

Molto più di quanto avrebbe potuto fare ogni singolo Comune, molto meglio di quanto la storia recente abbia fatto, il PIT della "Città del fare" dovrà contribuire a rendere moderno e competitivo l'anonimo territorio dell'Area a Nord Est della Provincia di Napoli.

Oswaldo Cammarota

ISBN 88-8497-083-0

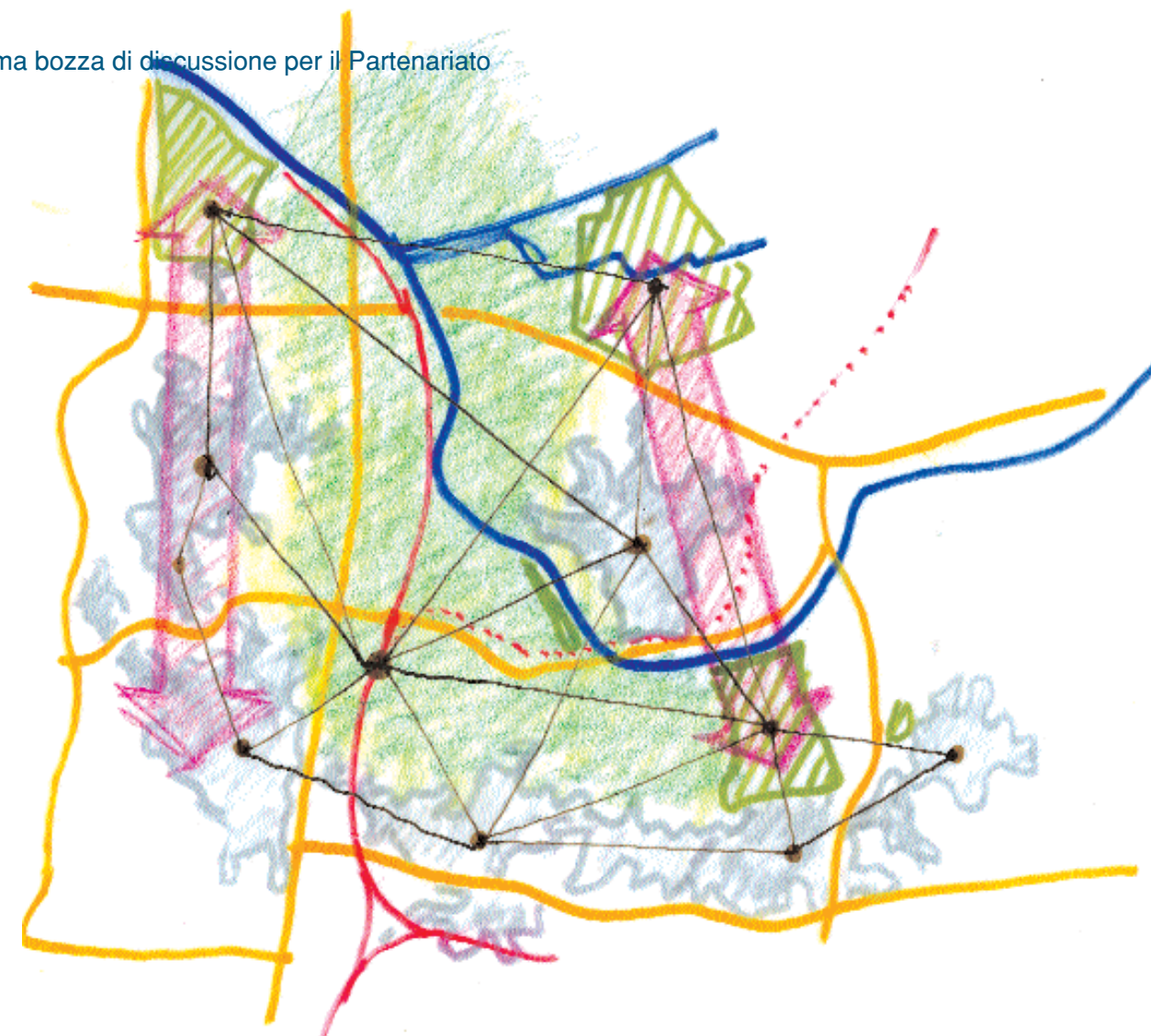


Agenzia locale di sviluppo "Città del fare"

IL SISTEMA LOCALE CHE PRODUCE

linee guida per la progettazione dei parchi industriali nel PIT

prima bozza di discussione per il Partenariato





Agenzia locale di sviluppo "Città del fare"

IL SISTEMA LOCALE CHE PRODUCE

linee guida per la progettazione dei parchi industriali nel PIT

prima bozza di discussione per il Partenariato



INDICE

3	PREMESSA <i>Oswaldo Cammarota</i>
4	UN LABORATORIO PERMANENTE DI PROGETTAZIONE URBANISTICA <i>Francesco Domenico Moccia</i>
4	LA “RETE” DEL SISTEMA INDUSTRIALE
4	IL SISTEMA TERRITORIALE DELLA CITTÀ DEL FARE <i>Maria Cristina Iazetta</i>
6	FUNZIONI E SERVIZI NELLE AREE INDUSTRIALI
6	GLOBALIZZAZIONE ED INTEGRAZIONE. L'APPROCCIO INTEGRATO NELLA PROGETTAZIONE INDUSTRIALE <i>Marichela Sepe</i> I.Pi.Ge.T.-C.N.R.
8	FASCIA DI RISPETTO COME CINTURA VERDE <i>M. Bocchetti, R. Esposito, M.B. Miranda</i>
11	GIARDINO SUI LAGNI <i>F. G. Salino, L. Cataldo</i>
13	IDENTITÀ EMERGENTI <i>E. Addabbo, G.C. Murolo, R. Rocchetta</i>
18	INVESTIMENTI A MISURA D'UOMO <i>E. Verde, R. Spinelli, E. Lanzillo</i>
20	STANDARD E NORME DI ATTUAZIONE
20	INDICAZIONI PER UNA PROGETTAZIONE DI QUALITÀ DELLE AREE INDUSTRIALI <i>Emanuela Coppola</i>
27	IL CUORE VERDE <i>M. Annehiarico, A. Ciaramella, G. Luongo, I. di Tota, G. Corsaro</i>
28	PROBLEMI APERTI
32	UN CENTRO DI SERVIZI <i>A. Aprea, V. Flaminio</i>

PREMESSA

Oswaldo Cammarota

Molto più di quanto avrebbe potuto fare ogni singolo Comune, molto meglio di quanto la storia recente abbia fatto, il PIT della “Città del fare” dovrà contribuire a rendere moderno e competitivo l'anonimo territorio dell'Area a Nord Est della Provincia di Napoli.

Visto da 5.000 metri di altezza il territorio in cui operiamo appare il *troppopieno* della conurbazione del capoluogo; un confuso ammasso di edifici addensati intorno ai nuclei storici degli antichi insediamenti. Negli spazi più diradati, tra piccoli e medi capannoni industriali e “scassi” di auto, troneggia - e traballa- il grande insediamento della FIAT-Alfa Romeo. Il tutto è attraversato da grandi assi stradali che dovevano servire a trasportare le produzioni industriali sognate da pianificatori e programmatori sovralocali influenzati da suggestioni di industrializzazione forzata. Quasi come *fortini* assediati da una confusa “modernità”, resistono casali, edifici e aree agricole a testimonianza di attività che, un tempo, assicuravano reddito e sopravvivenza alle comunità residenti. Così come sono assediate e affogate in spazi inadeguati, le numerose piccole e piccolissime attività, artigianali, di servizi, culturali, che, essendo radicate nel *sapere* e nel *saper fare* locale, costituiscono quelle tracce di vitalismo produttivo meno coinvolto nelle crisi cicliche del mercato mondiale.

Un tipico territorio del Mezzogiorno *sospeso tra il non più e il non ancora*, che, non essendo mai diventato compiutamente quello che si voleva *dall'alto* è oggi affidato alla creatività e alla intelligenza delle classi dirigenti locali.

Comincia finalmente a farsi spazio l'idea che uno sviluppo promosso e attuato *dal basso* può avere caratteri di maggiore rispondenza agli interessi e ai bisogni di crescita delle comunità amministrative; può durare nel tempo più di quanto possano durare le imprese che “mordono e fuggono”, mordono risorse locali e opportunità offerte dai sistemi di incentivazione, fuggono al primo *stormir di fronde* da contingenze negative di mercato. L'idea ha già dato ottimi risultati con l'attuazione sperimentale del Patto Territoriale per l'Occupazione, ma queste *buone pratiche* ancora stentano ad entrare nell'agire amministrativo ordinario della filiera istituzionale sovralocale.

Nei 90 giorni concessi per l'elaborazione del Protocollo d'intesa per il PIT, si dovranno rendere valutabili e credibili i progetti per realizzare lo *scenario di sviluppo possibile* concertato dai Comuni con i 130 *attori locali* aderenti al Partenariato della Città del fare.

Le linee-guida per il PIT, dovendo seguire gli indirizzi regionali, sviluppino solo in parte il Documento di Orientamento Strategico elaborato tra dicembre 2000 e marzo 2001. In esso vi sono condensate le strategie di crescita sistemico-evolutive che le comunità locali desiderano per il proprio territorio, a partire dalla sua valorizzazione in quanto “sistema complesso di risorse produttive”. Il DOS prefigura azioni integrate e contestuali che aggrediscono i fattori di crisi dell'area nei tanti punti di connessione che esistono tra pianificazione territoriale, previsioni per lo sviluppo economico, inclusione sociale e innovazione amministrativa.

Prefigura un percorso *sincretico e sincronico*, sostenuto da una forte *sintelia* creatasi nei quattro mesi di intensa concertazione, nella consapevolezza di dover far convergere l'apporto dei molteplici *attori* verso obiettivi condivisi e di interesse per l'intera comunità. Sulla premessa di poter decidere del proprio futuro il Sistema Locale della Città del fare ha costruito il proprio Capitale Sociale, creando un clima di cooperazione e collaborazione, una forza coesiva che i moderni economisti considerano una precondizione essenziale allo sviluppo in epoca *postfordista* e di globalizzazione.

Sarà possibile *agire* in modo integrato? Al momento nutriamo qualche dubbio che deriva dalla frantumazione delle linee di finanziamento e dalla frammentazione della responsabilità di spesa in capo ai molteplici soggetti “responsabili di misura”. La forte domanda di *azione integrata* che viene dal territorio non ha ancora trovato risposte convincenti, né nelle procedure di spesa attualmente definite, né in adeguate forme organizzative. Abbiamo però una incrollabile fiducia nella ragione. Siamo certi che nel percorso di definizione del Protocollo d'intesa per il PIT emergeranno in tutta evidenza le ragioni di economicità, efficacia ed efficienza che suggeriscono di praticare le *buone prassi* di decentramento suggerite dalla Commissione Europea e già positivamente sperimentate nell'area di riferimento.

UN LABORATORIO PERMANENTE DI PROGETTAZIONE URBANISTICA

Francesco Domenico Moccia

Il senso delle linee guida.

Di solito l'urbanistica utilizza norme e regolamenti, è perciò opportuno esplicitare cosa intendiamo per linee guida. Le possiamo definire come delle specificazioni tecniche degli obiettivi. Questi, nel caso di Progetti Integrati Territoriali sono stati individuati nell'idea forza e nelle linee strategiche per attuarla. Una specificazione ulteriore si ha nella definizione del progetto portante e nei progetti ad esso coordinati per realizzare un insieme coordinato di politiche settoriali che si integrano nella medesima direzione tracciata dall'idea forza. Le linee guida si rivolgono ai progettisti per proporre loro mezzi specifici per attuare concretamente quanto in sede di concertazione partenariale è stato concordato in una generale attività di pianificazione. Esse svolgono, in questo senso, lo stesso compito delle norme di piano, ma prendono un nome diverso perché hanno un valore indicativo e non prescrittivo. Questa diversa natura non va intesa come una loro maggiore debolezza o superficialità, autorizzando i progettisti, avvezzi alla norma, ad eluderle. Le linee guida possono essere molto più dettagliate delle norme, come affrontare problemi delicati perché non quantizzabili in termini numerici. Infatti ad esse si ricorre quando si debbono collettivamente affrontare problemi di qualità che, come ben si comprende, non si possono determinare in indici o rapporti. Poiché la qualità dipende dalla creatività, le linee guida non vogliono porre limitazioni, ma stimolare l'intelligenza, focaliz-

IL SISTEMA TERRITORIALE DELLA CITTÀ DEL FARE

Maria Cristina Iuzzetta

In questa area si sono concentrati una molteplicità di interventi, con le connesse opere infrastrutturali, al punto da configurare l'area, come la più infrastrutturata della Regione Campania, soprattutto in termini di reti lunghe di collegamento viario (autostrade A1-A30-A16, strade statali 87 Napoli-Caserta, 162 Napoli-Cancello, 7bis Napoli-Avellino, strade a scorrimento veloce, asse mediano, asse di supporto ASI); e ferroviarie (FS, linea Napoli-Cancello, Circumvesuviana). L'esigenza di trovare aree alternative alla fascia costiera per la localizzazione di nuovi insediamenti industriali, trova risposta con l'approvazione del Piano Regolatore del consorzio ASI. Tale piano ispirato al Piano Comprensoriale di Napoli, approvato con DPCM del 14/10/1968, viene redatto in riferimento a 65 Comuni, suddividendo il territorio in 7 agglomerati. Tre di tali agglomerati ricadono nel territorio della città del fare. L'agglomerato di Caivano dimensionato per un'area territoriale relativa a più Comuni, e in forte relazione con Marcianise, nell'ambito dell'ASI di Caserta, ha un'estensione pari a 2.930.000 mq, di cui circa 2.280.000 destinati a lotti industriali, al 2001 le imprese in esercizio sono 53 per un totale di 1.625.574 mq con 3.401 addetti; le imprese in costruzione 11, per un totale di 145.284mq. e un numero di addetti pari a 188; mentre quelle in programma 21, che impegneranno 299.753 mq. con 596 addetti (Fonte Consorzio ASI). L'agglomerato di Acerra si estende su una superficie di 2.601.000 mq. di cui 2.368.000 destinati a lotti industriali, le aziende in esercizio sono 7, su un'area di 1.628.804 mq. con un totale di 854 addetti; quelle in costruzione 3, ed impegneranno 13.000 mq. con 28 addetti; le aziende in programma 58 per un'area di 532.500 mq. ed un totale di 1.155

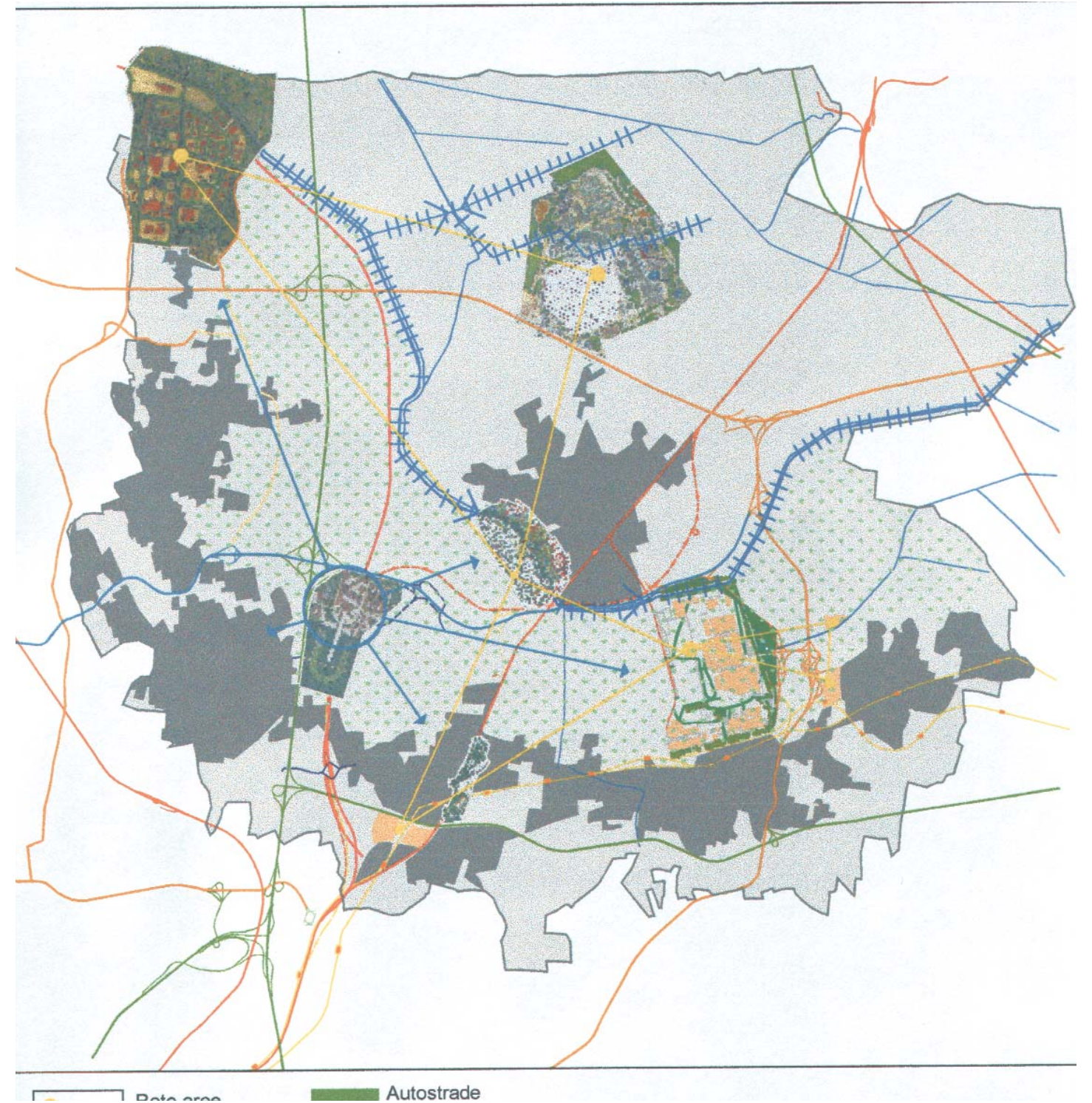
addetti.

L'agglomerato di Pomigliano d'Arco si estende su 3.360.000 mq., di cui 3.040.000 destinati a lotti industriali, quasi interamente occupati da stabilimenti in esercizio, per un totale di 10.631 addetti.

In un'ottica di pianificazione di area vasta, e di razionalizzazione del sistema territoriale, grande importanza assume il ruolo della fascia intermedia lungo i Regi Lagni, prestandosi all'allocazione di funzioni a carattere sovracomunale, con il duplice obiettivo di rendere competitivo il sistema produttivo locale, e di elevare il livello della qualità della vita degli abitanti.

Tale ruolo è già in parte definito, dalla previsione della localizzazione della stazione Porta Campania della Linea Alta Velocità, che, costituirà un ulteriore importante collegamento con tutto il territorio nazionale.

Alla stazione Porta Campania, che si estenderà su un'area di circa 19,8 ha, ricadente nel Comune di Afragola, situata a sud dell'asse mediano e ad ovest dell'autostrada, sono collegati una serie di progetti, per connettere il sistema ferroviario locale a questo nuovo nodo, variante esecutiva alla linea FS Cancello-Napoli, realizzazione di un terminale della Circumvesuviana. La costruzione di una stazione di autobus, completerà questo nodo intermodale, soddisfacendo anche la domanda di mobilità intercomunale. Alcune particolari funzioni previste intorno a questa infrastruttura, nell'ambito dello studio urbanistico dei cinque Comuni (Acerra, Afragola, Casoria, Casalnuovo, Caivano), interessati dalla stazione, come il parco naturalistico, tecnologico e dei servizi "destinato a diventare un luogo pubblico centrale per l'intera città metropolitana" (cfr. studio urbanistico dei cinque Comuni, Norme tecniche di attuazione), renderanno tale nodo come un'area strategica per i servizi ai centri urbani, e alle aree per gli spazi produttivi.



6 zando il problema e esemplificando soluzioni possibili, sempre lasciando la porta aperta ad alternative migliorative o a soluzioni innovative. L'ideale è se esse potessero innescare dei processi interattivi di scambio e competizione per le soluzioni sempre meglio qualificate, favorendo il dialogo degli autori vuoi che siano enti, istituzioni, imprese o i loro tecnici. Le linee guida sono anche, però, un momento di coagulo delle individualità perché una libertà creativa lasciata a se stessa sfocia inevitabilmente in una morfologia caotica, se non trova principi comuni di organizzazione dello spazio. Solo questi ci restituiranno un ambiente di vita armonioso dalla chiaramente tracciata e rappresentata identità frutto della convergenza dello sforzo comune. La tradizione storica dell'architettura delle nostre città più belle mostra in maniera immediata e chiara in cosa consista quel carattere comune che le contraddistingue - consentendoci di distinguerle l'una dall'altra istintivamente - e che ha condizionato l'apporto di ogni personalità creativa. La difficoltà a presentare delle linee guida non consiste solo nella poca consuetudine che abbiamo con esse, ma anche nei delicati equilibri che bisogna garantire al fine di ottenere il migliore risultato. Abbiamo scelto una via simile a quella del "progetto norma", ma nel senso più esemplificativo che i progetti possono avere. Essi vanno intesi come l'esplorazione delle possibilità insite in una situazione per poter perseguire gli obiettivi dati. Quindi non vanno intesi come progetti da imitare, ma come percorsi cognitivi da ripercorrere, avendo come guida e riproponendo giusto quei principi che emergono come punti fissi particolarmente convincenti di una tale ricerca. I progetti urbani hanno, se presi in questo senso, una

GLOBALIZZAZIONE ED INTEGRAZIONE. L'APPROCCIO INTEGRATO NELLA PROGETTAZIONE INDUSTRIALE. *Marichela Sepe* I.Pi.Ge.T.-C.N.R.

Economia e globalizzazione

L'economia massiva delle nostre città dovuta all'internazionalizzazione e alla globalizzazione, i fenomeni che hanno accompagnato la competizione crescente, le nuove tecnologie, la disoccupazione, hanno radicalmente alterato i modi di pensare e i tipi di funzione e organizzazione del territorio ereditati dal boom degli anni post-guerra. Le parole chiave di oggi, flessibilità, versatilità, mobilità, adattabilità, segnalano un nuovo confine, uno stile di business che deve essere preso in considerazione in termini di sviluppo locale e trovare un giusto equilibrio tra autonomia di impresa e pianificazione socialmente consapevole. Parlare oggi di economia significa parlare di politiche urbane, divisioni sociali, pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti e rende forte la necessità di creare strette connessioni tra lo sviluppo economico, l'organizzazione e la pianificazione urbana, al fine di creare specifici assetti locali e coltivare cooperazione con tutti i partecipanti allo sviluppo. La richiesta crescente di qualità richiede inoltre una stretta relazione anche tra lavoratori e aziende e tra aziende e i loro scenari geografici e sociali, ecologia e sostenibilità; l'impresa locale ha bisogno di svilupparsi non solo in un contesto di cooperazione e rispetto per l'ambiente, ma anche di progetti appropriati, di rete e di apertura ai mercati stranieri. Il rapporto economia-territorio dipende quindi dalle reti sociali, tra le persone, le istituzioni, le compagnie; dal ruolo delle istituzioni pubbliche e private nello sviluppo locale; dal tempo che comporta strutturare le risorse in un dato territorio. La delocalizzazione della produzione e la

conseguente disseminazione della fabbrica su aree geografiche vastissime ha contribuito nel tempo all'aumento delle disuguaglianze territoriali e al modificarsi delle relazioni geografiche tra aree economicamente dominanti e aree depresse. Con la ridefinizione dell'impatto della grande impresa, la centralizzazione del comando è in questo modo frammentata in piccole unità lavorative e tanto più forte è il controllo sulla rete produttiva tanto più il processo può essere rappresentato come una matrice, dove ogni singolo nodo svolge un segmento del processo produttivo. La centralità della domanda rispetto all'offerta di merci ha inoltre accelerato l'automazione del processo lavorativo e la intrmissione delle tecnologie informatiche nell'adeguare la produzione alla domanda di mercato. La tendenza al *just in time* ha avuto un effetto immediato sui tempi di lavoro: tutto viene finalizzato alla consegna rapida del prodotto, riducendo tempi morti e costi del magazzino. In questo tipo di sistema la cooperazione sociale diventa infine una variabile dipendente dalle oscillazioni del mercato, sia riguardo all'intensità del lavoro sia riguardo alle oscillazioni della forza lavoro impiegata nel processo lavorativo. ***Progettare l'integrazione*** Poste queste considerazioni l'approccio alla progettazione integrata industriale deve avere come obiettivo una forte integrazione tra sviluppo economico e industriale e valorizzazione culturale e ambientale dell'area interessata, mantenendo l'attività industriale in armonico equilibrio tra innovazione e tradizione, nuove costruzioni e paesaggio, sviluppo economico e compatibilità ambientale, competizione economica e qualità della vita. I nuovi parchi industriali devono tentare di integrare diverse funzioni quali: formazione, produzione, commercio e residenza, nell'ottica di coniugare il parco industriale, inteso come luogo di lavoro, con il parco metropolitano, inteso come

luogo per il tempo libero. La localizzazione di queste aree va pensata in luoghi non marginali, ma di interconnessione tra le parti centrali e la periferia delle città, all'interno di una pianificazione attenta alle esigenze di carattere ambientale che collochi i parchi industriali in una posizione strategica rispetto alle altre funzioni e in un sistema di accessi opportuno, che ne permetta la massima apertura con le aree urbanizzate al contorno. In questo contesto il sistema del distretto industriale può essere considerato un modello di produzione valido in virtù della sua capacità di mobilitazione dal basso di energie umane che modellano il processo produttivo secondo logiche di tipo locale. La flessibilità operativa del distretto consente inoltre la coesistenza di una quantità diversificata di soggetti imprenditoriali in grado di sviluppare in maniera autonoma innovazione di tecniche, materiali e prodotti. Si mette in opera quindi un graduale processo di interazione e cooperazione tra i soggetti del sistema produttivo e i soggetti produttori di beni e servizi e ancora tra imprese finali e consumatore. La struttura urbana, economica e sociale dell'area Pisa-Livorno e il Parc Technologique Paysagè Port des Alpes, rappresentano due casi modello di questo approccio integrato alla progettazione industriale. Nel sistema territoriale costituito dalle province di Pisa e di Livorno possiamo osservare da un lato, l'affermazione della grande industria localizzata lungo il litorale e nelle aree urbane dove si è sviluppato un indotto di imprese sub-fornitrici, e dall'altro, di alcuni distretti industriali con la presenza di piccole e medie imprese, molte delle quali artigianali, specializzate nel settore dei beni di consumo. Si è consolidata anche una nuova tipologia di industrie legate all'attività di Ricerca e Sviluppo svolte dall'università, dal CNR e dagli altri enti di ricerca. In questo modo l'area ha assunto un aspetto di dinamica innovazione anche in considerazione di ulteriori progetti di

sviluppo locale, della reindustrializzazione, dell'idea di riutilizzo delle aree dismesse e di recenti investimenti esteri e acquisizioni di imprese da parte di gruppi multinazionali. Alle operazioni di ricerca e sviluppo nel settore industriale si sono affiancate inoltre quelle per la valorizzazione degli aspetti paesaggistici e storico-culturali dell'area, nonché per l'attrazione dei flussi turistici, contribuendo all'integrazione di uno sviluppo industriale multiforme con la conservazione delle tradizioni locali e la qualità della vita di un territorio ad elevata concentrazione demografica. Il Parc Technologique Paysagè Port des Alpes è invece un nuovo polo pensato all'interno di un ampio scenario di interventi costruito dallo Schéma directeur Lyon 2010, adottato nel 1992¹. Questo strumento indirizza le trasformazioni fisiche, sociali ed economiche di Lione attraverso la individuazione di una struttura per l'area metropolitana, partendo dall'integrazione tra i caratteri peculiari del luogo e la domanda di innovazione e riqualificazione dell'esistente. Il Parc Technologique costituisce parte del sistema di nuovi poli di ricerca e produzione tecnologicamente avanzati posti nei principali siti di accesso alla città; pensato lungo l'asse est-ovest, il parco si trova all'interno di un'area per nuovi insediamenti per il commercio, la residenza, la produzione e l'università, localizzato tra il centro storico e il nodo di interscambio Lyon Satolas. Il parco è disegnato su due assi ordinatori ortogonali, il Mail Central e il Boulevard Urbain Est, dove sono integrati i percorsi alberati, tramviari, automobilistici e pedonali, i grandi isolati divisi in edifici, l'infrastruttura di collegamento a scala metropolitana, e un sistema di bacini per recuperare le acque piovane, dove risiedono aree per le attrezzature sportive per l'università e aree per la rinaturalizzazione florofaunistica. L'intervento nel suo insieme ha lo scopo di integrare le diverse funzioni di un parco tecnologico deputato all'innovazione produttiva e

7 quelle di un parco metropolitano aperto al pubblico per il tempo libero, dove la costruzione delle zone verdi costituisce un necessario legante identitario nei rapporti interni all'insediamento stesso e all'esterno, con i luoghi circostanti. ***Conclusioni*** Globalizzazione, integrazione, perdita di identità e cooperazione da una parte e flessibilità, versatilità, mobilità, adattabilità dall'altra, sembrano rappresentare alcuni dei concetti chiave del pensare oggi al progetto delle aree industriali. Un giusto equilibrio tra autonomia di impresa e pianificazione socialmente consapevole significa creare specifici assetti per uno sviluppo locale e una cooperazione con tutti i partecipanti allo sviluppo, progettare la qualità e la sostenibilità all'interno dei processi produttivi. Un approccio integrato alla progettazione industriale va quindi pensato nell'ottica di una stretta interconnessione tra ricerca e produzione, sviluppo economico e sviluppo industriale, valorizzazione culturale e valorizzazione delle risorse ambientali, competizione e sostenibilità. Il progetto dei nuovi parchi industriali integrati deve inoltre comprendere un'attenzione anche alla qualità dell'architettura non solo delle aree tradizionalmente deputate all'invenzione progettuale, quali la residenza, il commercio e la formazione, ma anche e soprattutto ai luoghi per la produzione, reale nodo problematico. E questo in rispetto dell'identità del lavoratore, del cittadino e dei luoghi; della qualità della vita, del sistema produttivo, dell'innovazione e della tradizione, secondo un approccio volto ad una risposta nel lungo termine. Un'area così concepita può infine diventare polo di attrazione non solo per imprese e cittadini, ma anche per flussi turistici, interessati ad una qualità dell'intero ciclo produttivo, o più semplicemente della qualità.

1. vedi "Urbanisme", n.8, marzo 1997.

particolare evidenza di esempio e tracciano in modo abbastanza chiaro delle direzioni di lavoro. I progetti che illustrano questo testo sono tratti dal mio laboratorio di progettazione urbanistica del corso di laurea in architettura dell'Università Federico II, anno accademico 2000-2001. Nel dicembre 2000 la SIL del Patto Nord-est aveva sviluppato un'intensa ricerca-azione per la definizione delle linee strategiche del PIT a cui aveva partecipato attivamente l'Università, anche con diversi allievi. E' stato così possibile portare all'interno del laboratorio quelle linee elaborate al tavolo partenariale con la partecipazione dei diversi comuni del Patto e le varie componenti sociali ed economiche perché fossero oggetto di approfondimento. Gli obiettivi individuati di innovazione dello spazio dell'industria hanno portato a studiare vari casi internazionali e ricerche che si prefiggevano l'individuazione delle tendenze di cambiamento. Abbiamo approfondito, in seminari interni, le teorie economiche e il loro impatto sullo spazio, studiato le aree industriali della Città del fare nel loro contesto territoriale e progettato cambiamenti possibili sulla base delle previsioni delle domande future. Gruppi di allievi diversi si sono cimentati con gli stessi temi fornendo soluzioni alternative accomunate da principi concordati. La maggiore differenza di queste linee guida rispetto ai "progetti norma" consiste proprio nella presentazione di queste alternative. Questa differenza dovrebbe chiarire che non si richiede la copia e dovrebbe evidenziare i principi di riferimento nei caratteri comuni - o anche complementari, quando la complementarità colma delle carenze - tra le alternative. Sono convinto che l'inesperienza dei giovani sia compensata dalla vigorosa immagina-

FASCIA DI RISPETTO COME CINTURA VERDE

M. Bocchetti, R. Esposito, M.B. Miranda

L'idea progettuale per la riqualificazione della zona ASI di Acerra è stata quella di trovare degli spaziodo che ci aiutassero a connettere le strutture preesistenti con quelle di nuova progettazione. A questo scopo avevamo disponibile la fascia di rispetto che, sebbene vincolata nel piano ASI, resta inutilizzata come una barriera solo virtuale dove non è prevista nessuna attività e che con il passare del tempo viene abbandonata a se stessa. Gli obiettivi erano i seguenti:

- Reintegrare l'area ASI con il resto del tessuto comunale
- Emersione dell'acqua come motivo conduttore dell'intero percorso
- Creazione di un sistema di servizi direzionali ricettivi e culturali, oltre un innalzamento degli standard di qualità di vita, lavoro, tempo libero
- Creazione di un tracciato viario che disegni esso stesso il profilo dei lotti industriali. Le strategie per attuare tali obiettivi sono state le seguenti:
- Potenziamento del tessuto viario esistente e creazione di zone interstiziali, poli di attrazione e servizi.

Riqualificazione dei canali

In relazione alla geografia degli spazi produttivi, attrezzare nodi per i servizi alle imprese collocati nei punti di maggiore accessibilità, creazione di zone sportive e di accoglienza. Considerate le dimensioni dell'area appartenente alla Montefibre, la nostra idea è quella di non isolare i lotti posti a nord dell'area. Abbiamo quindi previsto l'attivazione di una navetta di collegamento tra il Comune di Acerra e tutte le zone ASI presenti sul territorio, che si appoggia alla strada ferrata, oramai dismessa, che attraversa tutto il Comune e che collegava Acerra con Caserta; con un nodo di interscambio tra la navetta suddetta e l'Alta Velocità. Un'importante

	Zona boschiva		Area centro servizi
	Deposito biciclette e macchine elettriche		Pista ciclabile
	Parcheggi		Zona di sosta
	Campi sportivi		Laghetto artificiale
	Baby Parking		Campo da golf
	Lotto industriale		Verde di rispetto
	Preesistente		Strada ferrata
	Verde attrezzato		Stazione della navetta

chiave di lettura del territorio è stata la riappropriazione dell'acqua da attuarsi attraverso una riemersione e depurazione dei canali e con la creazione di passeggiate, fontane, vasche e laghi artificiali.

Punto focale del progetto è stato quello di trasformare la fascia di rispetto in una fascia verde attrezzata con pista ciclabile, zona destinata a macchine elettriche e bici, parcheggi, campi sportivi, baby parking, verde attrezzato ed un'area di centro servizi alle imprese (B.I.C.). Inoltre il piano ASI prevedeva una distribuzione dei lotti detta "a coul de sac" non idonea ad un'area a principale destinazione industriale, in risposta a tale soluzione noi abbiamo previsto la creazione di lotti industriali di diverse dimensioni per piccole medie e grandi imprese. In linea con le moderne tendenze in questo settore il nostro scopo è stato quello di rendere il luogo di lavoro quanto più ameno e confortevole possibile, inoltre un'area industriale così conformata può, a nostro parere, accogliere ed accompagnare nella crescita anche aziende giovani e strutture per la formazione di nuove figure professionali riducendo il divario che c'è tra la scuola ed il mondo del lavoro.

Cintura di verde "polifunzionale"



zione e dallo sguardo rivolto al futuro. Invito a guardare con attenzione e senza pregiudizi questi lavori perché vi si troveranno abbondanza di idee generosamente profuse.

Condizioni di contesto

Per contestualizzare la Città del fare bisogna ricordare la sua posizione nella direttrice di sviluppo Napoli-Caserta pensata fin dagli anni '70 come la naturale proiezione verso l'interno del capoluogo regionale per decongestionare la fascia costiera. Oggi questa idea si è tramutata nella maggiore concentrazione industriale regionale con l'ambizione ancora più ampia di proiettarsi nel corridoio Tirreno-Adriatico, per seguire quella strategia di costituzione di un sistema di città a rete quale armatura urbana dello spazio europeo indicato nelle ESDP¹. I vantaggi - non solo in termini di accessibilità - derivanti alla nostra area dall'attuazione di questo scenario risultano dalla felice coincidenza con la cerniera tra la suddetta direttrice e quella lungo il Tirreno in direzione nord-sud. Questo territorio offre alle imprese l'opportunità di collocarsi in un nodo di flussi a cavallo tra il bacino sud-orientale del Mediterraneo ed il cuore industriale del nord-ovest europeo (la banana blu dei geografi francesi) nella misura in cui è capace di proiettarsi sui mercati esterni e svolgere un ruolo di legame e propulsione innovativa. Perciò ha bisogno di attingere alle sue tradizioni di sobborgo di una capitale internazionale per realizzare un insediamento di qualità corrispondente.

L'apporto all'assetto del territorio

Operare sulle aree industriali in una zona come quella a nord-est della provincia di Napoli, dove la loro presenza è così evidente nell'organizzazione del territorio, assume un valore che supera le mere politiche economiche o la specifica pianificazio-



GIARDINO SUI LAGNI
S.G. Salino, L. Cataldo

Il tentativo è stato quello di progettare tra la città consolidata ed il nuovo insediamento industriale (PIP), un nuovo complesso pubblico per lo sport e lo svago. Tramite questa cerniera si vuole tentare di connettere due zone completamente diverse: quella industriale e quella residenziale. L'opera non è risultata di facile portata, in quanto la zona in questione è collocata a ridosso dei Regi Lagni, dei quali, nel progetto che sarà di seguito presentato, è prevista la bonifica.

I Lagni, appunto, costituiscono uno degli elementi più forti della morfologia acerrana tanto da essere considerati come struttura portante del parco: sarà il disegno del verde il *continuum* nel quale le parti si fondono, rendendo così possibile la creazione del "parco dei Lagni". Il parco è strutturato da un insieme di percorsi che si dividono in pedonali (arancione) ed in pedonali/ciclabili (giallo). Lungo

i Lagni - da cui viene diramato un canale che alimenta un laghetto - è previsto un bosco che diventa pioppeto man mano che ci si avvicina all'acqua. Nell'area prospiciente il PIP, è stato collocato un teatro all'aperto, inoltre nel parco sarà possibile trovare anche un albergo se pur di modeste dimensioni, un edificio di ingresso con negozi, punto informazioni, ecc...

L'attività fondamentale del parco è lo sport: per questo sono stati previsti numerosi spazi da adibire a palestra, campi, piste, piscine e tante altre attività connesse allo sport ovviamente immerse nel verde. In corrispondenza delle zone di ingresso del "parco dei lagni" è stata collocata una serie di parcheggi che permetterebbero ai fruitori del parco stesso di godere del verde e della natura. Una strada principale unisce la zona PIP, con il parco; inoltre all'interno della zona industriale è stato previsto un sistema di autobus e navette che, uniti ad una serie di parcheggi, garantirebbero una circolazione più corretta.

LEGENDA

- PREESISTENZE
- LOTTI INDUSTRIALI
- PABIGLIONI ESPOSITIVI
- ATTREZZATURE
- PARCHI
- PENSILINE
- LAGNI E LAGHI
- STRADE CARRABILI
- STRADE CICLABILI E PEDONALI
- SENTIERI PEDONALI
- VERDE ATTREZZATO
- BOSCO RADO
- BOSCO FITTO

Edificio di ingresso
Teatro all'aperto e bar
Albergo
Baracca del punto informazioni

Strada
Pista
Piscina
Area verde attrezzata

Gruppi di alberi isolati
Gruppi di alberi del tipo
Albergo
Baracca del punto informazioni
Baracca del punto informazioni
Baracca del punto informazioni
Baracca del punto informazioni

ne settoriale. Non si può dimenticare come questa zona abbia ricevuto un disegno che ne ha profondamente rinnovato l'assetto infrastrutturale dal Piano ASI - in applicazione delle idee di Luigi Piccinato - con una incidenza sorprendentemente superiore a quanto ha prodotto - in maniera prevalentemente incrementale - la pianificazione comunale. Quest'ultima ha assecondato - o è stata incapace di contrastare - la tendenza alla conurbazione degli antichi centri rurali della piana consentendo la formazione di un nastro continuo ad arco - da Caivano a Marigliano - con centro in Acerra. Questa disposizione risente della geografia del bacino idrografico dei Regi Lagni in cui le qualità del suolo sono funzione della distanza dal canale, il quale si trova così ad assumere il ruolo di tracciato ordinatore del territorio ulteriormente confermato dalla localizzazione delle aree industriali direttamente a contatto con la rete di canali.

Ciò comporta l'esigenza di includere le aree industriali nelle politiche di riqualificazione ambientale per l'impatto diretto che hanno sul sistema idrografico locale - e sul suolo -, oltre che su quello atmosferico, favorendo tutte le azioni che si prefiggano il controllo delle emissioni e la depurazione delle acque, la protezione del suolo, la qualificazione del paesaggio, l'equilibrio ambientale, la difesa della biodiversità. La politica di riqualificazione ambientale può avere non solo i caratteri regolativi di protezione dell'ambiente, ma anche quelli di un uso più razionale delle risorse naturali utilizzando possibilità inedite come la rete delle acque in funzione di approvvigionamento alle industrie (acque industriali) o di qualificazione del paesaggio. Bisogna tornare a pensare alla rete dei canali come ad una infrastruttura che connette e struttura il terri-



IDENTITÀ EMERGENTI

E. Addabbo, G.C. Murolo, R. Rocchetta

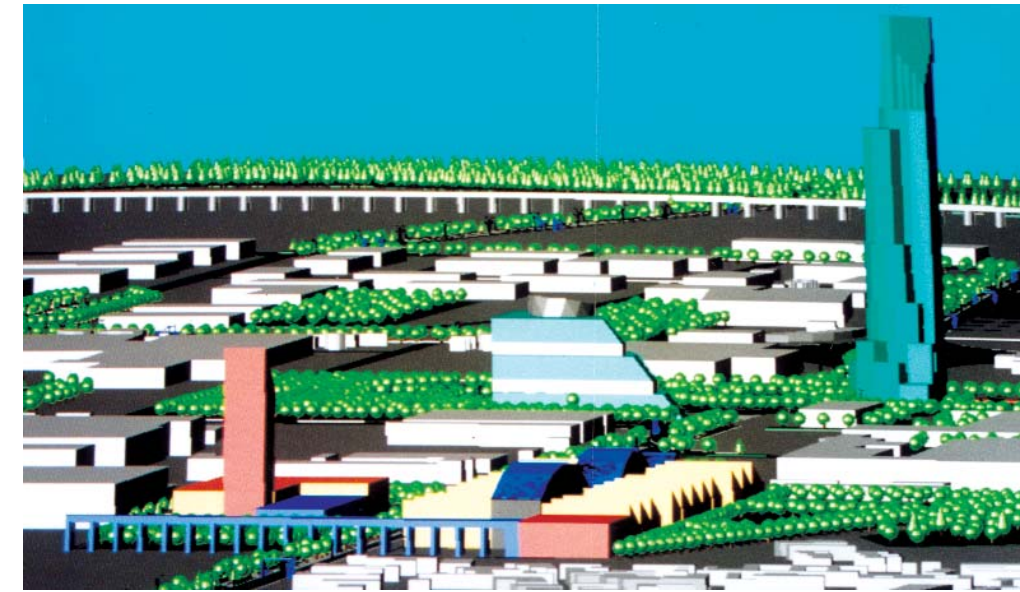
Gli interventi previsti riguardano:

- allacciamento dell'area con l'area residenziale tramite il prolungamento dell'asse viario centrale;
- tre aree in cui inserire nuove costruzioni;
- fasce di verde che, partendo dai Regi Lagni, penetrano nel tessuto industriale;
- riqualificazione dei lotti industriali.

L'idea che sottende tutto l'intervento è quella di riqualificare l'area dal punto di vista ambientale unitamente all'innescio di nuovi meccanismi di produzione, di gestione e di fruizione dell'area industriale. I punti di forza del progetto riguardano un incubatore industriale all'ingresso dell'area, un centro alberghiero con sala conferenze, area espositiva e un centro di servizi e ricerca collocati entrambi nel cuore della zona industriale. Questo nuovo ambiente consentirà l'introduzione di alcune funzioni urbane altrimenti assenti, fungerà da motore della produzione già esistente integrandosi con quella nuova.

Sistema stradale

La rete stradale non ha subito grossi cambiamenti, tranne che per il prolungamento dell'asse centrale e l'apertura di alcune strade secondarie tra i lotti. È stata modificata la sezione stradale, dotata di doppia carreggiata con fascia di verde attrezzato e pista ciclabile. Per creare nuove prospettive e passeggiate, la carreggiata non è rettilinea ma subisce un'ondulazione ora affiancando i lotti ora allontanandosene, altre volte si divide per accogliere il giardino al centro. Il verde che costeggia le strade è ordinato secondo filari di alberi, altre volte è a macchia o a prato. Ai margini delle strade sono a volte situate delle piazzole di sosta per il pubblico, o anche aree di parcheggio immerse nel verde. La sezione stradale dell'asse attrezzato prevista dal progetto ha una larghezza di 30 metri, ciò per garantire una netta gerarchizzazione dei percorsi stradali all'interno della zona ASI e l'intersezione



degli assi principali è enfatizzata dall'infittirsi del verde e dalla presenza di una rotonda con al centro una fontana. Particolare attenzione si è avuta nell'allaccio di queste strade con l'asse di supporto e con la statale sannitica, che segnano gli altri ingressi all'area e nel rendere fruibile la zona dei Lagni attraverso il prolungamento dell'asse centrale. L'acqua del Lagno, una volta bonificata, oltre a creare un segno nel verde si raccoglie in uno specchio d'acqua che viene utilizzato come vasca per il raffreddamento delle macchine industriali.

Aree tematiche

Le nuove costruzioni sono localizzate nelle uniche zone libere non occupate dalle fabbriche. Il primo intervento, a cavallo dell'asse longitudinale, a ridosso della contrada di Pascarola consiste nella realizzazione di un incubatore industriale. Esso consta di edifici in cui si tengono corsi di formazione del personale per l'industria manifatturiera, unitamente ad uffici per la consulenza commerciale e legale e da un sistema di due file di fabbriche a pettine che usufruiscono di una galleria-percorso evidenziata da una copertura sinuosa. I due complessi sono connessi da un ponte di attraversamento pedonale, atto a scavalcare il flusso di traffico stradale e che allo stesso tempo è

porta del complesso industriale. Dal cuore della zona industriale si eleva la torre del centro servizi e di ricerca, segno evidente di un bisogno di emergere dall'anonimo tessuto industriale diffuso in tutta l'area. Nella stessa zona sorge il centro alberghiero congressuale che si pone in modo dialettico nei confronti del centro servizi pur ricalandone l'andamento planimetrico. Fra i due edifici trova spazio una piazza il cui andamento è definito da filari di alberi e da percorsi pedonali e ciclabili; quelli carrabili sono canalizzati in gallerie sottostanti. Entrambe le costruzioni sono immerse nel verde attrezzato con un centro sportivo, retrostante l'albergo, e con chioschi di ristorazione veloce che circondano il centro servizi.

Aree verdi

Le fasce boschive poste nell'ASI assicurano la continuità delle aree marginali in modo che si possa percorrere il perimetro seguendo alberature mai interrotte. In tal senso il verde è il tessuto connettivo dell'area ASI. Esso è un polmone verde che assorbe e ostacola l'inquinamento, che attutisce il rumore e che ripristina visivamente la mancata relazione tra zona residenziale e produttiva, garantendo le fasce di rispetto ai margini delle reti stradali e dei Lagni.

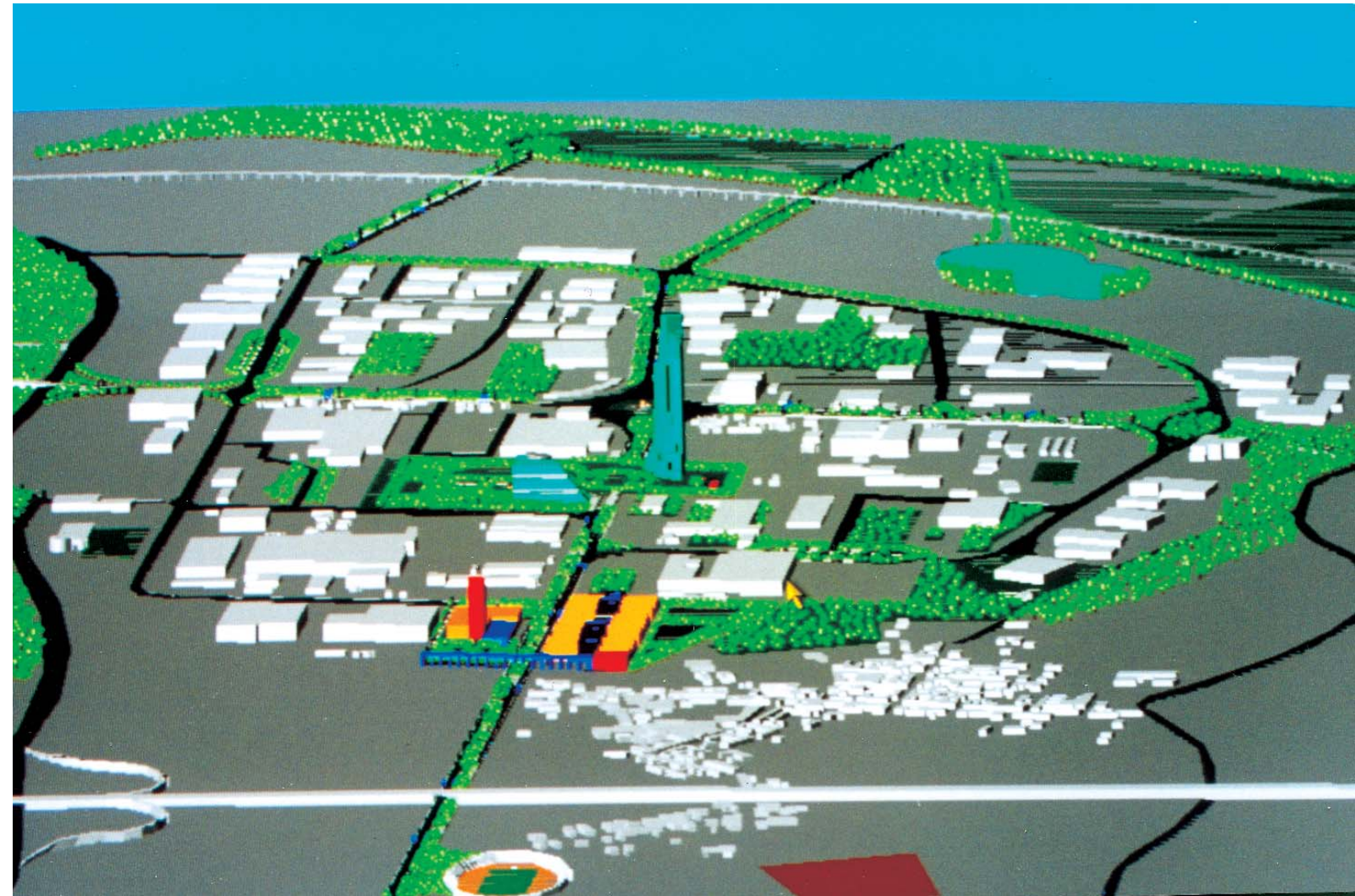
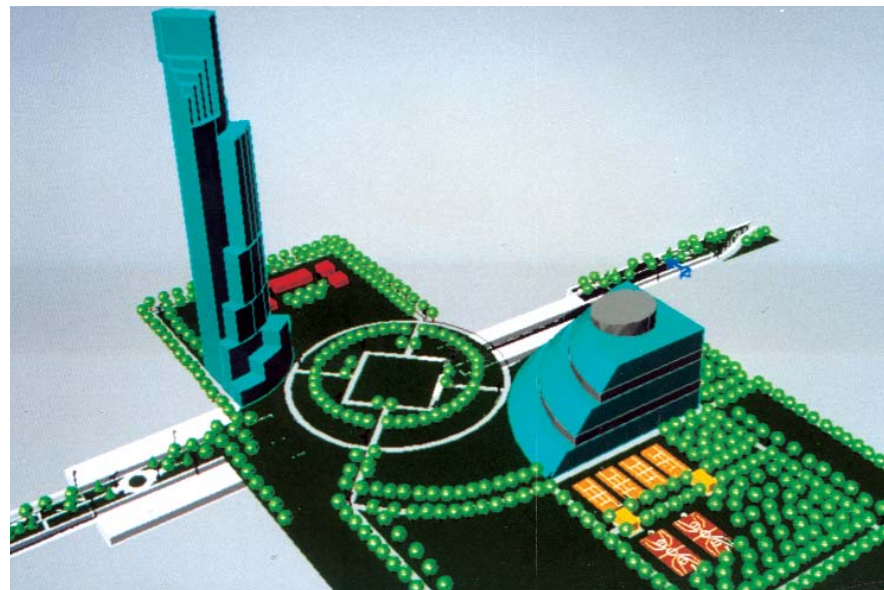
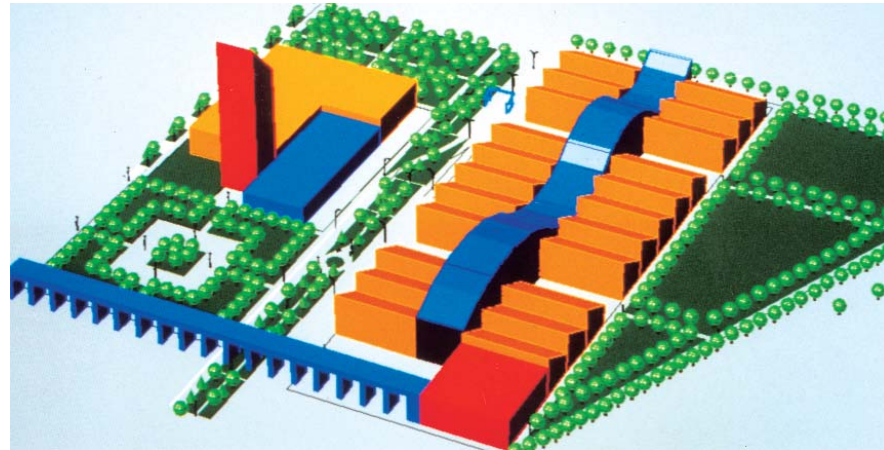
torio riscoprendo il suo ruolo come sistema di irrigazione e disegno dei campi nell'agricoltura insieme ad una nuova funzione di vivificazione e connessione delle aree industriali.

Le aree industriali diventano sempre più essenziali nella definizione dell'assetto del territorio quanto più si sviluppano due fondamentali tendenze: 1) la integrazione nel sistema urbano; 2) la connessione ad una rete di servizi.

La prima tendenza è favorita dalla riduzione della dimensione della fabbrica, del suo impatto ambientale, della flessibilità ed intensità d'uso degli impianti e dei tempi.

La seconda, dalla convenienza dei costi di transazione esterni e dalla capacità competitiva delle filiere, associazioni, consorzi di produttori e del loro associarsi alle competenze professionali, R&D, formazione. La proiezione territoriale di queste esigenze determina una doppia direttrice di integrazione industria-città secondo assi paralleli nord-sud (a. Afragola-Cardito-Caivano-ASI Caivano; b. Pomigliano-ASI Pomigliano-Acerra-ASI Acerra).

La separazione tra gli assi sarà assicurata se si riuscirà a conservare gli spazi aperti intermedi come una striscia verde agricola e di parco nella medesima direzione nord-sud. Il cuore verde della Città del fare potrebbe ospitare anche servizi sovracomunali per le persone e le imprese ponendosi come il nuovo centro fisico e simbolico della aggregazione di livello intermedio dei comuni aderenti all'Agenzia Locale di Sviluppo. Favorendo i legami di nodi ad elevata accessibilità come la Stazione di Porta con i nodi di servizio nelle città e nelle aree industriali si consoliderà la Città del fare come una rete di cooperazione nella rete europea delle città.



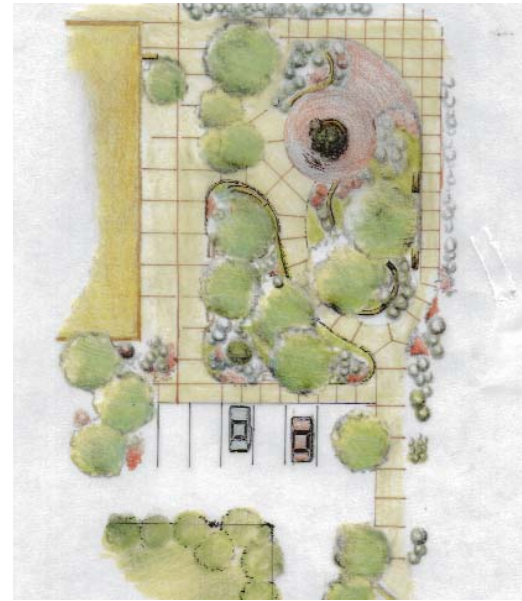
Le aree industriali nel futuro

Le aree industriali sono state progettate secondo il criterio di fornire il miglior sistema infrastrutturale di trasporto ad imprese di medio-grandi dimensioni con netta tendenza all'internalizzazione dei processi produttivi. Esse potevano contribuire alle loro economie esclusivamente abbattendo i costi di trasporto e offrendo costi di suolo contenuti. Con il crescere dei costi di transazione esterni alle imprese, la riduzione della loro dimensione, la creazione di filiere e di relazioni esterne sempre più complesse, aree industriali concepite in quel modo diventano sempre più marginali rispetto alle economie delle aziende. In queste condizioni, lo spazio di relazione tra i lotti non può essere ridotto alla funzione dei collegamenti: questo aumenta la sua importanza e le sue valenze mano a mano che la relazione tra le imprese si evolve verso il distretto. Come dimostrano esperienze di punta anche vicine a noi (Tari), gli spazi comuni sono sede di intense attività e richiedono l'organizzazione di diverse funzioni di servizio che vanno dalla formazione alle fiere ed esposizioni. Il modello di spazio industriale che viene avanzato ha molti punti di contatto con la struttura della città perché aggiunge alla presenza parcellizzata di entità individuali, una rete di nodi di interesse comune, la quale si sovrapporrebbe alla regolarità della lottizzazione con un impatto decisivo sulla morfologia perché fornirebbe delle emergenze visuali e occasioni di qualificazione formale. Collocare edifici di servizio alle imprese se risponde ad una indiscussa linea di politica industriale, dal versante della qualità dello spazio determina l'occasione di una visibilità e rappresentazione simbolica che incomincia ad avere una incidenza non trascurabile nell'epoca della comunica-

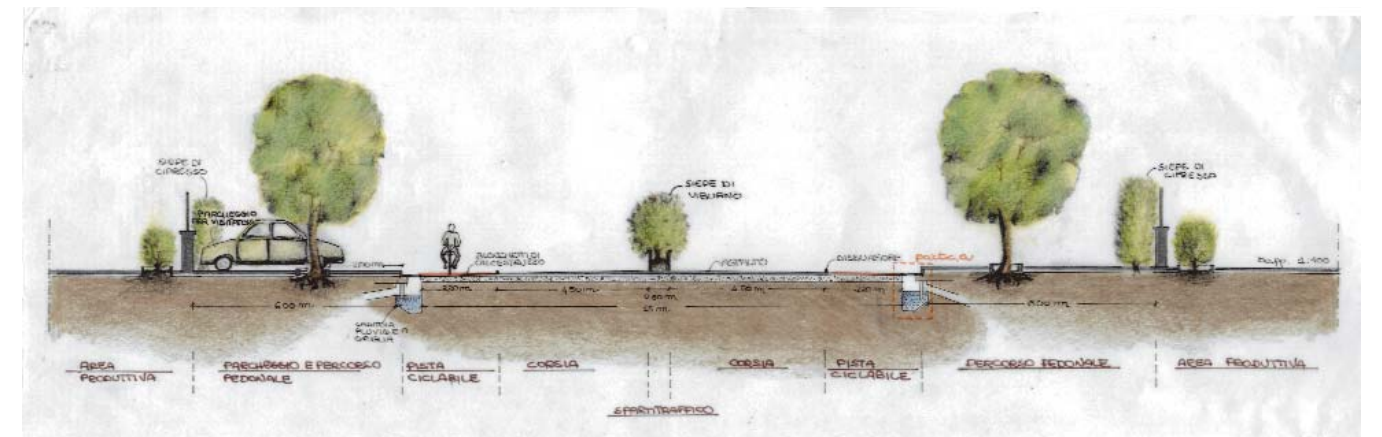
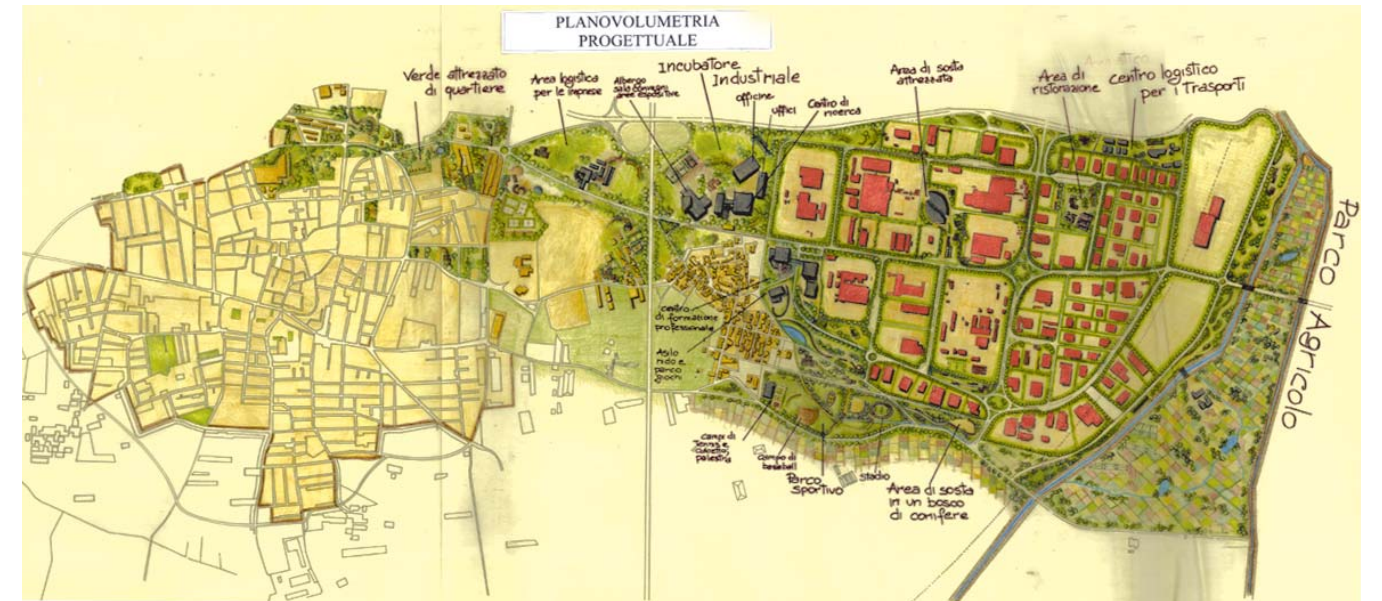
INVESTIMENTI A MISURA D'UOMO

E. Verde, R. Spinelli, E. Lanzillo

Il nostro progetto per la riqualificazione dell'area ASI di Caivano ha come obiettivo primario la caratterizzazione dell'immagine urbana dell'area industriale, attraverso nuove prescrizioni urbanistiche, volte a creare un'area a misura d'uomo e di filtro naturale tra la città e la zona produttiva. La riconfigurazione spaziale dell'area è avvenuta sia suddividendo maggiormente i lotti industriali e sistemando a verde gli spazi comuni, rendendoli, così, luoghi accessibili e di sosta, sia coinvolgendo in maniera opportuna le aziende insediate, invitandole ad attenersi a determinati standard migliorativi della qualità ambientale dell'agglomerato (tipo di recinzione, limiti di altezza, distanza, indici di copertura, zone a verde etc.). Accanto a questi interventi di carattere microscopico, che tendevano a migliorare l'area operando sulla piccola scala, ci sono stati interventi ad impatto maggiore, che tendevano al miglioramento della rete stradale, dell'approvvigionamento delle acque e al recupero dei Regi Lagni. Si è pensato che la viabilità potesse essere migliorata prolungando l'asse viario principale dell'ASI, a nord verso Marcanise e a sud verso Caivano e creando una circunvallazione che rendesse maggiormente fruibile l'accesso dall'interno del Comune. La riqualificazione dei Regi Lagni dovrebbe avvenire con l'adozione di un sistema di biofitodepurazione lungo il percorso idrico e attraverso la realizzazione di un Parco agricolo che abbia un sistema di gestione organizzata dei lotti. Il ripristino dei Regi Lagni consentirebbe anche la realizzazione di una rete di canali per la fornitura di acque industriali e di un sistema di trattamento per le acque reflue, risolvendo così, il problema



della carenza di fornitura delle acque industriali. All'interno dell'area è stato, inoltre, inserito un incubatore industriale, dotato di uffici, officine, centro ricerca, aree espositive, sale convegni, attrezzature ricreative, centro di formazione professionale. Tra i servizi sono stati previsti asilo nido, aree di ristorazione, sale polifunzionali. La nostra proposta di progetto ha lo scopo di creare un'area produttiva che sia aperta alla città, non introversa, asettica e poco vivibile, ma, perfettamente integrata nel contesto in cui si inserisce e che sia un elemento di qualificazione per tutto il centro urbano.



zione virtuale per l'immagine del territorio². In questo senso la qualità architettonica di queste centralità è decisiva, come la loro capacità di contestualizzarsi e diventare occasione di miglioramento della qualità di tutta una zona di pertinenza, nonché potenziare una rete di relazione con l'intorno.

Pensando solamente a come la letteratura abbia sottolineato il valore delle relazioni informali nel veicolare la comunicazione e favorire l'innovazione, si avverte la necessità di intervenire sugli spazi aperti comuni perché passino da semplici nastri stradali/ autostradali a spazi urbani di relazione. Se le imprese si proietteranno sempre più all'esterno, non solo aumenterà sempre più il loro uso, ma si moltiplicheranno le loro funzioni³. Si capisce quanto valore è insito nella qualità dello spazio aperto, se questo è in grado di essere all'altezza dei compiti che gli si richiedono, e se possa operare come valore aggiunto quando è capace di essere particolarmente attrattivo per la sua qualità.

Fortunatamente le aree industriali hanno ampie superfici libere che possono essere ridisegnate come piazze e giardini. Hanno sedi stradali di ampia sezione, per lo più fortemente sovadimensionate, rispetto ai flussi reali di autoveicoli, che possono essere trasformate in accoglienti boulevard o strade-parco con dispositivi di circolazione *pedestrian friendly* ed una utilizzazione complessa ed intensiva dello spazio.

Affidando il disegno dello spazio aperto alle tecniche del paesaggismo si favorirà una presenza della natura ed un suo ruolo da protagonista nel legare le dimensioni urbane dei complessi alla campagna circostante. L'uso di alberature e cespugli delle specie locali assicurerà questa continuità assumendo anche certe forme caratteristiche

INDICAZIONI PER UNA PROGETTAZIONE DI QUALITÀ DELLE AREE INDUSTRIALI *Emanuela Coppola*

In un periodo storico in cui le aree industriali si identificano sempre meno con lo stereotipo tradizionale e vanno ad assumere nuove identità diventando parchi scientifici e tecnologici, prefiggersi di poterle progettare solo in termini normativi¹ può apparire quanto meno singolare. Oggi più che mai le continue trasformazioni delle pratiche urbanistiche, l'introduzione delle politiche di programmazione negoziata, il tema centrale e di attualità dello sviluppo del territorio rende urgente e doveroso interrogarsi sulle caratteristiche progettuali che dovrebbe avere un'area industriale. Mentre appaiono fissati i criteri normativi generali per la regolamentazione di queste *aree* - solitamente le norme di attuazione contengono i seguenti parametri urbanistici:

- indice di fabbricabilità fondiaria;
- rapporto massimo di copertura;
- altezza massima;
- distacco degli edifici dalle strade interne;
- distacco minimo tra gli edifici in progetto;
- distacco minimo dei confini interni;
- superficie parcheggi privati;
- volume residenziale massimo;

non esiste alcuna normativa specifica in base alla quale progettare gli insediamenti industriali in modo *qualificante*.

Non è così nella pianificazione anglosassone e nordamericana, ad esempio, dove vengono fissati opportuni criteri dimensionali ed organizzativi e dove in un'area industriale devono essere garantite necessarie precondizioni e testate effetti indotti come il corretto inserimento nell'ambiente ed il problema degli inquinanti. Riferimenti normativi comunitari, regionali e locali riportano indicazioni in merito ai criteri di valutazione che attestano la premialità di un'iniziativa come:

- Qualità insediativa ed urbanistica;
- Aspetti qualitativi dell'impresa e del proponente come:
- Attivare sinergie tra più imprese in un'ottica di cooperazione imprenditoriale;
- Attivare rapporti con Università o Centri di ricerca;
- Promuovere la cooperazione tra capitale pubblico e privato;
- Favorire l'ingresso nel mondo del lavoro delle fasce più deboli, promuovere le pari opportunità, attivare l'emersione del sommerso, assumere LSU, LPU o disoccupati di lunga durata;
- Privilegiare iniziative promosse da imprese in possesso di certificazione di qualità o che si impegnino all'ottenimento della stessa entro l'esercizio a regime.
- Indice di attivazione occupazionale, teso a privilegiare le iniziative con un minor costo d'investimento per posto di lavoro creato;
- Indicatore ambientale e culturale, che va a privilegiare le iniziative con i minori effetti ecologico-ambientali e in quest'ottica vengono premiati anche progetti di impresa finalizzati al risparmio energetico, adeguamento igienico-sanitario e rafforzamento della sicurezza in ambiente produttivo;
- L'economicità dell'investimento, dal rapporto tra la variazione del reddito operativo e l'investimento ammissibile alle agevolazioni.
- Aspetti qualitativi e di completezza dei progetti, nel senso della documentazione tecnica e finanziaria, un piano finanziario equilibrato, credibilità della ricerca di mercato, chiarezza degli elaborati. Inoltre appaiono privilegiati progetti il cui business plan dimostri la fattibilità tecnico-giuridica dell'intervento e la positività dell'azione proposta.
- Partecipazione finanziaria dell'imprenditore all'iniziativa.

Relativamente alla progettazione, in Italia si vanno diffondendo significative esperienze ispirate ad uno standard di qualità che costituiscono di fatto esempi

concreti di *buone pratiche*. Mi riferisco in particolare ad alcune aree industriali dell'area emiliana. Oltre alle questioni di particolare interesse delle amministrazioni locali come la *localizzazione dei comparti*², le *tipologie edilizie* e la connessa questione dello sfruttamento della *potenzialità edificatoria*³, l'*accessibilità* dell'area produttiva e le *aree per servizi di quartiere*, si segnalano delle voci come il *disegno degli spazi verdi*.

Il *verde* assume particolare rilievo all'interno delle nuove aree industriali, in funzione sia nell'organizzazione degli spazi interni alle aree che per il suo inserimento paesaggistico, assumendo il ruolo di "collante" tra i nuovi sistemi da progettare e quelli già esistenti sul territorio. Gli alberi vengono infatti solitamente impiegati per il miglioramento delle condizioni fisiche in quanto portano ossigeno, frescura e ombra, contribuendo al controllo della temperatura. Per questo vanno inseriti ovunque possibile e necessario, rappresentano inoltre una barriera contro l'inquinamento atmosferico e per l'abbattimento delle polveri oltre a rappresentare una valida barriera fonoassorbente. Oltre alle norme stabilite dal *Codice Civile* (R.D. 16 marzo 1942, n.262), alla Sezione VI, articoli dal n.873 al n.899, che regolano la gestione di spazi esterni e in particolare le *Distanze per la piantagione di alberi* (*Articolo 892*)⁴, la progettazione del verde generalmente comprende:

- *L'analisi dello stato di fatto* con l'individuazione delle singole emergenze arboree, la valutazione dei sistemi di verde "minori" (siepi, filari, sistemi di vite, ...) ed i meccanismi di integrazione con il territorio circostante; analisi, questa, che deve costituire la base per le successive valutazioni progettuali sia in termini di conservazione e valorizzazione che alternativamente di abbattimento o di "richiamo" nella nuova progettazione.
- *L'inserimento paesaggistico*, che deve avere una propria identità volta a mitigare o ad integrare l'area a seconda delle diverse situazioni territoriali in cui si opera.

• *L'organizzazione e la sistemazione degli spazi interni* ai singoli comparti. Il richiamo in questi casi è alle molteplici funzioni e ruoli che il verde svolge nelle aree ornamentali e/o di arredo.

Di grande interesse per verificare la compatibilità ambientali del territorio sono inoltre le cosiddette *pagelle ambientali*⁵ che alcuni piani PIP allegano alle Norme di Attuazione.

Queste Schede di Valutazione Ambientale sono la rappresentazione in forma tabellare - essendosi in tal senso assunto come unità minime di indagine le Zone e le Aree elementari di PRG - dei più significativi indicatori ambientali caratteristici di ogni contesto del territorio comunale. Per ogni area elementare è fornita la caratterizzazione geologica ed idraulica sulla base di "indicatori vocazionali" o *ambientali* quali:

- a) portanza dei terreni, b) subsidenza,
- c) esondabilità, d) deflusso delle acque superficiali;
- e) grado di protezione degli acquiferi, f) rischio di inquinamento, g) carico idraulico.

Questi "indicatori" descrivono le caratteristiche intrinseche del territorio e consentono di valutare, preventivamente, il grado di adattabilità del sito alle sollecitazioni indotte dal sistema insediativo. Le caratteristiche geologiche ed idrauliche, relative ad ogni area, vengono espresse valutando la percentuale della porzione di territorio su cui ricade "l'indicatore vocazione" preso in considerazione. Gli aspetti considerati nella scheda di valutazione sono i seguenti.

a) Per quanto riguarda gli aspetti geo-idromorfologici:

- a.1) - *la subsidenza*, che permette di caratterizzare le tipologie costruttive dei nuovi insediamenti al fine di limitare i danni dovuti ai cedimenti che si verificano nelle aree soggette a questo fenomeno;
- a.2) - *la capacità portante dei suoli*, ovvero lo studio della portanza dei terreni che permette di definire la caratterizzazione geotecnica dei siti ottenuta attraverso l'elaborazione di dati di prove penetrometriche spinte fino alla profondità di m.15

dal piano di campagna. La valutazione della portanza permette, dunque, di definire, in fase di progettazione, la tipologia costruttiva più idonea dei manufatti e la loro adattabilità al sito al quale sono destinati.

b) Per quanto riguarda l'idraulica del territorio:

- b.1) - *le condizioni di carico idraulico del/ dei bacino/ il collettore/ i di appartenenza*, il cui studio ha consentito di correlare le portate meteoriche affluenti alla sezione di chiusura di ogni bacino, in occasione di piogge con tempo di ritorno decennale, alla capacità di deflusso del collettore cui recapitano le acque del bacino, in corrispondenza della medesima sezione di chiusura. Ciò permette di misurare il grado di saturazione di ogni bacino rispetto alle possibilità di ulteriore impermeabilizzazione, e di valutare la necessità di eventuali interventi di decongestione e riequilibrio, quale condizione per l'ammissibilità di ulteriori processi di urbanizzazione.

c) Per quanto riguarda la tutela delle acque sotterranee:

- c.1) - *il grado di protezione degli acquiferi*, il cui studio permette di localizzare, attraverso l'analisi della porzione di territorio che li sovrasta, le aree più vulnerabili nei confronti di un'eventuale sostanza inquinante proveniente dalla superficie e in grado di raggiungere le falde sottostanti;
- c.2) - *il rischio di inquinamento delle acque sotterranee*, parametro che deriva dall'interazione tra vulnerabilità naturale intrinseca dell'acquifero sottostante e carico antropico "pesato", riferito alla presenza di "centri di pericolo" per l'integrità delle acque sotterranee, consentendo la formulazione di valutazioni in ordine all'ammissibilità, o meno, di specifici usi del territorio o di specifiche attività.
- d) Per quanto riguarda il rumore ambientale:
 - d.1) - *la classificazione acustica dell'area in esame*, che dà luogo allo standard acustico espresso in L_{eq} (livello sonoro equivalente)⁶ in rapporto alle caratteristiche urbanistico-insediative, allo stato di fatto o previsionale, che caratterizzano ogni singolo contesto del territorio comunale;

del paesaggio agrario come i filari di pino, le macchie di pioppeti, le siepi interpoderali di mirto. Contemporaneamente perimetreranno spazi disegnati a misura d'uomo, dimensionati sulle funzioni all'aperto, articolate sui percorsi prevalenti e armonizzate con gli edifici comuni e la serialità dei lotti. L'incremento della natura e della diversità delle specie dovrà portare un sostanziale contributo al miglioramento della qualità ambientale. Su questa strada la maggioranza delle aree industriali si potrà porre l'obiettivo della certificazione ambientale in applicazione del regolamento CEE 1836/93 (EMAS)⁴ aggiungendo un ulteriore fattore di qualità alle condizioni dello spazio industriale, ancora capace di pesare nell'attrazione di imprese tecnologicamente avanzate. La presenza della natura va vista anche come risorsa. Le barriere vegetali possono recingere le proprietà contribuendo alla sicurezza degli impianti, funzionare da barriere ai rumori, proteggere dai venti e dalle emazioni nell'atmosfera, frenare le polveri, ombreggiare le auto in sosta o materiali accumulati all'aperto: molte delle funzioni svolte da apposite costruzioni possono essere sostituite da apparati vegetali. Lo stesso discorso vale per le acque ed entrambi hanno influenza sul clima locale. Con questo insieme di cambiamenti le aree industriali si trasformeranno in parchi industriali e favoriranno anche la presenza delle specie animali selvagge specialmente se potranno essere connesse tra di loro e con le zone a parco attraverso corridoi ecologici, il primo dei quali certamente sarà il parco lineare lungo i Regi Lagni. Una volta che le aree industriali percorrono questo processo di "urbanizzazione" - cioè assumano i caratteri urbani - allora sarà anche più naturale la loro integrazione nella

d.2) - *la sofferenza acustica*, come divario tra livelli equivalenti prescritti dalla classificazione acustica e rumore ambientale rilevato.
e) I vincoli dei piani sovraordinati. Alcuni studi relativi invece allo spazio da destinare a unità artigianali⁷, spazi che solitamente caratterizzano le imprese dei PIP, articolano la superficie attribuendo il 90% della superficie utile agli spazi di produzione, magazzinaggio e esposizione, ed il restante 10% ai servizi del personale e degli uffici. La geometria è condizionata dal numero e dalla posizione degli accessi dei materiali e dei prodotti, e dal ciclo di produzione. Per le aziende con superficie utile al di sotto dei 300 mq, attività di piccole dimensioni, la richiesta di area di magazzino si aggira intorno ai 30 mq. Mentre per le aziende di dimensioni superiori (300-900 mq) assume un valore variabile dal 30 al 50% del totale. Nella progettazione delle aree risulta di particolare importanza il dimensionamento dei *parcheggi* che si classificano nelle seguenti classi: parcheggi di urbanizzazione primaria e parcheggi e autorimesse a servizio esclusivo degli edifici. Mentre i primi sono spazi necessari a soddisfare esigenze elementari di mobilità e di sosta all'interno del sistema urbano - si tratta di parcheggi pubblici o di uso pubblico, le cui aree vanno rese disponibili, ovvero cedute gratuitamente al Comune - e localizzate di norma sul fronte strada e comunque fuori dalla sede e nelle immediate adiacenze delle attività insediative, i secondi sono spazi necessari alle esigenze di parcheggio privato. Gli standard minimi di parcheggi privati sono definiti dalla legislazione nazionale e in particolare l'art. 2 della L.122/89 prevede spazi per parcheggi in misura non inferiore a 1mq di parcheggio ogni 10 mc di costruzione. Le quote minime di parcheggio pubblico sono invece introdotte e fissate dal Decreto del Ministero LL.PP. del 2.04.68 e prevedono uno standard normalmente adottato di 5-10 mq per 100 mq di superficie utile. Inoltre

alcuni piani danno delle prescrizioni sui materiali. In particolare sui *materiali di rivestimento esterno*, che dovranno essere tali da non creare impatti con l'ambiente nel quale sono inseriti e dovranno assicurare la durevole impermeabilità all'acqua e inalterabilità agli agenti atmosferici; i *tipi di recinzione*, in genere costituite da un muretto in cls di altezza 70 cm con sovrastante ringhiera metallica che dovrà essere resistente, con elevata protezione dagli agenti atmosferici ed intonata al contesto ambientale. Dovrà inoltre non impedire o disturbare la visibilità per la circolazione veicolare; le *essenze arboree*, alcuni piani indicano anche un *indice di piantumazione*, che viene indicato non inferiore ai 150 alberi per ettaro. Discorso a parte meritano i sistemi di gestione ambientale. Il controllo ambientale viene introdotto nelle prassi delle multinazionali negli anni '70 per soddisfare un'esigenza di gestione sistematica dei problemi ambientali. Il contesto produttivo in quegli anni passava da una logica in cui l'ambiente era considerato una risorsa illimitata alla consapevolezza della sua limitatezza e alla volontà di preservarlo per garantirne il suo utilizzo anche da parte delle generazioni future. Allo stato attuale, ad ogni azienda produttiva è richiesto di rispettare un regime legislativo che le impone determinati obblighi in materia di qualità dei processi, dei prodotti e di sicurezza ambientale. Ma lo strumento che consente alle imprese di interagire in maniera trasparente e collaborativa con il pubblico, di non fermarsi al solo rispetto delle leggi, di dimostrare la correttezza del suo processo produttivo attraverso una certificazione di qualità, è la messa a punto propria dell'SGA, Sistema di Gestione Ambientale. I documenti ai quali fare riferimento nell'adozione di un SGA sono classificabili in due gruppi: possono cioè essere documenti aventi carattere di legge o volontari. Tra i sistemi più accreditati:
• *l'Eco Management Audit Scheme* (EMAS)⁸, ovvero regolamento sull'adesione volontaria delle imprese del settore industriale ad un sistema comunitario di

ecogestione ed audit; esso appartiene al primo gruppo, cioè ai documenti che hanno valenza di legge. Questo sistema di gestione ambientale, che non prevede il rilascio di un vero e proprio certificato ma l'iscrizione del sito industriale in un elenco pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea, contiene un approccio strategico alle problematiche ambientali, stimolando le aziende ad adottare politiche, sistemi di gestione, autocontrolli necessari per la interrelazione tra sito industriale e territorio;
• *le ISO 14000*, norme volontarie che riguardano un SGA che attribuisce alla azienda il ruolo di prevenzione e miglioramento continuo della efficienza ambientale basata su un sistema di gestione articolato in politiche, obiettivi, programmi, audit, dichiarazioni ambientali certificate e rese disponibili alle autorità e al pubblico. La differenza fondamentale con l'EMAS risiede nel fatto che non vengono certificati i siti ma le aziende;
• i sistemi di certificazione *Ecolabel* e *Ecoaudit*, pure di carattere volontario. Il primo che deriva dal regolamento CEE 880/92, è un sistema comunitario che introduce un marchio di qualità ecologica da assegnare a prodotti a basso impatto ambientale. *L'Ecoaudit*, invece, mira a certificare attraverso codificate procedure di audit, i siti delle attività produttive. L'adozione di un SGA diventa quindi una scelta che riguarda esclusivamente le realtà industriali dal punto di vista del processo produttivo e di tutto ciò che ad esso è legato: progettazione, approvvigionamento, distribuzione, consumo, smaltimento rifiuti.

Bibliografia

ANPA, *Linee guida per l'applicazione del Regolamento CEE 1836/93 (EMAS) e della Norma ISO 14001 da parte della Piccola e Media Impresa*, 1998.
L. Brazzi (a cura di), *Valutazione d'impatto ambientale. Guida agli aspetti procedurali, normativi, tecnici*, Maggioli, Rimini 1999.
Codice Civile, R.D. 16 marzo 1942, n.262, sezione VI, articoli dal n.873 al n.899.
G. Colombo, F. Pagano, M. Rossetti, *Manuale di Urbanistica*, Il Sole 24 Ore, Milano 2001.
L. Colombo, *Il metodo in urbanistica*, Masson, Milano 1998.
G. D'Angelo, *Legislazione urbanistica*, Morano, Napoli 1993.
S. Maglia, M. Santoloci, *Il codice dell'ambiente*, La Tribuna, Piacenza 1999.
Manuale di progettazione edilizia, vol.1, Hoepli, Milano 1996.
G. Oneto, *Manuale di architettura del paesaggio*, Elemond Periodici, Martellago (Ve) 1991.
P.I.P. del sistema produttivo nell'area modenese, 1993.

Note

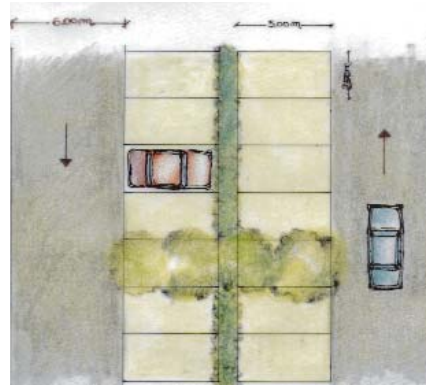
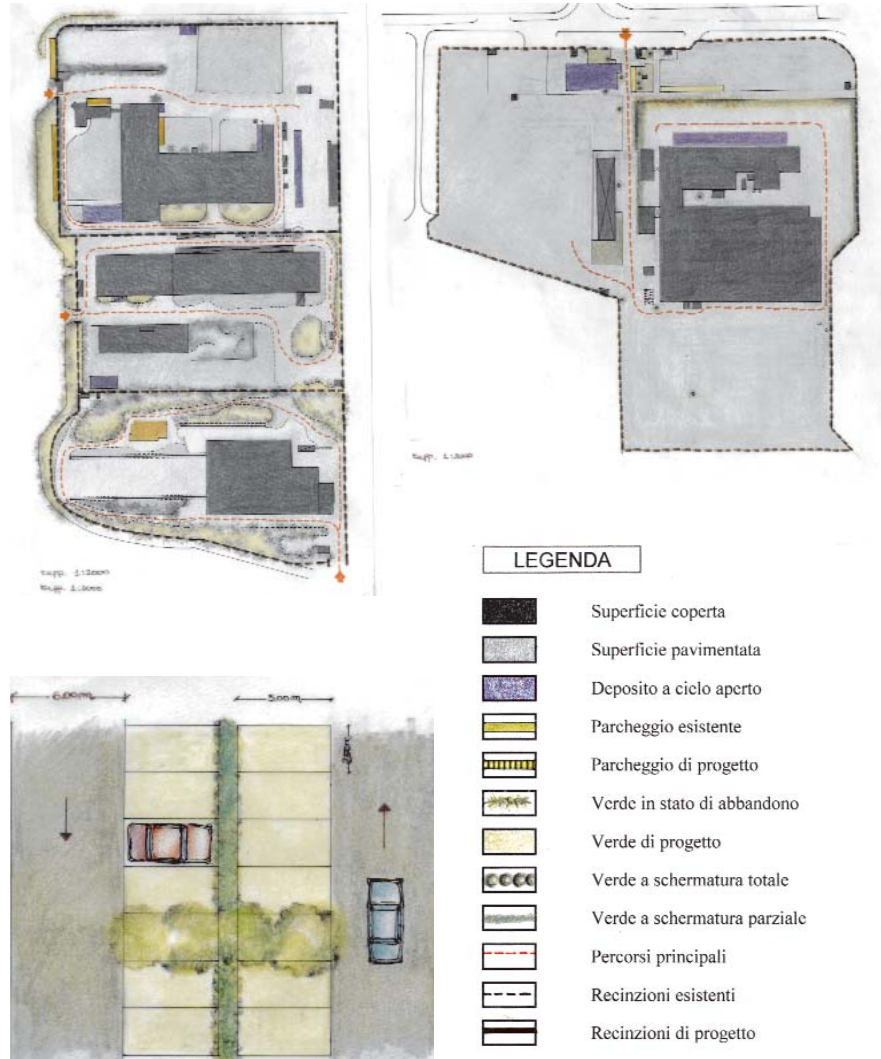
- L'art. 27 della L. 865/71 istituisce i PIP e regola le aree destinate alla realizzazione di impianti produttivi di carattere industriale, artigianale, commerciale e turistico.
- Perseguita mediante la ricerca dell'utilizzo dei tipi edilizi più convenienti.
- Sia all'interno del tessuto esistente che in riferimento a quelli adiacenti che di fatto è legato al territorio su cui sorge.
- Per questo specifico problema, il *Codice Civile* dispone innanzitutto l'osservanza dei regolamenti o degli usi locali. In loro mancanza, le distanze da rispettare sono:
 - 3,00 metri per gli alberi di alto fusto.
 Per questi si intendono gli alberi il cui fusto, semplice o diviso in rami, sorge ad altezza superiore ai 3,00 metri, come per i noci, i castagni, le querce, i pini, i cipressi, gli olmi, i pioppi, i platani, e simili.
 - 1,50 metri per gli alberi di non alto fusto. Sono reputati tali quelli il cui fusto, sorto ad altezza non superiore a 3,00 metri, si diffonde in rami.
 - 0,50 metri per le viti, gli arbusti, le siepi vive, le piante da frutto di altezza non superiore a 2,50 metri. La distanza deve essere però di 1,00 metro qualora le siepi siano di

ontano, di castagno o di altre piante simili che si recidono periodicamente vicino al ceppo, e di 2,00 metri per le siepi di robinie. La distanza si misura dalla linea del confine alla base esterna del tronco dell'albero nel tempo della piantagione o dalla linea stessa al luogo dove fu fatta la semina.
5. Si veda ad esempio il PIP di Modena.
6. Prescritto dalla L. 447/95 - Legge quadro sull'inquinamento acustico - e dal D.M. 16/11/97.
7. Riportati sul *Manuale* Hoepli.
8. Regolamento CEE 1836/93
• Servizi di Quartiere da attrezzare prevalentemente a verde e a parcheggi pubblici;
• Servizi all'interno delle fasce di rispetto stradale da attrezzare per opere passive di protezione dal rumore e per altre funzioni di mitigazione ambientale, non computabili ai fini dello standard.

conurbazione della Città del fare. Senza trascurare i collegamenti, che presentano tuttora delle strozzature sul sistema progettato di strade di supporto, ma che presentano le loro maggiori carenze sulla rete corta e, quindi, maggiori difficoltà di comunicazione proprio con le città più vicine; tuttavia si deve intendere l'integrazione come una continuità dei caratteri dello spazio pubblico opportunamente mediato da zone di transizione tra le scale minute dei centri e quelle più vaste delle aree industriali. Queste aree di transizione possono concentrare attrezzature che leghino le esigenze della produzione a quella della residenza e possono essere zone di legame economico. Da una ricerca su Caivano abbiamo appreso di un vasto tessuto di piccolissime imprese diffuso nel centro abitato e del tutto separato dalle aziende dell'area industriale. Il legame tra le due realtà economiche può essere svolto dall'incubatore d'impresa dove trovano posto quei servizi che accompagnano l'emersione e la crescita delle attività per trasferirle dal tessuto urbano nella zona industriale. Ma vanno anche favoriti i percorsi inversi di attività localizzabili nei centri urbani.

Il contributo delle imprese

Come le strade e le piazze delle città devono il loro aspetto alle facciate delle case che si allineano a cortina ai loro lati, così la chiusura delle strade delle zone industriali è data dai recinti delle diverse proprietà. Se vogliamo dare un aspetto determinato a questi spazi, allora è necessario che troviamo un modo uniforme e gradevole di perimetrare gli spazi pubblici. Per questo scopo sono state studiate delle recinzioni tipo. In questo caso il "progetto norma" ha bisogno di una maggiore rigidità per assicurare un risultato efficace. Concessa qualche li-



Studi per la sistemazione degli spazi aperti di lotti della zona ASI di Caivano nella pagina accanto lo stato attuale in questa pagina il progetto



Cap. 4: 2000

bertà su una certa gamma di essenze per le siepi, bisogna assicurare una barriera di altezza costante di m. 3,20 di parete verde, facendo in modo che le piantumazioni anche aggregate di siepi e alberature nascondano alla vista, di chi passi lungo la strada, le recinzioni in pietra o metalliche. All'aspetto della strada contribuisce in maniera rilevante la zona di rispetto di proprietà privata.

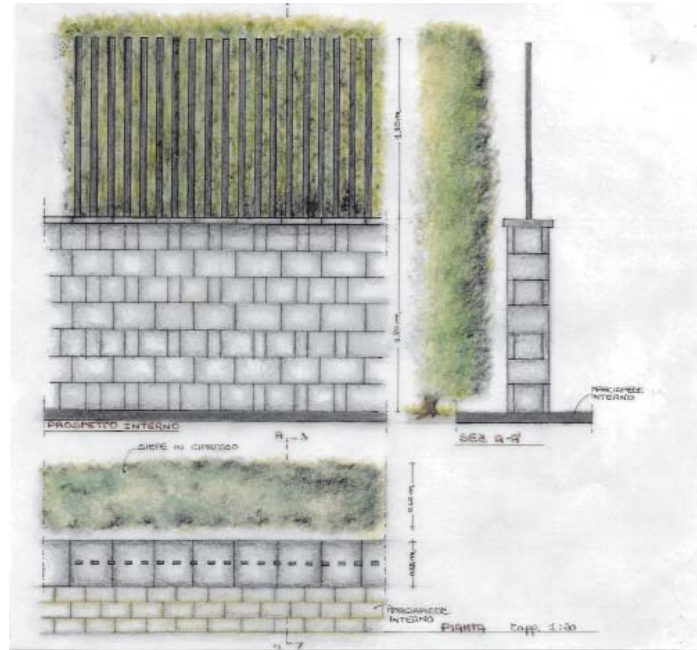
Questa può essere disegnata in modo uniforme con un percorso pedonale pavimentato in masselli di calcestruzzo, largo m. 1,20, e fiancheggiato da un prato fino alla siepe/barriera di recinzione. La cura di questo suolo e della vegetazione è affidata ai singoli proprietari.

Un ulteriore contributo è di aumentare i suoli permeabili e le piantumazioni sulle aree libere. Tenendo conto delle esigenze di parcheggio e di deposito delle scorte all'esterno sono stati studiati alcuni lotti e mostrato come l'area verde può notevolmente aumentare se vengono curati tutti gli spazi residui e razionalizzato l'uso del suolo. Un obiettivo realistico è di avere almeno il 25% della superficie totale del lotto di suolo permeabile e curato a verde.

A questo scopo si consiglia un sistema di parcheggi in cui i posti auto possano essere separati da siepi e ombreggiati da alberature. Se le zone di sosta hanno bisogno di pavimentazioni impermeabili per evitare che nel suolo penetrino olii o scarichi inquinanti di auto difettose, i viali di accesso possono essere realizzati in griglie di materiali plastici che consentano la coltivazione a prato.

Problemi aperti

Altri problemi rilevanti per lo spazio industriale della Città del fare sono le aree dismesse e i centri di servizi alle imprese, ma



[Blue square]	Piazza con Palestra Interrata
[Yellow square]	Ristoranti e Chalet
[Purple square]	Piazza
[Dark purple square]	Centro Polisportivo
[Pink square]	Arena
[Light blue square]	Chiosco - Gioco bimbi
[Teal square]	Laghetto
[Black square]	Giardino delle Essenze
[Olive green square]	Giardino Fiorito
[Brown square]	Stazione Tramvia
[Dark blue square]	Parcheggio
[Red square]	Palazzetto dello Sport
[Light blue square]	Piscina Coperta
[Green square]	Collina Boscosa
[Dark green square]	Parco
[Red square]	Campo di Calcio
[Black square]	Noleggio bici e sport minori
[Black square]	Strade di Progetto

IL CUORE VERDE

M. Annetichiaro, A. Ciaramella, G. Luongo, I. di Tota, G. Corsaro

Il patrimonio edilizio, ambientale, strutturale e infrastrutturale, sociale e culturale del Comune di Casalnuovo è stato oggetto di un'intensa speculazione edilizia e di anni di malgoverno. Ciò non ha avuto conseguenze nefaste solo sul territorio ma ha coinvolto, in una reazione a catena, anche altri settori compromettendone lo sviluppo. La crescita vertiginosa della popolazione, dovuta essenzialmente alla vicinanza con il capoluogo di provincia e all'attrattiva di abitazioni a basso costo, non accompagnata dalla realizzazione di una rete di infrastrutture adeguate, di un sistema di servizi direzionali, ricettivi, culturali sociali e sportivi ha portato, oltre ad una congestione del paese, anche ad una progressiva mancanza della valorizzazione della memoria collettiva di eterogeneità della struttura urbana, dove, così come una volta, centro storico e luoghi della produzione risultino strettamente relazionati. Lo studio effettuato ha come proposito quello di rimediare ad una parte di queste mancanze

dotando il paese di un parco urbano strutturato, conservando e valorizzando l'ambiente urbano con il suo impianto tipo-morfologico, realizzando un sistema di servizi e potenziando la rete infrastrutturale. I temi strategici del progetto si possono sintetizzare nei seguenti punti:

- riconversione della linea ferroviaria (FF.SS.) attraverso la riqualificazione ecologica della stessa e attraverso la ri-significazione e ri-funzionalizzazione degli edifici dismessi limitrofi;
- realizzazione di nuove centralità urbane;
- creazione nel "Cuore verde" (parco attrezzato) di nuovi centri da attrezzare con servizi per le imprese e per i cittadini allo scopo di incentivare gli interscambi tra gli attori e di innalzare gli standard di qualità di vita;
- creazione di una variante stradale di servizio alle nuove centralità e decongestionante la via Nazionale delle Puglie.

Funzioni del Progetto

Allo scopo di raggiungere gli obiettivi suddetti il progetto del "Cuore Verde di Casalnuovo" prevede la realizzazione di:

- una "spina verde" che segue il tracciato della linea FF.SS. Napoli- Cancellò;

questi temi non possono essere definiti da linee guida il cui campo attiene ai temi facilmente tipizzabili e ripetitivi. I problemi appena richiamati richiedono una pianificazione specifica che affronti la particolarità della situazione e dia delle risposte ben ritagliate su di essa. Si deve anche ammettere che si tratta di processi di pianificazione in una fase meno matura, nel senso che non hanno ancora trovato una precisa formulazione in appositi strumenti urbanistici, oppure il confronto nell'ambito del processo decisionale non ha maturato un'esatta definizione del problema ed una chiara ipotesi di soluzione. I progetti presentati in questa ultima parte assumono così un valore ancora maggiormente sperimentale ma, non per questo, meno utili e stimolanti, in quanto la difficoltà maggiore nella soluzione di questi problemi non sminuisce la loro centralità per il territorio.

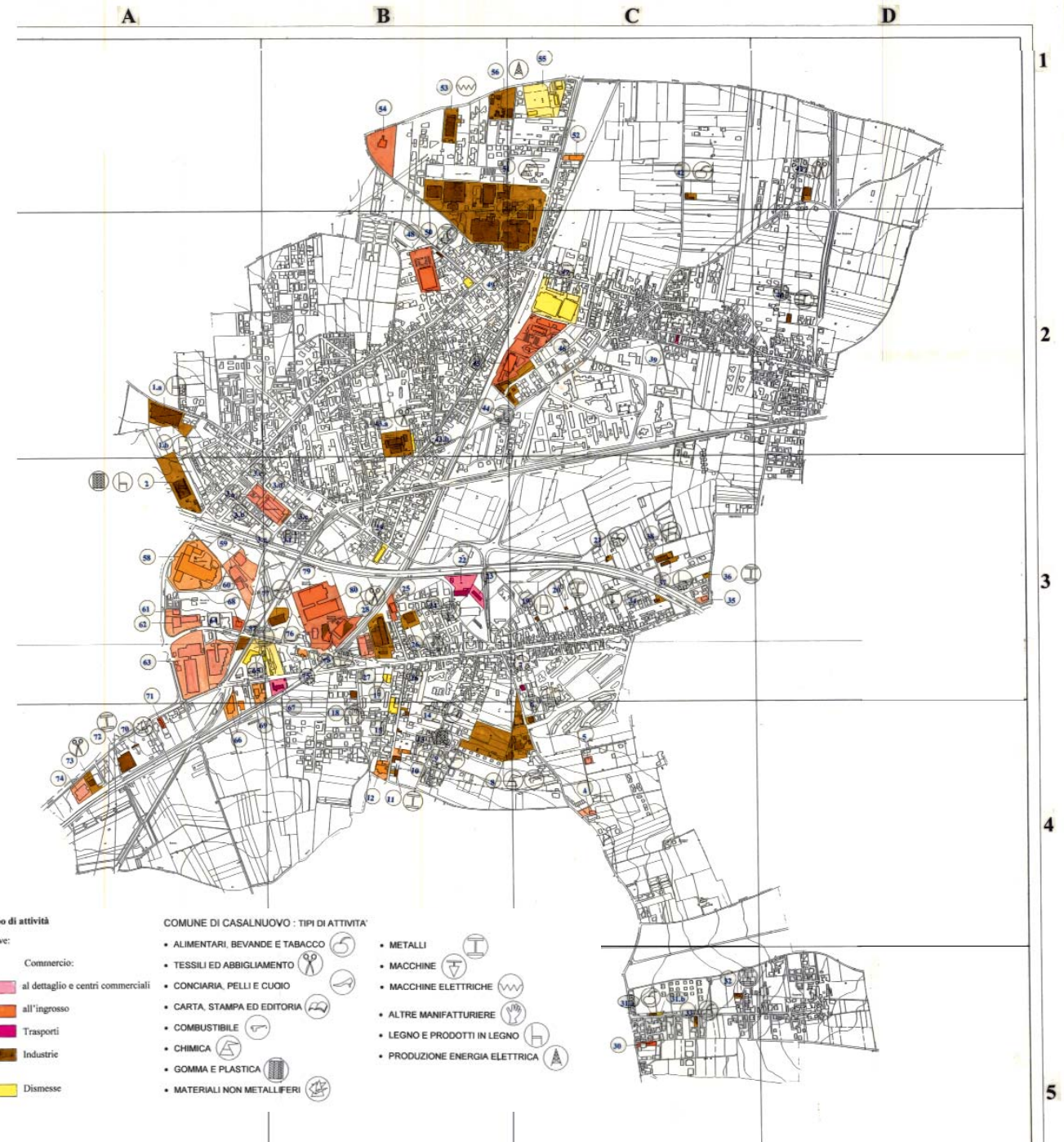
Riconversione delle aree dismesse

Il più importante programma di riconversione interessa il Comune di Casalnuovo, meno ancora per le superfici o le ditte interessate, quanto per l'impatto sulla situazione urbanistica. Mentre per alcuni siti, come l'ex Colussi, si è riconfermata la destinazione produttiva secondo modalità del tutto diverse dal precedente impianto, ma aderente all'attuale domanda; in altri casi si è pensato anche ad una riconversione d'uso mirante a recuperare una serie di spazi indispensabili alla dotazione di servizi per un centro cresciuto troppo in fretta e troppo addensato. Poiché Casalnuovo resta un comune nel cui tessuto edilizio si registra una fitta presenza di piccole aziende, le zone destinate ai servizi possono contenere anche servizi alle imprese. Il progetto urbano elaborato nel laboratorio di progettazione urbanistica mette in evidenza quali poten-

ELENCO DEI FABBRICATI PER TIPO DI ATTIVITA'

Foglio	Numero	Nome
A2	n° 1.a	Mongelli Export, produzione cornici in legno
A2	n° 1.b	MAD International, falegnameria
A3	n° 2	Comasa Cornici - Produzione cornici in legno e plastica
A3	n° 3.a	Centro Commerciale "La Piazzetta"
A3	n° 3.b	Ferri, vendita prodotti per la casa al dettaglio
A3	n° 3.c	MD Discount, commercio al dettaglio
B3	n° 3.d	Boffa Millennium, commercio al dettaglio di prodotti per auto
B3	n° 3.e	Sellari, commercio al dettaglio di ricambi auto
B3	n° 3.f	Ceram, commercio all'ingrosso di ricambi per autovetture
B3	n° 3.g	Cecauto Sud, commercio all'ingrosso di ricambi per auto
C4	n° 4	Fratelli Iorio, commercio al dettaglio di piastrelle
C4	n° 5	Cittadella del Mobile, commercio al dettaglio di mobili
C4	n° 6	Idea Cucina, falegnameria
C4	n° 7	Ribalsud, trasformazione di veicoli industriali
C4-B4	n° 8	Ramoil, lavorazione di olii lubrificanti e farmaceutici
B4	n° 9	Italia Combustibili, deposito commerciale di prodotti petroliferi
B4	n° 10	Viva Arredamenti, fabbrica cucine su misura
B4	n° 11	Masfer, demolizione autoveicoli
B4	n° 12	In costruzione, fabbrica per cornici
B4	n° 13	Sarigom, ricostruzione pneumatici
B4	n° 14	Puzone, lavorazione di pelli
B4	n° 15	Discassa
B3	n° 16	Disμεσα
B3	n° 17	Disμεσα
B3	n° 18	Vimara, prc. Juzzione sottopiedi per calzature
C3	n° 19	Image, trasformazione del legno
C3	n° 20	Italia Allumini, Trasformazione alluminio
C3	n° 21	Imbalplast, servizi per il Direct Marketing e l'editoria
B3	n° 22	AsiaCar, revisioni e riparazioni autoveicoli
B3	n° 23	Solgrum, officina meccanica industriale
B3	n° 24	San Carlo Unichips, centro di distribuzione di prodotti alimentari
B3	n° 26	Vesuviana Metalli, autodemolizioni
B3	n° 27	Centro Commerciale "Il Faro"
B3	n° 28	LuanCed, Gittisse, CDC, TrasFarm, Dafne, ingresso farmaceutici, P.C. e confez. Donna
B3	n° 29	Disμεσα
C5	n° 30	Sconosciuti, depositi
C5	n° 31.a	La Maisonese, lavorazione prodotti ortofruttili
C5	n° 31.b	Disμεσα
C5	n° 32	Eurometal, infissi in alluminio
C5	n° 33	Carotenuto Pasquale, lavorazione prodotti ortofruttili
C3	n° 34	Micron, lavorazione del ferro
C3	n° 35	Idea 2000, commercio al dettaglio di materiali edili

C3	n° 36	Sconosciuto, lavorazione del ferro
C3	n° 37	Marra Giuseppina, falegnameria
C3	n° 38	Fratelli Muscerino, fabbrica di cornici
C2	n° 39	Autotrasporti Ferrini, autotrasporti di Gas
D2	n° 40	MeridStamp, stampaggio lamiere e lavorazioni meccaniche
D1	n° 41	Copas, balle di stracci
C1	n° 42	Begar, macello di agnelli
B2	n° 43.a	Enis, produzione capi di abbigliamento
B2	n° 43.b	Disμεσα
B2-C2	n° 44	Cosit, costruzione di stampi per materie plastiche
B2-C2	n° 45	Eridania, distribuzione agli ingrossi di zucchero
C2	n° 46	Liquigas, riempimento e distribuzione di gas in bombole per uso domestico
C2	n° 47	Disμεσα
B2	n° 48	Sorrentino, deposito e smistamento bibite
B2	n° 49	Disμεσα
B2	n° 50	Caliendo, lavorazione del ferro
B1-B2-C1-C2	n° 51	Exide Technologies, produzione e distribuzione di batterie di avviamento industriale
C1	n° 52	Fabbar, produzione e vendita di arredamenti per bar
B1	n° 53	Impero Automazioni, realizzazione di automazioni industriali
B1	n° 54	Mecoser, immagazzinamento e distribuzione di contenitori
C1	n° 55	Disμεσα
B1-C1	n° 56	Enel, distribuzione energia elettrica
A3	n° 57	Autodemolizione 2000, demolizione e riciclaggio di autoveicoli
A3	n° 58	Polo della Moda, commercio all'ingrosso di abbigliamento
A3	n° 59	Menichini, rivendita di autoveicoli movimento terra
A3	n° 61	D'angelo Sportwear, produzione di abbigliamento sportivo
A3	n° 62	Supercom, centro commerciale
A3	n° 63	Meridiana, centro commerciale
A3	n° 64	Icos, centro commerciale
A3-B3	n° 65	Disμεσα
A3-A4	n° 66	Sconosciuto, centro commerciale
B3	n° 67	Olimpia Trasporti, trasporti di alimentari
A3	n° 68	Dalli Gas, riempimento e distribuzione di gas in bombole per uso domestico
A3	n° 69	In costruzione
A4	n° 70	Calcestruzzi-Italcementi Group, Produzione di calcestruzzo preconfezionato
A4	n° 71	Nova Tex, distribuzione all'ingrosso di materiali per imballaggio
A4	n° 72	Puber Acciai, trafileria di acciaio
A4	n° 73	Membriani Teloni, realizzazione di tende da sole, per uffici e coperture
A4	n° 74	Sconosciuto, centro commerciale
B3	n° 75	Geomedia Informatica, commercio all'ingrosso di prodotti per l'informatica
B3	n° 76	Philips - Matic Express, centro assistenza, distribuzione e spedizione Philips
B3	n° 77	Suolificio Partenopeo, produzione suole per scarpe
B3	n° 78	Profili Pinto, produzione di porcellane e articoli da regalo
B3	n° 79	Varie, commercio all'ingrosso
B3	n° 80	Varie, commercio all'ingrosso



zialità esistano nella misura in cui, piuttosto che pensare ad una serie separata di progetti, ciascuno riferito ad una fabbrica dismessa, si cerchi di elaborare un'idea unitaria utilizzando insieme tutte le superfici disponibili. Allora agli obiettivi funzionali si possono aggiungere quelli di una nuova qualità urbana, affrontando il problema di disegnare un centro moderno per un insediamento sfilacciato in una molteplicità di urbanizzazioni lineari. Questo centro, ottenuto col disegno degli spazi aperti, compatta e lega i brani dispersi di un tessuto con piccole aggiunte volumetriche.

I servizi alle imprese

Tre progetti urbanistici presentano alternative di organizzazioni funzionali e volumetriche intorno alla stazione Porta di Afragola. Nell'ambito del parco direzionale e tecnologico previsto dal progetto provinciale in corso di approvazione, si propongono delle soluzioni che concentrano attività e volumi edificati in un centro compatto, dove gli edifici delimitano e qualificano grandi spazi urbani: strade, piazze, viale e giardini. In tutte le alternative è contemplato il principio che il pregio dell'elevata accessibilità che si realizzerà con la ferrovia ad Alta Velocità deve essere colto dalle imprese per quei servizi che ne sono maggiormente sensibili come la logistica, il marketing, convention center, R&D. Stabilire delle destinazioni d'uso per questa zona deve tener conto anche del destino della zona ASI di Afragola, la cui abolizione è chiesta dalla Provincia sulla base di incompatibilità con la zona della stazione. Un certo tipo di industria leggera, tecnologicamente avanzata e poco inquinante non presenterebbe però questi problemi. Tanto meno li troveremo nei prima citati servizi alle imprese. In questo modo la perdita dell'area industriale sareb-



- un servizio di "navetta" intercomunale che attraversa la spina verde e collega i Comuni dell'area nord-est di Napoli con lo stesso capoluogo;
- un parco verde attrezzato integrato alla spina verde;
- una pista ciclabile collegata a quella progettata per Pomigliano d'Arco e che segue il tracciato della Circumvesuviana;
- un teatro all'aperto,
- un laghetto artificiale;
- una piscina coperta;
- dei campi di gioco;

- un edificio polifunzionale di servizio alle imprese;
- un nuovo asse stradale avente la funzione di decongestionare il tratto di via Nazionale delle Puglie e che attraversa l'abitato di Tavernanova;
- un raccordo tra la strada comunale adiacente alla spina verde e via Benevento, che avrebbe la funzione di collegare la zona industriale della suddetta via con l'area di progetto.

Coerenza con il piano vigente

Il nostro progetto ha rispettato quasi completamente le ipotesi del PRG vigente. La variante è costituita dall'asse stradale che ricade



nell'abitato di Tavernanova, dal raccordo stradale sopra indicato e dalla nuova zonizzazione che interessa l'area di progetto. L'analisi dei fabbisogni derivanti dal rispetto degli standard urbanistici ci ha spinti e convinti della naturale esigenza di far battere nel Comune di Casalnuovo un "Cuore verde".

be compensata da una concentrazione produttiva i cui caratteri porterebbero alle estreme conseguenze i principi in precedenza esposti del parco industriale.

I progetti esplorano anche la possibilità che, a partire da questo nucleo, si possa generare una diffusione di centri di servizio nei tessuti urbani particolarmente carenti. Specialmente nelle aree di edificazione più recente con basse densità, edilizia di scarsa qualità ed esclusiva presenza residenziale, sarebbero fattibili operazioni di sostituzione con edifici alti, in grado di far ricavare, allo stesso tempo, spazi aperti - piazze e giardini - di aggregazione e volumi aggiuntivi per i servizi alle imprese e alle persone. La diffusione ai diversi comuni di queste disseminazioni di nuclei di servizi porterebbe alla costituzione di una rete connessa e sinergica radicata in tutto il territorio.

Note

1. European Spatial Development Perspective.
2. Da poter spendere nelle operazioni di marketing territoriale.
3. Gli impiegati ed operai vi andranno a consumare la colazione (favorendo incontri informali tra le aziende), potranno passarvi parte del tempo libero in shopping o attività sportive e ricreative o culturali; le aziende potrebbero usarle per esposizioni all'aperto, incontri con i clienti o i propri agenti commerciali, ecc...
4. Vedi anche il contributo di E. Coppola.

UN CENTRO DI SERVIZI

A. Aprea, V. Flaminio

L'occasione di riqualificare un'area, cogliendo al volo l'opportunità offerta dalla nuova stazione "Campania Afragola" dell'Alta Velocità, ci ha portati ad una attenta analisi sulla scelta delle attività più idonee possibili per la realizzazione di un luogo in grado di riscattare l'intera immagine di una città, modificando, forse, in futuro, anche il centro urbanizzato.

Il progetto è partito dalla domanda: Cos'è una stazione? *La stazione è un luogo di grande frequentazione e con un'elevata accessibilità.*

Abbiamo quindi suddiviso le attività e le attrezzature in base a questi due parametri.

Strutture legate alla grande frequentazione:

Attività commerciali, alberghi - ristoranti, parcheggi, spazi pubblici, verde - attrezzature sportive

Strutture indotte dall'alto livello di accessibilità:

Attività terziarie, spazi per il tempo libero, ospedali, uffici postali, scuole, centri congressi, spazi pubblici
Quello dell'espansione di Lille, città di medie dimensioni che per la sua posizione strategica ha assunto improvvisamente notevole importanza, rappresenta un caso di progetto urbano molto significativo. L'apertura della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità ha dato l'avvio alla trasformazione di una vasta area ex-industriale e di scarto urbano. L'intervento di Rem Koolhaas ha permesso non solo la sutura della frattura urbana esistente, ma anche l'invenzione di un nuovo cuore urbano in cui si concentrano lavoro e tempo libero. Ed è proprio da questo caso specifico che è partita l'intenzione di urbanizzare un'area di risulta, di rendere a misura d'uomo un luogo di smarrimento percettivo e di possibile degrado sociale.

Il progetto che abbiamo realizzato, non solo prende spunto da Lille e dall'analisi delle attrezzature più compatibili con la vicinanza di una stazione ferroviaria, ma parte dal presupposto di integrare le carenze in campo industriale, commerciale, economico della città dell'area circostante:

- Attività commerciali e finanziarie
- Attività di piccola e media impresa
- Attività culturali e di interesse sociale

Oltre alle attività che creano sviluppo, abbiamo dotato l'area interessata alla realizzazione della nuova stazione, di attrezzature indispensabili per una buona vivibilità, di scala sovracomunale: attrezzature ospedaliere, attrezzature per lo sport e il tempo libero, attrezzature amministrative. Il progetto nasce, quindi, da motivazioni territoriali di ampio respiro che generano una decontestualizzazione sociale ed urbana, con l'intento di strutturare un nuovo quartiere con attività commerciali, luoghi di spettacolo, uffici, una grande zona verde, il tutto connesso al centro urbano attraverso delle strade che hanno il compito di superare le barriere create dall'autostrada. Il concetto di questo quartiere cambia, anzi stravolge l'assetto di un'intera città, trasformandola in un luogo dinamico, capace di dare una nuova e forte identità alla città di Afragola.

Cogliere al volo l'opportunità offerta dalla scelta ubicazionale della nuova stazione Campania-Afragola, per creare una spinta forte di rinnovamento e sviluppo della città, è un dovere civile, nonché morale, di tutti coloro che saranno impegnati nel progetto, prima fra tutti l'Amministrazione Comunale, al fine di dare una concreta speranza a tutta la popolazione della città e una rinnovata fiducia nelle istituzioni.

PICCOLA E MEDIA IMPRESA

Sup. occupata: 300.000 mq, Vol. costruito: 730.000 mc

ATTIVITA' COMMERCIALI

Sup. occupata: 22.500 mq, Vol. costruito: 560.000 mc

IMPIANTI SPORTIVI E SVAGO

Sup. occupata: 37.500 mq, Vol. costruito: 85.000 mc

COMPLESSO OSPEDALIERO

Sup. occupata: 130.000 mq, Vol. costruito: 200.000 mc

UFFICI PUBBLICI E PRIVATI

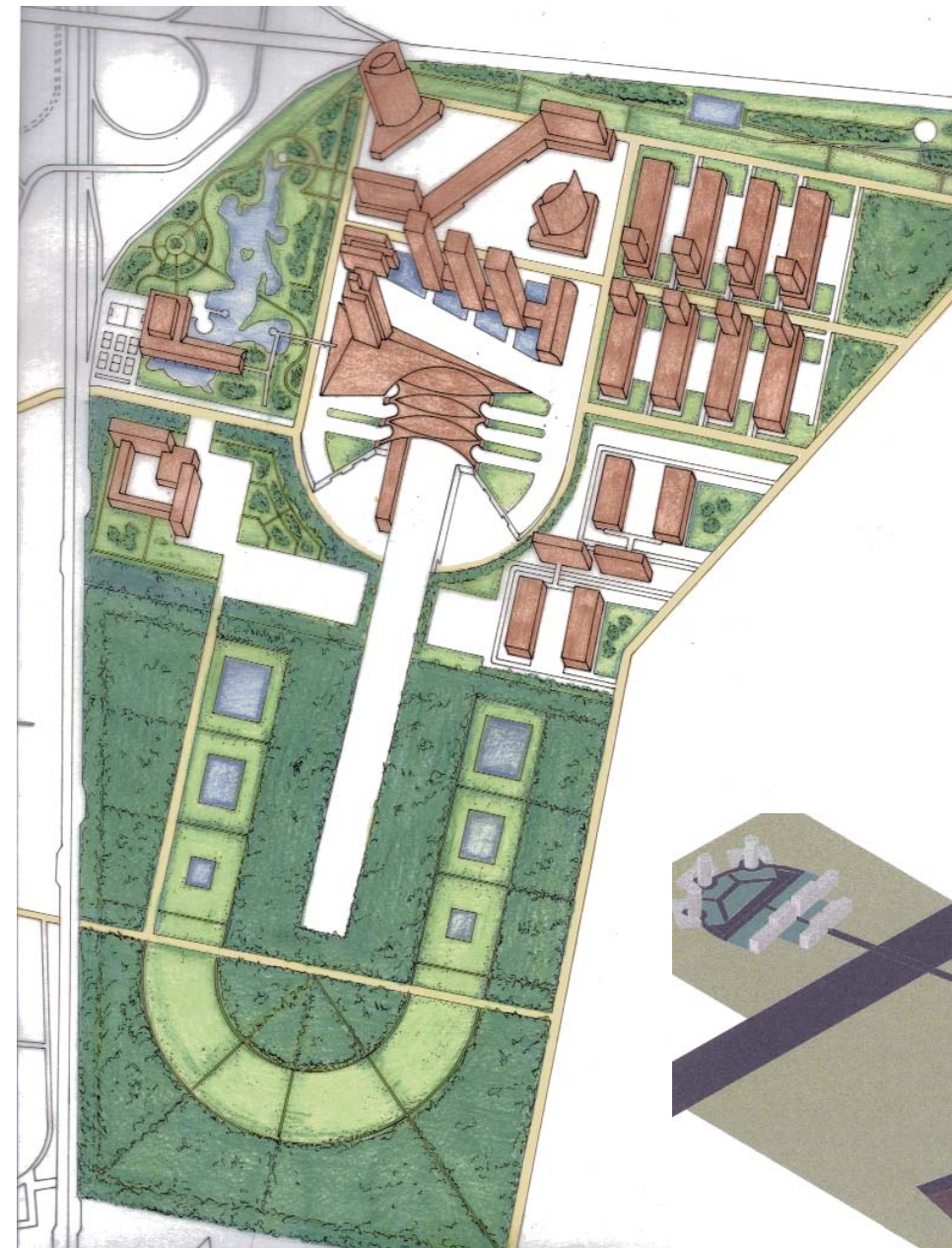
Sup. occupata: 120.000 mq, Vol. costruito: 1.150.000 mc

SEDI DI ATTIVITA' CULTURALI (Auditorium)

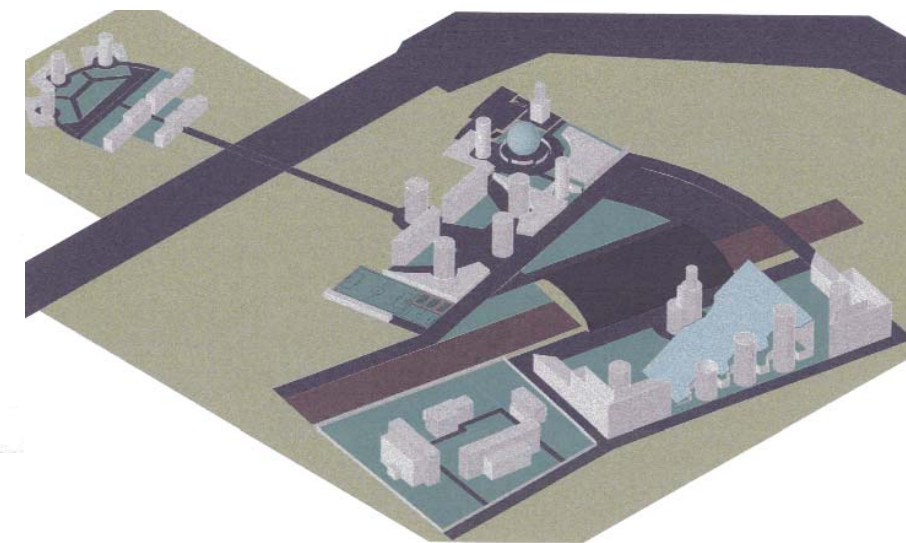
Sup. occupata: 5.000 mq, Vol. costruito: 150.000 mc

(Sala d'esposizione) Sup. 4.300 mq, Vol. 65.600 mc

VERDE PUBBLICO Sup. 842.500 mq



La seconda alternativa per la stazione Porta di Afragola prevede di collegare il centro di uffici ed esposizione ad una piazza inserita nel tessuto urbano per realizzare la continuità con la città esistente.





LEGENDA :

- Edifici in linea (4 piani) disposti a corte o semicorte con funzioni commerciali ai piani terranei e residenziale ai piani superiori
- Edifici multipiano destinati ad attivita' terziarie (uffici, studi professionali, assicurazioni, banche)
- Cultura, tempo libero, spettacolo, attivita' ricreative
- Spazi attrezzati per attivita' sportive e ricreative
- Giardini e ville pubbliche
- Parcheggi
- Ricettivita' alberghiera, convegnoistica, ristorazione, congressi
- Centri e gallerie commerciali, mercati
- Edifici di grande dimensione con tipologie complesse adatte ad ospitare attivita' direzionali, amministrazione pubblica e privata, convegnoistica e attivita' commerciale, etc...
- Edifici esistenti o di nuova progettazione integrati all'interno delle aree di intervento con funzioni prevalentemente religiose e scolastiche
- Incubatori industriali
- Terminal autobus
- Stazione di porta F.S. (Alta Velocita')
- Centro urbano, zona saturata
- Aree periferiche
- Area 219

TESSERE UNA TRAMA DI CONNESSIONE TRA LA 219 E AFRAGOLA

ASSE PRINCIPALE

ASSE SECONDARIA

ASSE DI CONNESSIONE CENTRO-PIAZZA

ASSE PERIFERICA

AREA DELLA PIAZZA

AREA 219

AREA DELLA STAZIONE

36 Copyright © 2002 CLEAN
via Diodato Lioy 19, 80134 Napoli
telefax 081/5524419-5514309
www.gekoweb.com/CLEAN
clean@gekoweb.com

Tutti i diritti riservati
E' vietata ogni riproduzione

ISBN 88-8497-083-0

Editing
Anna Maria Cafiero Cosenza

Grafica
Costanzo Marciano

In copertina
visione strategica della Città del fare
di Francesco Domenico Moccia

Si ringrazia per la collaborazione
Massimo Padovano, coordinatore del PIT
e per la gestione dei disegni
l'architetto Marco Facchini

Finito di stampare per conto delle edizioni CLEAN
presso la LEGMA/Napoli nel mese di giugno 2002