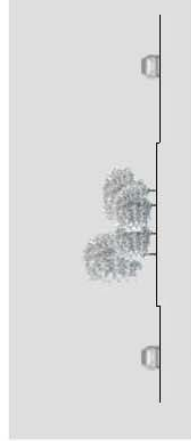
raso

L'infrastruttura passa sopra la rotonda di Arzano assumendo la tipologia a viadotto. In questo punto sono localizzate due uscite.

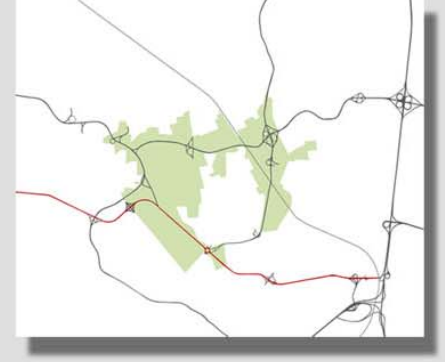


viadotto

L'infrastruttura prosegue a raso attraversando il territorio di Casavatore. Qui gli incroci con gli assi di penetrazione sono segnalati dalle rotonde.



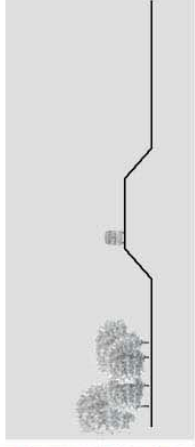
raso



SP1 - CIRCONVALLAZIONE ESTERNA

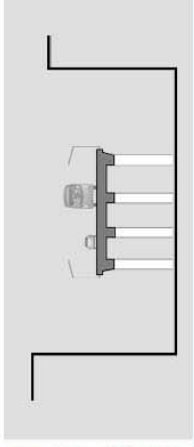


L'infrastruttura incrocia la SP 500 e si dirama nelle due direzioni. In questo punto attraversa la campagna e la tipologia è in rilevato



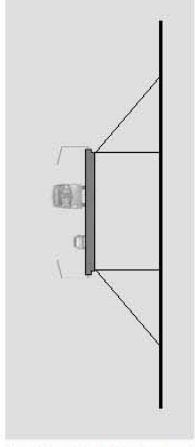
rilevato

L'infrastruttura incrocia i percorsi che sa Casandrino conducono ad Arzano e Melito. La tipologia a viadotto passa accanto a palazzine residenziali



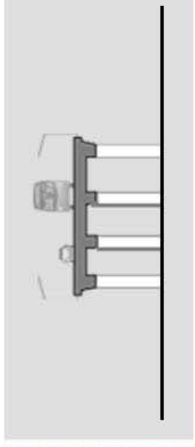
viadotto

L'infrastruttura incrocia l'asse territoriale che collega Grumo con Arzano. In questo punto è presente uno svincolo caratterizzato da aree incolte.



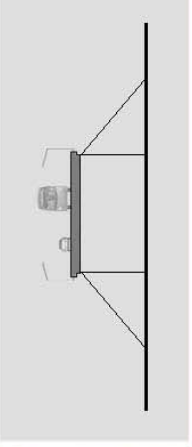
sovrappasso

L'infrastruttura passa al di sopra della ferrovia. La tipologia è a viadotto.

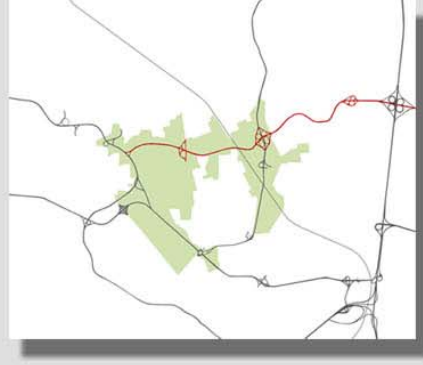


viadotto

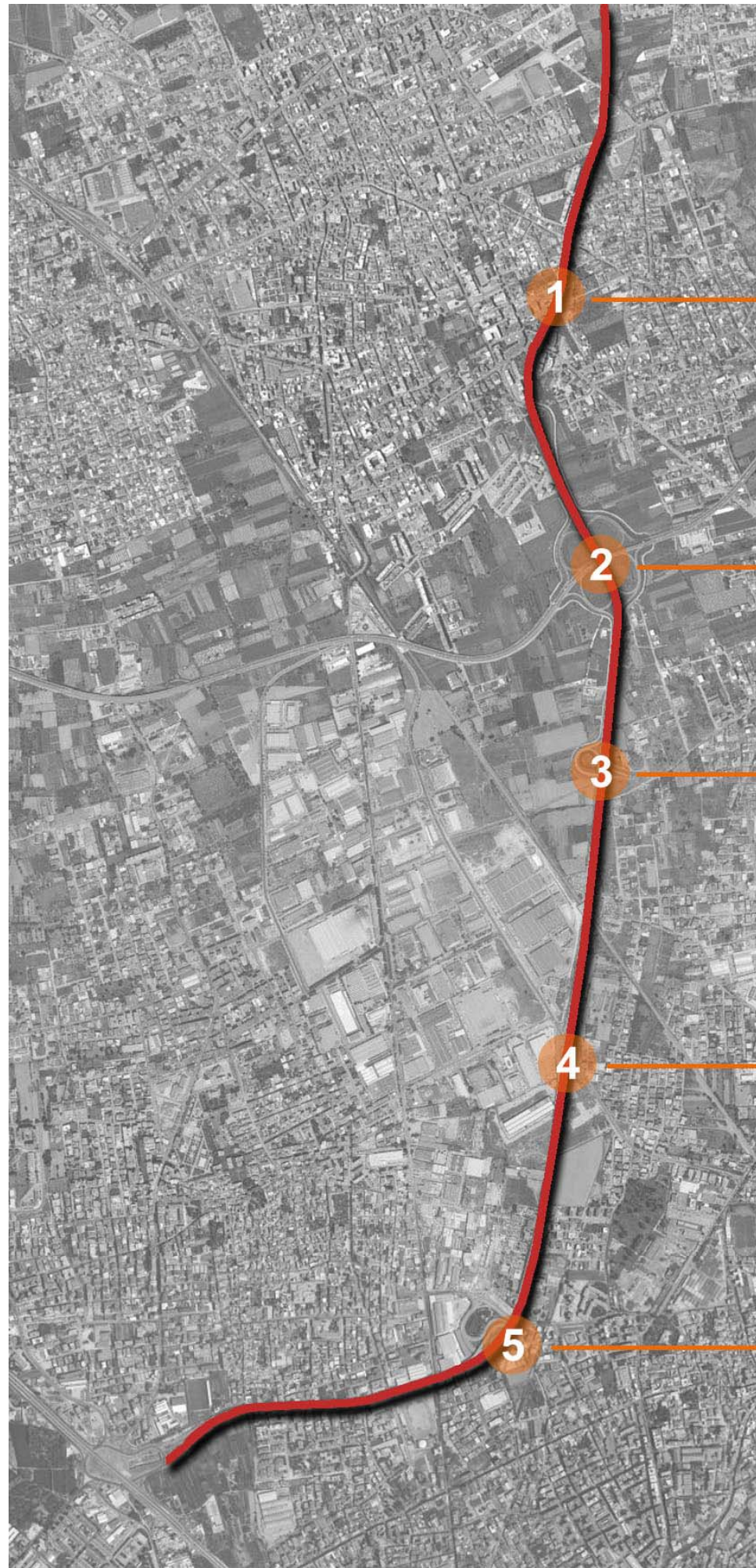
L'infrastruttura incrocia la SS 89 collegata con uno svincolo a quadrifoglio caratterizzato dalla presenza di aree incolte.



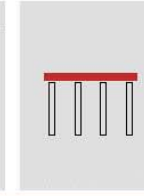
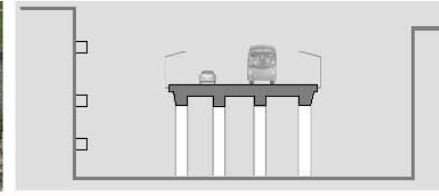
sovrappasso



SS 162

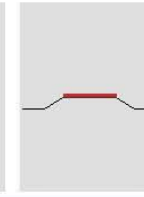
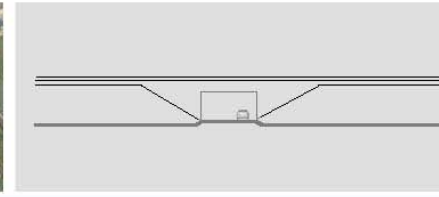


L'infrastruttura attraversa il comune di Frattamaggiore lambendo edifici residenziali di recente costruzione. La tipologia è a viadotto



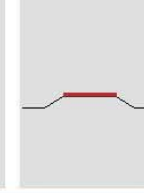
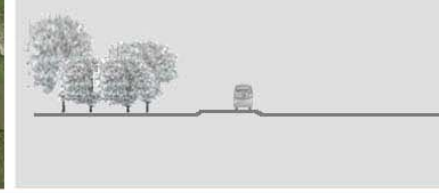
viadotto

L'infrastruttura passa al di sotto della SS162 e si innesta con uno svincolo a quadrifoglio caratterizzato da aree verdi incolte. La tipologia è in rilevato



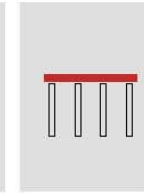
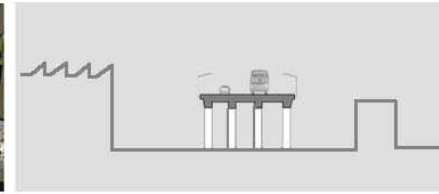
rilevato

L'infrastruttura corre in leggero rilevato solcando la campagna. In questo punto è in costruzione un sovrappasso in direzione di Afragola. Lo svincolo presenta area verde.



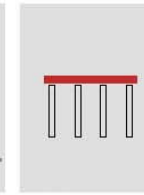
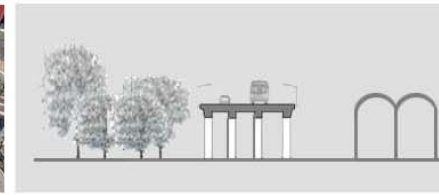
rilevato

L'infrastruttura attraversa un'area a carattere industriale e incrocia il rettilineo al Bravo. La tipologia è a viadotto

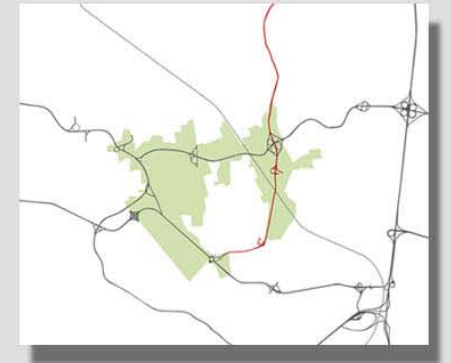


viadotto

L'infrastruttura incrocia l'asse di collegamento tra Arzano e Casoria collegandosi tramite svincolo con area verde. La tipologia è a viadotto



viadotto



EX SS87 NC

LAYER 05_ LE AREE VERDI

La lettura del layer relativo alla natura può essere effettuata individuando nel territorio tre tipologie di "natura". La prima, spontanea, è la natura degli spazi incolti e residuali abbandonati dall'uomo; la seconda è quella coltivata; la terza è quella del giardino. All'interno dell'area ciò che salta all'occhio è indubbiamente il carattere rurale della natura attraverso il mosaico dei campi che disegna quasi interamente la fascia intermedia, dove filari di pini marittimi scandiscono le partizioni dei campi in paesaggi agrari ancora integri, masserie e campi coltivati si alternano ai nuovi manufatti industriali e commerciali ed ai frammenti urbanizzati fino a ridursi in alcuni casi a tracce e resti minimali di un sistema agrario originario spezzato dalla strada.

"Ma a ben guardare è la logica strutturante del mondo rurale a prevalere nel nuovo paesaggio ibrido. I residui di masserie e campagne se da un lato denunciano la profanazione di antiche tradizioni, testimoniano dall'altro l'avvenuto ribaltamento sistemico tra pieni e vuoti, la nascita di nuovi rapporti urbani, ovvero di una composizione urbana come incrocio di più misure dove i temi si succedono in una narrazione in cui il filo continuo è il vuoto, la natura".¹



Come detto la natura di cui parliamo è prevalentemente quella dei territori agricoli *periurbani* visti in relazione ai fenomeni della frammentazione dello spazio agricolo che si è costruito lentamente dentro una cultura rurale e che ora è attraversato da numerose attività, nuove forme e pratiche generiche se non residuali. Le campagne divengono luoghi di continua sovrapposizione di regole e grammatiche provenienti dal semplice accostamento di nuovi materiali eterogenei, strutture produttive, piccoli tessuti insediativi di case isolate, nuove strade. Muri in pietra a secco e parti residuali di campagna intercluse negli svincoli stradali, capannoni ritagliati in una piantata alberata, grandi assi stradali che lambiscono vecchi casolari, tutto coesiste senza regole in uno spazio frammentato generato da una moltitudine di logiche. *“Uno spazio in movimento perché a partire dalle tracce di una archeologia rurale (regole dell’orditura della campagna precedente) tutto si è aggiunto e si aggiunge”².*



A volte però queste aree continuano ad essere una campagna attiva e produttiva attraversata da attività creative e innovative legate alla prossimità urbana, assolvendo in tal modo al bisogno di natura e di spazi per il loisir³ e il tempo libero dei cittadini. Nel panorama legislativo europeo le nuove politiche comunitarie pongono l'attenzione sull'integrazione tra spazi agricoli periurbani e spazio urbano policentrico opponendosi alla saldatura dei tessuti edilizi.



Si parla quindi di una urbanità che emerge dalla ricomposizione delle pratiche sociali: le aree centrali e i luoghi di loisir si spostano verso le periferie, le ipotesi di agricoltura e *campagna urbana*⁴ producono nuove forme urbane degne di interesse, laddove venivano identificate solo aree marginali.

Come conservare questi spazi facendo in modo che gli abitanti possano appropriarsene come di giardini pubblici?

"Se riusciamo a pensare alla campagna non come residuo negativo della metropoli ma come parte dell'intera realtà, possiamo partecipare dei caratteri di queste terre. Questo carattere non è tanto legato al passato ma ad un futuro possibile; non è tanto nel confronto con la storia che emerge la forma e il senso di questo territorio ma dal suo misurarsi con la metropoli odierna"⁵.

L'ipotesi è che lo spazio agricolo periurbano non debba essere soggetto passivamente ai processi di trasformazione ma debba divenire uno spazio riconoscibile, adeguato alle nuove pratiche quotidiane, a relazioni spaziali innovative in grado di dar forma a fenomeni complessi.

L'urbanità di questi spazi si rafforza creando reti di percorsi che come nuove trame di collegamento inventino il nuovo a partire dal recupero e dalla riqualificazione dell'esistente. Quindi appropriarsi dell'esistente per una nuova idea di spazialità che consenta di pensare simultaneamente a strati differenti di nature, a forme e funzioni non necessariamente accoppiabili che insistono sugli stessi luoghi a un carattere multifunzionale dello spazio, a una campagna urbana accessibile produttiva e in grado di aprire uno spazio al tempo stesso agricolo e di svago.



Penso a un viale che separa le serre, una stazione che si affaccia sugli orti domestici o sui prati, un centro commerciale racchiuso dentro uno scrigno di frutteti, uno stabile di uffici in mezzo a piantagioni di ribes, un campo sportivo definito da un recinto di alberi: l'innovazione consiste nell'associare al vuoto agricolo e il pieno costruito in un progetto che li unisca per sempre e che tenda a conservare l'agricoltura come un'infrastruttura verde della città.

Da questo punto di vista i territori periurbani offrono grandissime possibilità potendo essere interpretati come luoghi per spostamenti lineari: a piedi, a cavallo o in bicicletta. Si tratta di spostamenti fatti per il piacere di passeggiare, da soli o in gruppo, vicini o lontani dalla propria abitazione. I bambini andranno in giro tra i frutteti, i jogger fra le aiuole con le insalate, i ciclisti fra le piantagioni ecc..

Il progetto di campagne urbane attorno alle città presuppone la capacità di costruire relazioni con lo spazio rurale tali da consentire una nuova *ruralità*⁶ non solo limitata alle attività agricole ma che investa modalità diverse dello sguardo, facendo differenza tra gli spazi attraversati e vissuti da fermo, quelli dell'*itineranza*⁷ e quelli dello stare.



note

¹ Lilia Pagano, *La campagna*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000, p. 52

² Pierre Donadieu, *Campagne urbane*, Donzelli, Roma 2006, p. XVIII (prefazione)

³ termine che designa un tempo di cui si dispone liberamente fuori dalle costrizioni delle occupazioni abituali. La personalizzazione del tempo libero porta alla conservazione e alla valorizzazione del patrimonio paesaggista e allo sviluppo dell'industria del loisir (ricettiva, della ristorazione, sport, cinema, fotografia, lettura, giardinaggio, parchi di attrazione)

⁴ *La campagna urbana non è semplicemente un luogo di passeggiata ai confini tra città e mondo rurale, essa implica il ripensamento delle relazioni fra la città e la campagna, fra la cultura urbana e il mondo agricolo.*

Pierre Donadieu, *Campagne urbane*, Donzelli, Roma 2006, p. 18

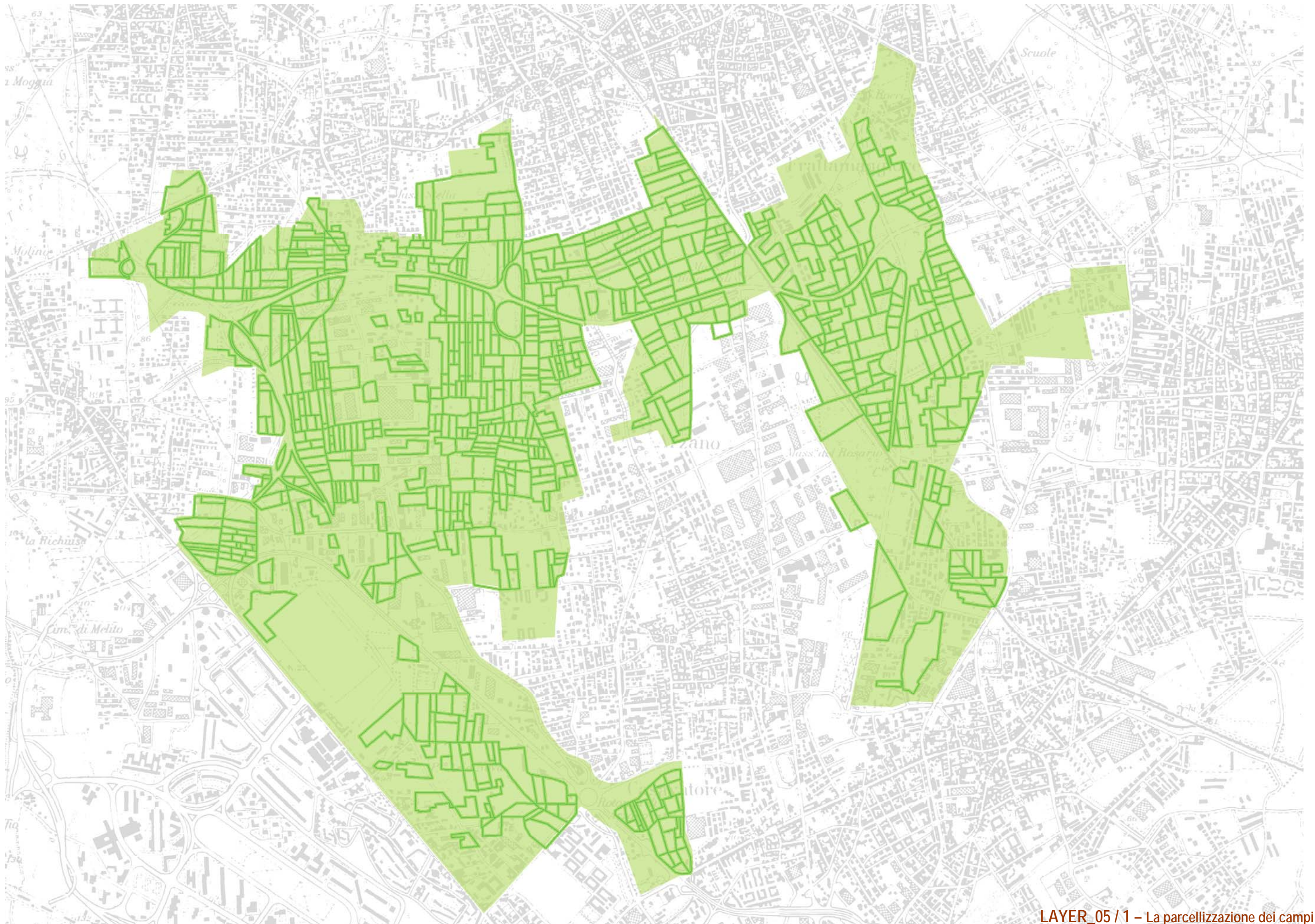
⁵ A.Renna, *L'illusione e i cristalli*,

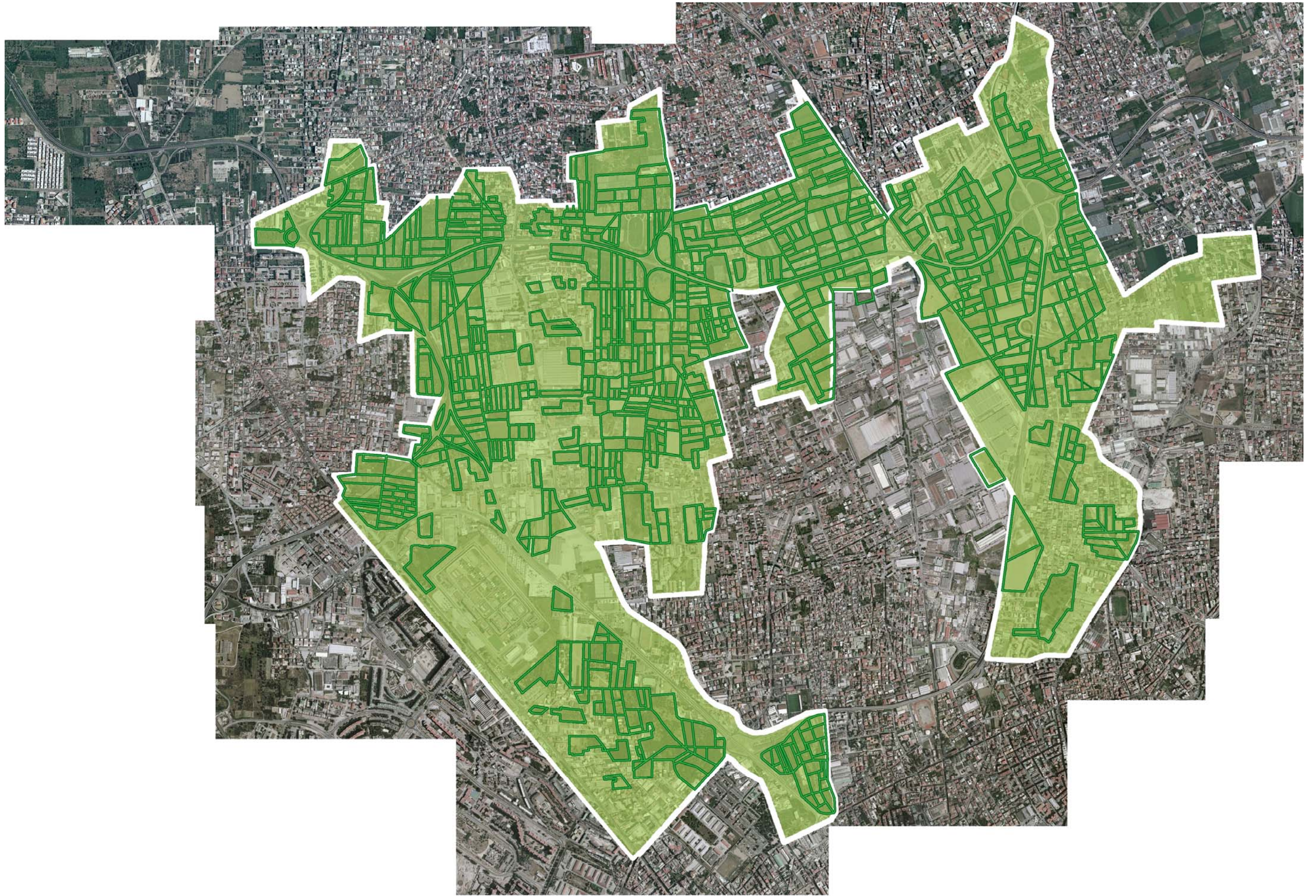
⁶ Questo termine designa i tratti caratteristici della vita di campagna e in particolare della vita agricola e rurale. Oggi la ruralità contadina è stata sostituita dalla ruralità urbana che ha trasformato la campagna in un spazio al tempo stesso agricolo turistico e residenziale.

⁷ il termine indica l'attraversamento di un territorio in una accezione euristica. Più che un semplice movimento lungo un percorso, la parola presuppone il progetto di un itinerario in cui si decide il modo di affrontarlo, se a piedi, a cavallo, in bicicletta, rispetto alla qualità del contesto da attraversare e al tempo a disposizione per farlo. Stende a recuperare il concetto di attraversamento della campagna urbana in opposizione alla nascita dello spazio dei suburbia, derivato dall'uso indiscriminato dell'automobile e dell'annullamento dello spazio da percorrere a piedi. Esso è inteso come spazio dell'esperienza.

ALLEGATI
Layer 05

1. La parcellizzazione dei campi
2. Sovrapposizione della parcellizzazione sull'ortofoto
3. I materiali del verde







 **Campi agricoli**

 **Serre**

 **Terreni incolti**

 **Giardini privati**

 **Giardini pubblici**

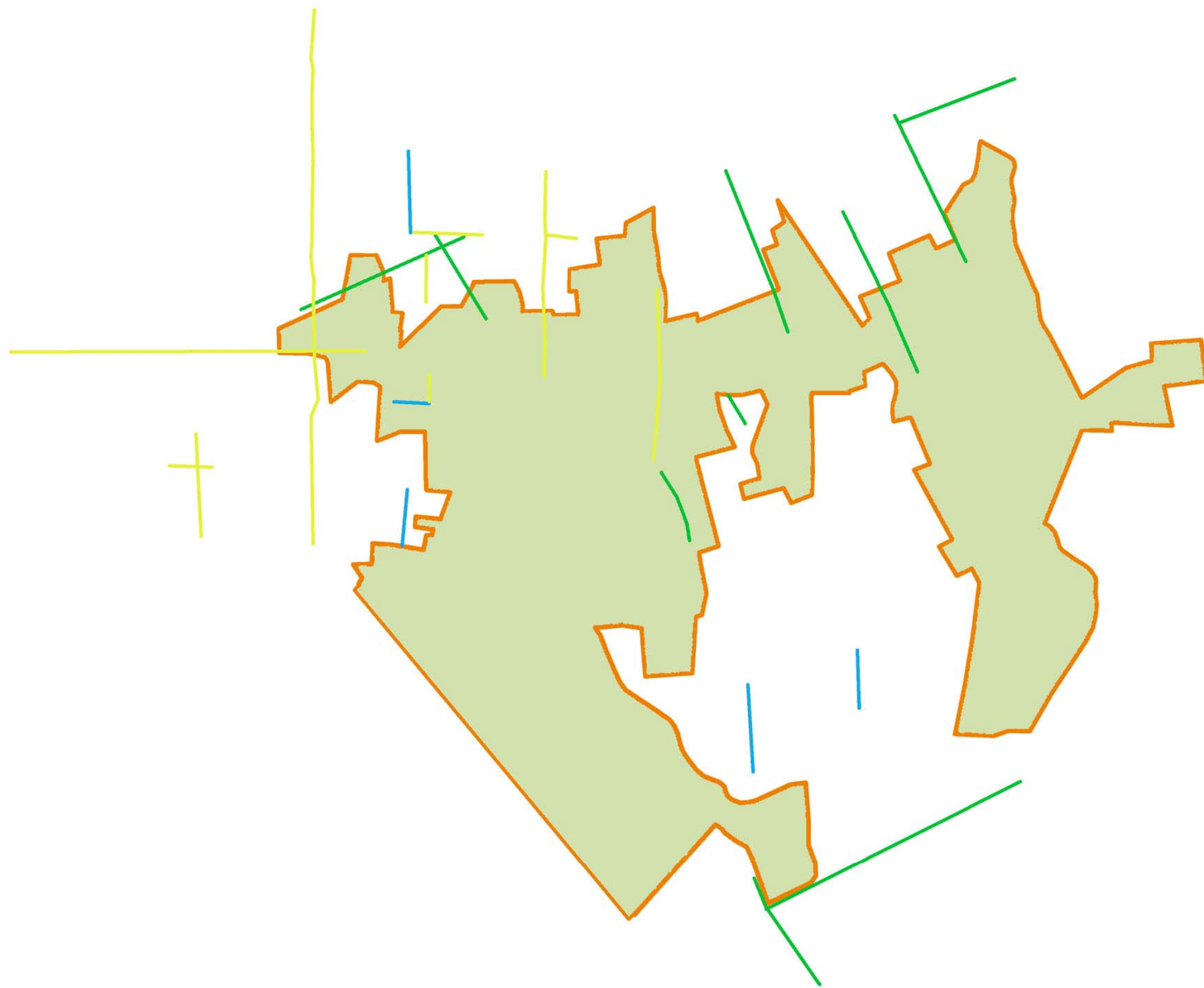
- A. Scampia
- B. S. Antimo
- C. Melito
- D. Melito
- E. Casavatore
- F. Casavatore
- G. Arzano
- H. Arzano
- I. Arzano
- L. Frattamaggiore
- M. Frattamaggiore
- N. Grumo Nevano

- Campi sportivi**
- 1. Gumo Nevano - Casandrino
 - 2. Arzano
 - 3. Casavatore
 - 4. Afragola

STRATI E PALINSESTO

- 00. Centuriazione
- 01. Tracciati e giaciture
- 02. Nuclei originari
- 03. Espansioni nuclei urbani
- 04. Infrastrutture moderne
- 05. Aree verdi

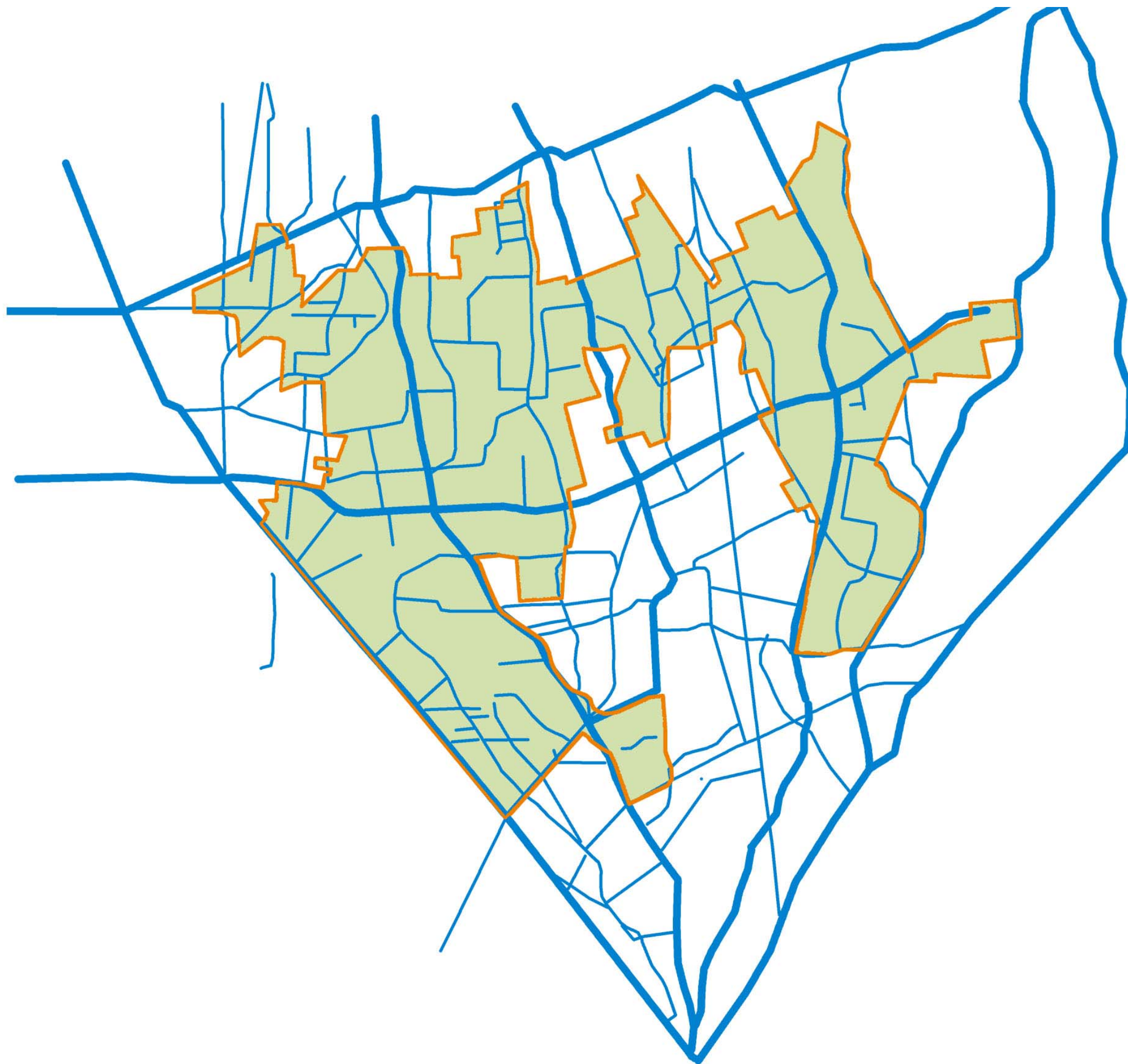
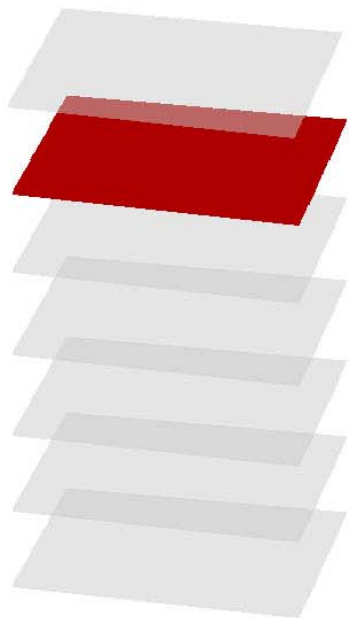
00



LAYER_00 - CENTURIAZIONI



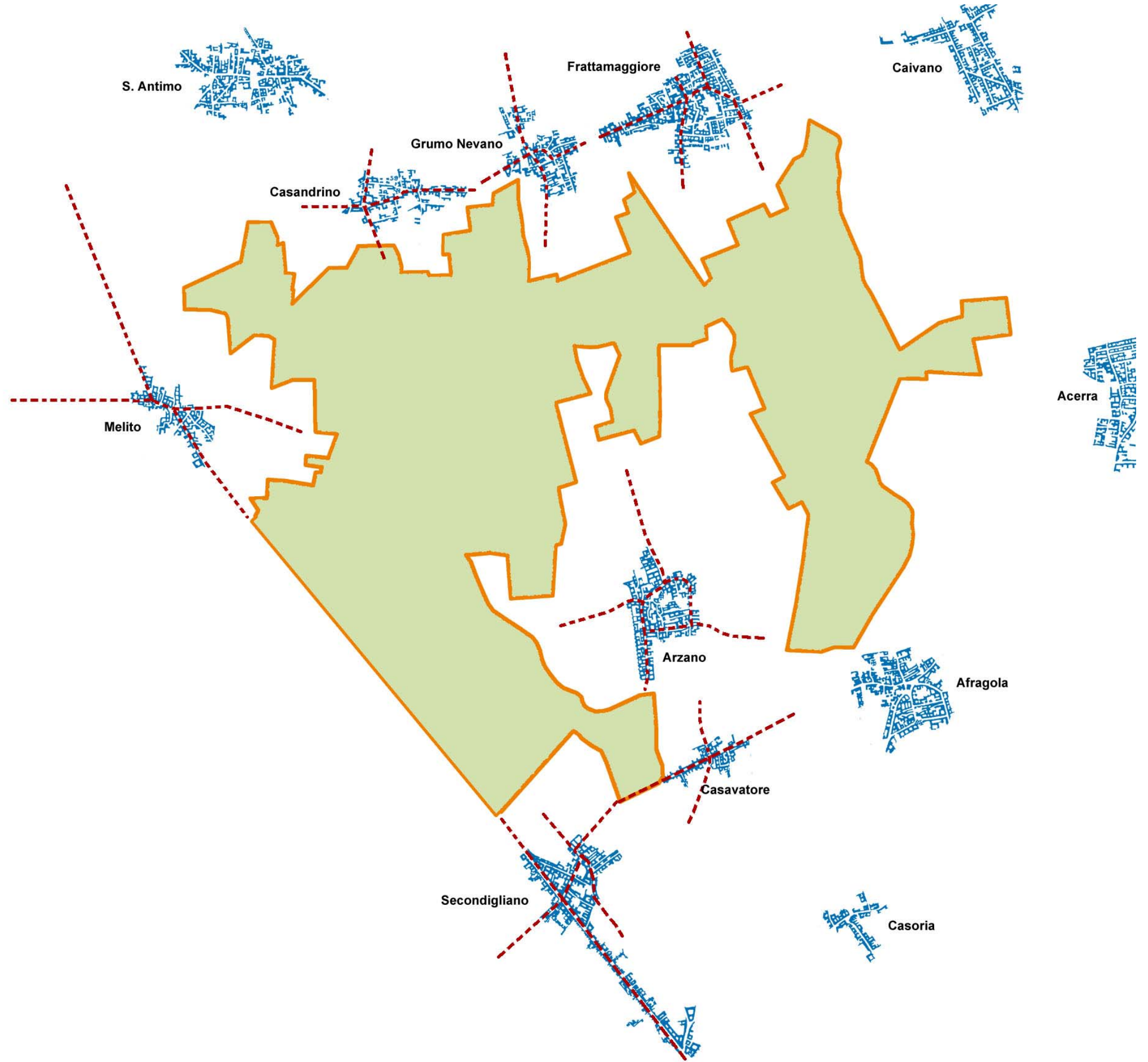
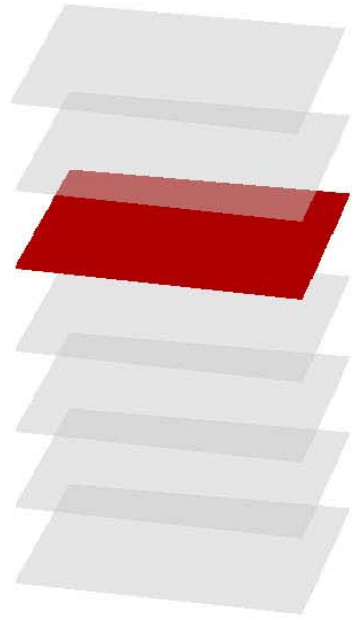
01



LAYER_01 - TRACCIATI E GIACITURE

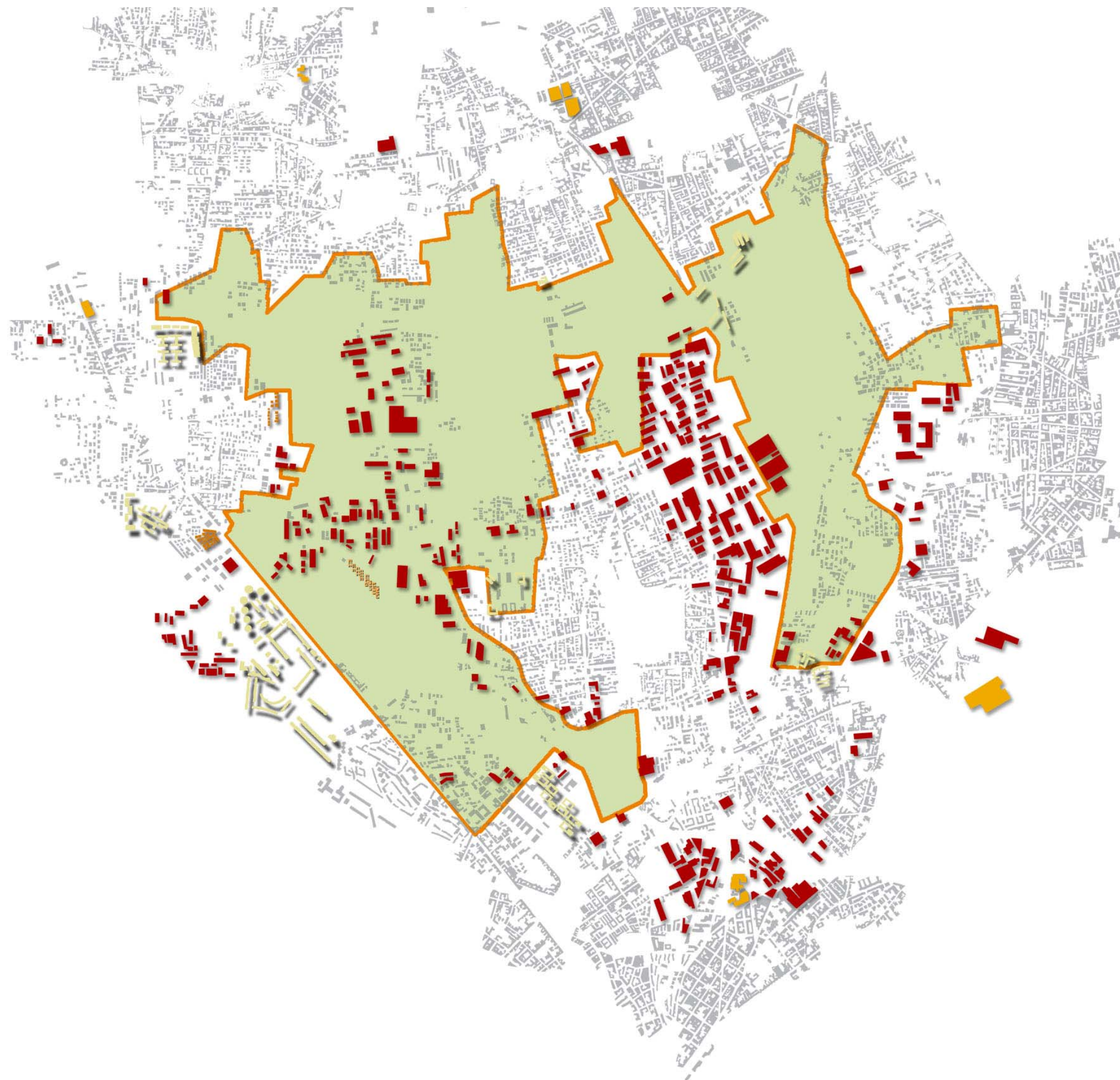
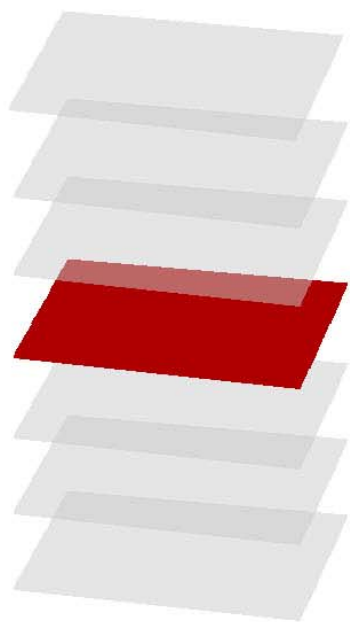


02



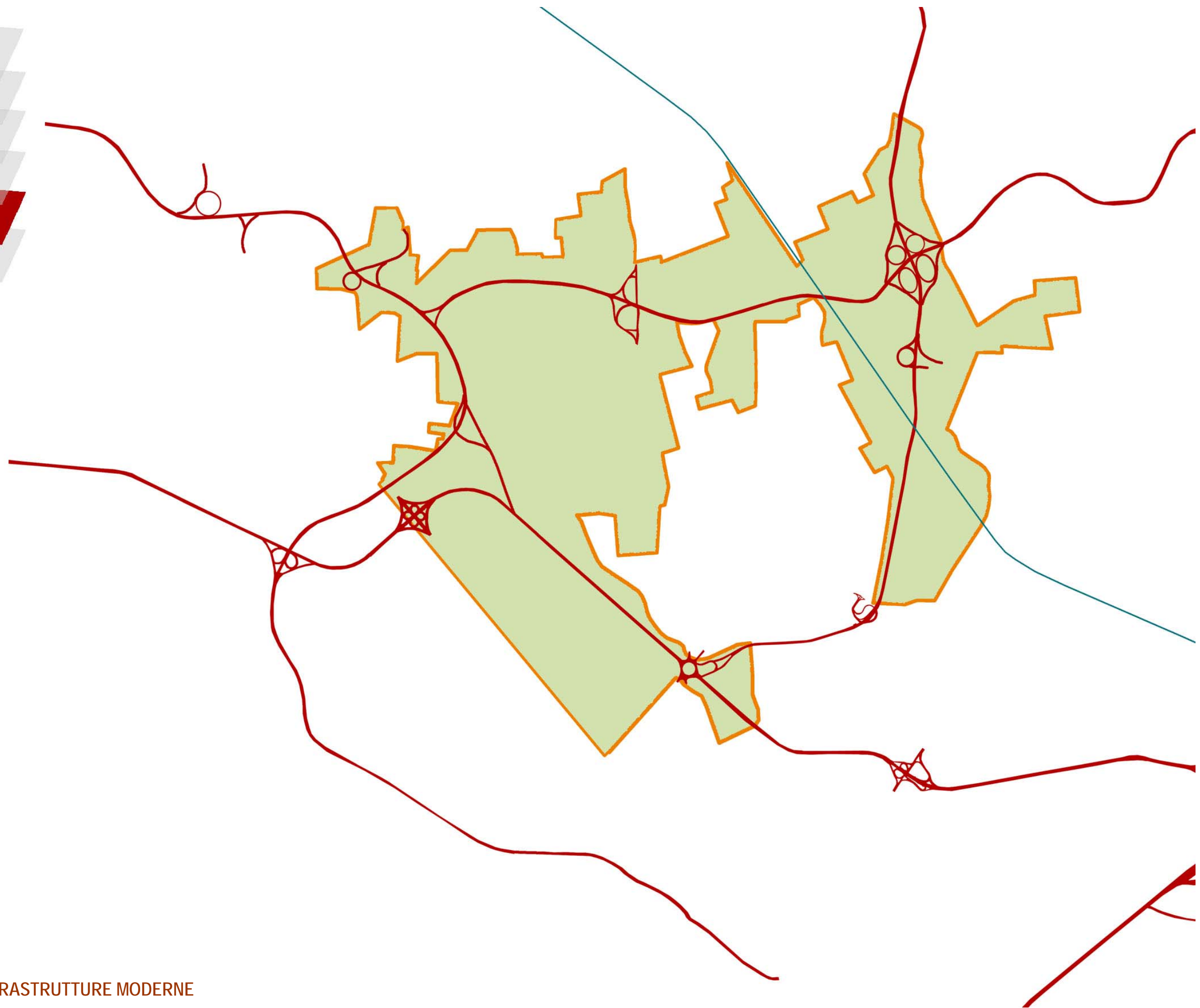
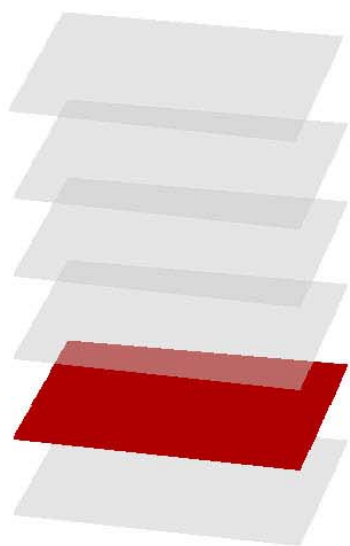
LAYER_02 - NUCLEI ORIGINARI

03



LAYER_03 - ESPANSIONI URBANE

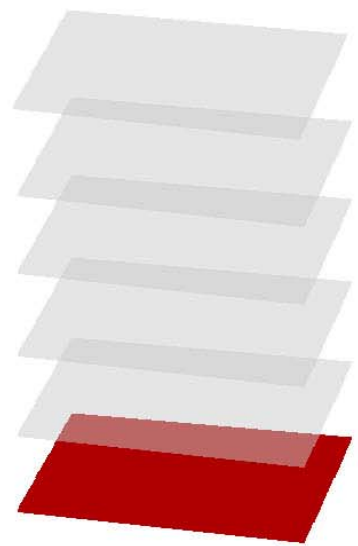
04



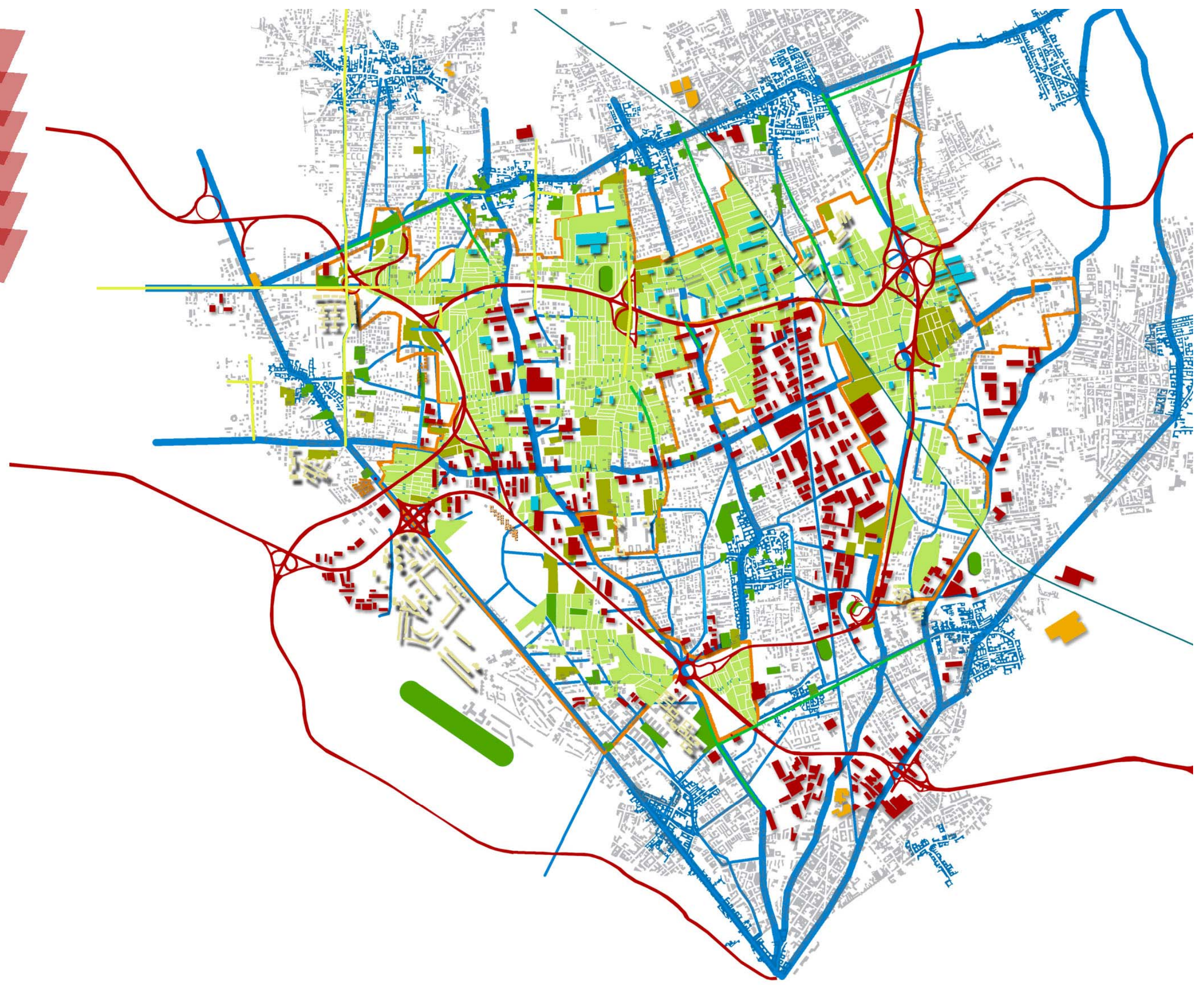
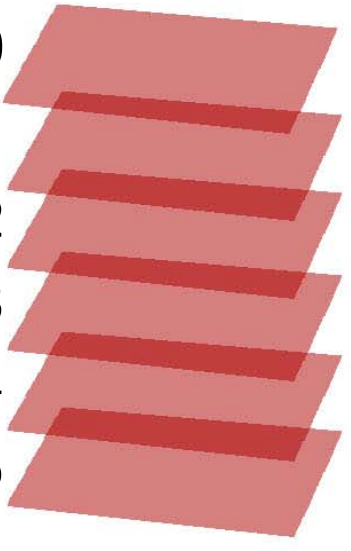
LAYER_04 - INFRASTRUTTURE MODERNE



05



00
01
02
03
04
05



PALINSESTO



LE COMBINAZIONI DEGLI STRATI : INTERSEZIONI TEMATICHE

00-01. Le permanenze

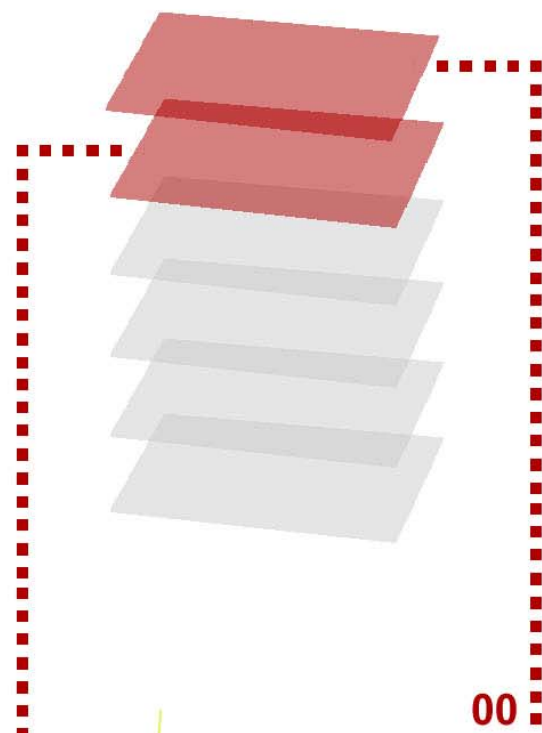
01-04. Gli attraversamenti

02-05. I giardini nelle corti

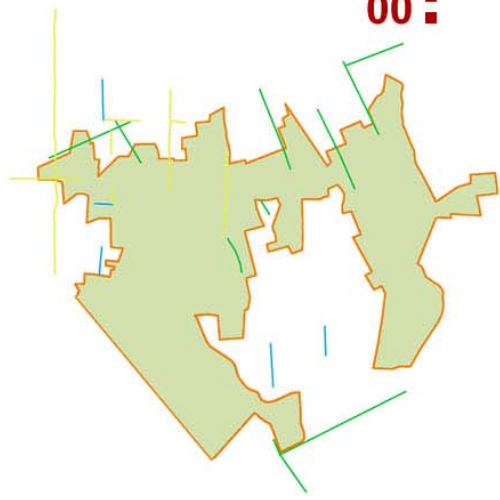
03-04. Gli interscambi

03-05. Aree verdi strategiche

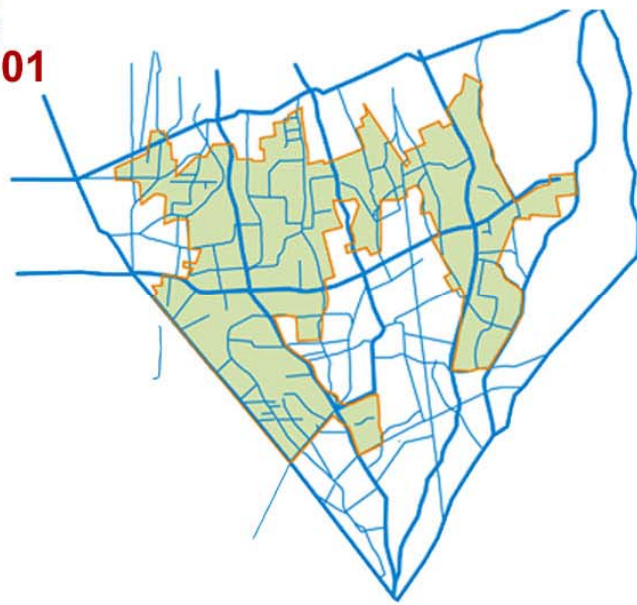
04-05. Gli svincoli complessi



00

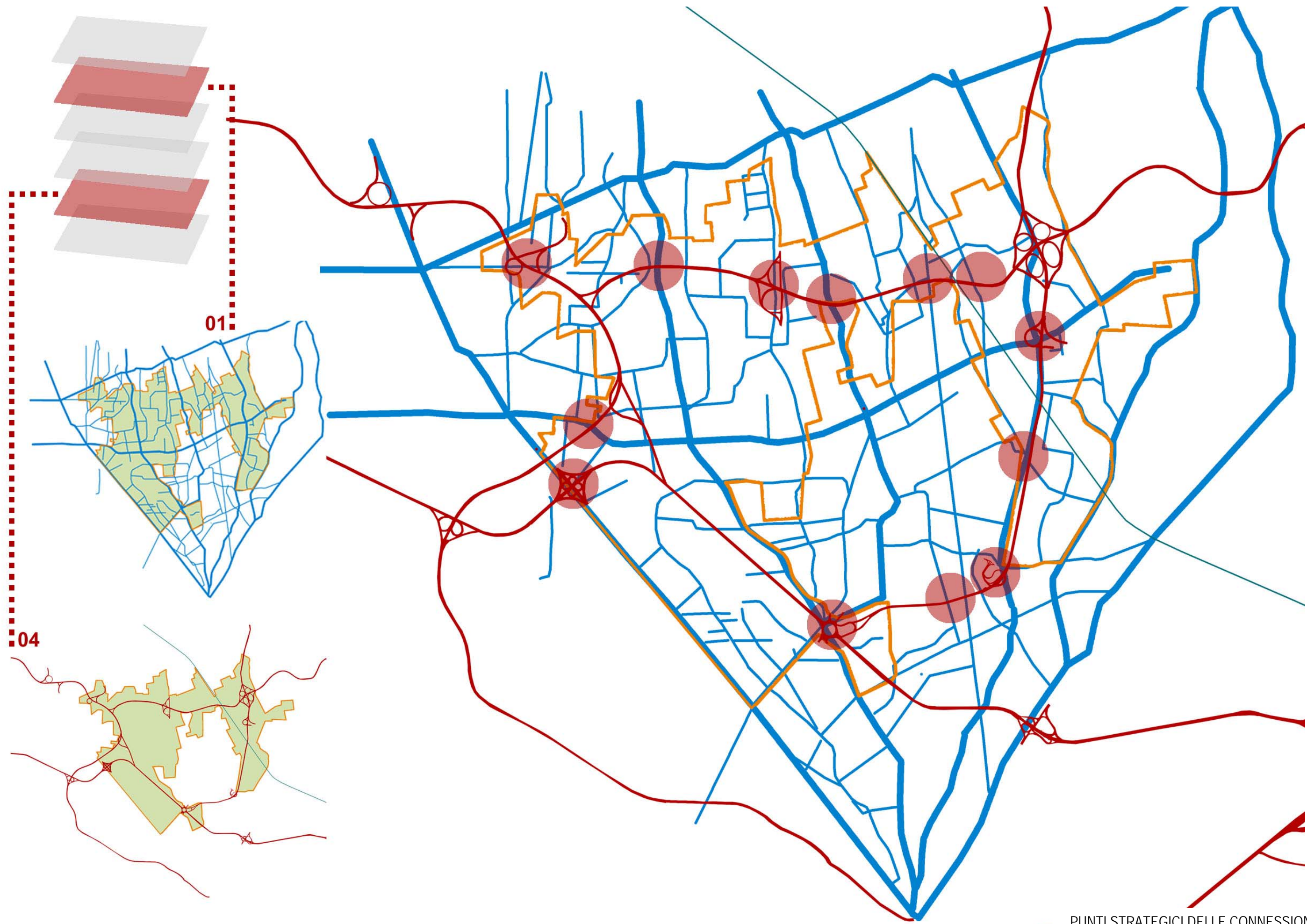


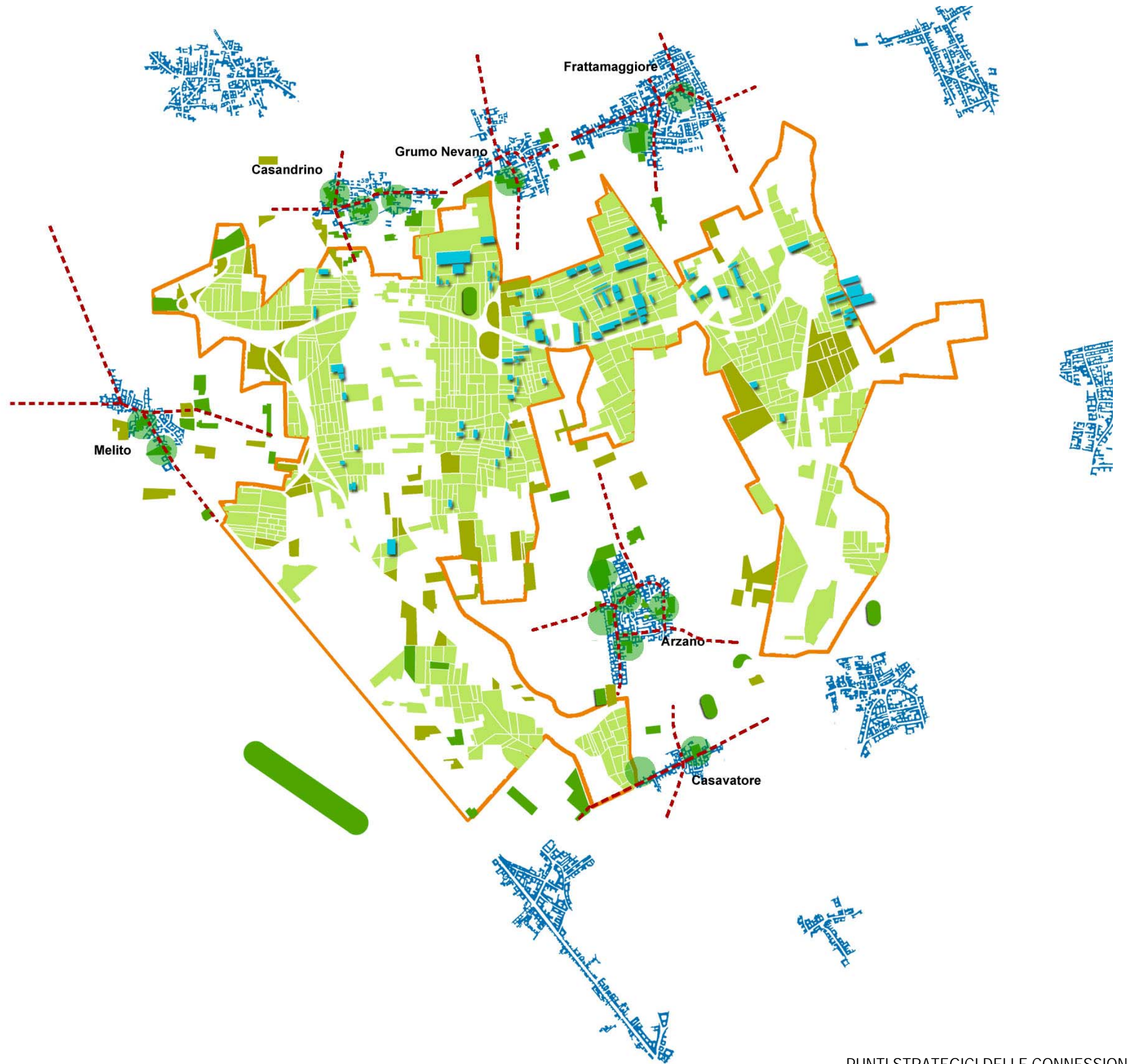
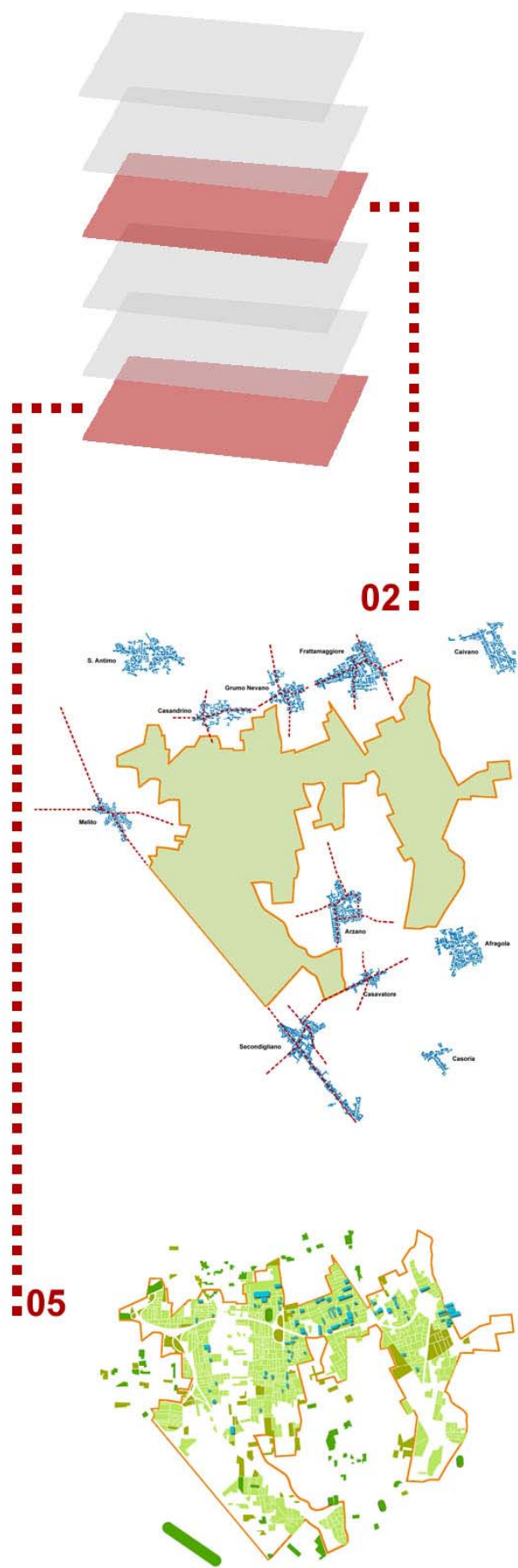
01



ON LAYER_00 [CENTURIAZIONI] - LAYER_01 [TRACCIATI E GIACITURE]

PUNTI STRATEGICI DELLE CONNESSIONI
LE PERNANENZE

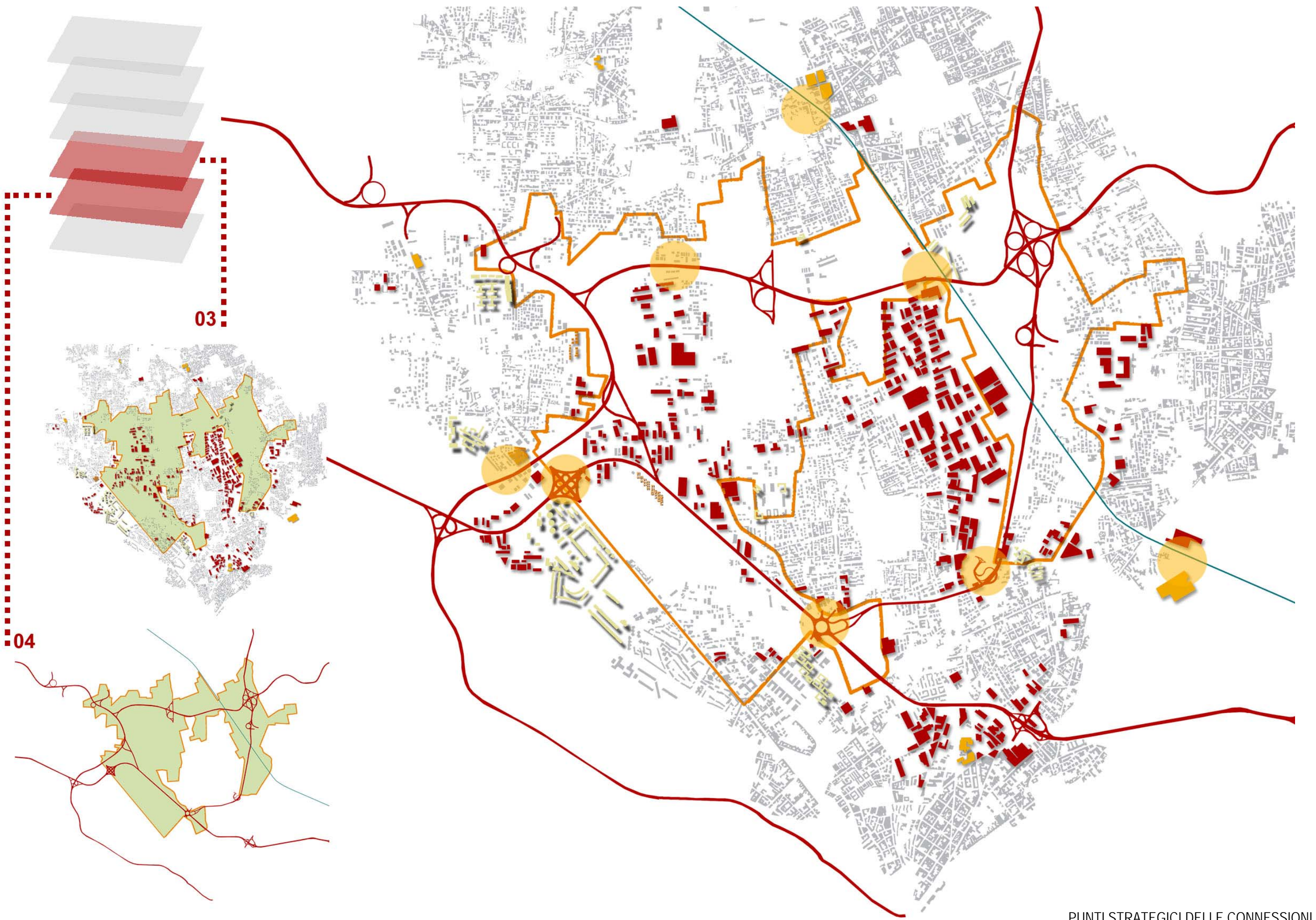




ON

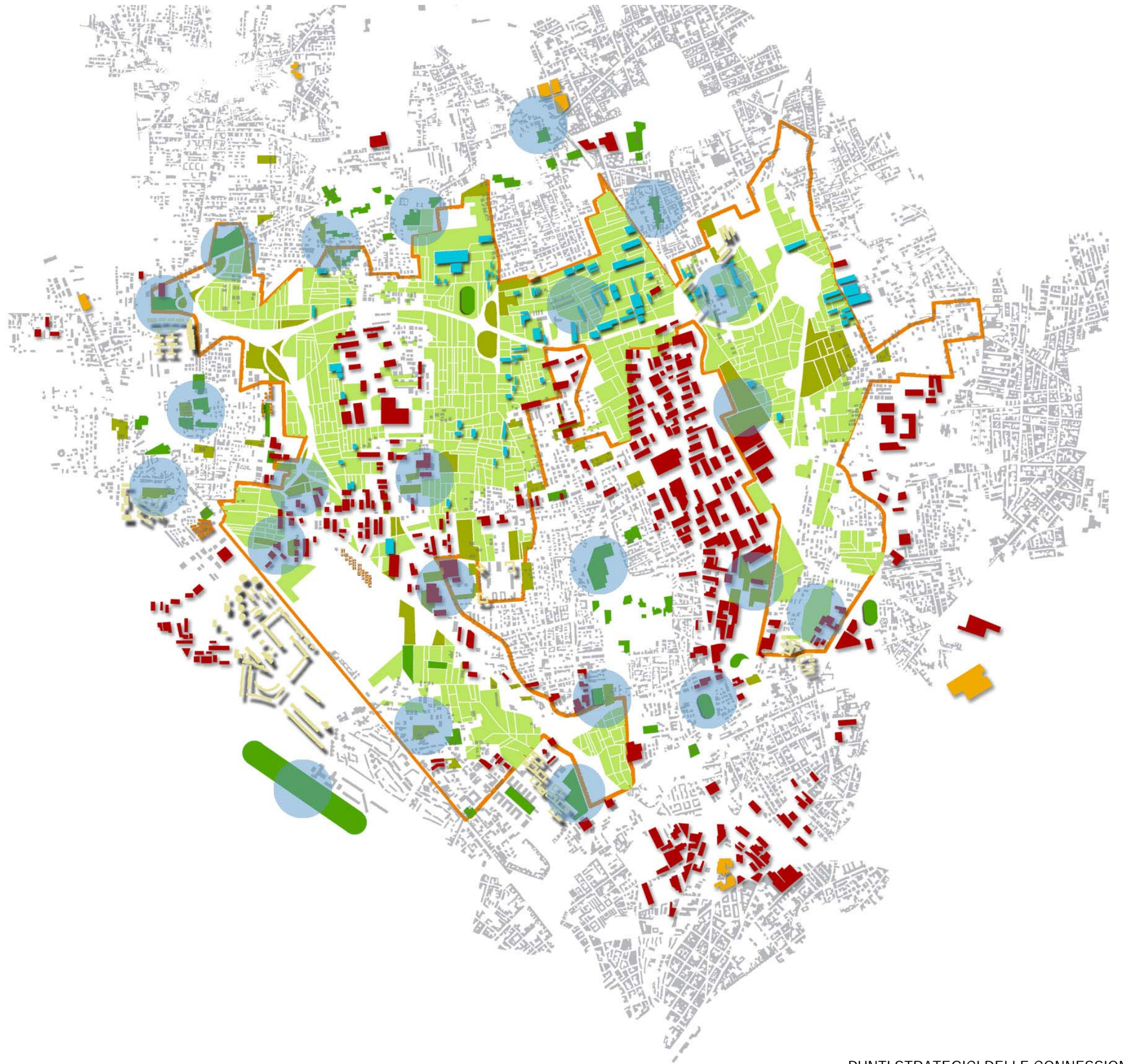
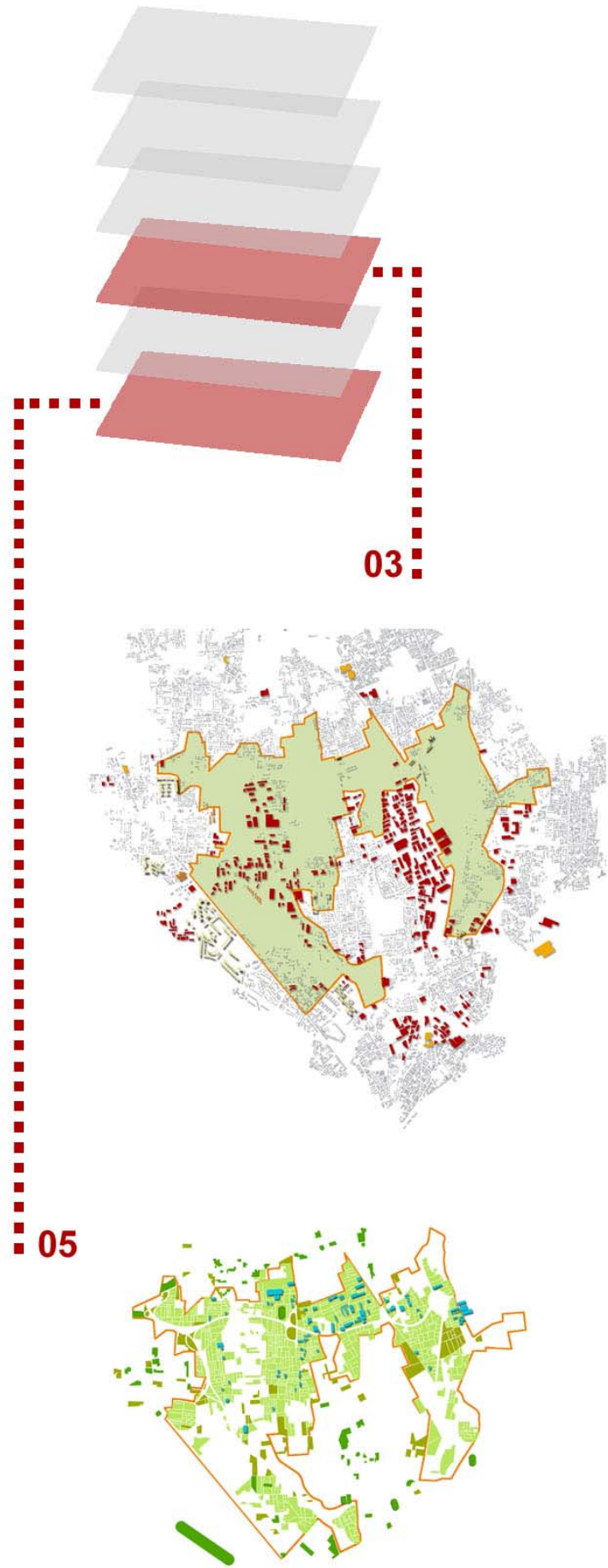
LAYER_02 [NUCLEI ORIGINARI] - LAYER_05 [NATURA]

PUNTI STRATEGICI DELLE CONNESSIONI
I GIARDINI NELLE CORTI



ON LAYER_03 [ESPANSIONI] - LAYER_04 [INFRASTRUTTURE]

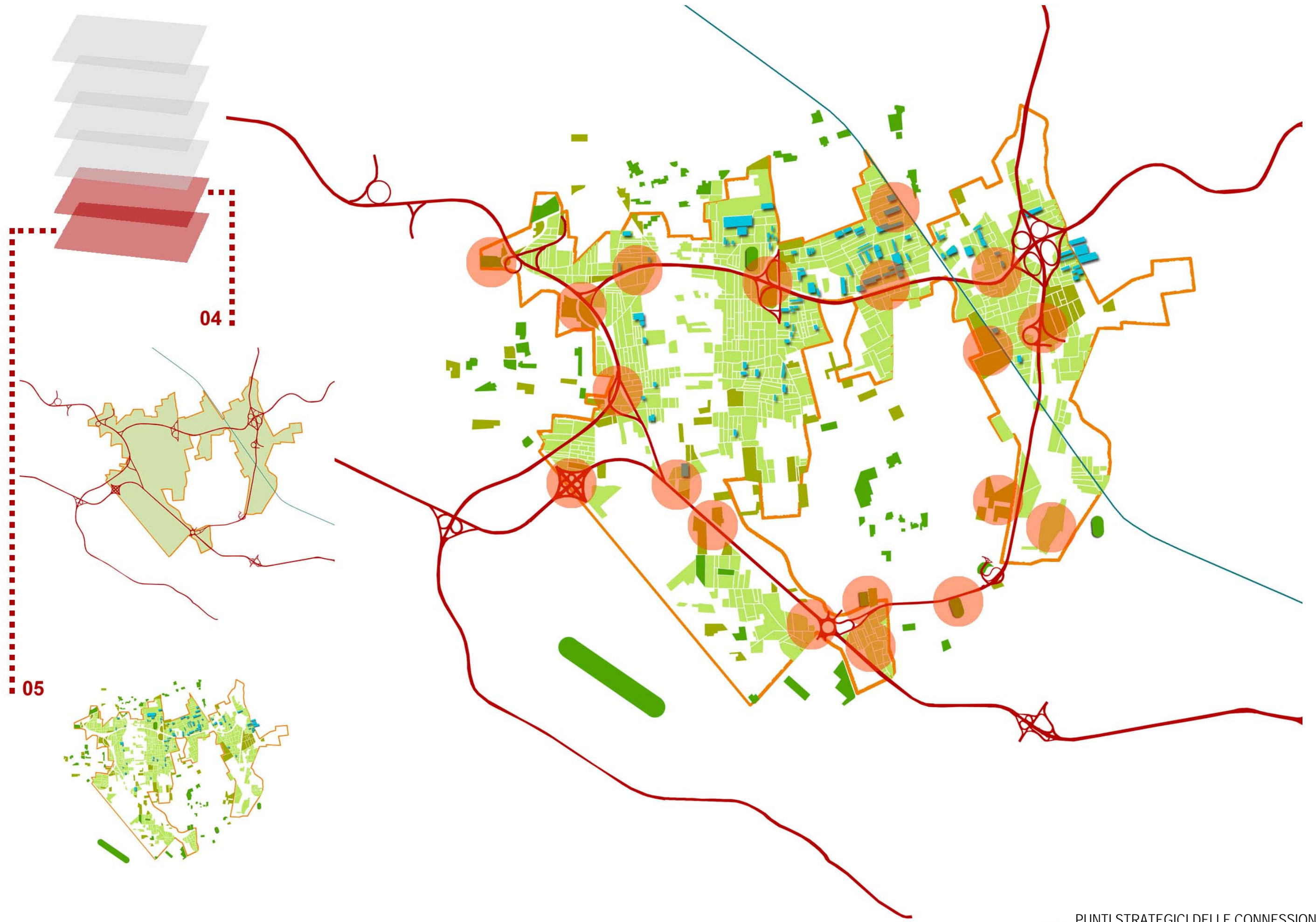
PUNTI STRATEGICI DELLE CONNESSIONI
GLI INTERSCAMBI

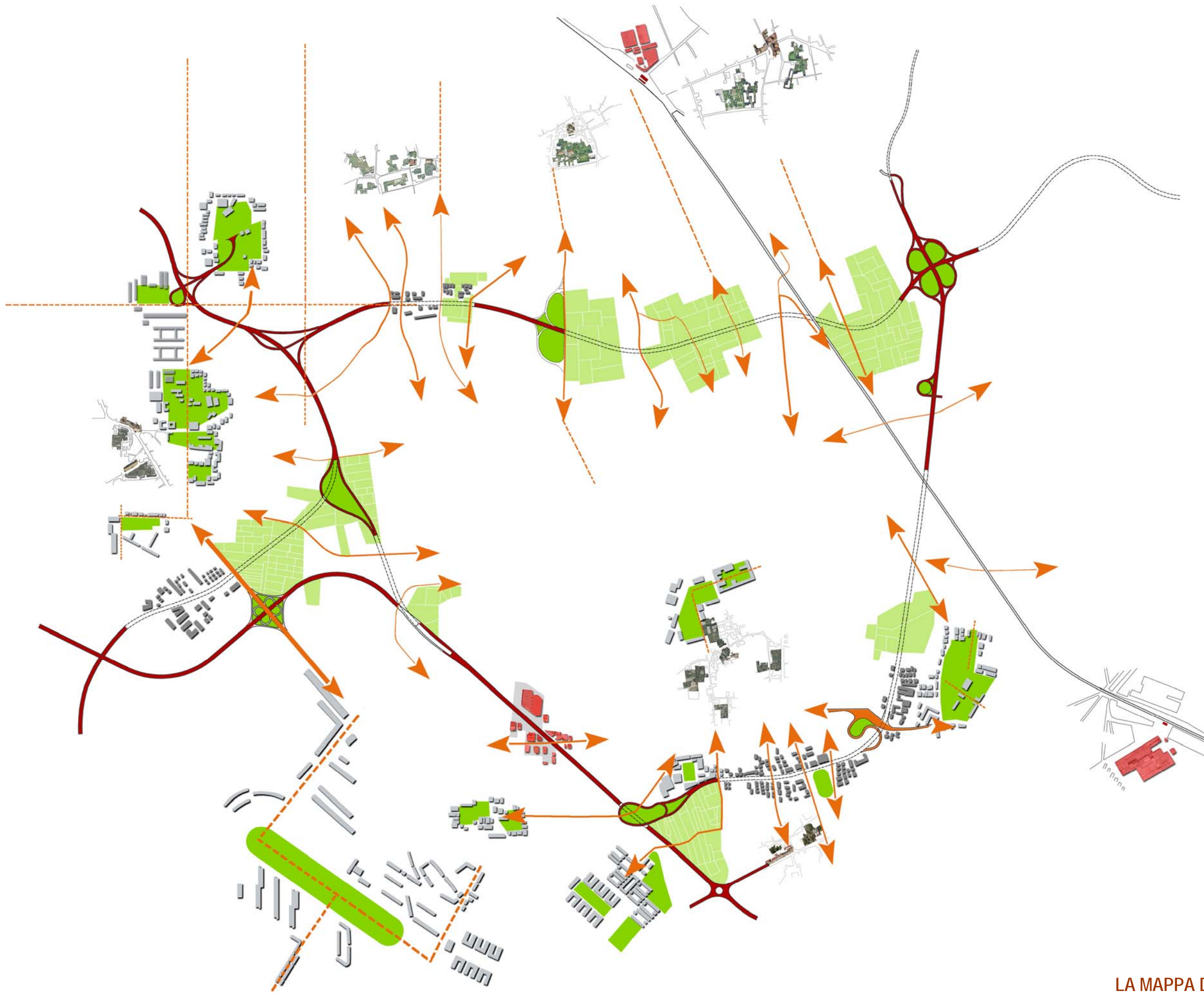


ON

LAYER_03 [ESPANSIONI] - LAYER_05 [NATURA]

PUNTI STRATEGICI DELLE CONNESSIONI
AREE VERDI STRATEGICHE





Le questioni

Dalla lettura del territorio attraverso l'individuazione di strati e dalle loro possibili relazioni emergono delle questioni che vanno affrontate per poter indicare indirizzi progettuali.

Come abbiamo visto precedentemente l'area si presenti come un insieme di strati che analizzati singolarmente hanno mostrato una propria struttura, funzione e giacitura e che sovrapposti agli altri determinano la complessità del paesaggio urbano.

Sistemi spesso perfettamente funzionanti al loro interno, ma incuranti di dialogare con quelli contigui. Un numero ridotto di figure spaziali introverse e ripetute all'infinito, specializzate anche se ibride: la super-strada e i suoi svincoli, la zona produttiva e il suo recinto, il quartiere di villette e il territorio agricolo, gli antichi tracciati e la campagna, il contenitore commerciale e il suo parcheggio.

Un arcipelago di sistemi con svariate modalità di attraversamento e di orientamento che non potevano essere lette secondo un modello gerarchico e piramidale.

Le questioni che emergono dalla lettura e dalla sovrapposizione possono ricondursi comunque a tre concetti dai quali partire per formulare una ipotesi progettuale: complessità, dinamicità e interattività.

Complessità

"[...]progettare in uno spirito evoluzionista non comporta la riduzione dell'incertezza e della complessità, ma il loro aumento. Aumenta l'incertezza perché decidiamo di ampliare lo spettro delle scelte. Entra in gioco l'immaginazione. Invece di fare ciò che è ovvio, vogliamo ricercare e tenere in considerazione anche ciò che non è così ovvio".(Eric Jantsch)

Definire la complessità nella sua accezione semantica può risultare assai arduo. Spesso, infatti, si usa definire complesso ciò che in effetti è solo complicato, ignorando gli elementi che distinguono complessità e complicazione.

Tali elementi hanno quale caratteristica principale quella di procedere dinamicamente mediante interazioni con il mondo esterno, producendo effetti imprevedibili senza alcun nesso logico e perfino in contraddizione con le aspettative iniziali. In un sistema complesso piccoli cambiamenti iniziali possono produrre effetti indesiderati senza alcuna possibilità di fare delle previsioni analitiche per l'alto numero di variabili.

In sintesi, gli elementi che definiscono grossolanamente la complessità sono quindi:

- *l'aspetto dinamico* che condiziona ed allo stesso tempo determina l'evento
- *l'aspetto interattivo* che connette il singolo evento con eventi contemporanei

Ma quale metodo per trattare la complessità? L'eterogeneità dei materiali e la compresenza di scale diverse comporta nel fruitore un senso di disorientamento. Forse la riconquista del senso del luogo attraverso la costruzione di un insieme di percorsi che il fruitore può disegnare man mano che si sposta, scegliendo traiettorie mobili, alternative può consentire quella libertà d'azione che porta a risultati complessi e dinamicamente compatibili con il contesto che li accoglie.

Dinamicità

Quando parlo di dinamicità mi riferisco alla creazione di un sistema dinamico. Quando parlo di sistema dinamico penso a uno spazio che si genera dal movimento e dalla vita che lo attraversa. I soggetti che lo generano sono le persone che lo vivono, le relazioni sociali, i movimenti e le implicazioni spaziali di coloro che attraversano i sistemi. In un territorio apparentemente senza qualità, è lo spazio dell'incertezza a divenire elemento sul quale poter intervenire.

"Lavorare con un sistema dinamico significa lavorare su processi tramite processi e non su forme per forme (...) il progetto ingloba il cambiamento, l'imprevisto, l'autonomia dei sistemi"¹.

Interattività

In una ipotesi di rifunzionalizzazione dell'area non si può non pensare alle caratteristiche di fruizione. La parola interattivo è legata ad uno dei possibili modi d'uso dell'area in cui la partecipazione attiva del soggetto nell'esplorazione dei luoghi, la libertà di movimento del fruitore, costituisce il tema dell'espressione formale: *"a un'estetica dello sguardo sembra sostituirsi una certa estetica della partecipazione"*².

Penso a spazi in cui le funzioni accolgono fruitori diversi con diverse pratiche sociali volutamente indeterminate e ambigue; progetti che trattano della compresenza di attraversamenti a velocità diverse, della creazione di nuove modalità miste di concepire gli interventi, dell'emergere dei nuovi rapporti con la natura, con il paesaggio, con il corpo in un movimento complessivo verso la soggettività.

Tema: le interconnessioni

L'idea è quella di partire dalla città come una rete complessa di elementi posti su livelli diversificati per arrivare attraverso l'uso di una logica di interconnessioni³ ad un progetto non come proposizione di un oggetto in un luogo ma ad una rete⁴ che innescando nel contesto campi di relazione coinvolga le variabili in gioco e tutto quanto circonda l'intervento.

L'area oggetto di studio (frammentata e iperconnessa) caratterizzata dall'intreccio delle varie esigenze legate alle molteplici comunità che la abitano può essere affrontata costruendo al suo interno una trama di percorsi individuali che connettano

gli elementi, percorsi che il fruitore può disegnare man mano che si sposta, scegliendo traiettorie mobili, alternative che consentano quella libertà d'azione che porta a risultati complessi e dinamicamente compatibili con il contesto che li accoglie. In questo caso l'assenza di una gerarchia ben precisa in un territorio complesso e quindi percorribile in qualsiasi direzione richiede un atteggiamento nomadico⁵ dove è il percorso a costituire forma di orientamento e dove riconoscere i materiali del contesto e utilizzarli in un racconto progettuale insieme ad altri è l'unico modo perché diventino risorse e non restino inerti.

Si tratta quindi di costruire itinerari⁶ di collegamento tra parti di territorio fortemente connotate e che danno luogo a specifici ambienti connessi e radicati nel contesto. Il tema della connessione consente quindi di attraversare il territorio facendo "esperienza" di tutti gli strati che lo compongono, che raccolgono i più diversi depositi della cultura materiale, che hanno guidato in buona parte i processi di dispersione e che restituiscono un diverso modo di fruire e di costruire l'identità dell' area.

Percorsi / attraversamenti

Conviene in queste sede per quanto in maniera riassuntiva fare una breve digressione sul concetto di percorso inteso come attraversamento degli spazi vuoti in grado di collegare quelli che abbiamo denominato punti di accumulazione mettendo in relazione i differenti strati.

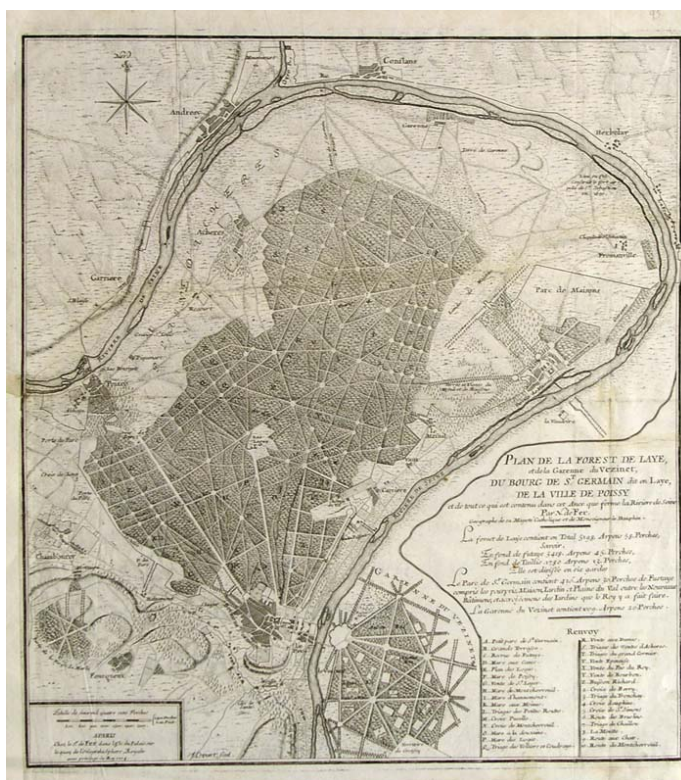
"Con il termine percorso si indicano allo stesso tempo l'atto dell'attraversamento (il percorso come azione del camminare) la linea che attraversa lo spazio (il percorso come oggetto architettonico) e il racconto dello spazio attraversato (il percorso come struttura narrativa) (...) in questo spazio di incontro il camminare si rivela utile all'architettura come strumento conoscitivo e progettuale, come mezzo per riconoscere all'interno del caos delle periferie una geografia e come mezzo

*attraverso cui inventare nuove modalità per intervenire negli spazi pubblici metropolitani, per investigarli, per renderli visibili*⁷

Quindi calpestare il territorio per svelare nuovi paesaggi, costruire percorsi per appropriarsi degli spazi e leggere in maniera nuova spazi vuoti e dimenticati dagli stessi abitanti svelandone valori nuovi.

Leggendo diversi testi sul concetto di percorso mi sono imbattuto in alcune letture e mappe che rappresentano suggestioni progettuali o che convergono verso l'idea dinamica di sistema complesso.

Un primo aneddoto è quello narrato da Simon Schama in *Paesaggio e Memoria* che narra le vicende di Claude François Denencourt che, accusato di Bonapartismo si rifugiò nella foresta di Fontainebleau nel 1822. Nel periodo del suo rifugio egli esplorò la foresta tracciando sentieri che indicava con frecce colorate;

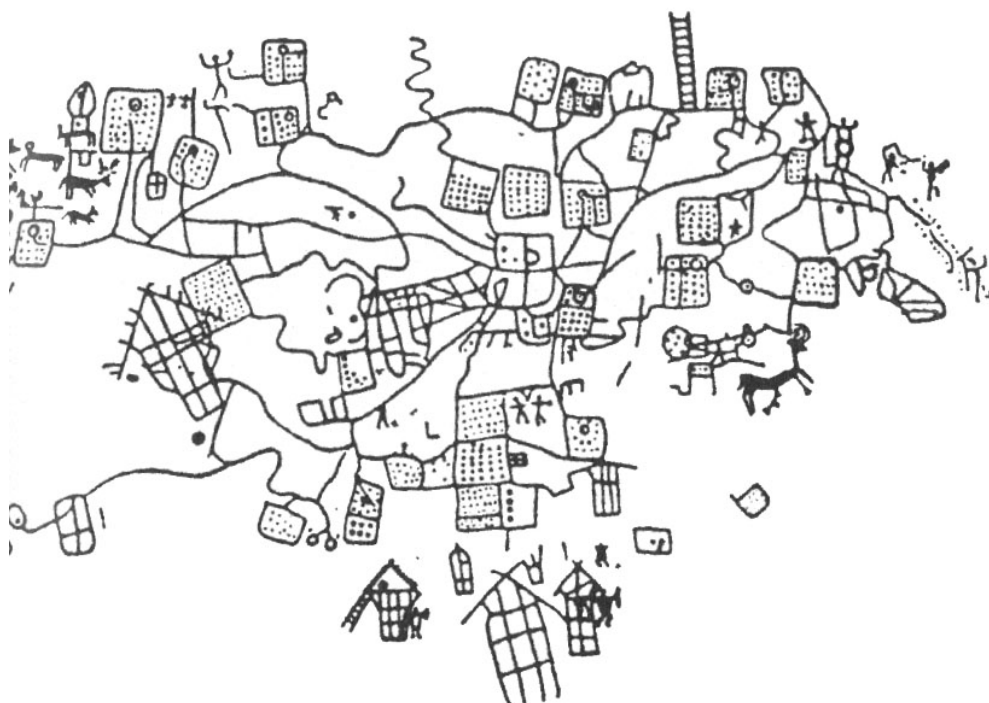


Nicolas de Fer, *Foret de Laye*, 1705

sentieri che avrebbero poi condotto il visitatore all'interno della foresta alla scoperta delle meraviglie nascoste. In seguito cominciò a pubblicare un *Indicateur* in cui aggiungeva nuovi itinerari studiati per raccogliere aspetti diversi della foresta e che ben presto attirarono turisti da tutta la Francia. Nel 1855 esistevano già 150 km di

itinerari segnati per una ventina di percorsi. Al di là del racconto che celebra le capacità di un uomo in grado di aprire percorsi inediti all'interno di una foresta che per secoli era rimasta inaccessibile al popolo, quello che mi sembra interessante è la suggestione dell'operazione che attraverso un sistema di orientamento e nuovi percorsi porta alla luce "oggetti investiti di significato e di bellezza là dove c'era solo foresta impenetrabile"⁸.

Una suggestione progettuale è legata invece all'incisione rupestre trovata in Val Canonica e risalente al 10.000 a.C.. L'incisione raffigura una mappa che rappresenta il sistema delle connessioni della vita quotidiana di un villaggio paleolitico. La mappa più che decifrare gli oggetti rappresenta la dinamica di un sistema complesso in cui le linee di percorsi nel vuoto si intrecciano per distribuire i diversi elementi pieni del territorio. Si riconoscono scene di uomini in attività, sentieri, scale, capanne, palafitte, campi recintati e le zone per il bestiame.



Incisione rupestre,
Bedolina, Val
Camonica, circa 10.000
a.C.
Da M. Pallottini, *Alle
origini della città
europea*, 1985

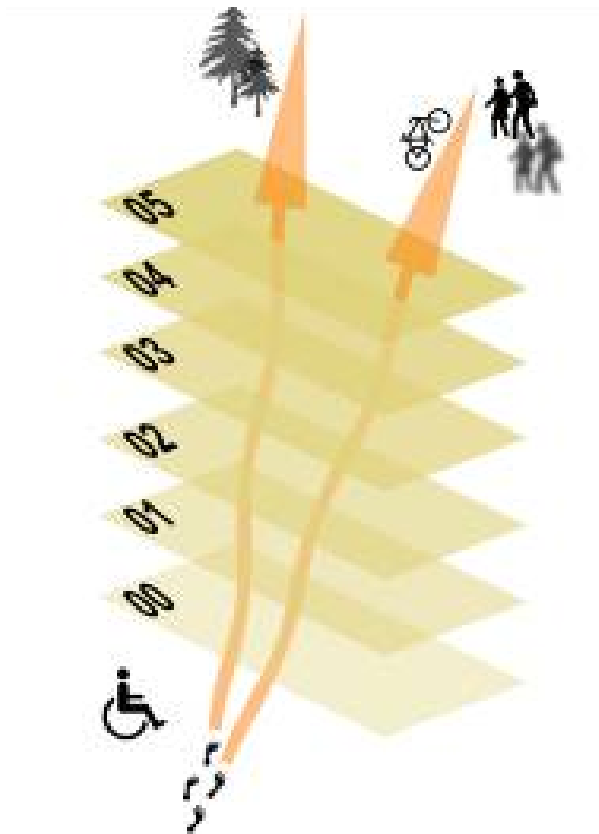
Conclusioni

All'interno di un territorio caratterizzato dalla compresenza di sistemi urbani strutturalmente indipendenti e chiaramente definiti in sé, assume un valore distintivo e quindi qualificante lo spazio inedito costituito dalla fascia intermedia.

I possibili interventi devono tradursi, nel nostro caso, nel tentativo di dare all'area grande respiro urbano favorendo le relazioni a distanza fra i sistemi e contemporaneamente mettendo in valore i sistemi (quelli esistenti e quelli da aggiungere) favorendone la riconoscibilità e l'identità.

In quest'ottica è possibile quindi provare a formulare una ipotesi progettuale che parta da quanto sopra accennato per tracciare una rete di percorsi attraverso cui penetrare la realtà del territorio. Un progetto che nascendo dalle relazioni complesse tra parti discontinue, grandi infrastrutture e i segni della natura conduca il *city user* alla scoperta di un sistema territoriale diffuso, indefinito e in continuo mutamento. Il progetto assume così il ruolo di fattore correttivo di processi che in qualche modo provocano il degrado dell'intorno e la perdita di identità.

In conclusione possiamo dunque assumere i percorsi come nuovo layer che innervano il territorio e permettono attraverso il movimento di costruire di volta in volta un ordine soggettivo, determinato dalla sequenza stessa dell'esperienza¹⁰ nello spazio e nel tempo.



note

¹ C. Cassatela, *Iperpaesaggi*, testo&immagine, Torino 200, p. 47

² *Ibidem*, p. 50

³ *"I layers sono diventati strumento per concettualizzare, per calibrare una realtà complessa attraverso l'uso di una logica di interconnessioni"*. A. Saggio, "La stratificazione e le sovrapposizioni" Ciclo di lezioni tenuta a Roma durante il Corso di Progettazione Assistita del prof A. Saggio

⁴ *"Il progetto nasce dunque dall'incontro fra il riconoscimento dei luoghi e dei valori territoriali e le energie sociali, culturali e tecniche che possono aggiungersi alla memoria storica della comunità e degli insediamenti (...) soltanto affiancando alla progettazione della forma fisica degli spazi una progettazione della rete di relazioni sarà possibile conferire ai territori nuova unità"*. Ian+, *Interferenze con il reale*, Edilstampa, Roma 2003, p. 142-144

⁵ *"nomade è chi percorre un territorio senza l'obiettivo primario di raggiungere una meta: secondo la logica nomade il territorio è concepito come percorso o meglio come concatenamento di percorsi. La sua natura è quindi dinamica e instabile"*. S. Licata, *Nonluoghi ed eterotopie*. Indagine sui territori dell'altrove, in *Urbanistica* n. 106, 1996

⁶ la Viganò parla del progetto di itinerari narrativi "... composto da numerosi interventi di piccole dimensioni che rilevano la differenza tra un luogo ed un altro, che accentuano i contrasti tra ciò che è profondamente antico e ciò che è recente. Gli itinerari narrativi potrebbero essere insieme interventi di sistemazione di un fondo e di una banchina stradale o della loro illuminazione ed interventi di landart...". P. Viganò (a cura di), *Finibusterrae. Territori della nuova modernità. Relazione al PTC della Provincia di Lecce*, Electa, Napoli 2001

⁷ F. Careri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino 2006, p. 7-9

⁸ S. Shama, *Paesaggio e memoria*, Mondadori, Milano 1997

⁹ *"Di volta in volta interpretato come ... city user ... è probabile che questo abitante lasci convivere al suo interno diverse dimensioni contemporanee del sentire, secondo un'interpretazione dell'individuo metropolitano come io molteplice. Un individuo che accetta di percorrere una realtà intessuta continuamente nel rapporto tra misura e dismisura, tra familiare e straniente"*. Pepe Barbieri, *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003, p. 68

¹⁰ Il territorio non è più supporto ma oggetto stesso dell'esperienza

Una interpretazione progettuale per la fascia intermedia: le Greenways urbane

Partendo dalle considerazioni fatte nella prima parte della ricerca a proposito del carattere della città contemporanea e sull'approfondimento dei territori di ricerca è stato rilevato come i mutamenti insediativi che si orientano sempre più verso una urbanizzazione diffusa comportino problemi di assetto e organizzazione del territorio. Abbiamo anche visto come questi territori siano di difficile lettura e quindi di interpretazione progettuale. Successivamente abbiamo individuato gli strati che messi in relazione hanno fornito una sorta di punti di accumulazione che li collega. L'introduzione di un nuovo strato che attraversi questi punti può creare quella ragnatela dinamica in grado di riordinare la complessa realtà attraverso l'uso di una logica di "interconnessioni".

Le greenways urbane possono rappresentare il nuovo layer per diversi motivi:

- perché penso che una rete di percorsi si adatti meglio al concetto di ragnatela dinamica
- perché è uno strumento che concretamente può affrontare in qualche misura il problema della dispersione urbana e della frammentazione del territorio ripristinando la connessione di corridoi ecologici, di relazioni, di ecosistemi, di contesti agricoli, di edifici, manufatti e paesaggi che contraddistinguono il territorio rurale;
- perché all'interno di un territorio degradato come questo le greenways possono innescare processi di conoscenza, rispetto e valorizzazione delle risorse del territorio e in grado di cogliere il concatenarsi di uno scenario con un altro, di apprezzarne le trasformazioni e le preesistenze che ne raccontano il divenire;

- perché dal punto di vista urbanistico si legano al concetto di *Mobilità Lenta* cui si fa cenno nel PTCP quando si parla di ricostruire, all'interno delle aree intercluse e degli altri spazi residuali interni ai tessuti urbani, sistemi del verde urbano metropolitano attivando nuovi sistemi di relazione con percorsi a basso impatto ambientale (sentieri e piste ciclabili) che consentono di attraversare il territorio in condizioni di sicurezza e di fruire delle risorse paesaggistiche e culturali.
- perché penso che sviluppare sistemi di attraversamento del territorio attraverso un coinvolgimento dei differenti elementi presenti nei diversi strati sia una possibile strada per recuperare queste aree e ancor di più perché ipotizzare sistemi di percorrenza destinati ai pedoni è il modo migliore per cogliere l'intima essenza degli spazi senza entrarvi in conflitto.



The European Greenways Good Practice Guide

Possibili definizioni e caratteristiche funzionali

Partendo dall'esplicitazione del termine esso si può far risalire alla fusione del concetto inglese di *greenbelt* (cintura verde) con quello americano di *parkway*¹ (strada che connette i parchi). Il significato di *greenway*², letteralmente "via verde", presenta però diverse sfaccettature: *green* si può intendere come possibile fruizione dell'ambiente e del territorio mentre *way* sottintende un'idea di movimento, di connessione. Da queste considerazioni derivano le parole pronunciate nel 1987 negli Stati Uniti nell'ambito della "President's Commission on American Outdoors", secondo la quale *"una rete di greenways (...) deve fornire alla popolazione un facile accesso agli spazi aperti vicini alle abitazioni e collegare le zone rurali con le zone urbanizzate (...) essa deve inoltre essere inserita nel tessuto urbano e nella campagna come un gigantesco sistema di circolazione"*³



La Parkway

L'Associazione Italiana Greenways⁴ definisce le greenways come *“un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale”*, affermando che *“le greenways possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia nelle città, sia nelle aree rurali”*.



Da queste definizioni è possibile capire come l'idea di greenway vada oltre quella di un semplice pista ciclabile (con cui spesso viene confusa), investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città. In tal senso, in accordo con la European Greenways Association, sono state individuate sei caratteristiche principali che contraddistinguono le greenways:

- la *sicurezza*, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;
- l'*accessibilità*, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.);
- la *"circolazione dolce"*, legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;

- la *multiutenza*, in quanto le greenways sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;
- il *recupero* di infrastrutture e strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi, ecc.);
- l'*integrazione con l'ambiente naturale*, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio.

In base alle suddette caratteristiche si potrebbe quindi procedere ad una prima classificazione⁵ delle greenways nei tipi di seguito elencati:

GREENWAYS IN AMBIENTE EXTRAURBANO

a) Greenway extraurbana principale:

questa greenway connette centri storici significativi, aree turistiche - specialmente utilizzando linee costiere o aree con suggestive caratteristiche paesaggistiche - importanti aree ricreative come grandi parchi attrezzati, parchi nazionali, bellezze naturali, ecc.. Una greenway extraurbana principale può essere molto lunga e costituire un vero e proprio itinerario turistico/ricreativo. L'accesso a questa greenway deve essere consentito a tutti i mezzi di trasporto non-motorizzati cioè a chi va a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini in linea, ecc.). L'infrastruttura deve essere adeguatamente attrezzata, chi si muove lungo essa deve trovare lungo tutto l'itinerario aree per il ristoro ed il pernottamento - rifugi o agriturismi -, punti di informazione e di assistenza. La greenway quindi deve essere ampia consentendo alle differenti tipologie di utenza di muoversi liberamente senza alcun conflitto, al necessario la

greenway può essere divisa in due o tre precorsi suddivisi per tipologia di utenza. Le persone portatrici di handicap dovrebbero poter percorrere tutto l'itinerario. Nei punti in cui avviene l'intersezione con il traffico motorizzato non dovrebbero essere consentiti gli attraversamenti a raso; l'attraversamento a più livelli dovrebbe essere opportunamente progettato.

b) Greenway extraurbana secondaria:

questa greenway connette tra loro centri storici di minor rilievo, zone turistiche e parchi. Il movimento lungo l'infrastruttura dovrebbe essere consentito a tutti i mezzi di trasporto non motorizzati e il flusso di traffico dovrebbe essere inferiore a quello di una greenway principale extraurbana. Le attrezzature di pernottamento e di ristoro per questo tipo di rete dovrebbero essere posizionate in prossimità delle aree urbane; i punti di informazione e di assistenza saranno previsti lungo tutto il percorso. L'intersezione con il traffico veicolare è consentita con attraversamenti a raso se opportunamente attrezzati.

c) Greenway extraurbana dedicata:

si può trattare di una greenway dedicata ad uno specifico mezzo di trasporto - cioè solo per i pedoni, solo per ciclisti, solo per cavalli, solo per sciatori, ecc. - o una greenway dedicata ad una specifica attività - cioè itinerari per "trekking" o per "mountainbike", percorsi per "bird-watching" -. Le attrezzature dovranno essere differenziate a seconda del tipo di utenza prevista e non necessariamente i portatori di handicap saranno ammessi lungo l'itinerario. Le tipologie delle intersezioni con il traffico veicolare saranno strettamente connesse all'utenza a cui l'itinerario è dedicato.

Tabella 1 - Classificazione funzionale: greenways extraurbane

CLASSIFICAZIONE	COLLEGAMENTO	UTENTI	ATTREZZATURE
Principale	Significativi centri storici, zone turistiche, importanti aree ricreative, parchi nazionali	Tutti i mezzi di trasporto non-motorizzato: pedoni normodotati e portatori di handicap, pattinatori, animali, biciclette, ecc.	<p>Adeguatamente attrezzate: punti di ristoro, di assistenza, di informazione lungo tutto il tracciato; possibilità pernottamento presso rifugi o in agriturismi.</p> <p>Non sono ammesse intersezioni a raso con il traffico motorizzato.</p> <p>I materiali dovrebbero essere differenti a seconda della tipologia di utenza.</p> <p>L'infrastruttura deve essere opportunamente divisa in piste o corsie differenziate per utenza.</p>
Secondaria	Piccoli centri storici, zone turistiche, aree ricreative, parchi.	Non necessariamente dovranno essere ammessi tutti i mezzi di trasporto non motorizzato, dovrebbero essere ammessi	<p>Sufficientemente attrezzate: le attrezzature principali dovrebbero essere localizzate in prossimità delle aree urbane.</p> <p>Punti di assistenza e</p>

		<p>i portatori di handicap.</p>	<p>di informazione devono essere previsti lungo tutto il tracciato.</p> <p>Sono raccomandate intersezioni a raso con il traffico motorizzato adeguatamente attrezzate.</p> <p>I materiali dovrebbero essere differenziati a seconda dell'utenza, creando differenti corsie di traffico non motorizzato.</p>
<p>Dedicata (trasporto dedicato/tematica)</p>	<p>Da un punto ad un altro lungo un itinerario specializzato.</p>	<p>L'accesso deve essere consentito solo a uno specifico mezzo di trasporto - cioè solo pedoni, solo ciclisti, ecc.</p>	<p>Le attrezzature saranno differenziate e specializzate a seconda della tipologia di utenza ammessa.</p> <p>Le caratteristiche dell'intersezione sono strettamente connesse alla struttura della greenway.</p>

GREENWAYS IN AMBIENTE URBANO

a) Greenway urbana di scorrimento:

questa greenway collega i centri urbani di un'area metropolitana. In questo tipo di rete è ammesso tutto il traffico non-motorizzato - cioè pedoni normodotati, portatori di handicap, ciclisti, ecc. - il movimento tra i differenti utenti deve avvenire in modo libero. L'attrezzatura dovrebbe garantire il comfort degli utenti e il collegamento con i servizi alla scala urbana ed i mezzi di trasporto pubblico. Nei punti in cui avviene l'intersezione con il traffico motorizzato non dovrebbero essere consentiti gli attraversamenti a raso; l'attraversamento a più livelli dovrebbe essere opportunamente progettato.

b) Greenway urbana di inter-quartiere:

questa greenway collega tra loro differenti quartieri di una città. Lungo l'itinerario sono ammessi tutti i mezzi di trasporto non-motorizzati ad eccezione degli animali. La greenway deve garantire il collegamento tra i quartieri ed i servizi cittadini. L'attrezzatura dovrebbe assicurare un comfort sufficiente a tutti gli utenti, inclusi i portatori di handicap, i punti di informazione e di assistenza potranno essere localizzati all'interno del singolo quartiere. Sono ammesse le intersezioni a raso con il traffico veicolare se opportunamente attrezzate, l'attraversamento a più livelli è comunque preferito.

c) Greenway urbana di quartiere:

questa greenway collega le unità di vicinato ai servizi di quartiere, solo la mobilità pedonale e ciclabile è ammessa lungo la rete. Sono ammesse intersezioni con il traffico veicolare sia a raso che a più livelli.

d) Greenway urbana locale:

questa greenway collega le aree residenziali ai servizi dell'unità di vicinato. Solo la mobilità pedonale e ciclabile è ammessa lungo la rete. Sono raccomandate le intersezioni a raso.

e) Greenway urbana dedicata:

si può trattare di una greenway dedicata ad uno specifico mezzo di trasporto - cioè solo per i pedoni, solo per ciclisti, ecc. esclusi i cavalli - o una greenway dedicata ad un tema specifico - cioè un itinerario lungo l'alzaia di un fiume, un percorso storico, ecc.. L'attrezzatura dell'infrastruttura deve essere specializzata a seconda della tipologia di utenza e delle specifiche caratteristiche del percorso. Le tipologie delle intersezioni con il traffico veicolare sono strettamente connesse all'utenza a cui l'itinerario è dedicato. Talvolta i portatori di handicap potranno non essere ammessi lungo la greenway.

TABELLA 2 - Classificazione funzionale: greenways urbane

CLASSIFICAZIONE	COLLEGAMENTO	UTENTI	ATTREZZATURE
Di scorrimento	Centri urbani all'area metropolitana	Tutti i mezzi di trasporto non-motorizzato: pedoni normodotati e portatori di handicap, pattinatori, animali, biciclette, ecc.	Dovrebbe garantire il comfort degli utenti ed il collegamento con i servizi dell'area metropolitana. Non sono consentite intersezioni a raso con il traffico veicolare. I materiali dovrebbero essere differenziati in base alla tipologia di utenza prevista, anche con differenziazione in corsie.
Inter-quartiere	Quartieri ai servizi	Non	Servizi cittadini.

	cittadini.	necessariamente dovranno essere ammessi tutti i mezzi di trasporto non motorizzato, dovrebbero essere ammessi i portatori di handicap. Sono esclusi i cavalli.	<p>Sono tollerate intersezioni a raso con il traffico motorizzato adeguatamente attrezzate, sono comunque preferibili attraversamenti multilivello.</p> <p>I materiali dovrebbero essere differenziati in base alla tipologia di utenza prevista, anche con eventuale creazione di corsie o piste.</p>
Quartiere	Unità di vicinato ai servizi di quartiere	Non necessariamente dovranno essere ammessi tutti i mezzi di trasporto non motorizzato, dovrebbero essere ammessi i portatori di handicap. Sono esclusi i cavalli.	<p>Servizi di quartiere.</p> <p>Sono permesse intersezioni a raso con il traffico veicolare opportunamente attrezzate.</p> <p>I materiali dovrebbero essere differenziati in base alla tipologia di utenza prevista, anche con eventuale creazione di piste.</p>
Locale	Aree residenziali alle unità di vicinato	Sono ammessi solo pedoni e ciclisti,	<p>Servizi di vicinato.</p> <p>Sono raccomandate</p>

		dovrebbero essere ammessi i portatori di handicap.	le intersezioni a raso con il traffico veicolare opportunamente attrezzate, si raccomanda la creazione di eventuali corsie o piste.
Dedicata (ad uno specifico mezzo di trasporto/tema)	Da un punto ad un altro lungo un itinerario specializzato.	L'accesso deve essere consentito solo a uno specifico mezzo di trasporto - cioè solo pedoni, solo ciclisti, ecc. In alcuni casi i portatori di handicap non potranno avere accesso alla rete.	Le attrezzature saranno differenziate e specializzate a seconda della tipologia di utenza ammessa. Le caratteristiche dell'intersezione sono strettamente connesse alla struttura della greenway.

Esempi

I progetti che vedremo di seguito possiedono tutti una caratteristica in comune: si tratta di piani strategici che necessitano di periodi di gestazione ancora lunghi ma che gettano le basi per divenire paradigmi di futuri interventi anche in Italia.

Prima di illustrare queste proposte vorrei fare un cenno alla figura di Olmsted che grazie alle parkways può essere considerato il padre delle greenways.

Nella seconda metà dell'ottocento Olmsted introdusse le parkways come strade che avessero una duplice funzione: collegare i parchi cittadini allo scopo di realizzare un vero e proprio sistema di verde continuo e diffuso in tutta la città (park system) ed essere esse stesse parco per gli abitanti. Tale sistema rappresenta una complessa struttura in grado di connettere le diverse aree verdi metropolitane svolgendo più funzioni: da quella ricreativa a quella di collegamento. Tra le opere di Olmsted oltre il Central Park di New York pionieristica è sicuramente l'Emerald Necklance (collana di smeraldi) di Boston, un percorso costruito tra il 1878 e il 1895 in grado di connettere diverse aree della città la cui parte più importante è costituita dai cinque parchi più importanti (Back Bay Fens, Muddy River Improvement, Jamaica Park, Arnold Arboretum e il Franklin Park) connessi dalle relative parkways.



Emerald Necklance
Boston

Negli ultimi anni e dalle esperienze maturate dapprima oltreoceano (prevalentemente USA e Canada) e successivamente anche in Europa e in Italia, il fenomeno delle greenways si sta diffondendo sempre più generando veri e propri movimenti⁶.

New York

Il tema delle greenways è da sempre al centro dello sviluppo urbano della città di New York. Fin dal 1866 quando Olmsted concepì una rete di ampi viali che avrebbero dovuto creare una sorta di trama connettendo le diverse aree verdi e creare così corridoi verdi che i cittadini potessero utilizzare per ricrearsi e spostarsi (la Eastern Parkways e la Ocean Parkways).

Nel tempo la grande metropoli ha continuato ad avere una certa attenzione nei confronti del verde e delle problematiche legate alla mobilità (traffico, inquinamento e qualità della vita).

Tale attenzione si è tradotta in un piano delle Greenways proposto nel 1993 dal NYC Department of City Planning. Il piano definisce le greenways



	PROJECT TITLE	FUNDING	PROJECT TITLE	FUNDING
STATEN IS.	1. North Shore Rail with Trail	CMAQ 3,6	25. Putnam Rail Line	CMAQ 3,4
	2. Staten Island Bikeway & Cultural Trail (Lakes)	ENH 2	26. Grand Concourse Greenway	CMAQ 3
	3. Greenbelt Bike Paths	CMAQ 4,6	27. Bronx River Greenway	ENH 1
	4. North Shore Esplanade	CMAQ 3	28. Soundview Park Path	ENH 3
	5. North Shore Esplanade	CMAQ 3	29. Soundview Greenway	ENH 3
	6. Staten Island Bikeway & Cultural Trail (Beach)	ENH 3	30. Hutchinson Parkway Bikeway/Walkway	ENH 2
	7. Ansdson Trail	ENH 3	31. Moshulu/Polham Parkway Extension	CMAQ 5,6
	8. South and West Shore Greenway	ENH 3		
BROOKLYN	9. Brooklyn Waterfront Trail	CMAQ 5	32. East River Docks	CMAQ 2,4
	10. Ocean Parkway Bike/Ped. Corridor	ENH 2	33. Pier 15 Rehabilitation	ENH 1
	11. Esplanade at Brooklyn Army Terminal	ENH 1	34. Stuyvesant Cove	ENH 1,CMAQ 5
	12. Sunset Park Connector	ENH 1	35. East River Esplanade & Bikepath	CMAQ 3,5
	13. Shore Parkway Path: Bay Parkway to Knapp St.	CMAQ 3	36. Harlem River Espl.: 125th - 145th Street	CMAQ 2,5
	14. Shore Parkway Path: Knapp St. to Penn. Ave.	EQBA	37. Rt 9A Bikeway/Walkway: Pier A - 59th Street	CMAQ 3
	15. Brooklyn/Queens Greenway (E. Pkwy Extension)	CMAQ 10	38. Riverside South Espl.: 59th - 72nd Street	CMAQ 6
QUEENS	16. Shore Parkway Path: Penn. Ave. to JFK Airport	CMAQ 3,4	39. Riverside Park Walk: 83rd - 125th Street	CMAQ 3
	17. Rockaway/Gateway Greenway	ENH 1	40. Riverside Park Walk: 125th - 155th Street	CMAQ 3
	18. Rockaway/Gateway Greenway	ENH 1	41. Hudson River Trail: 155th Street - County Line	CMAQ 3
	19. Southern Parkway & Conduit Blvd. Connector	ENH 2	42. Harlem River Access: 145th Street - Bway Bridge	ENH 3
CITYWIDE	20. Laurelton & Cross Island Parkway Greenways	ENH 2		
	21. Brooklyn/Queens Greenway	ENH 1		
	22. Flushing Meadow Ped. Cultural Greenway	ENH 1		
	23. Gantry Plaza/Queens West Ped/Bike Facilities	ENH 2		
	24. Queens East River/North Shore Greenway	CMAQ 9		
			• Bicycle Network Development	CMAQ 1,2,5-11
			• Pedestrian Network Development	CMAQ 1,2,5-11

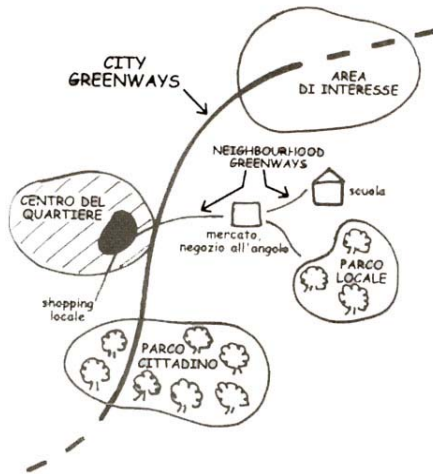
come "percorsi ciclo-pedonali lungo spazi lineari naturali o artificiali quali fasce di rispetto di ferrovie e autostrade, corridoi fluviali, parchi e, dove necessario, strade cittadine, che costituiscono contemporaneamente sia i parchi del XXI secolo che una parte delle infrastrutture di trasporto, dedicata ad una mobilità piacevole, efficiente, salutare ed ecologica".

Il piano che prevede un sistema di 570 km di percorsi verdi prevede che le greenways possano assolvere diverse funzioni:

- costituire nuovi spazi facilmente raggiungibili da casa e dal lavoro, poter esplorare e apprezzare i diversi ambienti metropolitani;
- offrire benefici di tipo ricreativo;
- contribuire alla salute della popolazione;
- fungere da alternativa, completamento ed integrazione ai mezzi di trasporto tradizionali;
- fornire la possibilità di riduzione del traffico e dell'inquinamento urbano;
- costituire dei cuscinetti naturali per separare aree con diverse funzioni;
- rappresentare un luogo di incontro e socializzazione



Vancouver



Il piano delle greenways per la città di Vancouver proposto nel 1993 dalla Urban Landscape Task Force e adottato nel 1995 dall'amministrazione propone linee guida per connettere gli spazi aperti della città coordinando eventuali azioni sul territorio. Una volta adottato il piano strategico è stato steso un vero e proprio City Greenways Plan che prevede una rete in grado di connettere i luoghi di maggior interesse coprendo tutta la città. Tale rete mira ad

integrare le diverse tipologie di spazi aperti e attraverso il recupero di luoghi e infrastrutture abbandonate incrementare il senso di appartenenza alla comunità.



In tal senso i tracciati devono:

- connettere destinazioni di rilievo cittadino (principali attrattive, parchi, musei...);
- mostrare un carattere distintivo;
- aiutare i fruitori a conoscere e capire la città;

Per far ciò si è organizzata la rete su due livelli:

- le *City Greenways* (principali) sono 14 per un totale di 140 km e attraversano ogni quartiere della città. Sono raggiungibili dalle abitazioni a piedi in 25 minuti o in bicicletta in 10 minuti e sono localizzati sul lungomare (3), nel centro (2), con orientamento est-ovest (5) e con orientamento nord-sud (4).
- le *Neighborhood Greenways* (secondarie) sono percorsi brevi identificati sulla base delle necessità dei quartieri in modo da connettere destinazioni di interesse locale (parchi di quartiere, scuole, centri pubblici e negozi). Per questo loro aspetto riflettono l'identità (etnica, culturale, ambientale) delle comunità dalle quali sono proposte.



Bruxelles

La regione di Bruxelles Capitale ha realizzato nel 1999 uno studio per la creazione di una "trama verde" (maillage vert) con la quale creare spazi verdi laddove mancano e di connetterli tra di loro, recuperando e valorizzando gli "assi verdi" di penetrazione nell'urbano, i percorsi pedonali e ciclabili, i corsi d'acqua e le loro sponde, le linee ferroviarie e tranviarie dimesse.



L'obiettivo è quello di creare

una rete verde continua attraverso 14 *continuïtes verts*, corridoi verdi che si dipartano a raggiera dal centro ospitando al loro interno percorsi ciclabili e pedonali.

Gli obiettivi principali che guidano la realizzazione della rete possono riassumersi nel miglioramento della mobilità urbana e del paesaggio, nella conservazione del patrimonio naturale e della biodiversità, nell'introduzione la vegetazione anche all'interno di tessuti fortemente antropizzati realizzando così un sistema per la circolazione non motorizzata continuo sia dal punto di vista spaziale che funzionale.

Milano

Sulla base delle indicazioni emerse dagli esempi precedentemente illustrati l'Associazione Italiana Greenways ha formulato nel 2007 una proposta di Piano Strategico delle Greenways per la città di Milano. Si tratta di una rete verde capace di connettere tra di loro le aree verdi della città avente una duplice funzione:

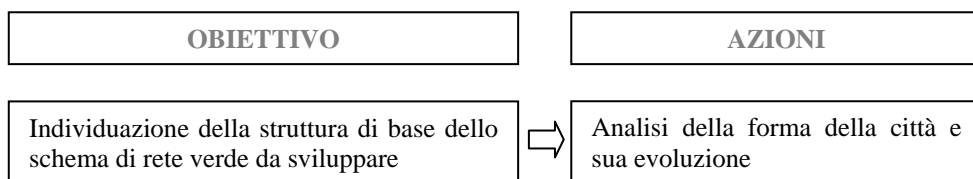
- di *connessione* permettendo il collegamento fra i vari spazi urbani;
- legata alla *mobilità*, fungendo da infrastruttura dedicata alla mobilità lenta.



Nella redazione del Piano si sono seguiti alcuni criteri che hanno portato ad una metodologia che possiamo schematizzare in *sei fasi*.

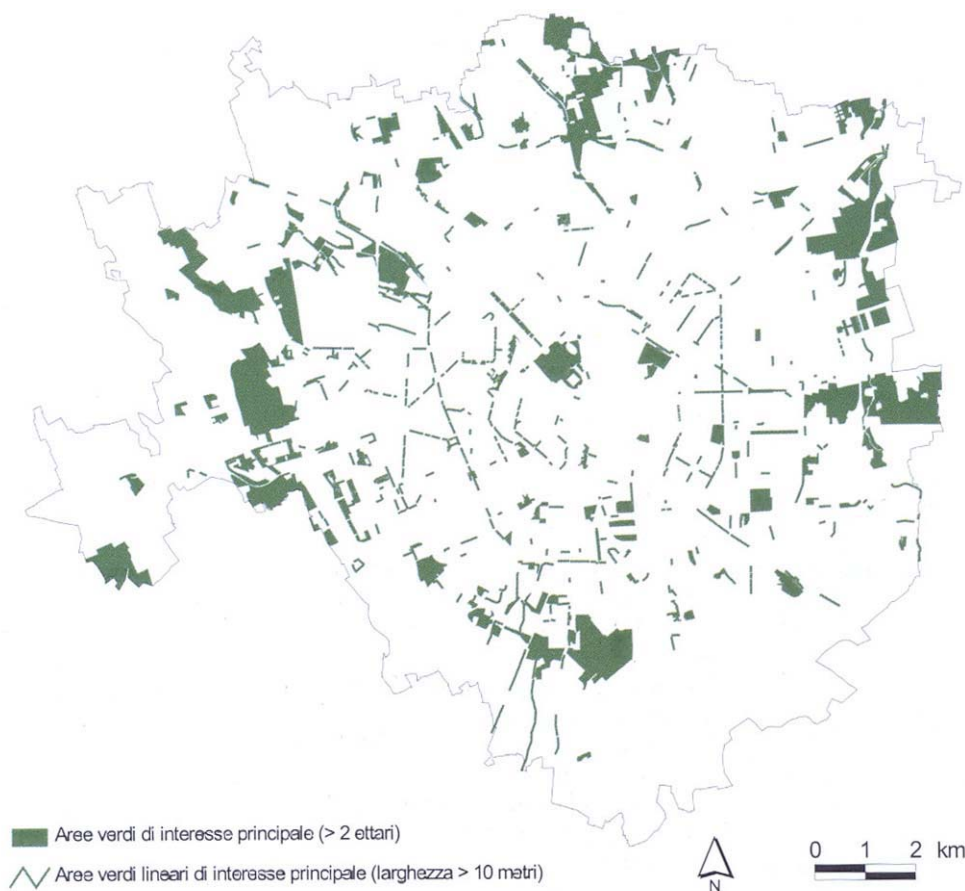
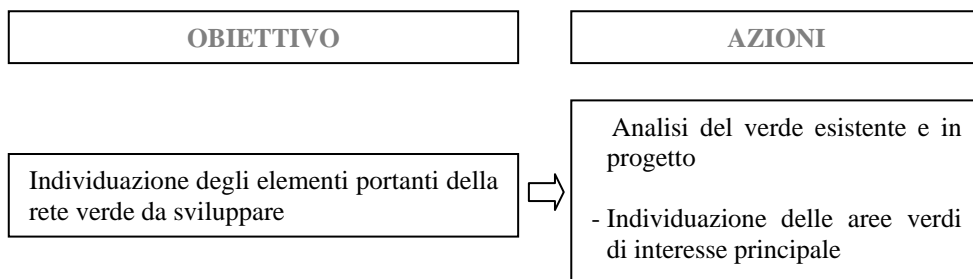
FASE 1 - CONGRUENZA CON LA FORMA DELLA CITTA'

Lo schema della rete verde deve tenere conto della forma della città e del suo sviluppo nei secoli.



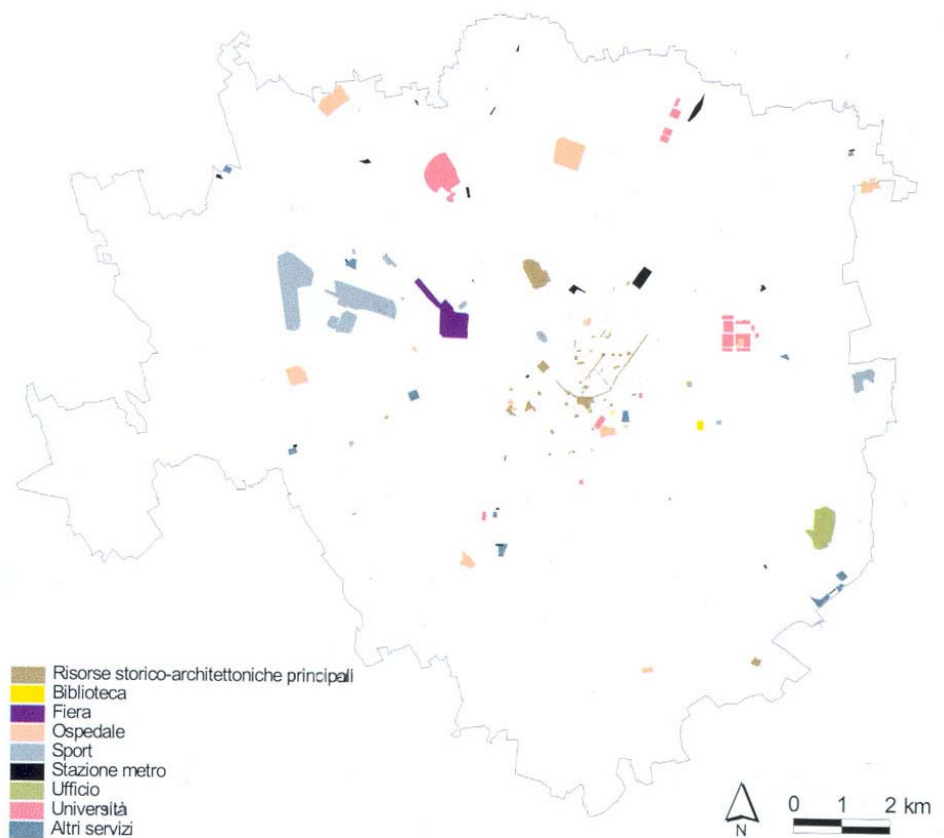
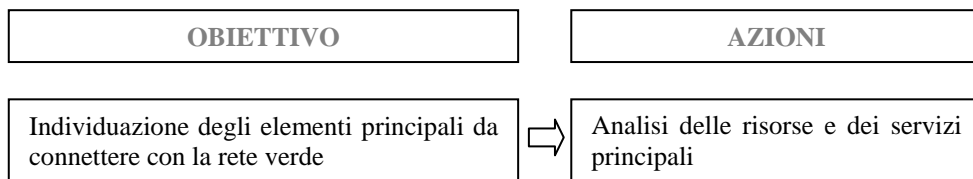
FASE 2 – VALORIZZAZIONE E CONNESSIONE DEL VERDE ESISTENTE

L'utilizzo del verde esistente è ritenuto fondamentale per la redazione del Piano. Si individuano varie tipologie di verde (verde lineare, verde in progetto, aree gricole, aree incolte) riclassificate sulla base delle loro caratteristiche dimensionali in aree verdi di interesse principale e verde lineare con larghezza superiore ai 10 metri.



FASE 3 – COLLEGAMENTO CON ELEMENTI PRINCIPALI

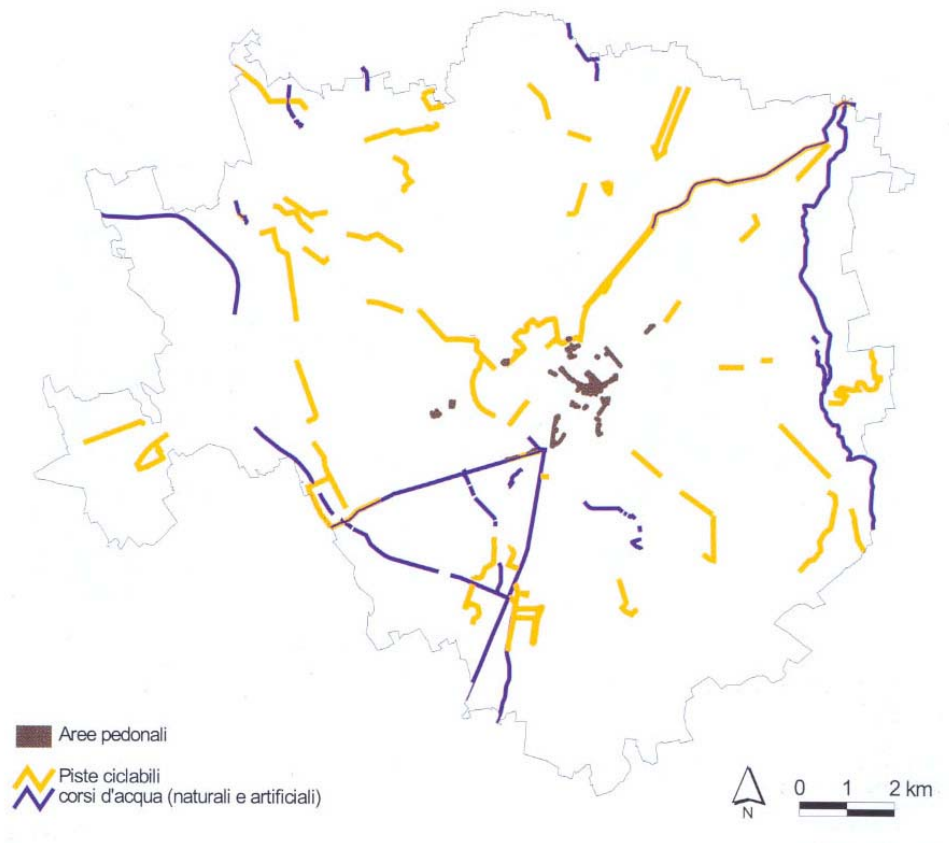
La rete collega i servizi principali (biblioteche, ospedali, uffici pubblici più importanti, fiere) le risorse storiche più importanti, le università, le stazioni ferroviarie e metropolitane, i punti di maggiore fruizione.



FASE 4 – INDIVIDUAZIONE DI ELEMENTI COMPLEMENTARI

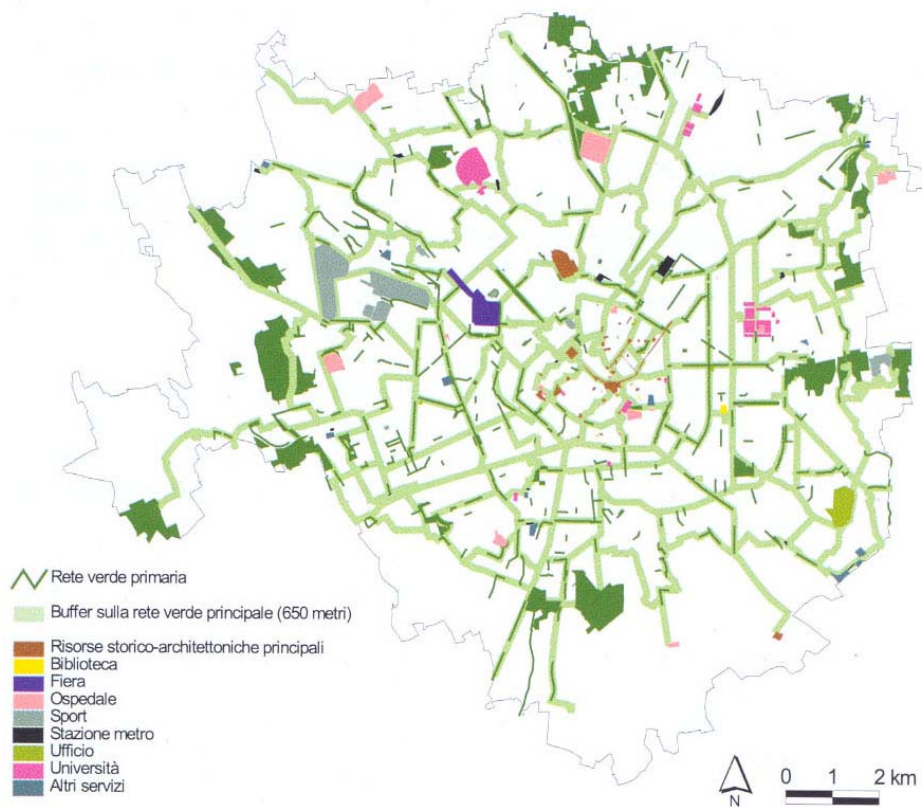
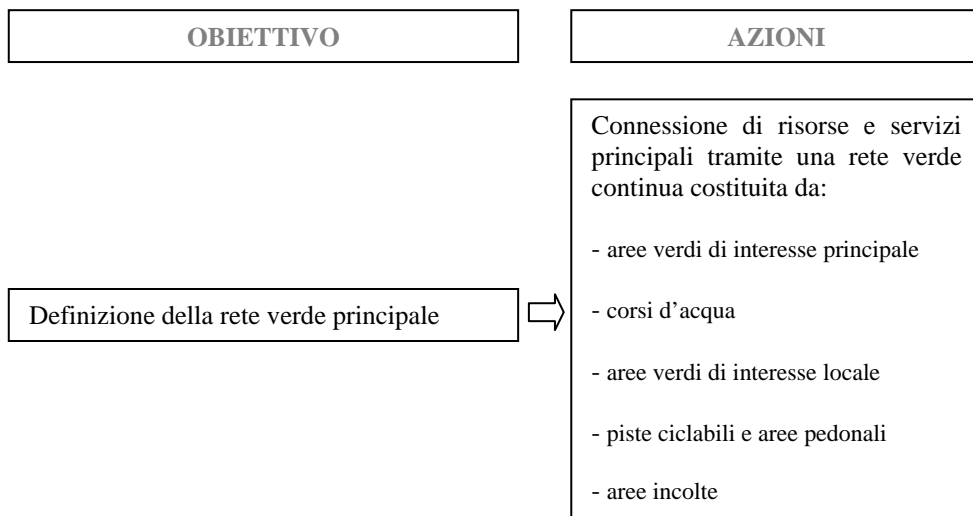
Al fine di garantire la connettività della rete sono stati introdotti come elementi complementari i corsi d'acqua da valorizzare, le piste ciclabili e le aree pedonali.

OBIETTIVO	AZIONI
Individuazione di altri elementi lineari in grado di connettere le risorse e i servizi e dare continuità alla rete verde	<ul style="list-style-type: none"> - Analisi dei corsi d'acqua - Analisi delle piste ciclabili - Analisi delle aree pedonali



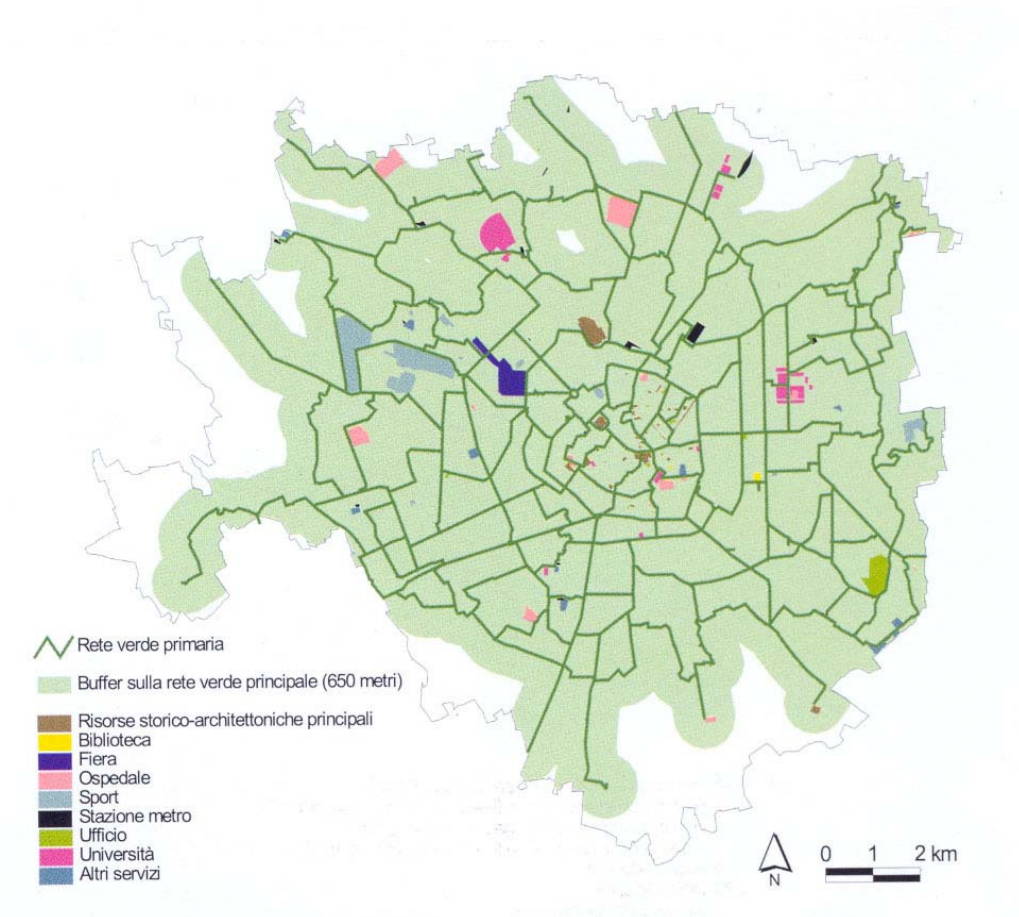
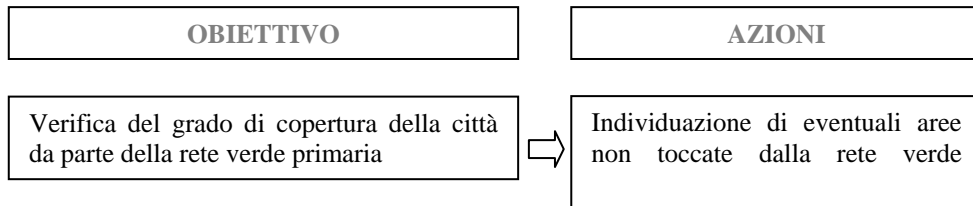
FASE 5 – ORGANIZZAZIONE GERARCHICA DELLA RETE

Definizione della rete verde primaria che connette tutto il territorio. La rete è costituita da verde lineare, da percorsi lungo i corsi d'acqua, dalle aree verdi di interesse locale, dalle piste ciclabili, dalle aree pedonali, dagli incolti.



FASE 6 – VERIFICA COPERTURA OMOGENEA DELLA CITTA’

La rete verde primaria deve risultare uniformemente distribuita all’interno del tessuto urbano e sufficientemente vicina alle abitazioni.



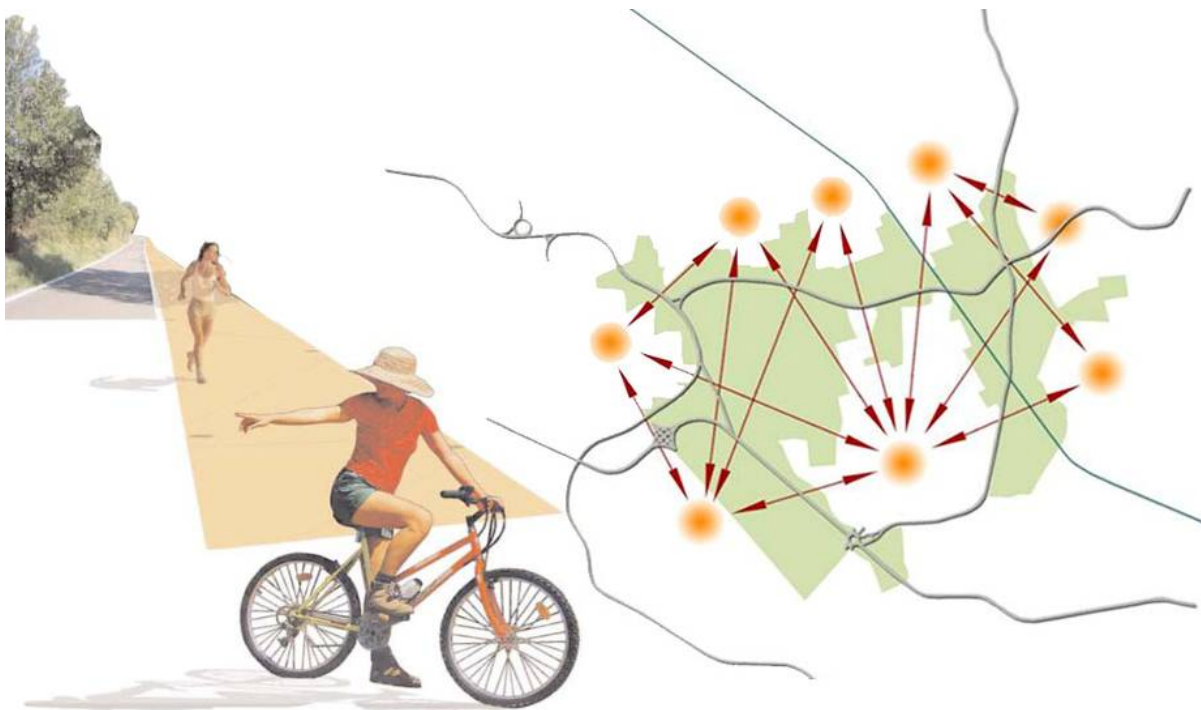
note

-
- ¹ Il termine parkway venne coniato da Frederick Law Olmsted, architetto paesaggista dell'800, progettista del Central Park di New York, la Eastern e Ocean Parkway sempre a New York e del celebre Emerald Necklace di Boston. Per Olmsted la parkway indicava un tipo di strada piacevole che serviva a connettere i parchi della città.
- ² La nascita delle greenways deriva dalla successione di diversi concetti come le parkways di Olmsted, la città giardino e le greenbelt di Howard, le open ways di MacKaye.
- ³ "a living network of greenways... to provide people with access to open spaces close to where they live, and to link together the rural and urban spaces in the American landscape... threading through cities and countrysides like a giant circulation system".
President's Commission on American Outdoors of United States, 1987
- ⁴ L'Associazione Italiana Greenways si è costituita il 20 luglio 1998 e opera per sviluppare il movimento delle greenways in Italia, promuovendo lo studio, la pianificazione, la progettazione e la realizzazione di greenways tramite il recupero di infrastrutture lineari già esistenti (alzaie dei canali, ferrovie dismesse, strade rurali, ecc.), al fine di valorizzare le risorse storico-culturali e ambientali.
- ⁵ Intervento dell'ing. Giulio Maternini dell'Università di Brescia al 2° Convegno Europeo sul tema delle Greenways intitolato "Uno strumento di riscoperta e valorizzazione del territorio" svoltosi a Milano nell'Ottobre 1999
- ⁶ S.G. Fabos e S. Ahern, Greenways: the beginning of an International Movement, Elsevier, Amsterdam 1993

New layer: greenways

Oggi le città non hanno limiti visibili, ma molti sono gli ostacoli da superare per poter considerare la città e il suo territorio completamente attraversabile. L'ipotesi di poter tracciare una maglia di attraversamento di questi territori tramite un sistema di greenways permette di raggiungere un duplice obiettivo: da un lato preservare i caratteri della memoria rurale del luogo, dall'altro realizzare una trama di percorsi come sistema tipologico.

Esistono in America e Europa altri numerosi esempi di realizzazioni di greenways. La maggior parte però tendono ad identificare spesso le greenways con progetti di piste ciclabili. Ciò costituisce un forte limite dell'idea che investe aspetti più strutturali come la riqualificazione dei territori attraversati e la promozione di forme compatibili con i processi di sviluppo della città.



Nel nostro caso l'area presa in esame denominata "fascia intermedia" presenta un territorio ricco di tracciati agricoli sotto utilizzati perché oramai intrecciati e sovrapposti allo sviluppo urbano incontrollato che possono risultare utili alla creazione di una rete di greenway. Utilizzando questi tracciati ed alcuni ex-novo si può provare a disegnare una maglia con forti potenzialità di valorizzazione e di sviluppo del territorio rurale, in grado di coinvolgere gli utenti in un processo di conoscenza, valorizzazione e rispetto dell'ambiente circostante.

Si tratta di pensare a trasformare/creare percorsi con caratteristiche flessibili che sappiano inserirsi nel territorio rurale urbanizzato connettendo tra loro luoghi attrattori di persone nelle ore di svago e tempo libero (per esempio: parchi attrezzati per il gioco, centri sportivi, aree turistiche costiere, parchi e bellezze naturali, ecc.) concorrendo, se idoneamente attrezzate, all'alleggerimento del flusso sulle reti per il traffico motorizzato e contribuendo all'instaurarsi di relazioni sociali tra le persone.

I percorsi funzionano come reti che interagiscono con i molteplici punti di connessione tra gli strati offrendo un ventaglio di strategie e proposte tematiche piuttosto che prefigurare oggetti.

Il disegno della rete di percorsi ricorda vagamente una mappa che consente all'utente di attraversare l'area districandosi lungo la ragnatela dinamica all'interno di una realtà intessuta anche di trame invisibili. Una mappa che indica dei luoghi, degli spazi senza rappresentarli, che esprime relazioni e non gerarchie così come il territorio richiede, che interpreta il luogo come compresenza di oggetti.

"La mappa è un sistema composito di notazioni ... che può rappresentare il testo di riferimento per un progetto che si realizzi ... per la sua capacità di far affiorare gli elementi significativi nascosti nel territorio. Perché la mappa è anche questo: un disegno che guida allo scavo, alla scoperta, al tesoro"¹.

Questa scelta progettuale implica la risoluzione di alcuni problemi.

Il primo è capire la relazione esistente all'interno dell'area di intervento tra pubblico e privato: i percorsi si estendono all'interno di differenti territori comunali attraversando suoli pubblici e privati. Il sistema di percorsi, pensato pertanto attraverso una continua negoziazione di spazio, entra nello spazio privato ma allo stesso tempo è spazio pubblico per il carattere proprio dei percorsi tematici.

Il secondo è preservare la condizione esistente del paesaggio agricolo nel momento in cui viene rimesso in gioco attraverso lo scambio di relazioni con gli altri strati. In questo caso la maglia di percorsi non solo ridistribuisce significati diversi a seconda delle parti di territorio attraversato, ma definisce delle aree tematiche ad esempio attraverso recinti di verde che utilizzano aree incolte o edifici industriali dimessi rifunzionalizzati o tratti di infrastruttura da "permeare" o ancora parti di tessuto urbano da inserire nella rifunzionalizzazione dell'intero sistema urbano.

Il terzo è quello di capire la serie di *eventi contemporanei*² da dislocare in questi territori in modo che possano essere coinvolti nella organizzazione della nuova struttura specialmente dove leggibile è il rapporto con i caratteri specifici dei sistemi attraversati.

Ad esempio i percorsi, attivando i punti di connessione, rimettono in gioco quelli che erano considerati spazi non pregiati (un retro o un'area interstiziale) individuando di volta in volta il tema significativo *"che renda percepibile la specificità del luogo e induca a un altro sguardo e a un'altra pratica del territorio"*³.

Il nuovo livello (greenways) riesce in questomodo a riutilizzare la stratigrafia precedente recuperandola e dotandola di un nuovo significato in linea con i principi della salvaguardia del sistema naturale e della riqualificazione sociale.

Nelle schede successive vengono utilizzati alcuni termini possibili che indicano le azioni volte ad individuare possibili sviluppi progettuali, tutti contenuti nella definizione dell'azione stessa.

Sovrapporre (antiche giaciture).

Interscambiare (flussi e mobilità)

Varcare (recinti, sbarramenti, margini)

Ibridare/Contaminare (tipi, forme, funzioni)

Connettere (aree separate)

Recuperare (insediamenti produttivi dimessi)

Attraversare (infrastrutture, tracciati)

Compenetrare (edifici, giardini privati, svincoli complessi)

Polarizzare (grandi aree strategiche)

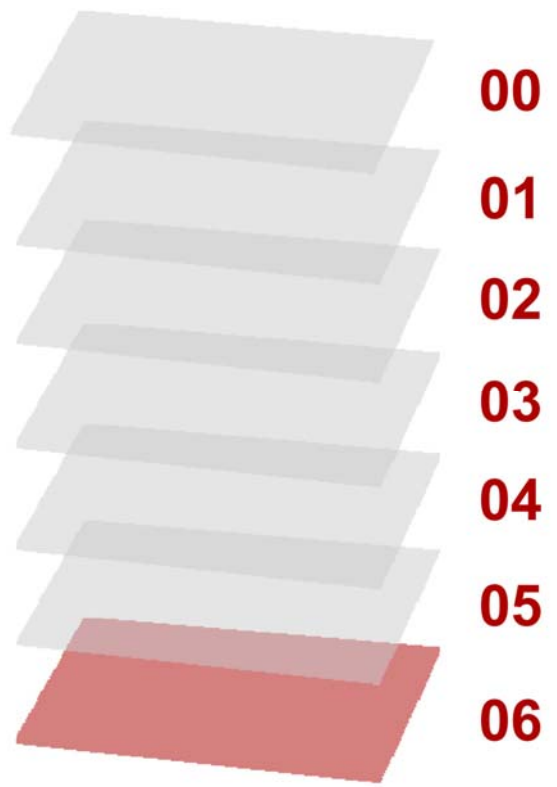
In questo caso si tratta di fornire indicazioni progettuali, una sorta di orientamento strategico che utilizza le azioni per prefigurare una tipologia di intervento. Restano indefinite le scelte formali che possono essere progettate, scelte e valutate in un secondo momento.

note

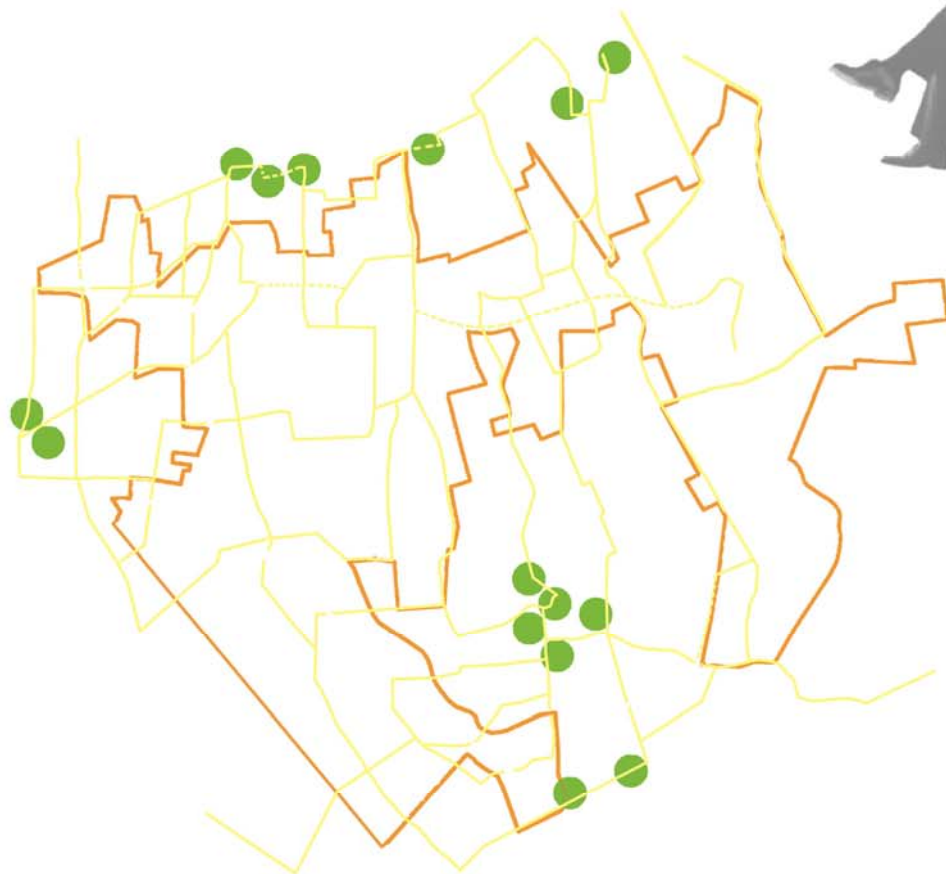
¹Pepe Barbieri, *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003, p. 40

² La contemporaneità diventa evento senza perdere i legami con le tracce che strutturano il territorio

³ Pepe Barbieri, *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003, p. 66



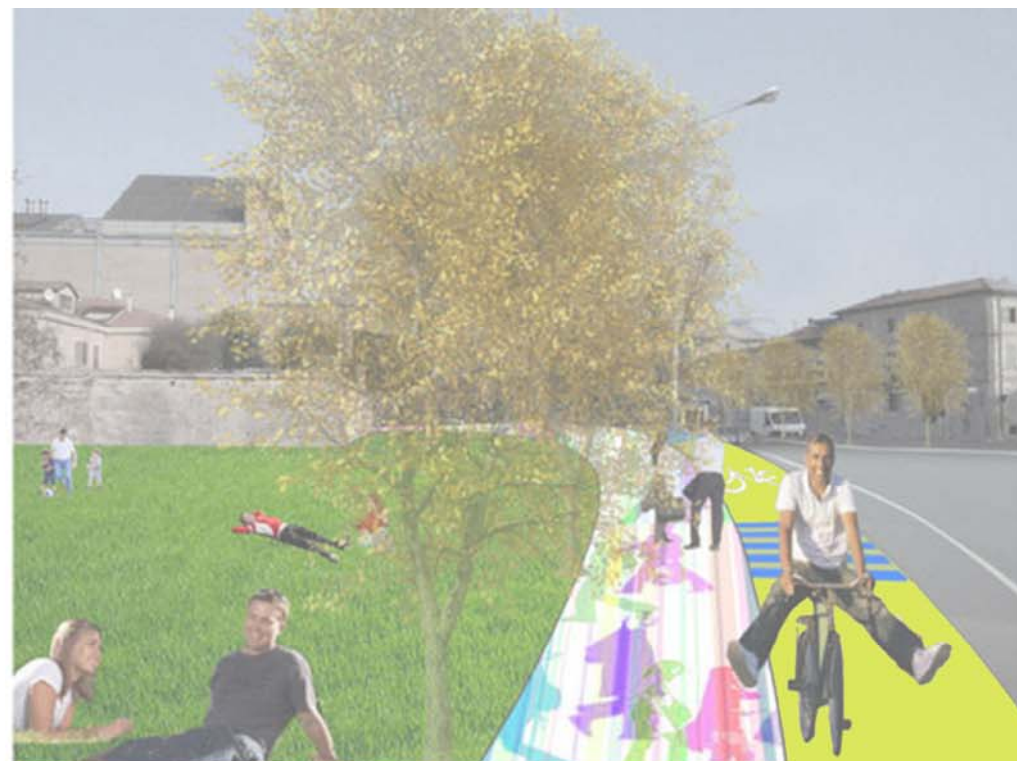
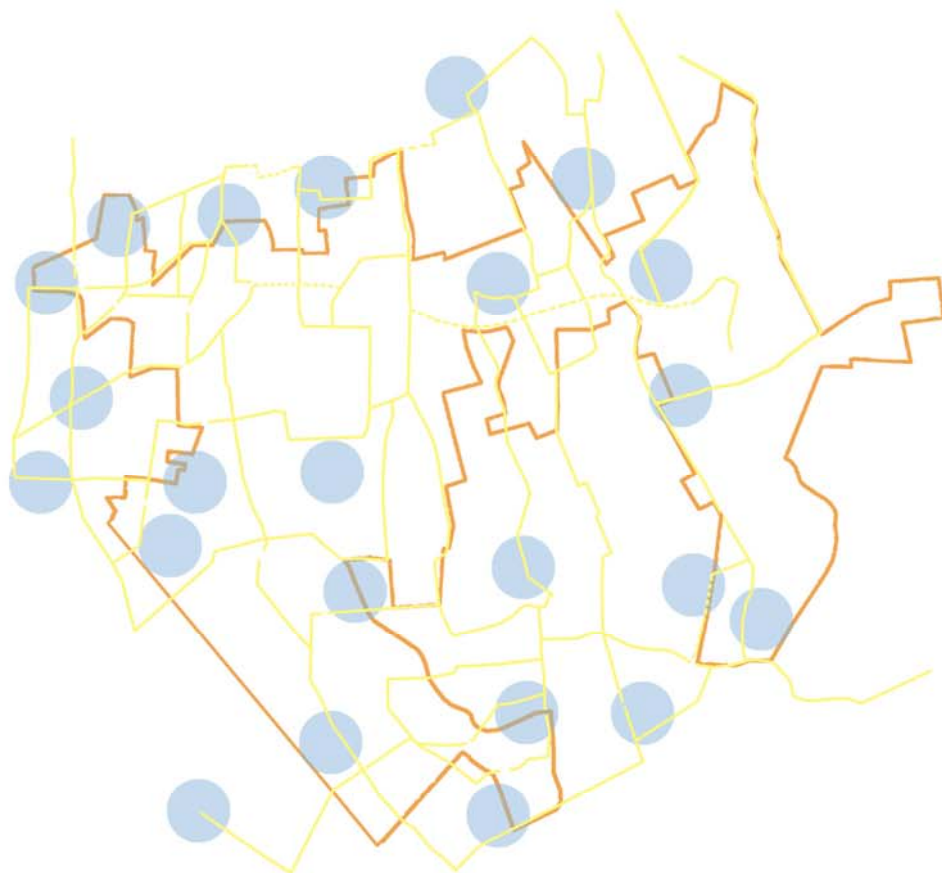
IL PROGETTO DI PERCORSO ATTIVA I PUNTI DI CONNESSIONE
I GIARDINI NEL CENTRO STORICO



AZIONI
COMPENETRARE - CONTAMINARE

I PERCORSI CHE SOLCANO IL TESSUTO STORICO PENETRANO NEI GIARDINI RACCHIUSI NEGLI ISOLATI A CORTE INNESCANDO RELAZIONI TRA FUNZIONI PUBBLICHE E PRIVATE CON LA REALIZZAZIONE DI LUOGHI DI RISTORO E SPAZI DI AGGREGAZIONE.

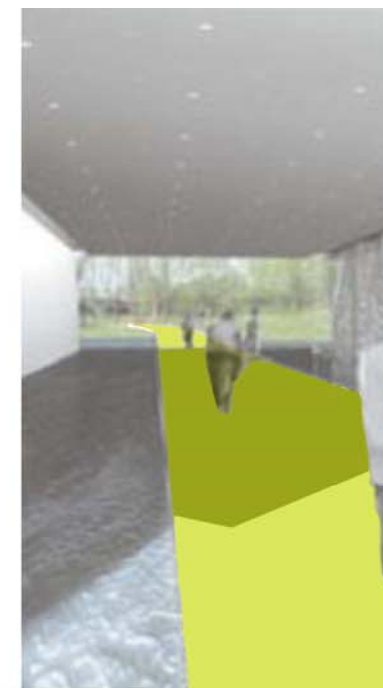
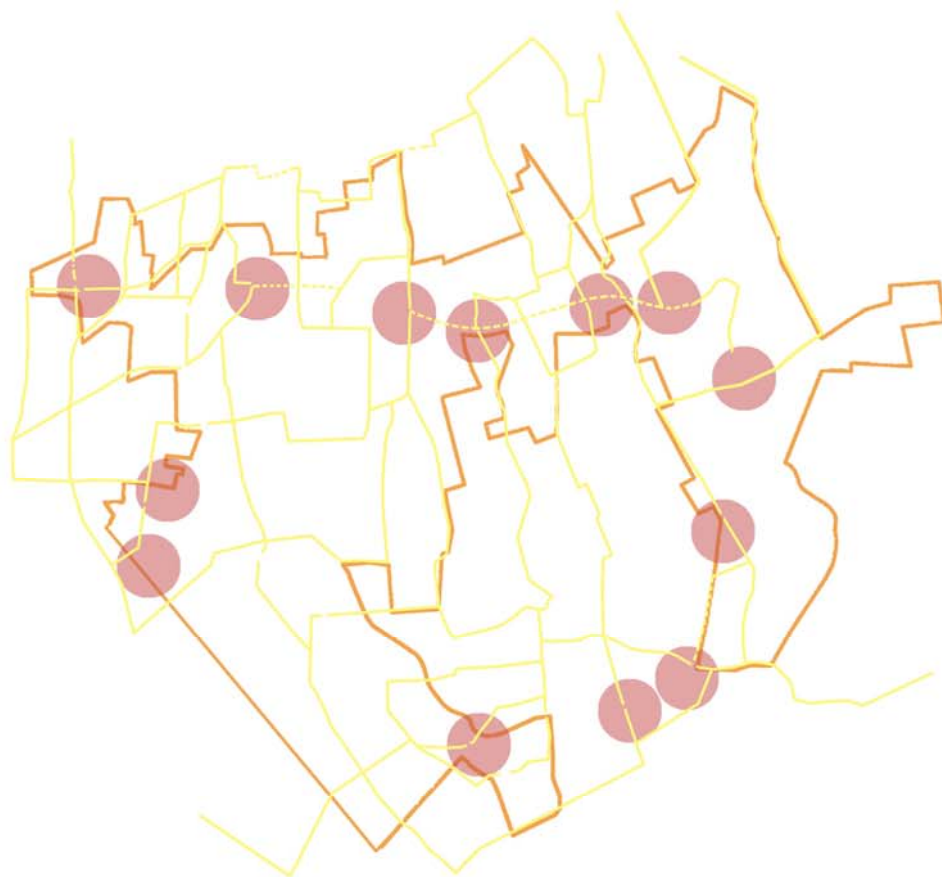
IL PROGETTO DI PERCORSO ATTIVA I PUNTI DI CONNESSIONE
LE AREE INTERSTIZIALI TRA L'EDILIZIA DI ESPANSIONE E I TERRENI
INCOLTI A RIDOSSO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE



AZIONI
VARCARE - CONNETTERE - RECUPERARE

I PERCORSI CHE VARCANO RECINTI, SBARRAMENTI E MARGINI CONNETTONO CAPANNONI EDIFICI RESIDENZIALI AI MARGINI E INSIEMI PRODUTTIVI RECUPERANDO LE AREE INTERSTIZIALI ABBANDONATE E LE INDUSTRIE DISMESSE CON ATTREZZATURE COMPLEMENTARI A QUELLE RESIDENZIALI E PRODUTTIVE, COME CAMPI SPORTIVI, LUOGHI DI AGGREGAZIONE E INTRATTENIMENTO.

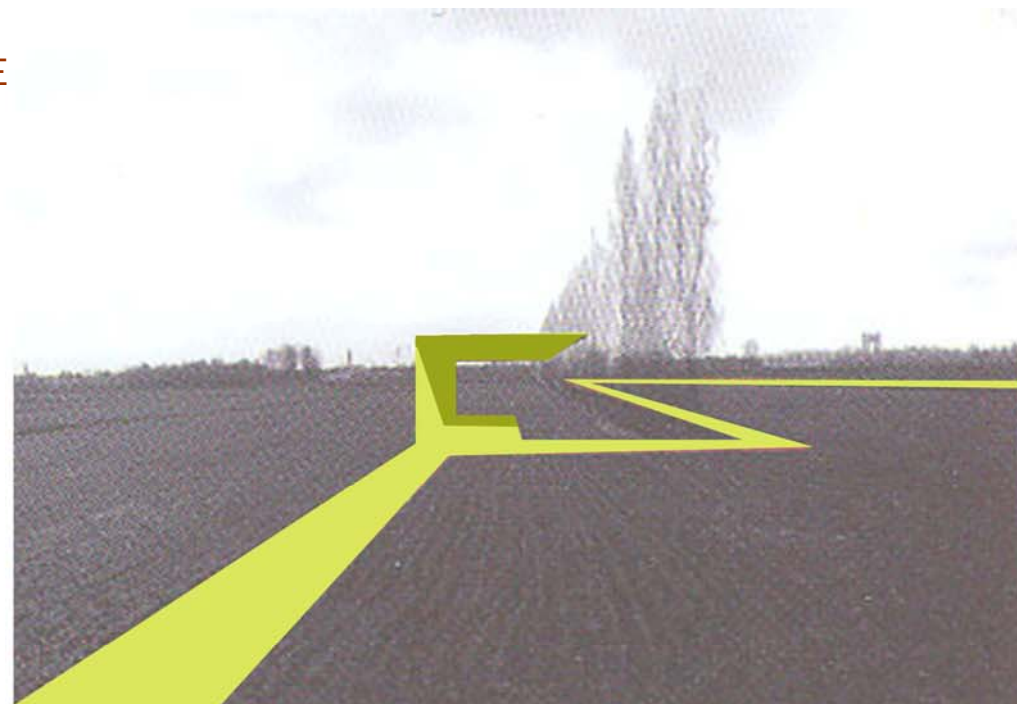
IL PROGETTO DI PERCORSO ATTIVA I PUNTI DI CONNESSIONE
LE INTERSEZIONI TRA I TRACCIATI E LE INFRASTRUTTURE
GLI ATTRAVERSAMENTI



AZIONI
ATTRAVERSARE

I PERCORSI CHE TOCCANO I PUNTI DI INTERSEZIONE TRA I TRACCIATI E LE INFRASTRUTTURE CREANO ATTRAVERSAMENTI MEDIANTE SOTTOPASSI O RECUPERANDO I PASSAGGI ESISTENTI INVESTENDOLI DI NUOVI SIGNIFICATI. I PERCORSI METTONO IN RELAZIONE QUESTI PUNTI ANCHE ATTRAVERSO COLLEGAMENTI PEDONALI POSTI AL DI SOTTO DELLA SS162 CON ATTREZZATURE LEGATE ALLA VALORIZZAZIONE DEL TESSUTO AGRICOLO.

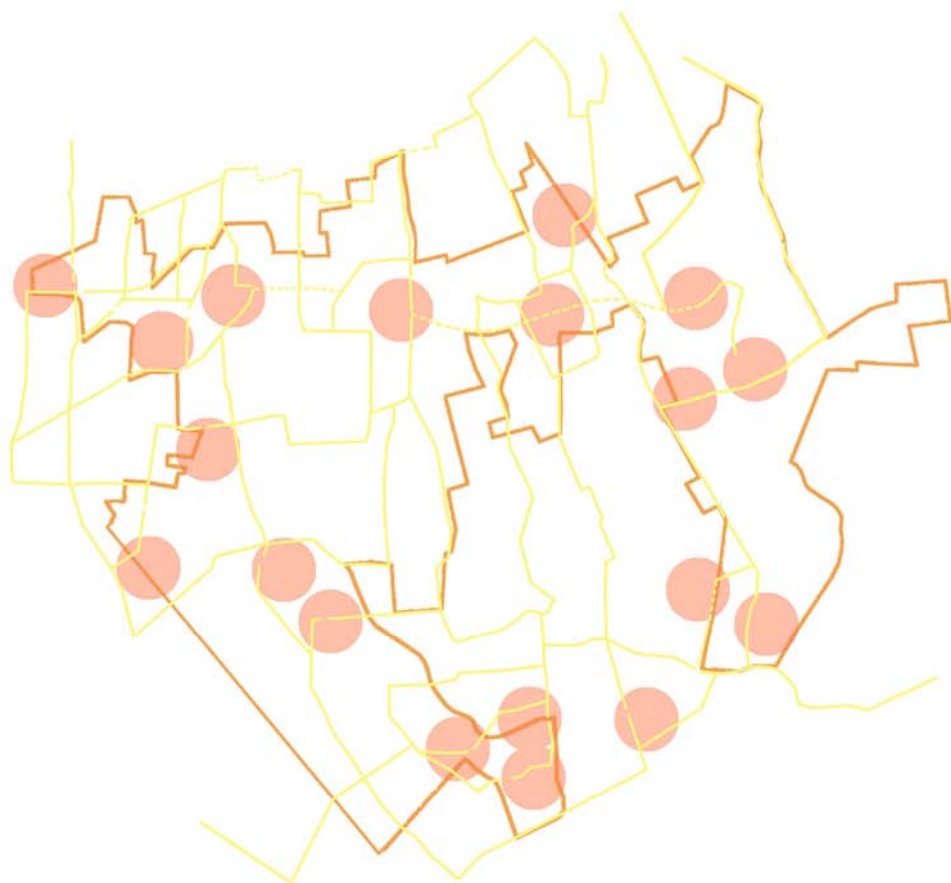
IL PROGETTO DI PERCORSO ATTIVA I PUNTI DI CONNESSIONE
LA SOVRAPPOSIZIONE DEI TRACCIATI SUI SEGNI DELLA CENTURIAZIONE
PERCORSI TEMATICI



AZIONI
SOVRAPPORRE - TEMATIZZARE

I PERCORSI I SOVRAPPONGONO ALLA CENTURIAZIONE RIUTILIZZANDO LE TRACCE ESISTENTI E ANCORA VISIBILI (FILARI DI PIOPPI O VITI MARITATE) COME PERCORSI TEMATICO-FUNZIONALI. SI POSSONO PREVEDERE PUNTI DI SOSTA LUNGO I QUALI RACCONTARE TRAMITE STRUMENTI MULTIMEDIALI LA STORIA DEL TERRITORIO E LA SUA TRASFORMAZIONE.

IL PROGETTO DI PERCORSO ATTIVO I PUNTI DI CONNESSIONE
LE INFRASTRUTTURE SI RELAZIONANO CON LA NATURA
SVINCOLI COMPLESSI



AZIONI
ACCOSTARE/SEPARARE - INCORPORARE

NEI PUNTI DI CONNESSIONE I PERCORSI CORRONO PARALLELI ALLE INFRASTRUTTURE SEPARATI DA BARRIERE DI VEGETAZIONE E NEGLI SVINCOLI SI REALIZZANO AREE VERDI DI SOSTA O PARCHI ATTREZZATI (ROTONDA DI ARZANO) .

IL PROGETTO DI PERCORSO ATTIVA I PUNTI DI CONNESSIONE
LE INFRASTRUTTURE SI RELAZIONANO CON LE ESPANSIONI EDILIZIE E
GLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI



AZIONI
RECUPERARE – INTERSCAMBIARE - IBRIDARE

NEI PUNTI DI CONNESSIONE I PERCORSI ATTRAVERSANO LE INDUSTRIE DISMESSE ATTIVANDO UN MECCANISMO DI RECUPERO TRAMITE FUNZIONI COMPLESSE LEGATE ALL'AGGREGAZIONE E ALL'INTERSCAMBIO TRA DIFFERENTI SISTEMI (FERROVIARIO-AUTOMOBILISTICO-PEDONALE). NEI PUNTI DOVE IL VIADOTTO PASSA TRA LE CASE I PERCORSI CORRONO AL DI SOTTO DI ESSO CREANDO SISTEMI DI CONNESSIONE E RELAZIONE CON L'INTORNO.

INTRODUZIONE

- Andrea Santacroce, *Fenomenologia degli insediamenti urbani in Italia*, Unità di Ricerca nell'ambito del Dottorato in Composizione Architettonica Ciclo XV, XVI e XVII, Napoli 2003
- Antonino Saggio, *Mare nostrum, in lan+, Odissea digitale*, testo & immagine, Torino 2004
- P. Gregory, *Territori della complessità. New scapes*, testo e immagine, Torino 2003
- P. Viganò, *La città elementare*, Skira editore, Milano 1999
- C. Cajati, C. Marti Aris, R. Pastore, *Luoghi pubblici nel territorio*, Giannini, Napoli
- A.A.V.V., *Linee nel paesaggio*, Utet, Torino 1999
- R. Lucci, *Percorsi del progetto urbano*, edizioni Kappa, Roma 1999
- R. Lucci, *Luoghi collettivi: materiali per il progetto*, edizioni Kappa, Roma 2006

PARTE I – TERRITORI DI RICERCA

- A. Carandini, *Storie della terra. Manuale di scavo archeologico*, Einaudi, Torino 1991
- Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Editori Laterza, Roma-Bari 2000
- André Corboz, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano 1998
- M. Zardini, G. Baldisseri, L. Marchetto, M. Zancan, *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*, Skira Editore, Milano 1996
- M. Gausa, V. Guallart, W. Müller, F. Soriano, F. Porras, J. Morales, *The metapolis dictionary of advanced architecture. City, technology, society in the information age*, Actar, Barcelona, 2003
- Manuel Gausa, " *Dispositivi geourban*" , in Area n.79 , Milano 2005
- C. Bianchetti, *Abitare la città contemporanea*, Skira, Milano 2003
- G. Barbieri, *Configurazione della città diffusa*, in AA.VV., *Le forme del territorio italiano I. Temi e immagini del mutamento II. Ambienti insediativi e contesti locali*, Bari 1996
- B. Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1998
- R. Lucci, *Percorsi del progetto urbano*, edizioni Kappa, Roma 1999
- Marc Augè, *Dysneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri editore, Torino 1999
- O.M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, Skira editore, Milano 1997
- Stalker, *Attraverso i Territori attuali*, J.M. Place 2000
- A.A.V.V. *IN.FRA. Forme insediative, ambiente e infrastrutture. Esperienze*, Marsilio 2004
- M. Gibelli, *Il paesaggio delle frange urbane*, franco Angeli, Milano 2003

PARTE II – LAYERING PROCESS COME STRUMENTO DI LETTURA E DI PROGETTO

- Paola Gregory, *Territori della complessità. New scapes*, testo e immagine, Torino 2003
- Luigi Prestinzenza Pugliesi, *Silenziose avanguardie. Una storia dell'architettura. 1976-2001* Testo & Immagine, Torino 2001
- Paola Viganò, *La città elementare*, Skira editore, Milano 1999
- O.M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, Skira editore, Milano 1997
- Silvio Cassarà (a cura di), *Peter Eisenman – Contropiede*, Milano 2005
- J. Lucan, *OMA Rem Koolhaas – architetture 1970-1990*, Milano 1990
- Paola Viganò, *La città elementare*, Skira editore, Milano 1999
- A.A.V.V., *Linee nel paesaggio*, UTET, Torino 1999
- A.A.V.V., *IN.FRA Esperienze Forme Insediative, ambiente e strutture*, Marsilio 2004

PARTE III – LAYERING PROCESS: SPERIMENTAZIONI NELL'AREA A NORD DI NAPOLI

- A. Vollaro, *Infrastrutture e forme del territorio. La strada degli Americani*, Cuen, Napoli
- Marella Santangelo (a cura di), *Le aree industriali nella città metropolitana di Napoli*, Franco Angeli editore, Napoli 2003
- R. Lucci, *Attraverso la dispersione: la strada degli americani*, in In.fra Campania 1, Otto, Torino 2002

- Ian+, *Interferenze con il reale*, EdilStampa, Roma 2003
- C. Cassatela, *Iperpaesaggi*, testo&immagine, Torino 2001
- F. Careri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino 2006
- Pepe Barbieri, *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003
- A. Toccolini, N. Fumagalli, G. Senes, *Progettare i percorsi verdi: manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, 2004
- G. Senes, *Greenways urbane: una proposta per Milano*, edizioni Verga, Milano 2007
- Gérard Chouquer, Monique Clavel-Lévêque, François Favory E Jean-Pierre Vallat, *Structures agraires en Italie Centro-Méridionale. Cadastres et paysage ruraux*. Collection de l'Ecole Française de Rome - 100, Roma 1987.
- G. Libertini, *Persistenza di luoghi e toponimi nelle terre delle antiche città di Atella e Acerrae*, Istituto di Studi Atellani, S.Arpio (CE) 1999
- C. De Seta, *I Casali di Napoli*, Laterza edizioni, Bari 1984
- M.A.Pugliese, *Caratteri dell'Ager Campanus: segni, tracce e memorie*, in A.A.V.V. *In.fra Campania attraverso la dispersione*, otto editore, Torino 2002
- M. Rosi, *Quattro Comuni a Nord di Napoli*, DPST, Collana di studi di Urbanistica, Napoli 1990
- C. Finaldi Russo, *Appendici*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000
- M. Vanore, *Spazi di città all'ombra della sopraelevata*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000
- Lilia Pagano, *La campagna*, in F. Ippolito e P. Maisto (a cura di) *La strada degli Americani*, Clean, Napoli 2000
- Pierre Donadieu, *Campagne urbane*, Donzelli, Roma 2006

Le immagini utilizzate come concept nelle schede sono tratte dal PSC di Bologna e da alcuni progetti pubblicati sul sito di Europaconcorsi.