



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Condizioni di criticità e di fattibilità strategica per la riqualificazione dell'area delle vele di Scampia

Mario Losasso

I principali elementi di studi e ricerche dell'Università

Le premesse generali delle linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale per l'intervento di riqualificazione per l'area delle Vele di Scampia partono dalla volontà di determinare le condizioni per proporre un grande piano di valorizzazione, partendo dall'ipotesi di riqualificare la Vela B e dotare di attrezzature e residenze il lotto M, attuando un processo di rigenerazione urbana attraverso interventi edilizi, oltre che sullo spazio pubblico e sul verde urbano. L'intenzione dell'Amministrazione ha previsto lo sviluppo di un modello partecipato per azioni coordinate con il coinvolgimento delle strutture istituzionali fra cui l'Università. Anche l'attività di ascolto delle esigenze delle componenti sociali, dell'associazionismo e dei comitati cittadini, oltre che il monitoraggio delle condizioni socioeconomiche e ambientali, rientrano nell'inesco di una pratica urbana virtuosa e capace di collegare i vari livelli di interlocuzione nonché le esigenze della coesione sociale e dello sviluppo locale con le azioni di carattere decisionale.

Con l'avvio del processo nel 2014, l'Amministrazione comunale ha proposto ad alcuni Dipartimenti dell'Università degli Studi di Napoli Federico II di partecipare a un Tavolo tecnico che fosse inserito in un quadro di programma di fattibilità strategica e funzionale. Le competenze dei tre Dipartimenti coinvolti – di Architettura (DiARC), di Strutture per l'ingegneria e l'architettura (DIST), di Ingegneria civile, edile e ambientale (DICEA) – sono state in riferimento ai problemi di carattere residenziale, infrastrutturale e di servizi nonché dei relativi aspetti morfologici, tecnologici e ambientali e di rispondenza a requisiti di sicurezza, aspetto, benessere, fruibilità, integrazione, gestione, salvaguardia ambientale per il grande intervento di riqualificazione.

In particolare, negli studi e nelle ricerche condotti in passato dalla Facoltà e dai Dipartimenti di Architettura sono emersi, almeno per una parte dei contributi, elementi a sostegno di una scelta di demolizione radicale delle Vele accanto a ipotesi di un "parziale salvataggio" di alcune Vele con integrazioni di servizi e attrezzature. Al di là delle soluzioni progettuali proposte, gli studi hanno costituito un momento di sedimentazione di conoscenze e di definizione di linee di indirizzo per la riqualificazione del quartiere di Scampia. I campi disciplinari investiti vanno dall'ambito del progetto

urbano e della progettazione ambientale a quello delle attività commerciali e delle pratiche urbane. Secondo una giusta e dimostrata interpretazione, il tema delle Vele si riflette come problema doppio, poiché non si può immaginare di risolvere il “Sistema Vele” senza pensare di risolvere il “Sistema Parco”.

I principali Accordi di collaborazione scientifica e le Convenzioni di studio e ricerca che hanno interessato i Dipartimenti della Facoltà di Architettura e il DiARC sono di seguito elencati:

- 1993, Consulenza per il Piano di Recupero delle Vele, Dipartimento di Progettazione Urbana e Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DPU prof. arch. Uberto Siola;
- 1996, “Commercio e città”, Convenzione fra Dipartimento di Progettazione Urbana e Camera di Commercio di Napoli, Responsabile scientifico per il DPU prof. arch. Aldo Capasso;
- 1999, Convenzione per consulenza tecnico-scientifica nell'ambito dell'attività di ricerca sulla riqualificazione urbana avviata con il programma di Scampia, Dipartimento di urbanistica e Comune di Napoli/Ufficio speciale Vele di Scampia, Responsabile scientifico per il DUN prof. arch. Vincenzo Andriello;
- 2008, Assistenza e supporto per l'elaborazione di soluzioni esecutive sostenibili per la qualità degli interventi di riqualificazione e di manutenzione di parchi e giardini della città di Napoli, Convenzione fra il Dipartimento di Progettazione urbana e di Urbanistica e il Comune di Napoli Dipartimento ambiente, Responsabile scientifico per il DPUU prof. arch. Mario Losasso;
- 2009, “Consulenza tecnico scientifica per il piano urbanistico esecutivo del lotto M nell'ambito del programma di riqualificazione urbana di Scampia”, Convenzione fra il Dipartimento di Progettazione urbana e di Urbanistica e Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DPUU prof. arch. Antonio Lavaggi;
- 2011-2013 "Stazione e città", Studi per la riqualificazione delle aree urbane di alcune stazioni di “Metrocampania”, Convenzione tra il Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica oggi Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli “Federico II” e la società “Metrocampania Nordest” s.r.l., oggi “Ente Autonomo Volturmo” s.r.l., Responsabile scientifico prof. arch. Pasquale Miano;
- 2012 “Riqualificazione dell'area del campo Rom di Cupa Perillo a Scampia”, Accordo di Collaborazione scientifica tra il DiARC e l'Assessorato al Welfare del Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DiARC prof. arch. Giovanni Laino;
- 2013/2015 “Valorizziamo Scampia. Strategie di comunicazione e accompagnamento del processo partecipato di rigenerazione di spazi pubblici all'interno del quartiere”, Accordo di collaborazione scientifica tra il DiARC e la Società Cooperativa sociale “L'uomo e il legno”, nell'ambito del Progetto (Wel)fare Comunità a Scampia/Valorizziamo Scampia, finanziato dalla Fondazione con il sud in collaborazione con il Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DiARC prof. arch. Maria Federica Palestino.

Nella loro articolazione da un punto di vista temporale e metodologico, gli studi svolti dall'Università hanno avuto il pregio di inquadrare in maniera significativa gli elementi di conoscenza delle numerose problematiche di carattere architettonico, registrando alcune rilevanti criticità di seguito riportate:

- limiti dell'idea di città con grandi unità residenziali autosufficienti circondate da assi viari per il traffico veloce separati dai percorsi pedonali;
- limiti della concezione di megastrutture residenziali tipiche degli anni 70 - “macchine per abitare” che si sono rivelate inadatte - con riferimenti ai grands ensembles francesi, al Corviale, alle Unità di abitazione;
- evidente inappropriatazza al contesto napoletano dei modelli tipologici a ballatoio, incapaci di determinare condizioni di privacy, sicurezza, convivenza e buon vicinato;

- criticità nella progettazione urbana per il posizionamento degli edifici, completamente scollegato dal contesto nella errata previsione che i modelli urbani ed edilizi prescelti per la formazione dei grandi insediamenti periferici avessero la capacità di interpretare positivamente lo sviluppo della città futura;
- impianto urbano e lotti urbani che aderiscono a un modello di zoning nella costruzione di “quartieri dormitorio”;
- marcata individualità dei singoli edifici che si misurano con una dimensione urbana dilatata e rarefatta e per l'assenza di strutture di mediazione tra i grandi edifici e l'impianto viario;
- carenza di soleggiamento e di ventilazione naturale nelle Vele, con marcata estraneità rispetto alle “misure” delle parti di territorio da urbanizzare;
- indifferenza rispetto alle dimensioni sociali di quantità e provenienza dei gruppi sociali da insediare;
- difformità di realizzazione delle Vele rispetto al progetto di Francesco Di Salvo, con significativa riduzione della distanza tra i corpi di fabbrica di ciascuna vela, con ballatoi e scale che hanno determinato, diversamente dal progetto originario, “pesantezza” visiva e ostruzione all'illuminazione naturale e alla ventilazione dello spazio centrale;
- costruzione realizzata con setti portanti in c.a. – diversamente dal progetto di Di Salvo che prevedeva pilastri e travi - che hanno indotto grande rigidità tipologica e distributiva;
- limite alle possibilità di trasformabilità e riuso delle megastrutture delle Vele realizzate con sistemi in c.a. e con modalità di particolare complessità e caratterizzazione;
- problemi gestionali delle Vele laddove in edifici così poco flessibili non è possibile insediare funzioni di carattere pubblico e di servizi;
- fallimento della concezione dello spazio pubblico previsto con criteri che sono stati rifiutati in molti contesti europei, in cui i più recenti insediamenti sono orientati a definire spazi pubblici con opportune graduazioni rispetto a spazi collettivi e privati finalizzati all'inclusione sociale e compatibili con la privacy e la sicurezza urbana e sociale;
- fallimento del Parco progettato solo come “disegno” e deficitario rispetto ai dettami di sicurezza dei parchi urbani (si determinano trappole di sicurezza, mancano attrattori per la rivitalizzazione, ecc.), di fruibilità e di attrattività.

Gli edifici del lotto M non possono quindi essere considerati documenti fedeli al progetto di Di Salvo e, in alcuni casi, se ne discostano tantissimo, benché conservino la testimonianza di un momento progettuale ben collocato nello scenario dell'architettura internazionale degli anni '70.

Le principali criticità e gli elementi strategici individuati nel documento del Comitato Storico Vele Scampia

Nello scenario delle azioni e delle sensibilizzazioni sul tema delle Vele di Scampia, un ruolo rilevante è stato svolto dai cittadini, dall'associazionismo e dall'azione incisiva del Comitato Storico Vele Scampia che ha redatto nel 2014, a cura di A. Memoli e V. Passeggio, un documento di “Inquadramento preliminare di reimpianto urbano relativo al Lotto “M” e all'area a Parco”. Gli obiettivi individuati già dal 1980 prevedono “il trasferimento dei nuclei familiari delle Vele dal contesto edilizio degradato e degradante e il perseguimento dell'integrazione di diversi contesti sociali attraverso il superamento della destinazione monofunzionale del Quartiere individuando funzioni urbane e riorganizzazione del sistema di accessibilità e mobilità in grado di determinare un impatto sulla cittadinanza locale e di assumere un ruolo nel complesso rapporto di Napoli con la sua conurbazione”.

Come segnalato nel Documento, quasi tutti i 926 nuclei familiari sono stati trasferiti dalle Vele ai nuovi alloggi realizzati nello stesso contesto urbano (dopo l'abbattimento delle tre Vele del Lotto “L”). Secondo il documento, la riallocazione abitativa dei nuclei familiari ulteriormente insediatasi nelle

quattro Vele residue va attuato nella Vela “B” riqualificata, abbattendo le Vele “A”, “C”, “D” e rendendo disponibile l’area del lotto “M” per servizi e attrezzature e per un intervento di edilizia residenziale corrispondente al 25% delle volumetrie presenti sul lotto “M” (offerta abitativa pubblico/privata, housing sociale, edilizia agevolata, ecc.).

L’individuazione di funzioni urbane in grado di generare integrazione di contesti sociali e di attrezzature, congruenti con il ruolo di Scampia nel quadro della futura Città Metropolitana di Napoli, guarda al superamento del modello di quartiere periferico prevedendo l’inserimento di funzioni qualificate. In un’ottica di aderenza alle esigenze espresse dalla cittadinanza, vanno inquadrare le scelte di realizzazione delle sedi per l’Istruzione Universitaria e per Istruzione dell’obbligo, per attività formative professionali, di supporto, assistenza e socializzazione pubbliche, per lo spettacolo, sportive, di verde pubblico.

Tali funzioni andrebbero, secondo la proposta del Documento, ulteriormente potenziate con il completamento del Polo Universitario e con attrezzature didattiche oltre che con la ridefinizione di alcune funzioni per la cosiddetta “Piazza delle socialità” e “Piazza dei mestieri”, prevedendo fra l’altro laboratori per favorire l’occupazione e locali destinati alle Associazioni attive nel Quartiere.

Un elemento di indirizzo progettuale contenuto nel Documento propone la ridefinizione del sistema di accessibilità e mobilità a Scampia con la conferma della ipotesi della realizzazione del “Nodo Intermodale” di interconnessione della Stazione metropolitana di Piscinola (Linea 1 e la linea MetroCampania-Nord per Aversa-Giugliano) con altri sistemi di trasporto. L’opportunità della restrizione di sedi stradali è proposta nel contesto della ridefinizione del sistema di mobilità declassando, ove possibile, la tipologia stradale da scorrimento veicolare veloce che determina una vera e propria “barriera architettonica” in strade urbane con impatto ambientale controllato finalizzate alla coesione sociale.

L’attuazione del programma e gli indirizzi del Documento del Comune di Napoli

Anche avvalendosi dei contributi degli studi specialistici, dell’associazionismo e dei cittadini, l’azione svolta dalle varie Amministrazioni comunali a Napoli ha avuto passaggi temporali e politici molto articolati negli anni. Allo stato attuale, un organico Documento dell’Amministrazione comunale predisposto nell’agosto del 2014 riporta un preliminare inquadramento storico e amministrativo del processo di insediamento nonché del dibattito su Scampia e le Vele così come si è sviluppato negli scorsi anni. Il Documento riporta inoltre lo stato di attuazione del Programma di riqualificazione urbana delle Vele di Scampia, approvato nel 1995. Gli interventi di edilizia residenziale pubblica sostitutiva delle Vele risultano eseguiti per oltre il 90% della previsione, mentre tra gli interventi di urbanizzazione primaria, risultano realizzati gli adeguamenti di impianti di pubblica illuminazione e reti fognarie, le strade di servizio alle nuove residenze, la piazza per grandi eventi (piazza Giovanni Paolo II). Sono in corso di realizzazione la piazza attrezzata con strutture per il commercio e per la cultura, nell’ambito del progetto “Piazza della Socialità”. Nel campo delle urbanizzazioni secondarie sono stati realizzati nuovi edifici pubblici, spazi per attività sociali e di servizio. Di grande rilievo è la realizzazione in atto del polo delle Scienze Mediche dell’Università di Napoli Federico II.

Nel documento, l’Amministrazione comunale individua l’area delle Vele quale elemento di cerniera con i comuni limitrofi e intende localizzare in essa alcune funzioni privilegiate nonché nuove funzioni, a carattere urbano e metropolitano, in grado di dare una nuova articolazione alla composizione sociale del quartiere. La proposta per l’intervento di riqualificazione urbana prevede, dunque, in una prima fase l’abbattimento di tre Vele su quattro, consentendo il trasferimento temporaneo dei nuclei familiari non ricompresi negli attuali piani di mobilità e il completamento degli alloggi di edilizia residenziale pubblica. Sarebbe in tal modo – e lo studio condotto dall’Università concorda con tale posizione – opportuno prevedere la Vela B adeguatamente ristrutturata, in modo da poter avere per essa una conversione di destinazione d’uso da quella di alloggi temporanei a edificio “rigenerato”

per una nuova immagine di Scampia alla scala metropolitana, insediandovi appropriate funzioni qualificate prevalentemente di uso pubblico.