

La città tra terra e mare: il ruolo del waterfront urbano di S. Giovanni a Teduccio nella città di Napoli

*Roberto Giarrusso
Via Montano, 70 – Caianello (CE) - Italy
r.giarrusso@gmail.com*

Abstract

The subject of the present project is based on one of the suburban areas in the city of Naples and in particular on the eastern suburban area and the historic quarter of S. Giovanni a Teduccio, an urban structure located on the sea and between the city of Naples and the eastern Vesuvian area. In the first phase, the quarter of S. Giovanni has been analyzed in relation to the whole eastern suburban of the city, in order to underline the structural necessity of this place, searching for different hypothesis about the urban planning with the target to turn a chaotic suburban into a city as noble as possible. In the second phase, it has been possible to develop an urban project focused on the urban, economical and social opportunities, given from a collocation of a seaport on the waterfront of the quarter of S. Giovanni, that at the present is in complete decay, emphasized by the railway coastline barrier between the city and the sea. The project means to propose a passage underground of the railway in this area of the quarter S. Giovanni and a new planning of the whole quarter with new civil services by an absolute agreement with historic city.

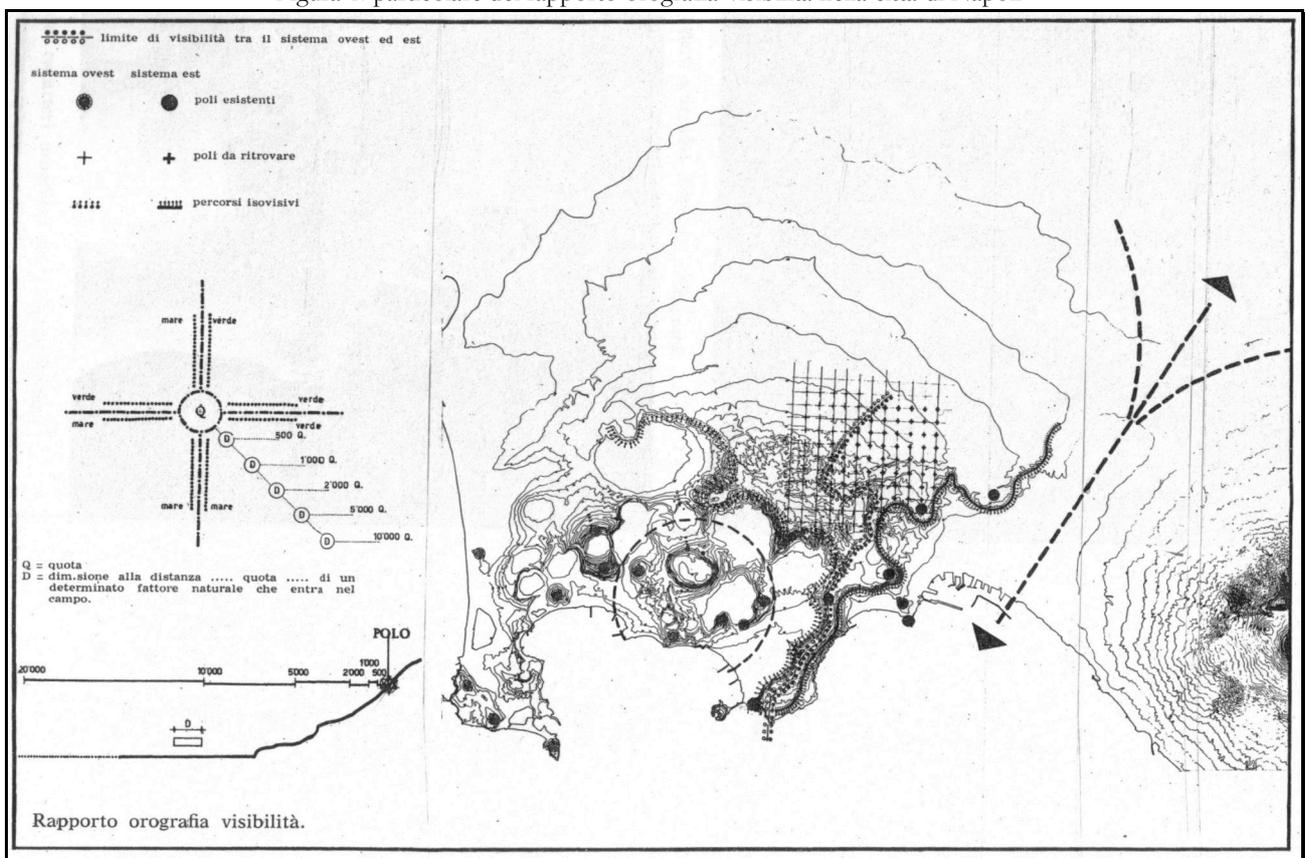
Key Words: Naples, S. Giovanni a Peduccio, urban planning, economical and social opportunities, seaport

Report

1. Geografia del territorio orientale di Napoli

A scala regionale la zona orientale di Napoli è rappresentabile come una cerniera territoriale tra il centro storico della città di Napoli, l'entroterra del casertano e del nolano, la piana nocerino-sarnese e la costiera vesuviana e sorrentina. La stessa area Est, che oggi accoglie la cosiddetta periferia orientale, può essere considerata dal punto di vista morfologico come una grande *cerniera-impluvium* (figura 1) che, a scala paesaggistica, segna una sorta di pausa, in senso Est-Ovest, tra il sistema ad anfiteatri della città storica e il cono del Vesuvio.

Figura 1. particolare del rapporto orografia-visibilità nella città di Napoli



Quindi, nello skyline costiero, a differenza delle unità che incombono su di essa, la stessa area orientale può essere letta come una *non-emergenza* che si lega direttamente alla piana campana tramite il territorio acerrano, mentre l'imbuto diviene luogo di confluenza delle diverse giaciture determinate dai vari sistemi territoriali ed urbani che interessano ed attraversano il pianoro (Pagano 2001). Ma l'area oggetto di studio non è solo un'anonima pianura che, in direzione Nord-Sud, segna l'apertura della città verso il mare poiché essa è caratterizzata a sua volta da alcune emergenze ambientali che ne costituiscono altrettanti punti di forza.

2. Lo stato futuro e la programmazione della “città orientale”

L'ipotesi della Città Metropolitana: la costruzione di quella che si vuole polemicamente definire “città orientale” passa dalla costituzione della città metropolitana, importante tentativo di rigenerazione urbanistica reso possibile dalla legge n. 142 del 1990 relativa all'innovazione dell'assetto delle autonomie locali. Tuttavia, una possibile rivoluzione cade all'apparire della legge stessa poiché nel codice in questione il livello amministrativo delle città metropolitane è subordinato alle Regioni e non paritetico ad esse come nella migliore tradizione europea. Per contraddizioni interne la paventata innovazione non è praticabile e ciò è dimostrato dal fatto che a quasi venti anni dal vaglio dello strumento legislativo ancora nessuna area metropolitana italiana si sia organizzata come città metropolitana (Benevolo 2006). Per ciò che concerne l'eventuale messa in opera di questo nuovo ente pubblico vanno definiti accortamente due elementi: l'esatta perimetrazione del nuovo soggetto istituzionale e le funzioni amministrative da sottrarre ai comuni che entreranno a far parte della città metropolitana.

L'ipotesi della Città Orientale: la possibilità dell'istituzione della città metropolitana di Napoli si correla con la teoria della metropoli regionale ovvero del sistema di quattordici città in cui, in letteratura, si è proposto di articolare il territorio metropolitano napoletano. La tesi delle “città del sistema di città” prevede, infatti, proprio il Comune di Napoli come cuore propulsore di questa suddivisione territoriale mentre all'interno dello stesso capoluogo partenopeo si individuano quattro settori urbani ovvero la zona storica centrale, la città occidentale, la città settentrionale e la città orientale (Forte 1991). La validità di questo complesso programma urbanistico sembra confermata dalla suddivisione dello stesso territorio del Comune napoletano nelle dieci Municipalità cittadine, varate nel 2005 e considerate, non a torto, la maggiore innovazione urbanistica intrapresa dal 1993. Partendo dalla tesi delle città del sistema di città e servendoci delle Municipalità possiamo avanzare, in base ad una diversa ripermetrazione dei quartieri, differenti ipotesi di “città orientale”, ripercorrendo ad una scala minore il processo già attuato per l'idea di città metropolitana sopra esposto. La “Città orientale” coincide quindi per intero con il territorio della Municipalità 6; sarà costituita dai quartieri Ponticelli, Barra e S. Giovanni, occupando una superficie di 19,28 kmq e interessando una popolazione di circa 103.000 abitanti con una densità di 5.342 ab/kmq. In questo caso, rientrano in un unico quadro d'insieme i problemi relativi ai tre antichi centri storici a cui, nel corso del tempo, si sono affiancati i complessi residenziali e le aree produttive e industriali, senza escludere da questa lettura l'incognita del waterfront di S. Giovanni.

Le criticità urbanistiche: segno di demarcazione netto nel tessuto urbano in questione è la linea ferroviaria che corre parallela al mare e che inficia un qualsiasi rapporto tra San Giovanni a Teduccio e il waterfront poiché nello stato attuale sono presenti una serie di ritagli territoriali, specialmente sul lato mare, fortemente degradati e che nel loro insieme si configurano come una vera e propria terra di nessuno.

Strategia d'intervento, la città tra terra e mare: tale idea progettuale centra i suoi sforzi sulla linea di costa di S. Giovanni a Teduccio per la ridefinizione del waterfront, la creazione di una nuova città di servizi integrati per il turismo e la portualità e la riqualificazione dei nuclei storici di S. Giovanni e Barra. Proprio questa ultima ipotesi sta alla base del progetto urbanistico vero e proprio con il fine ultimo di sfruttare in maniera adeguata una grande potenzialità quale può essere il porto turistico e tutti i servizi e le attrezzature collettive da integrare con questa infrastruttura marittima. Per questi motivi l'ipotesi alla base del progetto proposto è stata

definita la città tra terra e mare poiché si vuole, in sede progettuale, rilanciare questo rapporto necessario per una città che vive di mare come Napoli.

3. S. Giovanni a Teduccio: stato di fatto

Prima di leggere la realtà di S. Giovanni, si sottolineano le diverse possibilità strategiche di collegamento che il quartiere propone. La prima opzione è il collegamento con il porto storico e commerciale della città di Napoli in modo da poter pensare ad un discorso organico sull'intero waterfront cittadino. La seconda opzione è la relazione con le città costiere vesuviane (Portici, Torre del Greco) che presentano una situazione morfologica simile a quella di S. Giovanni poiché questi territori sono accomunati dalla presenza della linea ferroviaria costiera. Infine la terza opzione, che sarà quella privilegiata, prevede la connessione tra S. Giovanni e l'intera periferia orientale, ed in particolare con il casale di Barra, per quanto già detto a proposito dell'ipotesi di programmazione della Città orientale. Analizzando contestualmente Barra e S. Giovanni, si nota prima di tutto uno scarso collegamento tra i due quartieri contermini sia per quanto riguarda la viabilità su ferro che quella su gomma. Inoltre un segno netto nel tessuto urbano è la cesura ferroviaria della linea costiera tra S. Giovanni e il mare, segno intorno a cui si raggruppano le maggiori "aree di trasformazione urbana" dell'area come, da ovest verso est, il Forte di Vigliena, l'ex stabilimento Cirio, la centrale elettrica di Vigliena, l'ex stabilimento Corradini, il complesso di edilizia pubblica di Taverna del Ferro, il depuratore ed il polo museale di Pietrarsa, punto di confine con i comuni di Portici e S. Giorgio a Cremano. Nell'analisi dello stato di fatto, l'elemento predominante è sicuramente la linea ferroviaria costiera poiché questa importante infrastruttura funge da vera e propria barriera fisica tra il borgo di S. Giovanni e la linea di costa (figura 2). Va precisato che per la sua costituzione morfologica, l'insediamento di S. Giovanni volge volutamente le spalle al mare; detto ciò la situazione oggi è radicalmente mutata e sembra necessario, considerando anche le politiche di sviluppo intraprese, confrontarsi attivamente con questa criticità che, come già detto, preclude qualsiasi attivo rapporto tra il quartiere e il mare e crea sulla stessa linea di costa tutta una serie di "ritagli urbani" che si caratterizzano soprattutto per l'alto livello di degrado e di abbandono.

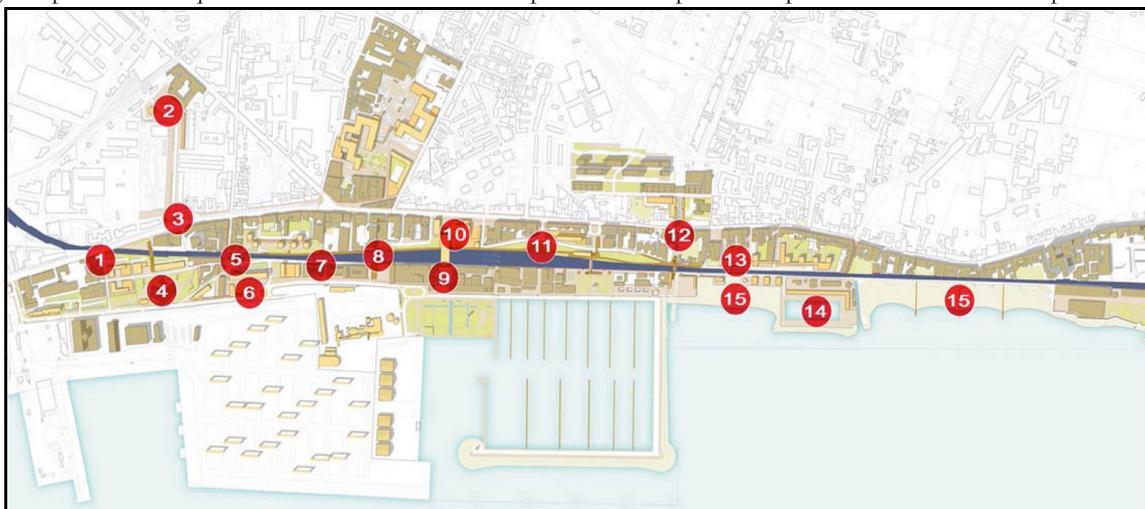
Figura 2. Immagine della barriera ferroviaria costiera che inficia ogni rapporto tra S. Giovanni e la linea di costa fungendo da ostacolo a qualsiasi ipotesi di riqualificazione



4. S. Giovanni a Teduccio: stato di diritto dei suoli

Prima di parlare dei piani e dei programmi che attivamente incideranno sull'uso del suolo dell'area di progetto, spendiamo alcune parole intorno agli strumenti di indirizzo generale. A tal proposito un certo interesse sembra avere la proposta preliminare di PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) di Napoli che nella tavola relativa alla riarticolazione del sistema urbano prevede il potenziamento del nodo territoriale di Napoli Est. Passando ai programmi che incidono direttamente sul quartiere, va innanzitutto annoverato un Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) derivante da un accordo di programma tra Ministero delle Infrastrutture, Comune di Napoli, Autorità Portuale di Napoli e Ferrovie dello Stato per le zone costiere di Mergellina e S. Giovanni a Teduccio, il cui obiettivo è quello di migliorare l'efficienza e la qualità dei nodi d'interconnessione fra i trasporti pubblici terrestri e marittimi tramite azioni di riqualificazione delle aree circostanti tali nodi costieri. Passando alla Variante del Prg del 2004 del Comune di Napoli, lo stesso strumento urbanistico suddivide l'area orientale in diversi ambiti, da intendere come zone omogenee dal punto di vista della definizione spaziale e dei confini, dei rapporti di relazione con le zone al contorno, con il centro urbano e l'area metropolitana, delle potenzialità di riqualificazione e di ridefinizione, del ruolo urbanistico nel complessivo progetto di sviluppo della zona orientale (Relazione Variante PRG Napoli 2004). Il quartiere di S. Giovanni a Teduccio è interessato dall'Ambito n. 14 denominato Cirio-Corradini e disciplinato dall'articolo 144 delle Norme Di Attuazione. Per gli interventi in atto, va notato che c'è una sovrapposizione tra PIAU e Ambito n. 14 essendo il PIAU sovraordinato rispetto alle indicazioni presenti nella Variante del 2004. Un fattore che accomuna queste previsioni è la riconferma delle barriera ferroviaria poiché nessuno di questi strumenti si pone tale problema e di conseguenza la possibilità di risolvere questa fondamentale criticità per l'area. A tal proposito il Piano dei Trasporti Comunali, pur prevedendo la trasformazione della linea ferroviaria verso Salerno in metropolitana regionale, riconferma l'asse ferroviario lungo la linea di costa del casale, potenziandone la fruizione con due nuove stazioni (Vigliena e Due Palazzi) che andranno ad affiancarsi alle fermate già esistenti (S. Giovanni e Pietrarsa). Tenendo conto che non è proprio ad un Piano dei Trasporti risolvere questioni progettuali, rammarica constatare come questa dinamica non sfiori minimamente neppure il PUA (Piano Urbanistico Attuativo) elaborato per S. Giovanni a Teduccio (figura 3). Al contrario di quanto si va affermando, il

Figura 3. Piano Urbanistico Attuativo di S. Giovanni a Teduccio; la riconferma della barriera ferroviaria non supporta adeguate politiche di riqualificazione e di rilancio come potrebbe far sperare l'importante innovazione del porto turistico



PUA presenta come un elemento inamovibile la linea ferrata mentre i maggiori episodi di riqualificazione si affastellano intorno alla stessa barriera rimanendo, quindi, inevitabilmente sganciati tra di loro e con il quartiere. La permeabilità dell'infrastruttura è "assicurata" con sovrappassi o sottopassi nei punti 5, 8 e 10 mentre, riconfermando lo status quo, anche l'importante presenza del porto turistico rimanda qualsiasi effettiva riqualificazione o capacità di rilanciare l'economia dell'intera zona ed in particolare del quartiere oggetto di studio.

5. Dalle criticità agli obiettivi di progetto

Perciò, per portare a termine il discorso iniziato nella fase precedente, si enunciano prima di tutto delle strategie progettuali relativamente alle infrastrutture della mobilità. Per quanto riguarda la mobilità su gomma, quindi, se nello stato di fatto si riscontra un mancato collegamento diretto tra i due quartieri di Barra e S. Giovanni, nello stato di progetto si procede alla creazione di nuovi assi viari che riprendendo l'andamento di tracciati storici o già esistenti permettano di ripristinare un filo diretto tra i due insediamenti. Per la viabilità su ferro (fig. 4), se nello stato di fatto (ma per quanto affermato precedentemente anche nei programmi e negli

Figura 4. Schema strategico dello stato di fatto e di progetto per la mobilità su ferro



strumenti urbanistici) si nota il mancato rapporto di S. Giovanni con il mare e la linea di costa, nello stato di progetto si prescrive la possibilità di interrare la linea ferroviaria tra Vigliena e Pietrarsa così da generare nuove possibilità di sviluppo e riqualificazione considerando il desolante stato attuale di un waterfront dalle enormi potenzialità. Il discorso sulla mobilità su ferro può essere completato prevedendo l'implementazione della linea tranviaria che attualmente termina a metà del corso storico di S. Giovanni mentre nello stato di progetto collega direttamente i due quartieri tra di loro e con il centro città. Tra il PUA attuale e la strategia progettuale che si incomincia a delineare emergono notevoli differenze sia dal punto di vista metodologico che operativo. La bontà dei procedimenti avanzati può essere dimostrata comparando due casi esemplari "esterni" a S. Giovanni ovvero quelli dei waterfront di Badalona e Barcellona. Queste, come è noto, sono due importanti città della regione spagnola della Catalogna che presentano una situazione morfologica ed urbanistica analoga a quella di S. Giovanni (figura 5). Tuttavia il processo di riqualificazione ivi intrapreso ha portato ad esiti completamente diversi. Infatti, nel ridisegno della linea di costa di Badalona, con tanto di costruzione di porto turistico, si è lasciata in loco la linea ferroviaria ed in questo modo il processo di rigenerazione sembra escludere le aree contermini ai progetti intrapresi. Completamente diverso è il risultato conseguito a Barcellona dove il progetto di ridefinizione

del waterfront avviato con l'Olympic Village di Martorell, Bohigas e Mackay è stato possibile previa eliminazione della linea ferroviaria costiera e interrimento della linea ferroviaria interna e solo in questo modo le operazioni intraprese hanno potuto raggiungere una elevata qualità architettonica ed urbanistica con una riuscita rimodellazione del waterfront che ha previsto la creazione di un porto turistico, attività integrate, strade litoranee, passeggiate a mare, recupero delle spiagge e delle coste.

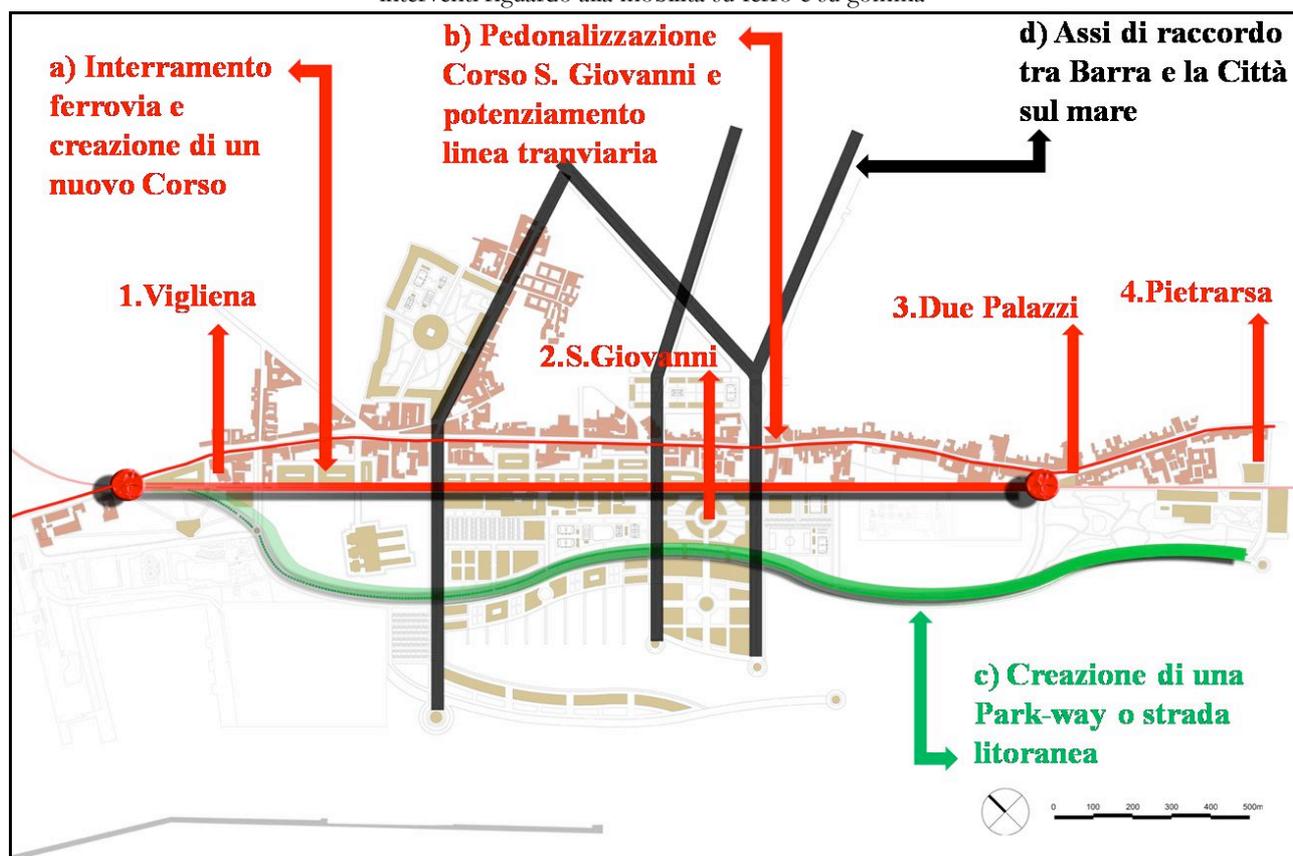
Figura 5. Confronto tra il waterfront di Badalona e quello di Barcellona



6. Il progetto urbanistico della Città tra terra e mare

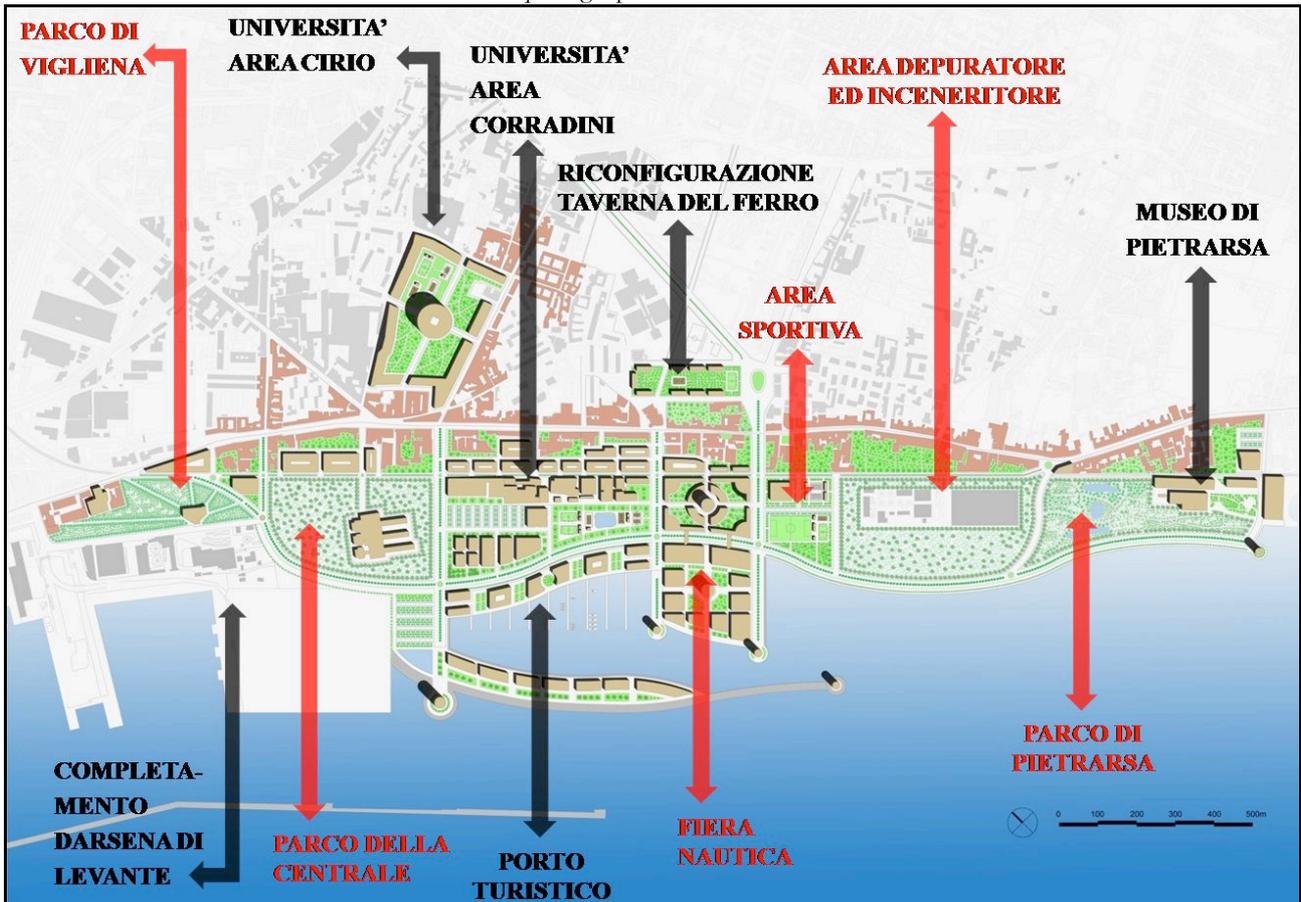
Masterplan della mobilità: per completare il discorso intrapreso, il primo “masterplan di progetto” presentato è un masterplan di settore ovvero quello relativo alle infrastrutture della mobilità (figura 6). Come già detto precedentemente, senza dubbio l'intervento cardine di tutto il progetto è l'interramento del tratto ferroviario da Vigliena a Pietrarsa, per una lunghezza di circa tre chilometri, operazione che genera due conseguenze dirette. La prima è quella di liberare il fronte mare che a sua volta viene esteso tramite una serie di “colmate” che permettono a S. Giovanni di conquistare terre, necessarie per l'implementazione di servizi e attrezzature urbane; la seconda è la pedonalizzazione del corso storico di S. Giovanni con potenziamento della linea tranviaria e riqualificazione del centro storico, poiché l'interramento della linea ferrata permette la creazione di un nuovo corso, parallelo a Corso S. Giovanni, che va ad assumersi l'onere del traffico automobilistico. Il sistema mobilità viene completato con la creazione di una park-way litoranea e l'apertura di nuovi assi viari che permettano il collegamento diretto con Barra.

Figura 6. Masterplan di progetto relativo alla mobilità; si notano i maggiori interventi riguardo alla mobilità su ferro e su gomma



Masterplan generale: il nuovo sistema delle infrastrutture fornisce una rigenerazione totale di S. Giovanni, della linea di costa e del rapporto tra questi due “parti”, cosa resa possibile anche tramite la costruzione di “terre artificiali” che si sobbarcano il deficit di attrezzature urbane sancito nello stato di fatto. Per rendere efficace l’azione progettuale, il masterplan generale è stato articolato in una serie di temi-progetto tramite cui rilanciare e riqualificare nello specifico l’ambito di S. Giovanni. I temi-progetto ripresi dal PUA di S. Giovanni sono: il completamento della darsena di Levante, l’insediamento di poli universitari nell’area Cirio e nell’area Corradini, il porto turistico, la riconfigurazione del complesso edilizio di Taverna del Ferro e il museo di Pietrarsa; quelli di nuovo impianto sono: il parco di Vigliena, il parco della centrale, la fiera nautica, la sistemazione dell’area del depuratore e dell’inceneritore e il parco di Pietrarsa (figura 7).

Figura 7. Masterplan generale; in rosso sono segnalati gli interventi di nuovo impianto mentre in nero quelli già previsti nel PUA di S. Giovanni



Bibliografia

Autorità Portuale di Napoli (a cura di), *Piano Operativo Triennale 2008-2010. Il Porto di Napoli*, Napoli 2007, pp. 33-43

Benevolo Leonardo, *L'architettura nell'Italia contemporanea ovvero il tramonto del paesaggio*, Laterza, Roma-Bari 2006, p. 218

Bisogni Salvatore, Renna Agostino, *Il disegno della città. Napoli*, Cooperativa Editrice di economia e commercio, Napoli 1974, pp. 82-84

Cerreta Maria, De Toro Pasquale, Salzano Ilaria, *Modelli di intervento e strategie di trasformazione: le valutazioni integrate per la "città porto"*, in «Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali» volume 8 n. 1, Napoli 2007, pp. 44-61

Forte Francesco, *Risorse e programmazione del cambiamento in Campania*, Clean, Napoli 1991, pp. 195-209

Forte Francesco, *La città metropolitana per lo sviluppo regionale*, Clean, Napoli 1993, pp. 37-45.

- Forte Francesco, *Il progetto urbanistico e la disciplina perequativa*, ESI, Napoli 2000, pp. 297-318.
- Forte Francesco, *Politiche urbane, Napoli: storie, bisogni, opportunità*, INU Edizioni, Roma 2006
- Pagano Lilia, *Periferie di Napoli (La geografia, il quartiere, l'edilizia pubblica)*, Electa, Napoli 2001
- Lynch Kevin, *L'immagine della città*, (a cura di Ceccarelli Paolo), Marsilio Editori, Venezia 2006
- Proposta Preliminare PTCP Napoli, *Relazione preliminare, Norme Di Attuazione, Studio Di Fattibilità impianti a rischio di incidente rilevante*, Napoli 2006
- Rossi Pasquale, *L'area industriale orientale nel secolo scorso: progetti e trasformazioni urbanistiche dopo il 1860*, in Vitale Augusto (a cura di), *Napoli un destino industriale*, Cuen, Napoli 1992, pp. 329-334
- Russo Maurizio, *I piani regolatori di Napoli, verso uno sviluppo sostenibile*, Tullio Pironti Editore, Napoli 2001
- Scerbo Marco, *Napoli città o metropoli? Analisi critica sulla "questione metropolitana" e confronto con due buone pratiche: Bologna e la Grand Lyon*, in «Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali» volume 8 n. 1, Napoli 2007, pp. 78-91
- Trillo Claudia, *La dimensione metropolitana ed il sistema delle infrastrutture e delle centralità. Il caso Napoli*, in «Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali» volume 8 n. 1, Napoli 2007, pp. 92-120
- Variante al Prg di Napoli, *Le scelte per l'area industriale orientale*, Napoli 2004, pp. 357-403