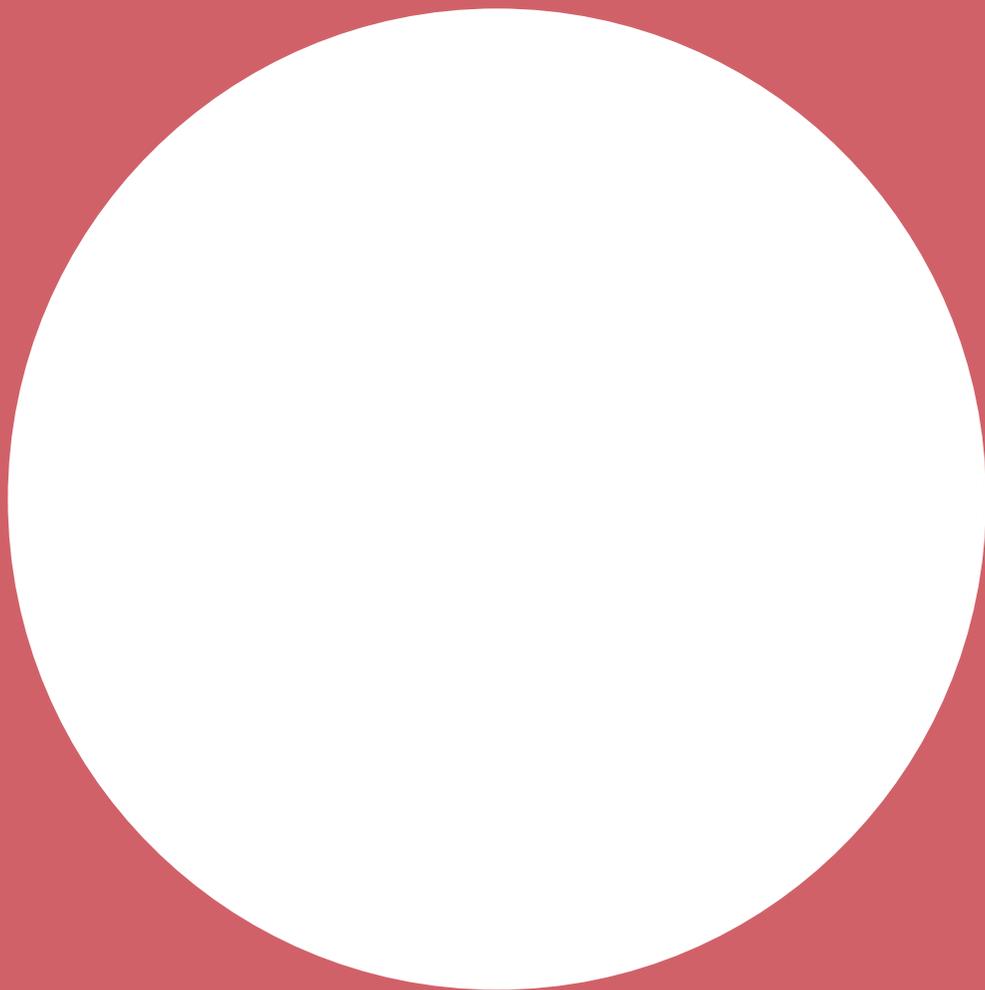


**Abitare lo spazio porticato.
Il caso di
Santa Maria Capua Vetere**

a cura di
Maria Fiorillo
Veronica Russo



Federico II University Press

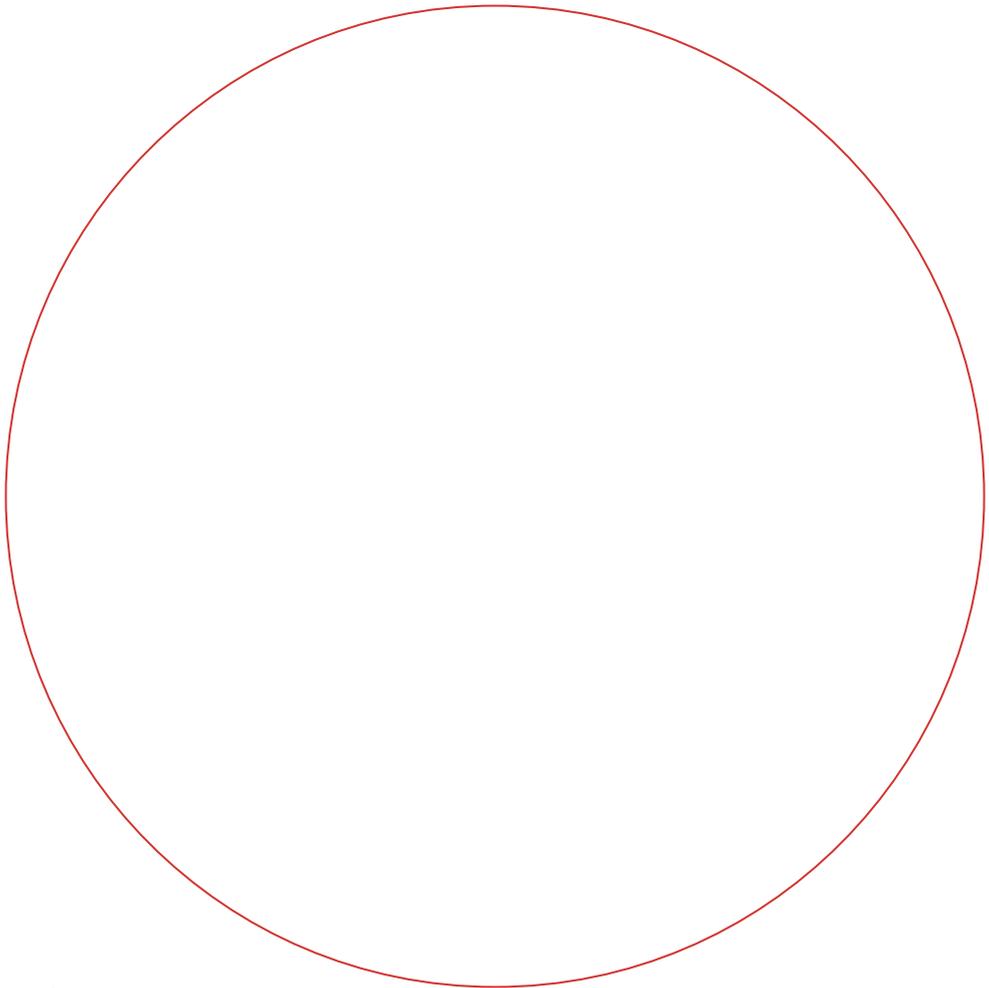


fedOA Press

ISBN 978-88-6887-359-2
DOI 10.6093/978-88-6887-359-2

**Abitare lo spazio porticato.
Il caso di
Santa Maria Capua Vetere**

a cura di
Maria Fiorillo
Veronica Russo



Federico II University Press



fedOA Press

ISBN 978-88-6887-359-2
DOI 10.6093/978-88-6887-359-2

Abitare lo spazio porticato.
Il caso di Santa Maria Capua Vetere
a cura di Maria Fiorillo, Veronica Russo

Napoli: FedOAPress, 2025
(collana: Teaching Architecture; 19).
154 pp.; 16x23 cm

Accesso alla versione elettronica:
<http://www.fedoabooks.unina.it>
ISBN: 978-88-6887-359-2
DOI: 10.6093/978-88-6887-359-2

collana
TeA / Teaching Architecture

edizioni
Federico II University Press, fedOA Press

direttore
Ferruccio Izzo, Università degli Studi di Napoli "Federico II"

comitato scientifico
Renato Capozzi, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Luigi Coccia, Università di Camerino
Francesco Collotti, Università degli Studi di Firenze
Isotta Cortesi, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Angela D'Agostino, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Lorenzo Dall'Olio, Università di Roma Tre
Paolo Giardiello, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Massimo Ferrari, Politecnico di Milano
Luca Lanini, Università di Pisa
Carlo Moccia, Politecnico di Bari
Giovanni Multari, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Camillo Orfeo, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Lilia Pagano, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Marella Santangelo, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Andrea Sciascia, Università di Palermo
Michele Ugolini, Politecnico di Milano
Margherita Vanore, IUAV
Federica Visconti, Università degli Studi di Napoli "Federico II"

redazione
Alberto Calderoni, Università degli Studi di Napoli "Federico II" [coordinamento]
Luigiemanele Amabile, Francesco Casalbordino, Gennaro Di Costanzo, Ermelinda Di Chiara, Cinzia Di Donna, Francesca Talevi, Vincenzo Valentino, Giovangiuseppe Vannelli

© 2025 FedOAPress - Federico II University Press
Università degli Studi di Napoli Federico II

Centro di Ateneo per le Biblioteche "Roberto Pettorino"
Piazza Bellini 59-60
80138 Napoli, Italy
<http://www.fedoapress.unina.it/>
Published in Italy
Prima edizione: luglio 2025

Gli E-Book di FedOAPress sono pubblicati con licenza
Creative Commons Attribution 4.0 International

Indice

Introduzione		
7.	Nuovi paradigmi per l'abitare collettivo	<i>G. Multari</i>
13.	Cunei e cinture: il progetto del margine	<i>E. Formato</i>
Le dinamiche evolutive dell'Antica Capua		
19.	Eredità storica dell'Altera Roma	<i>M. Fiorillo</i>
35.	Fragilità del margine urbano	<i>M. Fiorillo</i>
Il sistema di riconnessione territoriale		
45.	La città periurbana	<i>V. Russo</i>
51.	La lettura dei frame	<i>V. Russo</i>
67.	Il cuneo urbano	<i>M. Fiorillo</i>
Da spazio di transizione a luogo di relazione		
91.	Il comparto C1 Nord Ovest	<i>V. Russo</i>
101.	Nuovi usi per lo spazio porticato	<i>M. Fiorillo, V. Russo</i>
111.	Dal rione al paesaggio agricolo	<i>V. Russo</i>
123.	Dal rione alla città storica	<i>M. Fiorillo</i>
Conclusioni		
149.	Lo straordinario nell'ordinario	<i>B. M. Rodriguez</i>



edificio C del comparto C1 nord-ovest

Nuovi paradigmi per l'abitare collettivo

Giovanni Multari

La riflessione architettonica ha progressivamente spostato il proprio baricentro dall'idea del nuovo intervento alla necessità di confrontarsi con l'esistente. Le architetture in cemento armato del secolo scorso, che spesso presentano livelli di qualità elevata, richiedono un intervento urgente sia in termini di recupero strutturale che ambientale. In più, le strutture in cemento armato hanno una complessità e una quantità di materiale utilizzato per cui la demolizione avrebbe costi elevati sia in termini economici che ambientali. L'interesse verso l'esistente non è, quindi, più confinato alla dimensione nostalgica della conservazione, né rappresenta un semplice esercizio di recupero funzionale. Al contrario, si configura oggi come occasione per un progetto consapevole, capace di attivare processi virtuosi di rigenerazione urbana, sociale e ambientale. L'obiettivo è quello di «mettere a frutto il potenziale di ciò che esiste, tanto per portarlo alla luce quanto per farlo evolvere»¹, dimostrando che il progetto dell'esistente può essere il materiale alla base dei bisogni della contemporaneità.

Pertanto, i progetti sviluppati nell'ambito del laboratorio di tesi di laurea, partono da una chiara convinzione: l'architettura esistente può e deve diventare la materia prima del progetto contemporaneo che, senza negare le criticità, sappia trarre vantaggio dalle complessità, rifiutando l'alternativa sbrigativa della demolizione. Gli architetti premio Pritzker Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, promotori di questo nuovo modo di fare architettura, a tal proposito scrivono: «dobbiamo valorizzare e rispettare ciò che già esiste: è il miglior punto di partenza per qualsiasi sviluppo»².

In uno scenario in transizione, in cui è richiesto non solo di pensare alla progettazione di nuovi edifici ma soprattutto di ripensare come migliorare quelli esistenti mantenendo una identità dei luoghi, la demolizione non può rappresentare una risposta adeguata: è fondamentale auspicare l'affermazione di un nuovo paradigma d'intervento, fondato sul recupe-

ro, sulla valorizzazione e sulla trasformazione del patrimonio edilizio esistente. Questo cambio di prospettiva consente di interpretare l'architettura moderna non come un'opera definitivamente conclusa, ma come un processo ancora aperto, suscettibile di evoluzione e sviluppo. In tale ottica, l'esistente – che spesso viene vissuto come un vincolo – può invece diventare uno stimolo progettuale capace di generare risultati del tutto inediti e sorprendenti.

Occuparsi del patrimonio costruito è un'esigenza non più rinviabile che trova nell'edilizia residenziale pubblica uno dei suoi terreni più fertili, quanto più complessi. La maggior parte del patrimonio ERP è stato realizzato tra gli anni Sessanta e gli anni Ottanta, in un momento in cui la prima necessità era risolvere il problema della sovrappopolazione attraverso la costruzione di alloggi low budget. A causa della scarsa manutenzione dovuta a un disinteresse collettivo, questo tipo di edifici, spesso sottovalutati anche dal punto di vista architettonico, versano in stato di degrado, sia architettonico che sociale. È necessario quindi ripensare a tali edifici, in termini di adeguamento normativo in campo strutturale, impiantistico ed anti-sismico.

L'intervento sul patrimonio ERP esistente, in questa prospettiva, non è solo un atto tecnico, ma una azione sociale e culturale. L'housing si trova in una fase di transizione, infatti negli ultimi anni ha modificato radicalmente il suo modo di manifestarsi, passando dal concetto di tipo, al quale si associava l'idea della ripetizione degli alloggi basati su elementi modulari, ad una nuova concezione, quella dell'abitare condiviso, luogo di scambio capace di creare relazioni tra pubblico e privato. A questo corrisponde una conseguente evoluzione degli spazi dell'abitare verso un nuovo paradigma che predilige la *mixité* tipologica alla ripetizione: l'idea è quello di favorire diversi modelli abitativi, siano essi temporanei o no, in modo da ricreare all'interno dell'edificio una complessità sociale capace di intessere relazioni secondo un principio che si avvicina più a quello del quartiere che a quello dell'edificio. Le architetture di ampliamento di Lacaton & Vassal sono il punto di partenza della ricerca tesi condotta da Maria e Veronica, che analizzano e catalogano le diverse tipologie di aggiunta arrivando a definire un abaco delle possibili trasformazioni.

In particolare, il progetto di riqualificazione di tre edifici popolari degli anni Sessanta contenenti 530 alloggi al *Grand Parc* di Bordeaux, vincitore del Premio Mies van der Rohe 2019, prevede un'aggiunta in facciata che, mediante l'ispessimento dell'edificio, permette di ampliare gli alloggi, di ottenere per ognuno di loro un giardino d'inverno e di migliorare l'isolamento termico dell'edificio. Di conseguenza, agli abitanti vengono concessi spazi per l'abitare più confortevoli e flessibili per ogni tipo di utilizzo. Il progetto assume così un carattere evolutivo, di architettura in transizione: non una soluzione chiusa, ma un dispositivo aperto, in grado di adattarsi ai cambiamenti della società, che genera nuclei familiari mobili, stili di vita eterogenei, bisogni mutevoli. L'abitare contemporaneo è situazionale, non più rigidamente tipologico. L'architettura risponde integrando dispositivi distributivi flessibili, spazi collettivi interstiziali, articolazioni volumetriche che accolgono, proteggono, connettono.

Grand Parc Bordeaux,
dettaglio facciata³



Le tesi presentate in questo volume esplorano con rigore e sensibilità le potenzialità trasformative di un comparto ERP della città di Santa Maria Capua Vetere, collocato in un margine urbano fragile, eppure strategico. Attraverso un'indagine ad ampia scala, che rapporta il quartiere alla città e ne studia le relazioni, il progetto si configura attraverso un approccio multidisciplinare e multiscalare che, partendo dall'alloggio singolo, si relaziona alla scala del quartiere, definendo nuovi spazi di connessione e non più di marginalità e migliorandone la qualità dell'abitare.

Il progetto del rione di edilizia residenziale pubblica si fa carico di tre condizioni principali: implementare lo spazio pubblico, attraverso interventi di rigenerazione urbana capaci di ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale e di riconnettere lo spazio privato con quello pubblico; migliorare l'accessibilità generale, agendo sul sistema della mobilità sostenibile; riconfigurare il patrimonio edilizio esistente attraverso nuovi servizi di quartiere con spazi destinati ad accogliere funzioni aggregative e sociali.

La rigenerazione dell'ERP diventa allora paradigma per una città diversa. Una città che non si espande consumando suolo, ma si ripensa da dentro, attivando le potenzialità presenti. Una città che recupera le proprie tracce storiche, una città che riscopre la qualità come diritto diffuso e non come privilegio. In questo senso, le tesi assumono un valore che va oltre il caso studio. È un contributo alla riflessione disciplinare sull'abitare, una proposta operativa per un nuovo modo di intendere il progetto dell'abitare.

Il lavoro progettuale condotto a Santa Maria Capua Vetere dimostra come sia possibile trasformare un quartiere ERP in un dispositivo urbano adattivo, capace di generare senso di appartenenza, sicurezza, condivisione. Il recupero dell'esistente diventa così occasione per ritessere i legami tra spazio e comunità, tra progetto e società. È una esperienza che si fa da garante di un metodo, che può essere applicato per molte periferie italiane, e che merita di essere ascoltata.

Note:

¹Frederic Druot, Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *PLUS - Les grands ensembles de logements - Territoires d'exception*, Gustavo Gili, 2014.

² Muck Petzet, *Progettazione sostenibile*, «Espacezium», 2023

³ Andrea Benelli, *Grand Parc Bordeaux. EUMiesAward 2019*, «area», aprile 2019

Bibliografia:

Camillo Magni, *La tipologia nel progetto residenziale* in «Casabella» 935/936, luglio-agosto 2022.
AA. VV. *Real life Brussel. Trasforming and Renovating Aging Social Housing*, Spector Books, 2024.
51n4e, AUC, Jaspers-Eyres Architects, Befimmo, *How to not demolish a building*, Ruby Press, 2022.
Frederic Druot, Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *PLUS - Les grands ensembles de logements - Territoires d'exception*, Gustavo Gili, 2014.
Massimo Fortis, Invarianza e perturbazioni, in Bruno Melotti, Orsina Simona Pierin, *Housing Primer: Le Forme Della Residenza Nella Città Contemporanea*, Maggioli, 2012, pp. 9-15.
Anne Lacaton e Jean Philippe Vassal, *Pritzker Architecture Price speech*, 2021.
Cristina Díaz Moreno e Efrén García Grinda, *Placeres Cotidianos, Una Conversación con Anne Lacaton y Jean Philippe Vassal*, «El Croquis - Lacaton & Vassal 1993/2015», n.177/178, 2015, pp. 5-31.
Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *Freedom of use*, Sternberg Press, 2020, p.15.
Camillo Magni, *La tipologia nel progetto residenziale*, «Casabella» n.935/936, 2022, pp. 4-5.

Edoardo Narne e Simone Sfriso, *L'abitare condiviso: le residenze collettive dalle origini al cohousing*, Venezia, Marsilio, 2013.

Jean Nouvel, *L'architettura e la (in)giustizia del tempo*, «Domus» n. 1066, 2022, pp. 1-3.

Muck Petzet, *Progettazione sostenibile*, «Espacezium», 2023.

Maurizio Vitta, *Nuovi modelli dell'abitare*, *Enciclopedia Italiana XXI Secolo. Gli spazi e le arti*, Treccani, 2010, p.433.

Andrea Benelli, *Grand Parc Bordeaux. EUMiesAward 2019*, «area», aprile 2019, disponibile online (<https://www.area-arch.it/grand-parc-bordeaux-eumiesaward-2019/>).



L'ex masseria Marelli, Santa maria Capua Vetere

Cunei e cinture: il progetto del margine

Enrico Formato

Nella città contemporanea, ciò che un tempo si chiamava periferia si è fatto porosità, soglia, interfaccia mutevole tra l'urbano e il rurale. In questo territorio ibrido, la progettualità urbana ha oggi la sua sfida più significativa: non nell'espansione, ma nella trasformazione dell'esistente, nella sua riscrittura collettiva.

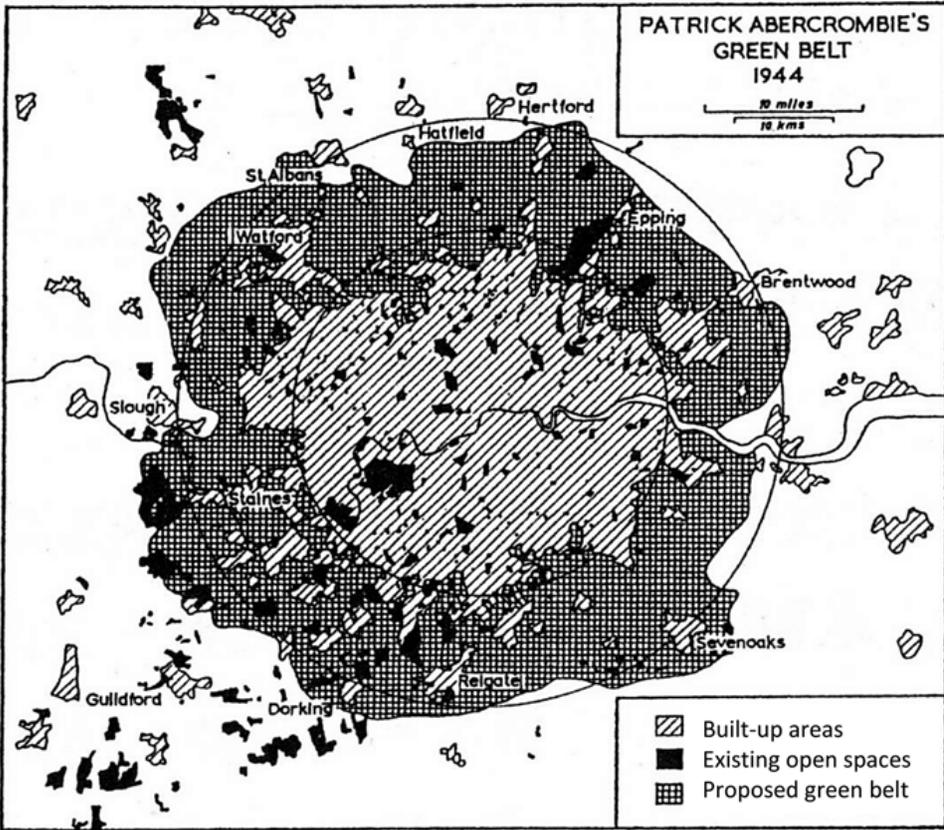
A Santa Maria Capua Vetere, la fascia periurbana è espressione di questa condizione: una cintura di quartieri ERP, spazi dismessi, trame agricole residuali, bordi infrastrutturali. Qui, il margine non è assenza ma densità di tensioni: sociali, ecologiche, storiche. In questo contesto, il quartiere C1 Nord-Ovest diventa caso emblematico per riscrivere la relazione tra città e campagna, tra costruito e non costruito.

La strategia progettuale si ispira, da un lato, ai modelli classici dell'urbanistica europea e, dall'altro, ai paradigmi più recenti della pianificazione territoriale. Il modello a cunei del *Finger Plan* di Copenaghen del 1947 è un riferimento chiave: la città si estende lungo cinque direttrici radiali – le dita – intercalate da cunei verdi che penetrano profondamente nel tessuto urbano, garantendo continuità ecologica, accessibilità pubblica e controllo della crescita edilizia. Allo stesso modo, il progetto per Santa Maria Capua Vetere propone una reticolazione dei cunei come dispositivi di continuità paesaggistica e di mobilità sostenibile, che mettono in comunicazione i quartieri marginali con il centro storico, attraversando archeologia, vuoti e infrastrutture.

Parallelamente, il concetto di *green belt*, mutuato sia dall'esperienza britannica del secondo dopoguerra che dai *Potato Plans* sviluppati nei Paesi Bassi negli anni Ottanta, suggerisce una visione del margine come territorio vivo, produttivo e strutturante. Se nel modello inglese – sancito dal *Town and Country Planning Act* del 1947 – la cintura verde aveva il ruolo di contenere l'espansione urbana e proteggere il paesaggio rurale dalla speculazione edilizia, nei *Potato Plans* olandesi

essa diventa territorio operativo, in cui l'agricoltura, il tempo libero, l'acqua e la biodiversità si fondono con nuove forme di urbanità leggera. È proprio questa tensione tra vincolo e opportunità che si rinnova nel caso di Santa Maria Capua Vetere, dove la cintura agricola non è barriera, ma campo vitale di sperimentazione e riconnessione.

Green belt di Londra di Patrick Abercrombie, 1944





Ideogramma del *Five Fingers Plans* ¹

Alla scala di progetto, questa visione si articola in una rete complessa di dispositivi urbani, pensati non come elementi isolati, ma come parti di un ecosistema integrato. Il riuso adattivo del patrimonio ERP, ad esempio, non si limita alla riqualificazione edilizia, ma attiva nuovi servizi di prossimità e spazi collettivi che favoriscono l'interazione sociale. Gli spazi porticati – tipologia tipica dell'edilizia popolare del secondo Novecento – vengono risignificati come luoghi di soglia tra pubblico e privato, tra interno ed esterno, catalizzatori di vita comunitaria. Le aree dismesse sono reimmaginate come piattaforme di innovazione urbana e culturale: spazi ibridi, produttivi e civici, che rimettono in circolo funzioni e flussi.

Allo stesso tempo, una rete di mobilità dolce, costituita da piste ciclabili, percorsi pedonali e connessioni leggere, attraversa i nuovi cunei verdi e ricuce i frammenti del tessuto urbano.

Gli assi archeologici – come quello che conduce all'Anfiteatro Campano – diventano spine civiche e paesaggistiche, capaci di orientare le nuove dorsali urbane verso un equilibrio tra storia e contemporaneità. L'integrazione del sistema ferroviario con le reti lente, infine, contribuisce a ridisegnare la geografia dell'accessibilità, superando la frattura tra periferia e centro.

In questa visione, sostenuta anche dal lavoro sulla frange urbana più densa di cui i quartieri ERP, presi nel loro insieme costituiscono una parte significativa, definiscono una zona dinamica di transizione, esplorabile e non finita². Il margine urbano si fa così spazio di possibilità, campo operativo per una nuova urbanità. È lo stesso spirito che anima i contributi teorici del volume "Transitional Landscapes"³, in cui il paesaggio viene inteso come matrice infrastrutturale e il progetto come dispositivo aperto, capace di orchestrare trasformazioni lente, stratificate, adattive.

Questo fortunato progetto di laurea diventa così esercizio di urbanistica critica: processo complesso, capace di leggere il territorio, ascoltarne la storia, riattivare ciò che è stato dimenticato. Non propone nuove forme astratte ma ricerca la città attraverso le sue tracce: la città è già, va solo svelata.

Note:

¹ Ideogramma del *Five Fingers Plans* sulla mappa della città di Copenhagen, redatto da Steen Eiler Rasmussen e Christian Erhardt Bredsdorff nel 1947.

² Anna Attademo, Enrico Formato, *Fringe Shifts*, ListLab, 2018.

³ Michelangelo Russo, Anna Attademo, Enrico Formato e Francesca Garzilli, *Transitional Landscapes*, Quodlibet, 2023.

Bibliografia:

Anna Attademo e Enrico Formato, *Fringe Shifts*, ListLab, 2018.

Michelangelo Russo, Anna Attademo Enrico Formato e Francesca Garzilli, *Transitional Landscapes*, Quodlibet, 2023.



Arco di Adriano, Santa Maria Capua Vetere

Eredità storica dell'Antica Capua

Maria Fiorillo

«[...] *Tunc illud vexillum Campanae coloniae vehementer huic imperio timendum Capuam a xviris inferetur, tunc contra hanc Romam, communem patriam omnium nostrum, illa altera Roma quaeretur.*»¹

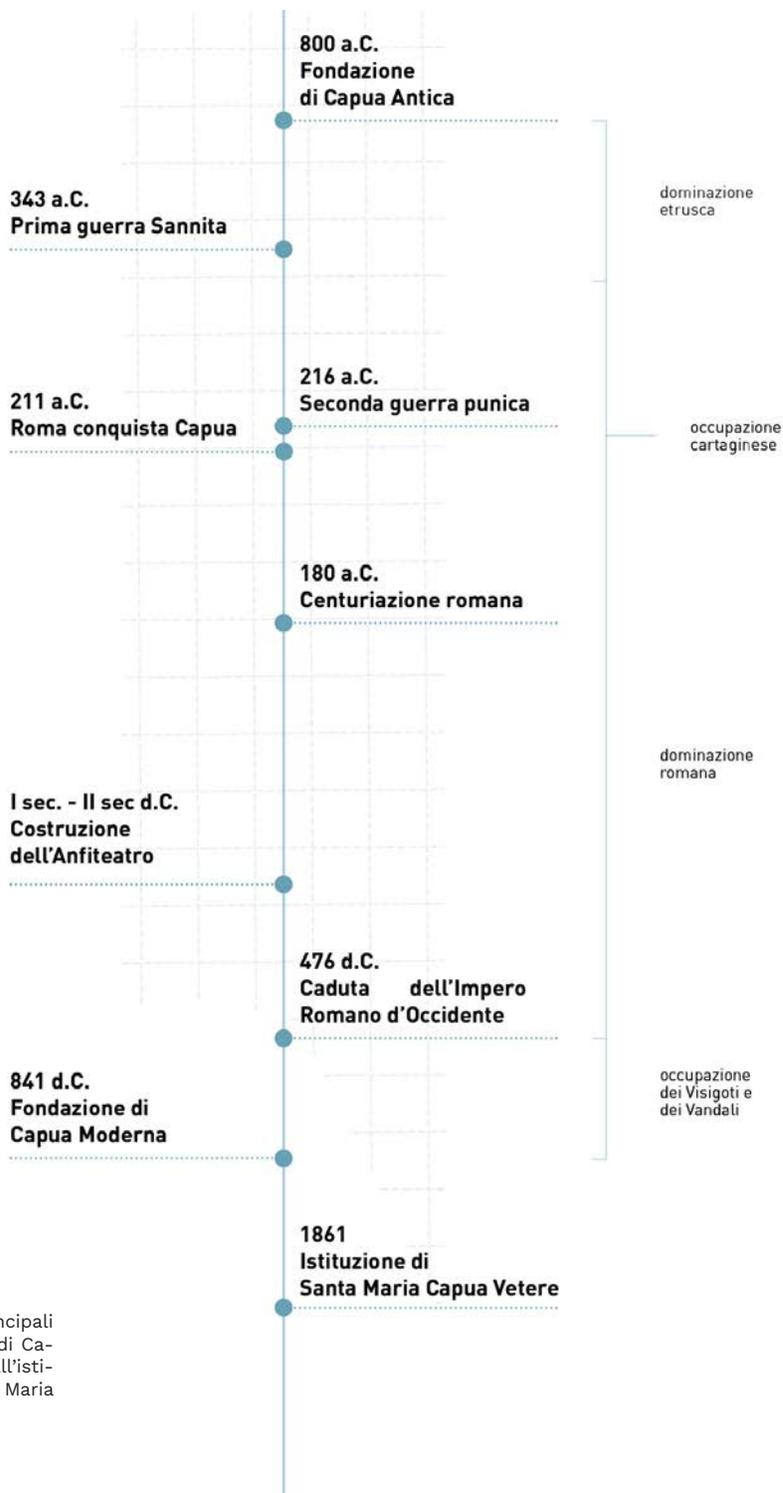
Un'altra Roma. In una delle celebri orazioni del “*De Lege Agraria*”², contro la proposta di redistribuzione delle terre del tribuno Publio Servilio Rullo, fu così che l'allora console Marco Tullio Cicerone definì l'antica città di Santa Maria Capua Vetere, facendo riferimento ad una potenza in grado di competere con la stessa Roma per splendore e grandezza e capace di decentralizzare il suo potere verso le terre dell'*Ager Campanus*³.

Questo avveniva nel 63 a.C. e, difatti, non è sbagliato affermare che l'Antica Capua, così definita per distinguerla dall'attuale Capua, affonda le radici nell'antichità.

Fondata dai popoli italici intorno al IX secolo a.C. e conquistata dagli Etruschi nel VI secolo a.C. l'importanza politica e culturale che l'Antica Capua ricoprì a partire dal periodo di dominazione etrusca fino ai più vicini secoli della storia moderna è sicuramente da attribuire alla sua posizione geografica strategica.

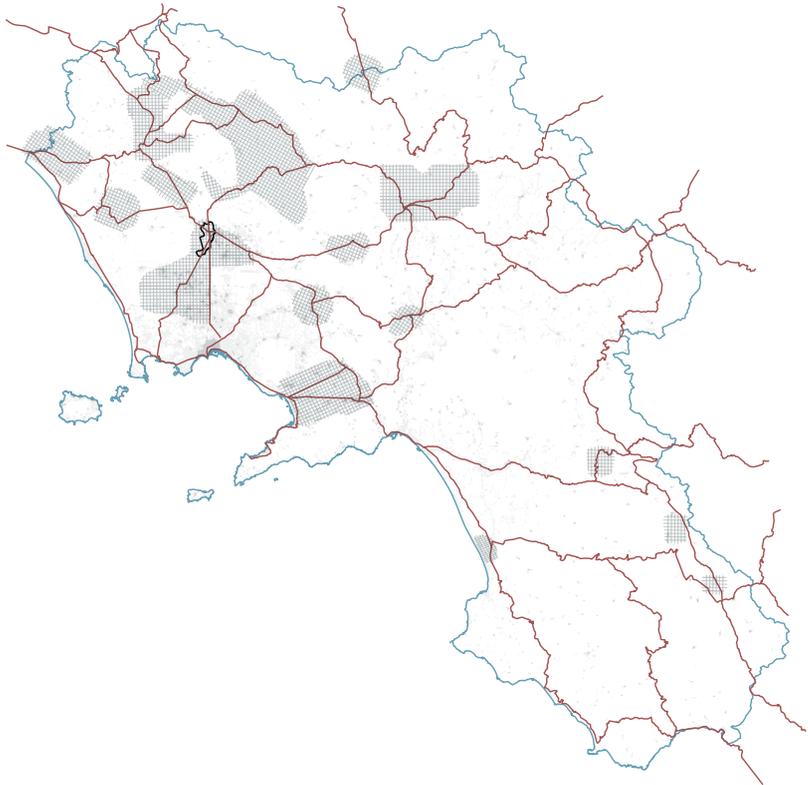
Le sue terre erano particolarmente fertili, i suoi abitanti abili artigiani e per tale motivo i Romani, che la definivano *felix*⁴, realizzarono la Via Appia per garantire una comunicazione diretta e veloce con Roma: fu un'opera ingegneristica all'avanguardia, considerando che fino ad allora le strade erano poco più che sterrate e non consentivano ai mezzi a ruota di poterle praticare in condizioni meteorologiche avverse.

Oggi, Santa Maria Capua Vetere è ancora attraversata dalla via Appia, rinominata Strada Statale 7, e conserva, non solo attraverso la presenza di monumenti archeologici di rilievo integri o parzialmente integri, ma anche all'interno del suo nome, tutta la potente storia del suo passato.



Timeline delle principali vicende storiche di Capua antica fino all'istituzione di Santa Maria Capua Vetere

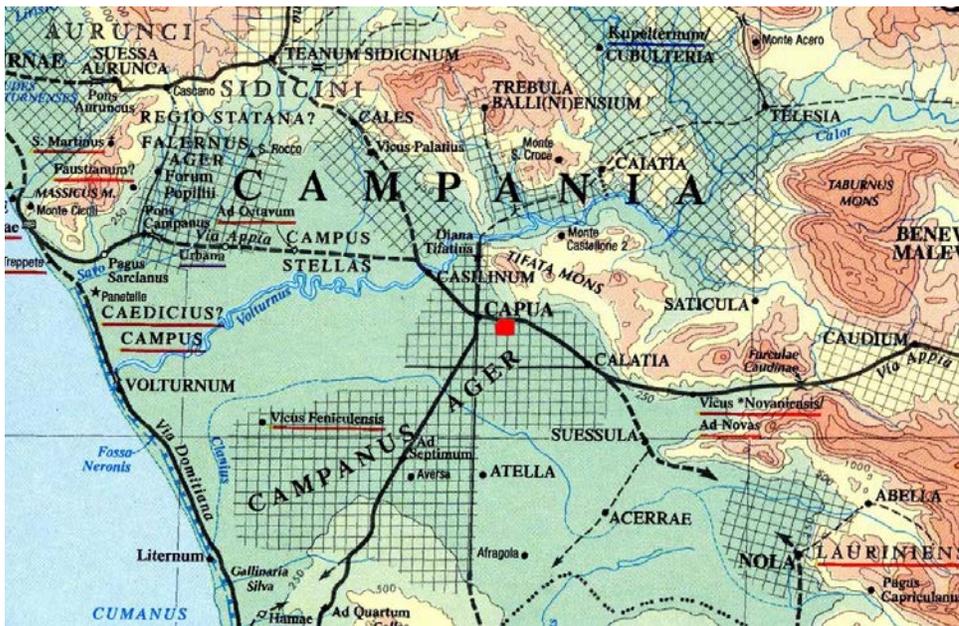
Regione Campania con individuazione del comune di Santa Maria Capua Vetere e sovrapposizione della rete stradale principale di epoca romana e tracciati della *centuriatio*



La fondazione dell'antica Capua è ancora oggi oggetto di dibattito tra gli storici. Alcuni ritengono che la città sia stata fondata prima di Roma, nel 753 a.C., mentre Catone, nelle "Origines", la colloca nel 471 a.C., prima della sua conquista da parte dei Romani. Diversamente, Velleio Patercolo, nella sua opera "Historiae Romanae ad M. Vinicium consulem libri duo", ne indica la fondazione intorno all'800 a.C. L'ipotesi più condivisa dagli studiosi è che Capua sia stata fondata dai popoli italici intorno al IX secolo a.C. e successivamente

conquistata dagli Etruschi nel VI secolo a.C. La città possedeva l'*Ager Campanus*, che rimase sotto il suo controllo fino al 338 a.C., quando entrò a far parte della confederazione romana. Nel IV secolo a.C., Capua fu assediata dai Sanniti e chiese protezione a Roma. Tuttavia, il Senato romano aveva precedentemente stipulato un patto di non belligeranza con i Sanniti. Disperata, la città decise di consegnarsi interamente a Roma, un atto definito *deditio*⁵, costringendo il Senato a difenderla e dando così inizio alla Prima Guerra Sannita nel 343 a.C.

Barrington, Atlas of the Greek and Roman World



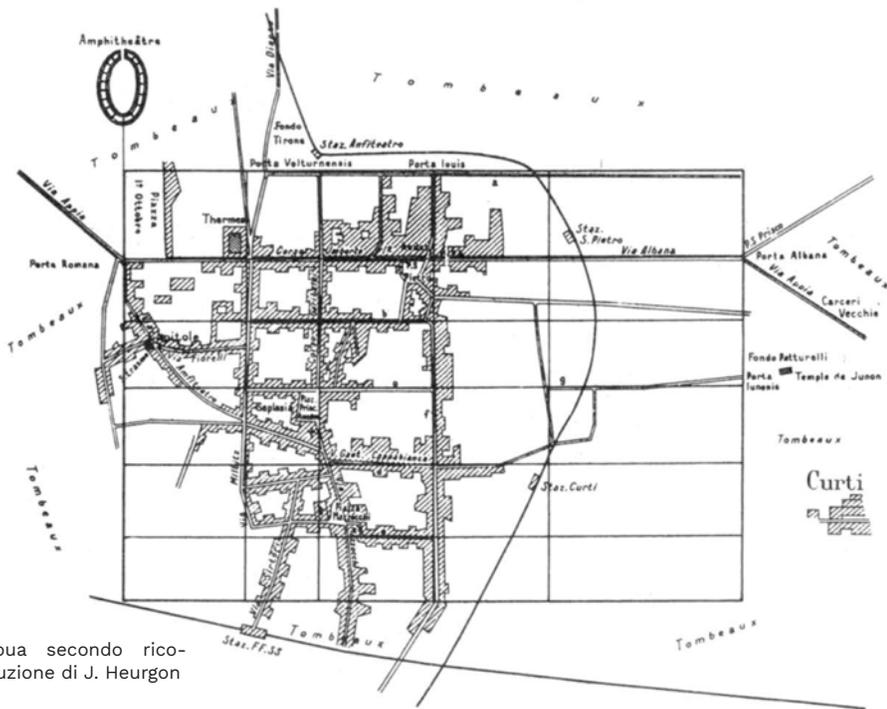


Tabula Peutingeriana, VI sec d.C., carta medievale

Durante la Seconda Guerra Punica, Capua divenne uno degli obiettivi principali di Annibale. Nel 216 a.C. la città fu occupata dai Cartaginesi, e Annibale vi trascorse l'inverno, dando origine alla celebre espressione *ozi di Capua*. La popolazione appoggiò la campagna del generale cartaginese pur di sottrarsi al dominio romano. Tuttavia, tra il 212 e il 211 a.C., Capua subì due lunghi assedi e fu definitivamente riconquistata dai Romani. Come punizione per il tradimento, Roma privò i cittadini capuani della cittadinanza e confiscò il territorio della città, trasformandolo in *Ager publicus*, un'area di sfruttamento agricolo destinata all'approvvigionamento di Roma, da cui derivò l'appellativo *granaio di Roma*. Nel 173 a.C., quando gran parte delle terre tornò in mano ai privati, Roma effettuò una centuriazio-

ne di 20 *actus* per 20 *actus* per meglio distribuire il territorio.

Nonostante le difficoltà, nel 61 a.C. Capua conobbe una ripresa e un periodo di fioritura culturale. Fu proprio sotto la dominazione romana che la città raggiunse il suo massimo splendore, diventando un importante centro di esportazione di beni di lusso e un polo manifatturiero specializzato nella produzione di profumi, bronzi, ceramiche e unguenti. A questo periodo risale la costruzione dell'Anfiteatro Campano, secondo solo al Colosseo per grandezza e importanza, insieme a numerosi altri monumenti archeologici, di cui ancora oggi rimangono alcune tracce.



Capua secondo ricostruzione di J. Heurgon

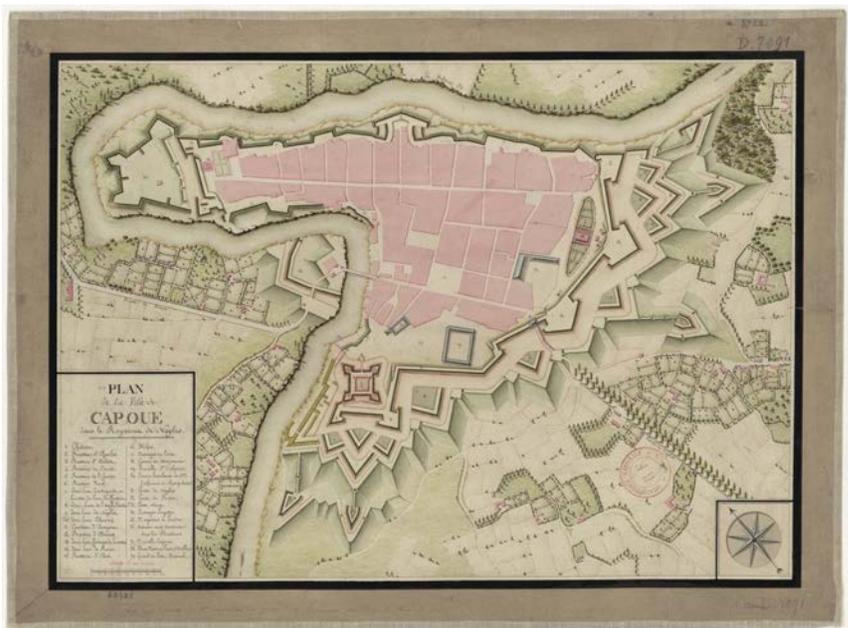
La posizione strategica di Santa Maria Capua Vetere fu, come accennato, di grande aiuto per lo sviluppo della città e soprattutto per la sua riconoscibilità di potenza economica durante l'Impero Romano, ma anche durante i secoli successivi. All'interno del suo confine, si intersecavano la celeberrima via Appia⁶, attuale SS7, che la collegava a Roma, e la via Atellana, che la collegava a Napoli. Non è difficile allora immaginare l'importanza che l'antica Capua ha ricoperto nell'ambito degli scambi commerciali di esportazione. Dallo studio delle cartografie ed in particolare dalla *Tabula Peutingeriana*, VI sec d.C., una carta medievale, emerge chiaramente l'intersezione delle vie di comunicazione all'interno di Capua e, sebbene nell'immagine la potenza di Roma prevalga su tutto il suo territorio, la città di Capua è

un punto di raccordo tra le diverse città. Nella ricostruzione cartografica di Jacques Heurgon⁷ riconosciamo le tracce del centro storico nella loro interezza, a partire dalla *centuriatio*, fino alla via Appia e all'Anfiteatro campano.

Con la caduta dell'Impero Romano d'Occidente nel V secolo d.C., Capua subì un progressivo declino, aggravato dalle invasioni barbariche, e nel IX secolo, a causa delle incursioni saracene, la popolazione abbandonò la città, spostandosi a *Casilinum*, una zona a nord in prossimità di un'ansa del fiume Volturno, per fondare l'attuale città di Capua. La nuova ubicazione permetteva alla città di difendersi agevolmente, grazie alla presenza del fiume che cingeva la città come delle mura naturali. Il sito dell'antica Capua rimase in gran

parte disabitato, ma alcuni insediamenti continuarono ad esistere; questi si fusero col borgo di Santa Maria Maggiore, nella frazione a sud di Capua Moderna, in riferimento alla chiesa omonima. Con l'Unità d'Italia, divenne il comune autonomo di Santa Maria Capua Vetere, conservando all'interno del suo nome tutta la storia del suo passato: *Santa Maria* per il borgo di Santa Maria Maggiore, e *Capua Vetere*, ossia Capua Antica, in memoria del suo nome di fondazione.

Plan de la ville de Capoue dans le royaume de Naples fait par Vervier, du 1er régiment du génie le 4 brumaire an III de la République, 1794



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Ad oggi, il comune di Santa Maria Capua Vetere fa parte della provincia di Caserta e conta 32 081 abitanti⁸. Si colloca nella pianura campana a sud del fiume Volturno e dei Monti Tifatini e a nord dei Regi Lagni. I comuni confinanti con Santa Maria Capua Vetere sono: a nord San Prisco, San Tammaro e Capua, a est Macerata Campania e Curti, a sud Marcellanise e, infine, a ovest Casaluce e Taverola.

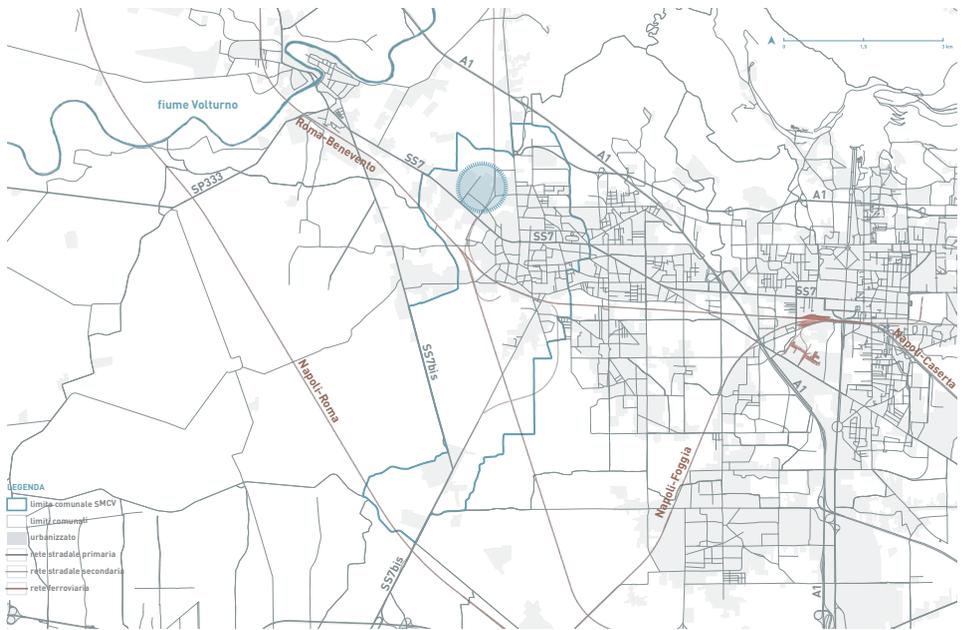
Il comune è dotato di una rete stradale primaria, la Strada Statale 7, istituita nel 1928, che attraversa il centro storico e collega Roma a Brindisi. La SS7 ripercorre il tracciato romano dell'antica via Appia, diventata nel 2024 patrimonio dell'UNESCO.

Risulta immediatamente evidente come l'urbanizzato di Santa Maria Capua Vetere è sviluppato prevalentemente a nord del comune, nell'intorno del nucleo storico di fondazione e dunque in posizione eccentrica rispetto al suo baricentro, mentre le aree a sud sono prevalentemente agricole e in queste sono riconoscibili alcune tracce storiche della *centuriatio*, di cui la ripartizione degli appezzamenti di terreno ne riprende lo schema.

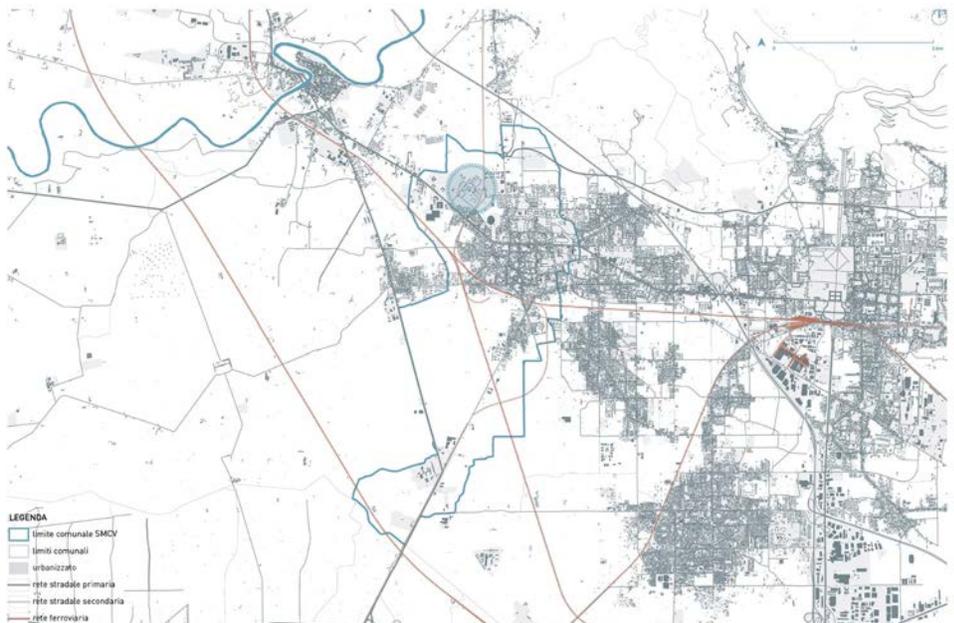
Le tracce storiche sono un tema urbanistico importante. Ne "Le città invisibili", Italo Calvino descrive come la storia di una città è impressa nella sua struttura e nei suoi dettagli architettonici, e rende ogni elemento urbano una testimonianza del passato: «La città non dice il suo passato, lo contiene come le linee d'una mano, scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie delle finestre, negli scorrimano delle scale [...]».

Sul sistema infrastrutturale ferroviario che attraversa la città viaggiano la linea Roma-Benevento e la linea Napoli-Caserta-Piedimonte Matese, denominata anche ferrovia Alifana. Quest'ultima, rispetto all'ubicazione del rione ex I.A.C.P. oggetto di studio, determina una forte cesura del tessuto urbano e rende il rione marginale rispetto all'agglomerato del centro storico.

Nonostante l'immediata vicinanza col centro antico, l'Anfiteatro Campano e ad una serie di manufatti storici minori, il comparto C1 Nord-Ovest risulta ingabbiato tra la traccia ferroviaria e alcune aree parzialmente in disuso, meglio definite dal Piano Urbanistico Comunale come aree negate.



Assetto urbanistico e territoriale del comune di Santa Maria Capua Vetere e limitrofi



Il Piano Urbanistico Comunale suddivide il territorio in unità territoriali omogenee che possiedono caratteristiche tipologiche e funzionali simili: ad esempio, il rione ex I.A.C.P. ricade nell'unità territoriale omogenea 4 di Sant'Agostino, un'area di tipologia prettamente residenziale, nonostante ricadano in esso molte zone produttive.

Il P.U.C. rileva, inoltre, all'interno dei suoi documenti delle aree negate, definite dallo stesso come aree dismesse, in disuso o parzialmente in disuso, e che determinano all'interno del tessuto territoriale dei forti vuoti urbani.

All'interno della città, le aree negate sono punti di criticità elevata che, però, se correttamente riqualificate, possono determinare dei punti potenziali in una strategia territoriale molto più ampia. Difatti, considerare i vuoti urbani come aree da riqualificare all'interno e limitate al loro sedime, senza considerare il loro intorno e nuove connessioni è un approccio architettonico e urbanistico assolutamente fallimentare.

L'individuazione delle aree negate che orbitano intorno al rione ex I.A.C.P. è stata fondamentale per riconoscere l'indirizzo progettuale da perseguire: sono state individuate l'area degradata dell'ex Italtel, l'area abusiva nel comparto d'ampliamento C1 Nord Est, l'area dismessa dell'ex Tabacchificio, l'area dismessa in cui ricade l'ex Mulino Parisi e, infine, l'area abusiva di Campo Sorbo.

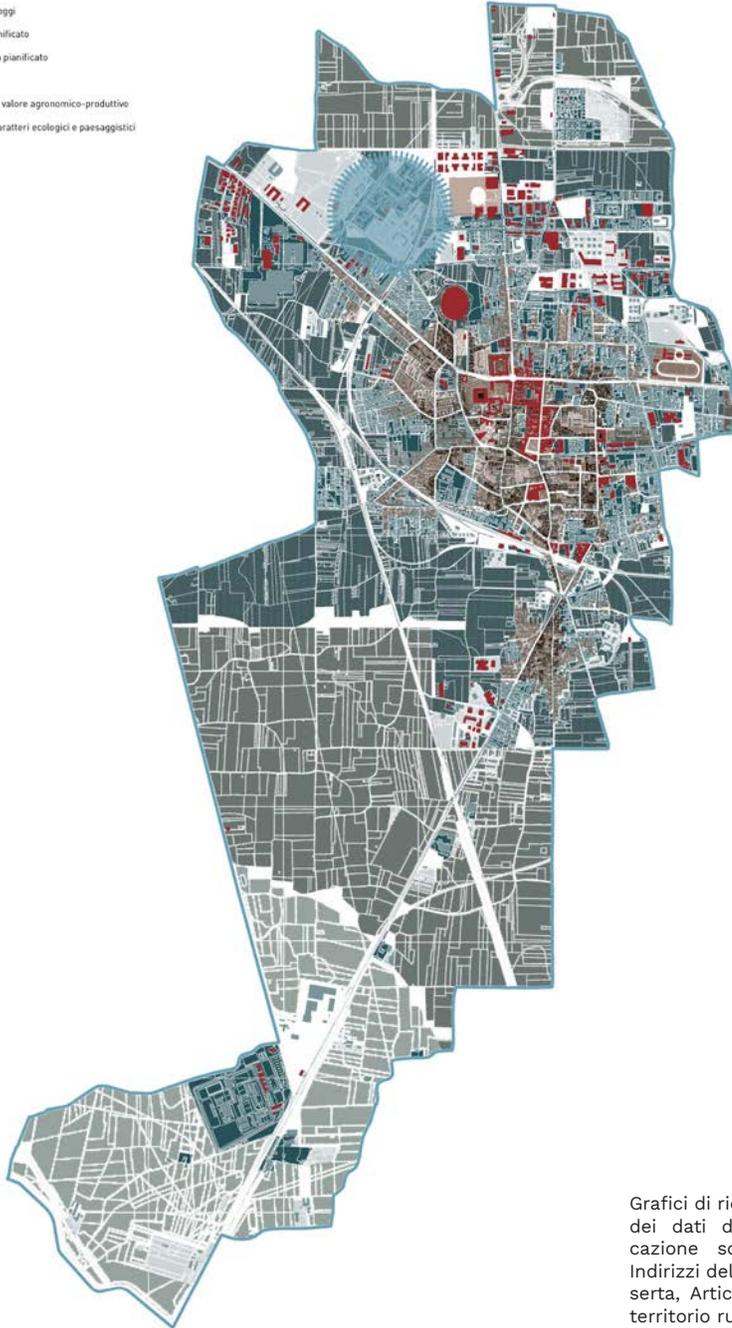
Alcune delle suddette aree negate entrano in contatto direttamente o indirettamente con il rione, talvolta confinandolo, com'è il caso dell'area C1 Nord-Est o dell'ex Tabacchificio, oppure determinando delle aree sottosviluppate nelle vicinanze della zona e dunque producendo connessioni territoriali infauste per le aree da riqualificare.

Le problematiche del comparto C1 Nord-Ovest di Santa Maria Capua Vetere non possono essere dunque affrontate alla semplice scala del rione, ma in una visione più ampia e d'insieme, con ragionamenti critici rispetto alle dinamiche che interferiscono in maniera diretta ed indiretta con la zona considerata.



LEGENDA

- edificato in epoca pre-Ottocentesca
- edificato nel 1800
- espansione nel 1800
- edificato nel 1900
- tessuto urbano ad oggi
- tessuto urbano pianificato
- tessuto urbano non pianificato
- territorio rurale
- area di preminente valore agronomico-produttivo
- area di tutela dei caratteri ecologici e paesaggistici



Grafici di rielaborazione dei dati della Pianificazione sovraordinata, Indirizzi del PTCP di Caserta, Articolazione del territorio rurale aperto. Tav. QC 03

LEGENDA

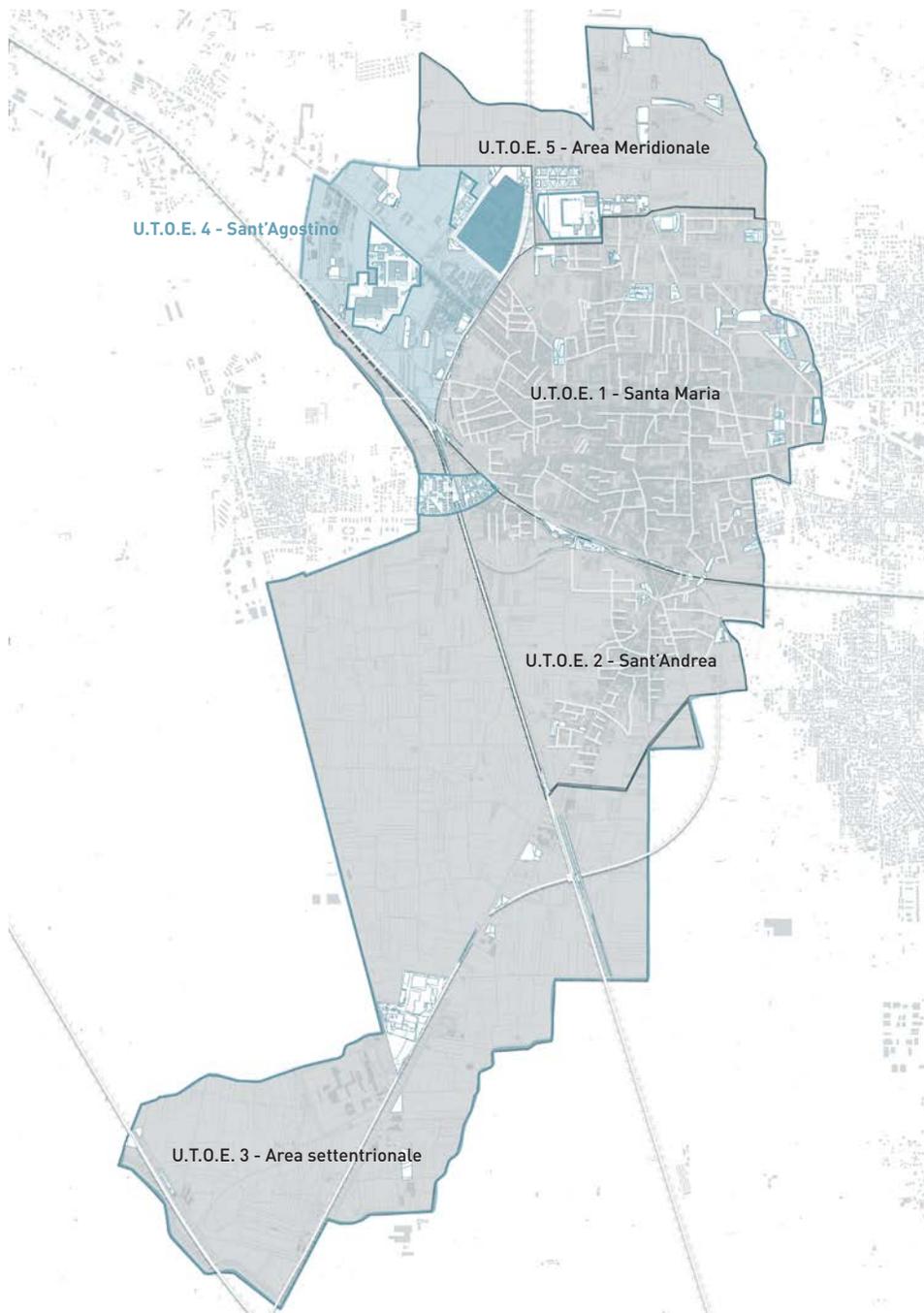
- aree negale
- Rinne IACP



LEGENDA

-  aree negate
-  Rione IACP
-  1. area degradata | Ex Italtel
-  2. area abusiva | C1 Nord Est
-  3. area dismessa | Ex Tabacchificio
-  4. area dismessa | Ex Mulino Parisi
-  5. area abusiva | Campo Sorbo





Note:

¹ Traduzione: Allora sarà innalzato quel vessillo della colonia campana, assai temibile per questo impero, e Capua sarà consegnata ai decemviri; allora sarà cercato di trasferire a quella città, contro questa Roma, patria comune di tutti noi, una seconda Roma.

² Cicerone si oppose alla proposta di legge agraria avanzata dal tribuno della plebe Publio Servilio Rullo, temendo che Capua, dotata di terre fertili e risorse, potesse diventare una rivale di Roma, sottraendole il primato politico e militare. Con questa argomentazione, egli cercò di spaventare i senatori e i cittadini romani, dipingendo la legge agraria come una minaccia esistenziale alla centralità di Roma.

³ Per *Ager Campanus*, o *Campania Felix*, ossia Campania fertile, si intendevano i territori della Campania Antica, caratterizzati da suoli ricchi di minerali rilasciati dalla presenza dell'attività vulcanica e per questo molto produttivi.

⁴ Traduzione: fertile.

⁵ Da Enciclopedia Treccani: dedizione s. f. [dal lat. *deditio* -onis, der. di *dedere*; v. *dedito*]. – 1. ant. L'arrendersi al nemico, per capitolazione o per volontaria sottomissione.

⁶ Jacques Heurgon (1903-1995) è stato un importante storico, archeologo e filologo francese, specializzato nella civiltà etrusca e nella storia dell'Italia antica. Professore alla Sorbonne, è noto per i suoi studi sugli Etruschi e sulla Campania antica, in particolare su Capua e Cuma. Analizzò la centuriazione di Capua nella sua tesi di laurea intitolata "*Recherches sur l'histoire, la religion et la civilisation de Capoue préromaine des origines à la deuxième guerre punique*", pubblicata nel 1942.

⁷ La via Appia è diventata nel 2024 il sessantesimo sito italiano riconosciuto dall'UNESCO. Si tratta della prima candidatura promossa direttamente dal Ministero della Cultura, che ha coordinato tutte le fasi del processo e ha predisposto tutta la documentazione necessaria per la richiesta d'iscrizione nella Lista del Patrimonio mondiale.

⁸ fonte Dati ISTAT, Popolazione residente al 1° gennaio 2025, Dati estratti il 03 apr 2025, 13h32 UTC (GMT) da I.Stat.

Bibliografia:

Cicerone, *De lege agraria*, II, 32, 86.

Marco Bettalli, Anna Lucia D'Agata e Anna Magnetto, *Storia Greca*, in Marco Bettalli (a cura di), Carocci editore, terza edizione, Roma, 21 gennaio 2021.

Nicola Teti, *Frammenti storici della Capua Antica oggi S. Maria Capua Vetere*, Santamaria C.V., 1902.

Maria Luisa Chirico, Rosanna Cioffi, Stefania Quilici Gigli e Giuseppe Pignatelli, *Lungo l'Appia, scritti su Capua antica e dintorni*, Giannini Editore, Napoli, dicembre 2009.

Barrington Atlas of the Greek and Roman World, Richard John Alexander Talbert e Roger Shaler Bagnall, Princeton Univ Pr, Atlas edizione, 18 settembre 2000.

Francesco Prontera, *Tabula Peutingeriana. Le antiche vie del mondo*, Biblioteca di «Geographia Antiqua», Leo S. Olschki Editore, Firenze, 2003.

Kevin Lynch, *L'immagine della città*, Paolo Ceccarelli (a cura di), Marsilio, 2001.

Jacques Heurgon, *Recherches sur l'histoire la religion et la civilisation de Capoue préromaine des origines à la deuxième guerre punique*, E. de boccard, gennaio 1970.

Italo Calvino, *Le città invisibili*, Mondadori, ottobre 2022.

Unesco, *Via Appia. Regina Viarum*, 29 luglio 2024, disponibile online

(<https://www.unesco.it/it/iniziativa-dellunesco/patrimonio-mondiale/via-appia-regina-viarum-2/>).

Comune di Roma, *Via Appia, la "Regina Viarum" è patrimonio Unesco*, 27 luglio 2024, disponibile online (<https://www.comune.roma.it/web/it/notizia/via-appia-regina-viarum-patrimonio-unesco-luglio-2024.page>).

Comune di Santa Maria Capua Vetere, *Piano Urbanistico Comunale di Santa Maria Capua Vetere, Relazione e documento strategico, Piano Preliminare*, marzo 2019, disponibile online (https://www.santamariacapua Vetere.eu/wp-content/uploads/2019/12/PreliminarePUC_RELAZIONE_br.pdf).

Associazione Altera Roma, *Illa Altera Roma*, disponibile online

(<https://santamariacapua Vetere.it/storia.html>).

Comune di Santa Maria Capua Vetere, *Cenni storici di Santa Maria Capua Vetere*, 26 gennaio 2022 disponibile online

(<https://www.comune.santa-maria-capua-vetere.ce.it/it/>).

Vervier, *Plan de la ville de Capoue dans le royaume de Naples fait par Vervier, du 1er régiment du génie le 4 brumaire an III de la République*, 1794, disponibile online

(<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8445984h#>).

Ferdinando Castagnoli, *Chapter 1: Cities of the Sixth and Fifth Centuries B.C. Orthogonal Intersections*, 22 aprile 2021, disponibile online

(<https://mitp-arch.mitpress.mit.edu/pub/87ufwape/release/1>).



palazzine del comparto C1 nord ovest

Fragilità del margine urbano

Maria Fiorillo

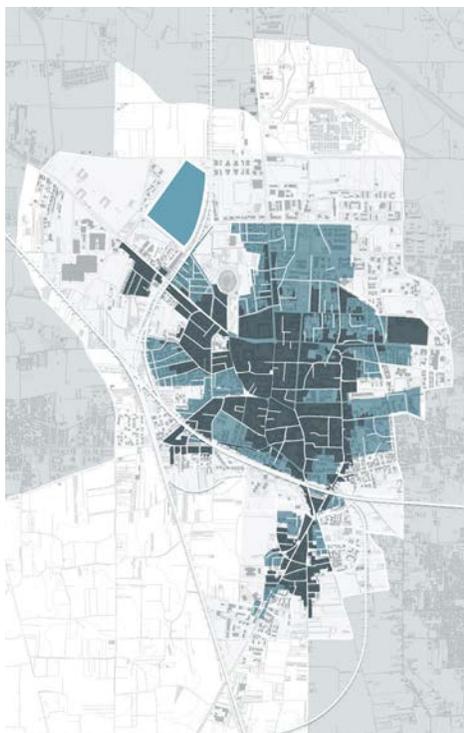
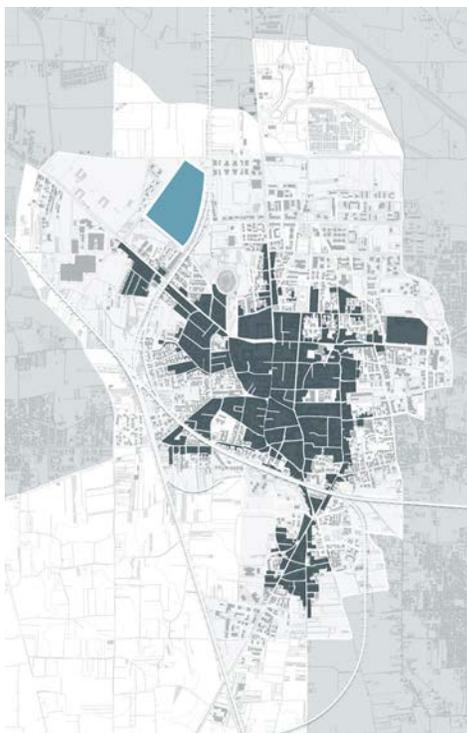
«Nella nostra cultura occidentale, il rapporto centro-periferie è viziato da pregiudizi positivi e negativi. Da una parte, il significato della parola “centro” riceve un valore positivo in quanto centralità, importanza, potere, cuore, anima, legittimazione. [...] Dall'altra parte, il significato di “periferia” intesa come confine, margine, bordo estremo o esterno. In questo caso il significato è quasi sempre inteso in senso negativo. Confinare qualcuno o qualcosa significa marginalizzare, rendere meno importante, delegittimare. Periferico diventa sinonimo di subalterno, confinato, svantaggiato. La periferia acquisisce in quest'ottica il significato di territorio alienato/alienante, povero strutturalmente e culturalmente. Mentre il centro si restaura e abbellisce, la periferia tende a crescere senza programma»¹

La periferia, dal latino tardo *peripheria*, circonferenza², assume accezioni diverse: «a. La parte estrema e più marginale, contrapposta al centro, di uno spazio fisico o di un territorio più o meno ampio»³, in contrasto con «d. Per metonimia, spec. nel linguaggio sociale, politico, sindacale, il complesso degli abitanti che vivono in zone periferiche»⁴.

La periferia non è più soltanto una categoria spaziale, ma si configura come una categoria sociale e culturale, che identifica una porzione della popolazione urbana spesso associata a condizioni socio-economiche svantaggiate, a forme di esclusione e a un accesso diseguale alle risorse e ai servizi.

Questo slittamento semantico riflette più ampiamente la dinamica centro-periferia; il centro rappresenta simbolicamente il luogo del potere, delle opportunità e dell'integrazione, mentre la periferia si configura come uno spazio liminale, si concentrano fenomeni di marginalità sociale, di disuguaglianza e di invisibilità urbana.

La periferia è un campo di tensioni sociali e culturali, un territorio in cui si riflettono le contraddizioni dello sviluppo urbano contemporaneo: l'ordine contro il disordine.

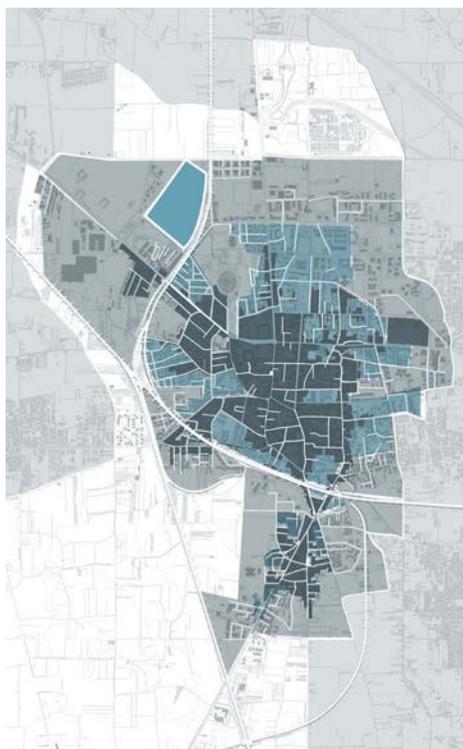


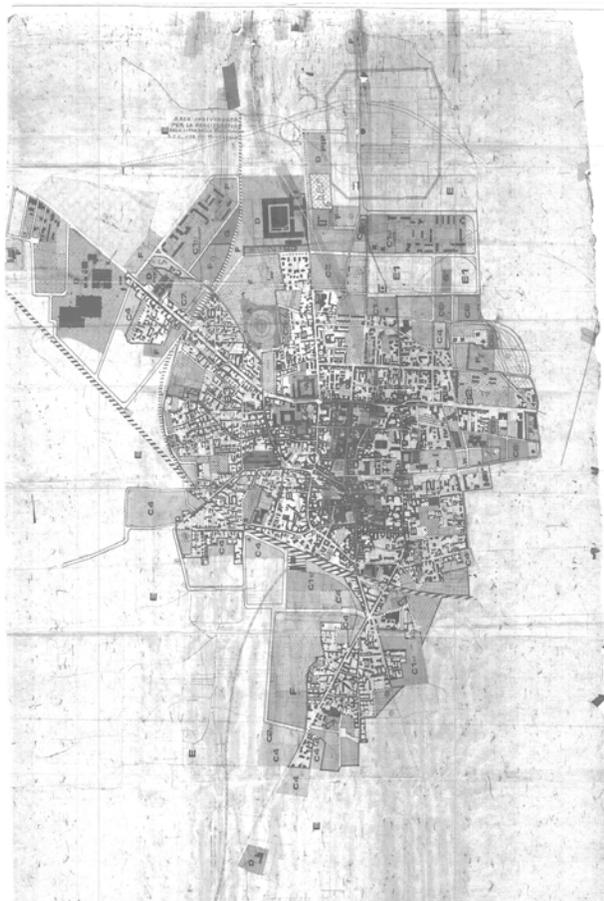
La classificazione del sistema urbano: il centro e la città intermedia

Il sistema urbano di una città può essere generalmente categorizzato secondo modelli ricorrenti, che comprendono il centro, la città intermedia e la periferia. Questa suddivisione riflette le dinamiche spaziali e funzionali dell'assetto urbano, evidenziando le differenze in termini di densità edilizia, accessibilità, funzioni economiche e qualità della vita. Tale suddivisione affonda le radici nella letteratura urbanistica del primo Novecento, riscontrando i medesimi concetti, seppur tenendo conto dell'epoca di appartenenza, nel modello della città concentrica di Ernest Watson Burgess⁵ nell'opera *"The Growth of the City"*, del 1925, il quale descrive la struttura urbana attraverso una serie di anelli concentrici con una progressiva transizione funzionale e socio-economica. La classificazione effettuata sul comu-

ne di Santa Maria Capua Vetere riprende questi concetti ed individua dunque un centro, coincidente con gli edifici di epoca Ottocentesca, la città intermedia, ossia gli agglomerati di espansione che si collocano tra il nucleo e la fascia marginale, e, infine, la città periurbana, la zona di immediata connessione con i comuni limitrofi e le aree agricole e produttive. Ciascuna di esse è caratterizzata da una riconoscibilità morfologica che ne attesta il periodo di formazione. La città periurbana è costituita da una corona esterna di quartieri di edifici popolari, insediamenti industriali e aree a destinazione produttiva. Ed è a partire da quest'ultima, la città periurbana, che si sviluppa la ricerca per una strategia territoriale che coinvolga il comune in tutte le sue parti fino ad arrivare al quartiere di riferimento.

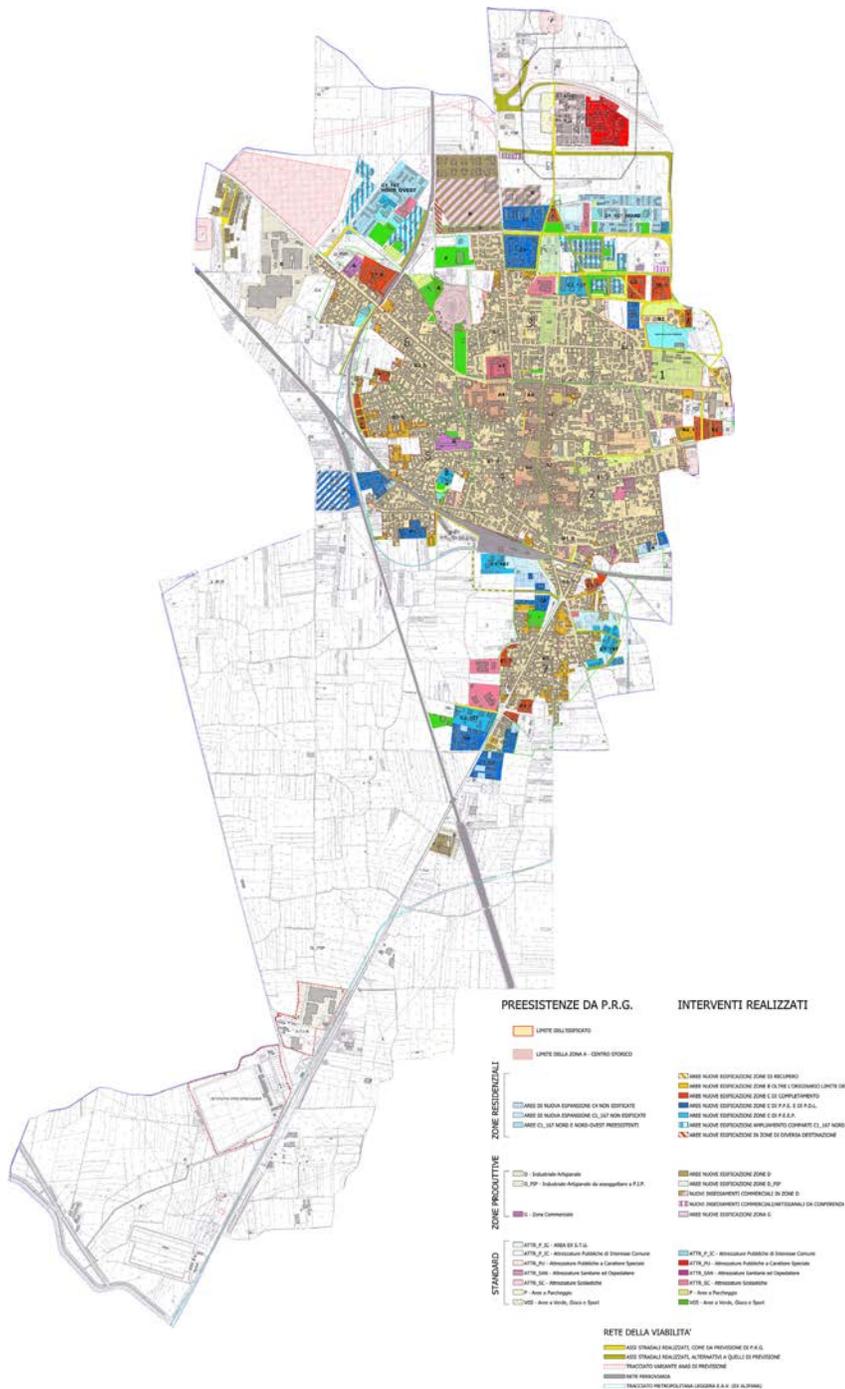
La classificazione del sistema urbano: la città periurbana con individuazione del patrimonio ERP





Il piano regolatore generale vigente individua sul territorio di Santa Maria Capua Vetere gli aggregati di edilizia residenziale nella zona C, «le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi, che risultino inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità di cui alla precedente lettera B)»¹. Questi ricadono nella fascia periurbana del comune e si collocano in punti nevralgici di connessione tra l'interno e l'esterno della città. Al fine di ricavare un quadro complessivo esaustivo di tutti i comparti di

edilizia residenziale pubblica, si è fatto riferimento al piano regolatore generale del 1980 redatto dallo Studio Merola. Sotto la voce C1-C2-C3-C4 ricadono i comparti dei Piani di Edilizia Economica Popolare sviluppatosi in quegli anni. Il comparto C1 Nord-Ovest, da legenda, si colloca a ridosso di una zona F, ossia attrezzature di interesse comune. La ricerca intrecciata ha dunque consentito di ridefinire la fascia periferica della città in cui perseguire gli indirizzi strategici predisposti dall'attuale piano comunale.



Le aree negate e la città periurbana convergono negli indirizzi strategici del P.U.C. e sviluppano temi convincenti di sostenibilità e di riqualificazione urbana.

Il programma si propone tre obiettivi strategici interconnessi tra loro per rivitalizzare le aree al margine: è previsto un potenziamento di rete su ferro per ovviare alle poche corse tra Napoli e Piedimonte Matese, un corridoio verde con una pista ciclabile per riconnettere i quartieri e, infine, la riqualificazione delle aree negate precedentemente citate.

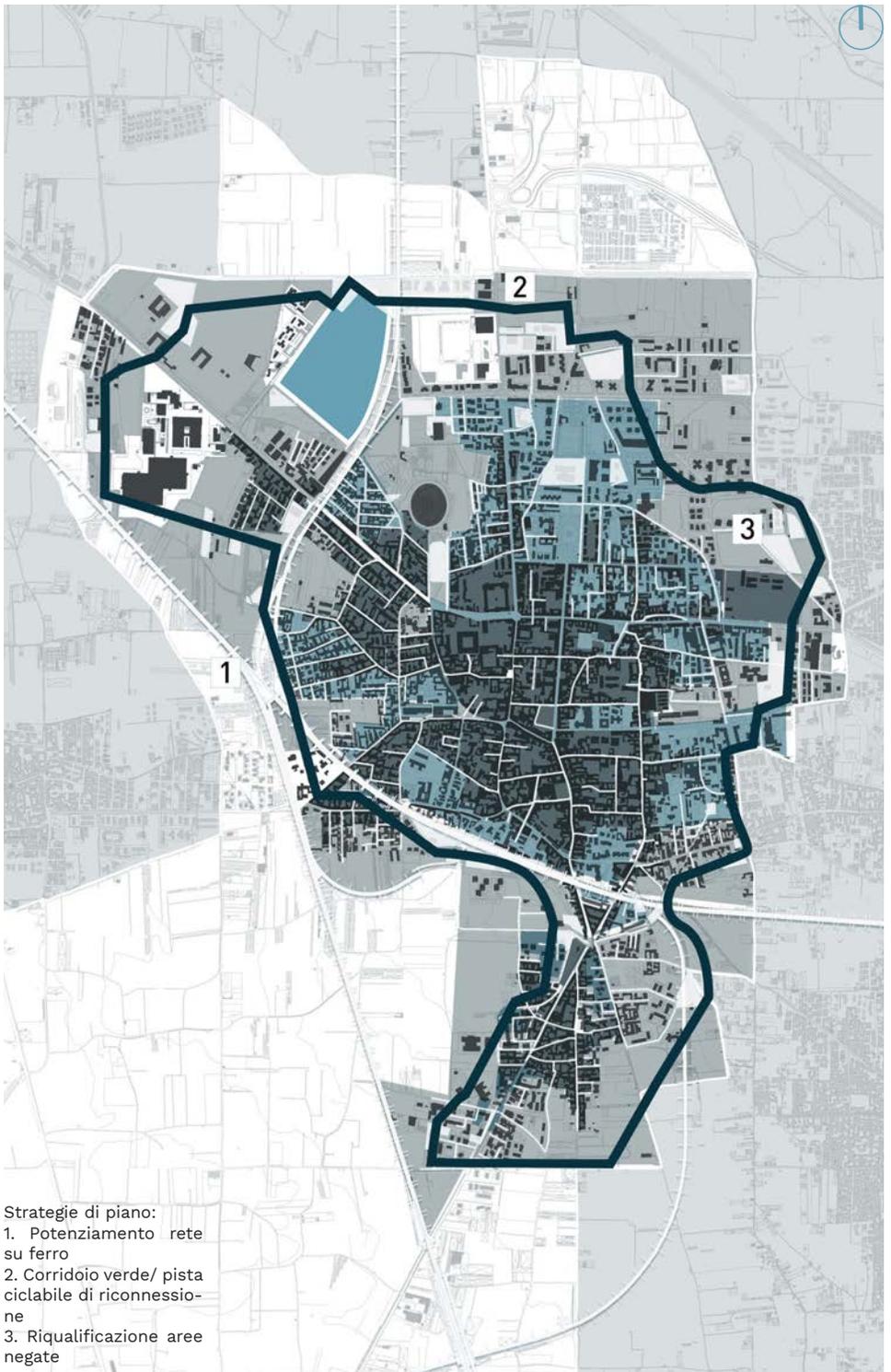
L'incremento della frequenza dei collegamenti ferroviari rappresenta una leva strategica per accrescere la mobilità turistica e l'accessibilità territoriale. Il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, in particolare quello ferroviario, è correlato positivamente all'aumento dei flussi di visitatori, soprattutto in contesti urbani e turistici di medie dimensioni.

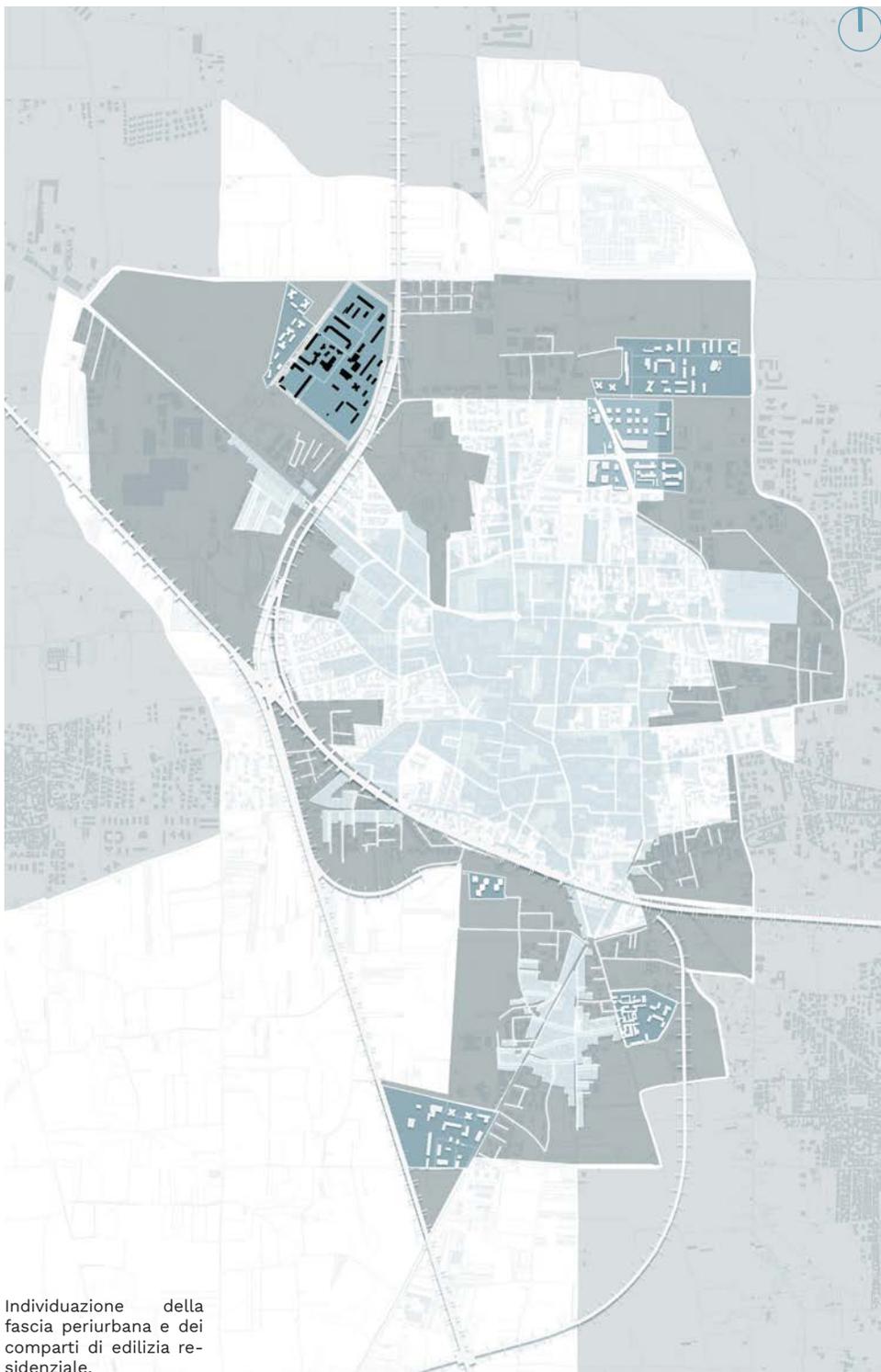
In tale prospettiva, l'aggiunta di nuove corse ferroviarie può contribuire a ridurre le barriere di accesso al territorio, favorendo una maggiore attrattività e facilitando gli spostamenti giornalieri, anche per motivi ricreativi o culturali.

L'implementazione di un corridoio verde all'interno del tessuto urbano costituisce una strategia efficace di rigenerazione ambientale, sociale e paesaggistica. Questi dispositivi infrastrutturali mirano a riconnettere aree frammentate della città, promuovendo la continuità ecologica, la mobilità sostenibile e la valorizzazione dello spazio pubblico. Inoltre, contribuiscono a migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'isola di calore urbana, aumentare la biodiversità e incentivare stili di vita attivi, nonché la riappropriazione dello spazio pubblico da parte dei cittadini che non vivono la città per timore.

Infine, il riuso adattivo delle cosiddette aree negate, spesso ex-siti industriali o infrastrutturali, può generare spazi pubblici innovativi, incubatori culturali e ambienti produttivi resilienti. Quando corridoi verdi e aree negate si incontrano in un progetto di rigenerazione, nasce una potente sinergia capace di trasformare la morfologia e la qualità di una città.

Laddove il verde lineare si innesta su aree dismesse, si aprono opportunità per la creazione di spazi pubblici multifunzionali, reti di mobilità lenta e infrastrutture sociali inclusive, capaci di rigenerare sia l'ambiente fisico che quello relazionale.





Individuazione della fascia periurbana e dei comparti di edilizia residenziale.

Note:

¹ Paolo Crepet è uno psicologo, psichiatra e scrittore, analizza le divergenze tra centro e periferie, secondo un punto di vista culturale e sociale e non solo geografico.

² Da Enciclopedia Treccani.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ Ernest Watson Burgess (1886-1966) fu un sociologo urbano canadese, professore dell'Università di Chicago. Introdusse interessanti studi di ricerca sull'urbanistica moderna rispetto ai problemi sociali dell'epoca.

⁶ dal Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, art.2. Zone territoriali omogenee.

Bibliografia:

Eugenio Arbizzani, Adolfo Baratta, Eliana Cangelini, Laura Daglio, Federica Ottone e Donatella Radogna, *Architettura e Tecnologia per l'abitare. Upcycling degli edifici ERP di Tor Bella Monaca a Roma*, Maggioli editore, collana Studi e progetti, 2021.

Fondazione Eni Enrico Mattei, *La città contemporanea*, «Equilibri. Rivista per lo sviluppo sostenibile», Il Mulino, 2018, disponibile online (<https://core.ac.uk/download/pdf/162433863.pdf>).

Robert Ezra Park, Ernest Watson Burgess e Morris Janowitz, *The City*, University of Chicago Press, Chicago, novembre 1968.

Ernest Watson Burgess, *The Growth of the City: An Introduction to a Research Project*, University of Chicago Press, Chicago, 1925.

Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, disponibile online (https://www.bossettiegatti.eu/info/norme/statali/1968_1444.htm).

Francesca Pagliara, José Manuel Vassallo e Concepción Román García, *High-speed rail versus air transportation: Case study of Madrid-Barcelona, Spain*, Transportation Research Record, 2012, pp. 10-17.

Daniel Albalade e Germa Bel, *High-speed rail: Lessons for policy makers from experiences abroad*, Public Administration Review, 2010, pp. 336-349. Iginio Rossi (a cura di), *Città accessibili a tutti. Vitalità e accessibilità a 360°*, «Urbanistica Informazioni», n°301, INU Edizioni, gennaio-febbraio 2022.

Report 2013-2014 sul G124, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano, *Periferie. Diario del rammendo delle nostre città*, 2014, disponibile online

(<https://renzopianog124.com/pubblicazioni/>).

Fabio Amato, *Periferie plurali: il caso di Scampia (Napoli) oltre gli stigmi*, Università di Napoli L'Orientale, 2021, disponibile online (<https://www.ledonline.it/index.php/Geography-Notebooks/article/view/2515>).



Il margine periurbano della città

La città periurbana

Veronica Russo

La contaminazione tra il mondo urbano e la dimensione rurale definisce una condizione limite in cui, nell'ottica di una visione territoriale più ampia, emergono nuove forme espressive della città contemporanea.

Il termine periurbano a partire dal suo utilizzo nella geografia francofona delinea difatti una nuova forma di crescita periferica, che attraverso i principi di agglomerazione spaziale, favorisce una progressiva dispersione del fenomeno urbano con il proprio intorno – da cui il prefisso *peri* – ancora non urbanizzato.

Le condizioni di periurbanità si manifestano laddove si determina un'interazione diretta tra la realtà urbana e quella rurale-agricola, instaurando una relazione di scambio e interdipendenza. Il periurbano può quindi essere interpretato come una zona di confine, che non coincide necessariamente con la periferia della città, ma che può innestarsi anche all'interno di aree urbanizzate e conurbate.

Si considera uno spazio non più rurale poiché degenerato¹ progressivamente dall'invasione della città e neppure pienamente urbano, sebbene utile ad accogliere una nuova realtà, un luogo di contatto dove due mondi, quello rurale e quello urbano si compenetrano e si scontrano².

L'idea di periurbano all'interno della città di Santa Maria Capua Vetere invita a ripensare i margini come strumento di potenziale rigenerazione della città contemporanea. Gli spazi verdi periferici svolgono funzioni cruciali per il riequilibrio territoriale, rafforzando il tessuto connettivo all'interno del sistema urbano o, al contrario, delineando aree di frattura, nel rispetto delle specifiche vocazioni del territorio.

L'approccio metodologico esercitato propone un'analisi multi scalare che considera il limite periferico un'area di transizione, in cui si analizzano le centralità funzionali e sociali. Questi permettono di attivare processi di riqualificazione urbana ed innestare nuove forme di abitabilità della città.



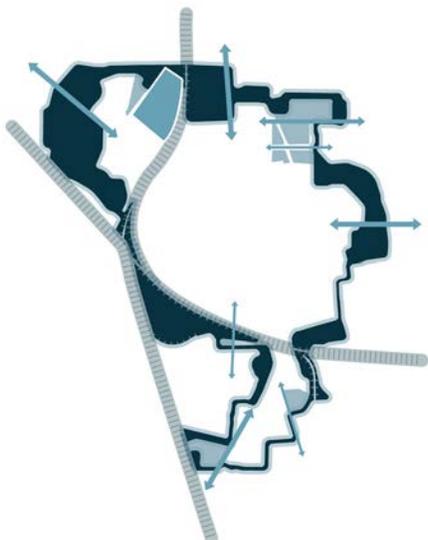
Localizzazione dei principali quartieri di edilizia residenziale situati lungo il margine periurbano.

La porzione periurbana del sistema territoriale di Santa Maria Capua Vetere è costituita da quartieri di edilizia residenziale economica e popolare che si innestano sul territorio a partire dagli anni Ottanta, dagli insediamenti industriali e da aree a destinazione promiscua residenziale-produttiva.

I quartieri periferici rappresentano la parte più degradata della città per la quale sono stati ipotizzati interventi di recupero e di rigenerazione urbana attraverso un miglioramento dell'accessi-

bilità ed un'integrazione dei servizi carenti.

Lungo il margine periferico si collocano anche spazi interclusi, il cui potenziale ecosistemico risulta compromesso dal contesto urbanizzato circostante. Tali ambiti rappresentano le aree di maggior trasformabilità per le quali si prevede la ricomposizione morfologica urbana tramite politiche di riarticolazione e di riequilibrio del sistema insediativo, degli spazi pubblici e delle attrezzature collettive.



Assi storici trasversali

La strategia territoriale nasce dalla rilettura degli indirizzi strategici offerti dal piano territoriale di coordinamento provinciale della città di Caserta e dal piano urbanistico comunale della città di Santa Maria Capua Vetere. Attraverso l'individuazione e l'effettiva perimetrazione dei quartieri di edilizia economica e popolare, emerge una corona periurbana circolare che ricuce le aree negate lungo i bordi del tessuto urbano.

La riconfigurazione del sistema morfologico relativo alla città periurbana è guidata dalla rigenerazione dei siti dismessi e dalla necessità di innescare processi in grado di valorizzare il patrimonio archeologico ed architettonico.

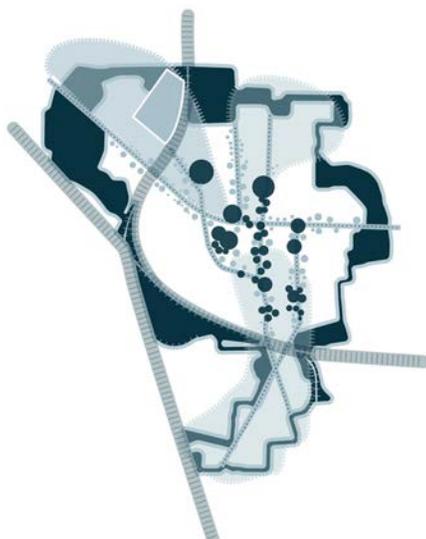
A partire dall'analisi del sistema infrastrutturale si considerano le arterie di collegamento, un tempo romane, che attraversano trasversalmente l'assetto urbano e divengono ad oggi prolungamento dei principali assi storici.

Le evidenze architettoniche e i manufatti di rilevanza archeologica agiscono come punti nevralgici per la riconnessione tra il sistema periferico ed il centro storico, favorendo una polarizzazione



Polarità di rilevanza archeologica

dei flussi veicolari e ciclopeditoni. Tali elementi, dunque, non solo valorizzano il patrimonio, ma contribuiscono anche ad orientare e ad ottimizzare i percorsi della mobilità all'interno della città.



Cunei urbani

In secondo luogo si assiste al consolidamento delle centralità storiche urbane attraverso l'integrazione di servizi e attrezzature pubbliche, al fine di sviluppare una struttura urbana multi-nodale. Contestualmente, la necessità di ridurre il consumo del suolo pubblico e l'opportunità di rigenerare le aree dismesse limitrofe ai quartieri residenziali, guidano la ridefinizione dei limiti territoriali. Si determinano tre potenziali cunei urbani che svolgono un ruolo strategico nella riorganizzazione dell'assetto metropolitano.

Il nuovo comparto urbano funge da sistema di riconnessione tra periferia e centro, riattivando e potenziando le dinamiche di interscambio e di integrazione reciproca.

Nel periurbano si riscopre dunque una dimensione di frontiera³, uno spazio ancora da indagare dove la velocità dei cambiamenti impone un rinnovato sguardo alle possibili interazioni tra l'espansione urbana e le aree rurali e alla sperimentazione di modelli alternativi per l'abitare contemporaneo.



La strategia territoriale riporta i cunei urbani in relazione alla cintura periurbana di riconnessione delle aree negate e dei quartieri residenziali.

Note:

¹ Jean-Baptiste Racine, *Exurbanisation et métamorphisme péri-urbain. Introduction à l'étude de la croissance du Grand-Montréal*, «Revue de Géographie de Montréal», [XXI voll.], 1967, [II vol.], pp. 313-342.

² Jacqueline Beaujeu-Garnier, *Les espaces péri-urbains*, «Cahiers du CREPIF», n. 3, 1983, pp. 7-8.

³ Rem Koolhaas, *Koolhaas in the country*, «Icon Magazine», n. 135, 2014.

Bibliografia:

Bernardo Secchi, *Piani e progetti recenti di Studio*, «Urbanistica», n. 111, 1998, pp. 64-101.

Maria Cristina Gibelli, *La Pianificazione della città sostenibile: alcune riflessioni a partire dai casi di studio in Camagni R.*, Economia e pianificazione della città sostenibile, il Mulino, Bologna, 1996, pp. 311-350.

Ferrario Viviana, *Lo spazio agrario nel progetto di un territorio. Trasformazioni dei paesaggi rurali nella pianura e nella montagna veneta*, tesi di dottorato, tutor: Paola Viganò, Università IUAV di Venezia, Venezia, 2007.

Rem Koolhaas, *Koolhaas in the country*, «Icon Magazine», n. 135, 2014.

Mirko Pellegrini, *I margini urbani come luoghi di nuova abitabilità*, Università degli studi di Trieste, 2015, disponibile online

(https://www.academia.edu/89630745/Esperienze_Progettuali_Per_La_Citt%C3%A0_Contemporanea_Una_Nuova_Abitabilit%C3%A0_Per_Monfalcone_e_IL_Suo_Territorio).

Roberta Gemmiti, *Il concetto di periurbanizzazione. Specificità concettuale e rilevanza operativa di un vecchio neologismo*, «Geotema», n.11, 1998, disponibile online

(https://www.ageiweb.it/geotema/wp-content/uploads/2024/07/GEOTEMA-11-05_gemmiti.pdf).



Il limite infrastrutturale e l'assetto residenziale

La lettura dei frame

Veronica Russo

Ripensare in un'ottica multiscalare le dimensioni dell'assetto urbano permette di innovare visioni progettuali, di cogliere la complessità dei fenomeni territoriali del contemporaneo e di ricondurli ad un approccio integrativo-adattivo.

Nella conurbazione contemporanea i margini e i confini vengono rimodulati in territori ibridi dove frammenti di sistemi insediativi discontinui si integrano con porzioni residue di campagna e natura. In relazione al contesto morfologico e topografico tali luoghi risultano esclusi dal sistema territoriale, sia perché marginalizzati dai processi metabolici della città e sia perché assimilabili a macchine iperspecializzate¹ essenziali per il sistema urbano ma prive di un ruolo territoriale.

Le aree spesso inaccessibili o respingenti, si configurano come elementi isolati, privi di relazione rispetto alle densificazioni insediative e funzionali. Al tempo stesso esse rappresentano una risorsa per la rigenerazione dei territori in crisi e promuovendo processi innovativi capaci di incidere sulle dinamiche ambientali, economiche, sociali e culturali.

In questa classificazione territoriale, rientrano gli spazi di risulta definiti come «ciò che resta dopo che la modernizzazione ha fatto il suo corso»², si tratta infatti di ambienti non controllati o progettati, ma originati dall'accumulo incessante di materia su materia, in virtù del loro essere in continua trasformazione rispetto alle mutevoli funzioni. I cosiddetti *wastescape* divengono l'espressione potenziale di quella energia di flussi³ che l'architettura deve poter essere in grado di manovrare e plasmare attraverso logiche di ri-attivazione circolare e riciclo degli scarti.

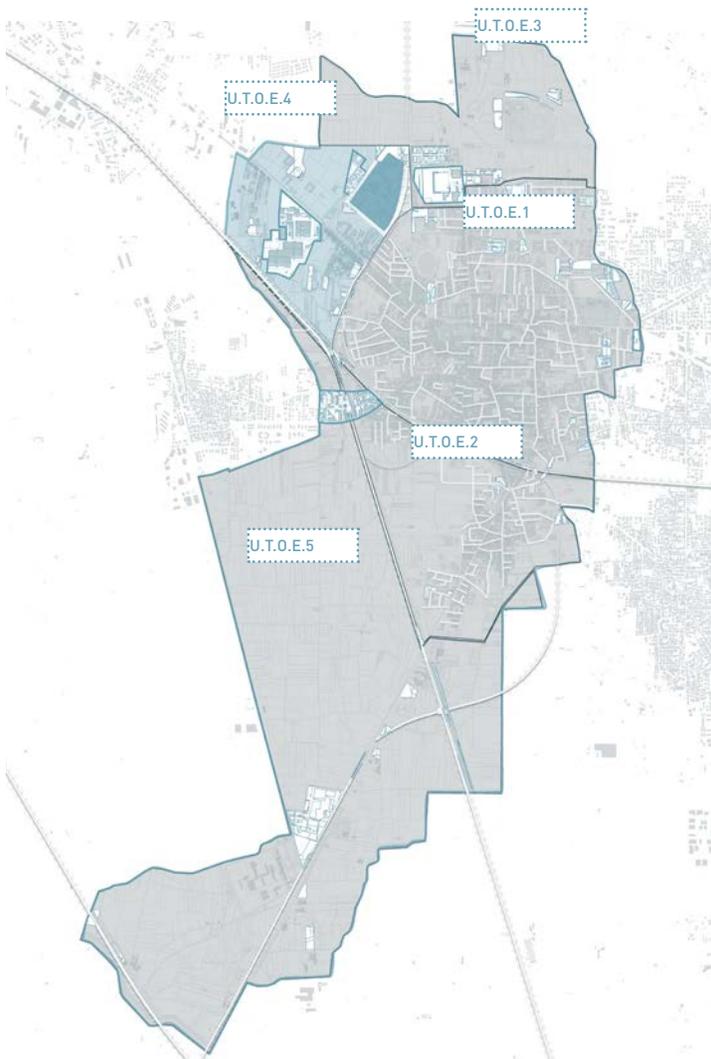
La rivalutazione nonché l'esistenza delle aree di scarto nel contesto urbano, è sempre correlata allo sviluppo naturale, alla percezione e alla valutazione umana delle città. Tradizionalmente, infatti, la combinazione tra fattori oggettivi e soggettivi hanno condizionato il valore che gli abitanti, interagendo con l'ambiente vicino, attribuiscono alle diverse aree.

Ogni tracciato e riproduzione del mondo fisico esterno sono il prodotto di mappe mentali³ che identificano punti di riferimento, percorsi e circuiti della struttura urbana. Memoria e forme simboliche collaborano all'interno di un processo che definisce uno strumento di interpretazione del materiale suburbano.

È necessario quindi ripensare il reale considerando un numero finito di contesti di comprensione, i *frameworks*, ovvero strutture primarie che permettono di determinare il principio organizzatore tramite cui rendere intellegibile la re-

altà urbana⁴. Attraverso la rilettura per *frame* ogni porzione territoriale diviene parte di un inquadramento che permette di comprendere la diversità culturale di ciascun contesto, darle significato e riconnetterla al suo intorno globale.

La fase primordiale di conoscenza del sistema territoriale riprende, a supporto di tali considerazioni teoriche, una lettura parcellizzata dell'assetto urbano di Santa Maria Capua Vetere proposta all'interno del Piano Urbanistico Comunale della città.



Il Piano Strutturale suddivide il confine comunale di Santa Maria Capua Vetere in cinque unità territoriali organiche elementari.

L'intero assetto si articola in configurazioni fondamentali caratterizzate da ambiti contigui ed organici, comuni rispetto alle politiche territoriali. Le porzioni urbane sono definite sulla base di fattori di identità morfologica, tipologica, fisica e di sviluppo storico comuni, nonché da fattori di continuità del tessuto insediativo.

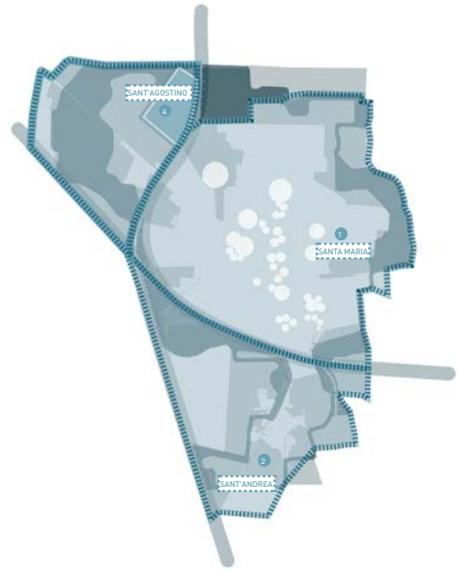
Entro i perimetri delle singole unità sono localizzati a loro volta sub-ambiti, le cui caratteristiche fisiche e socio-economiche determinano il grado di trasformabilità attuabile nel rispetto delle invarianti strutturali. Per ciascuna unità territoriale elementare omogenea il Piano Strutturale specifica: le dimensioni massime ammissibili degli insediamenti, le strategie, le direttive e le prescrizioni per i sistemi funzionali compresi all'interno della stessa.

Il nucleo urbano della città di Santa Maria Capua Vetere ricade all'interno di tre aree elementari omogenee. Questi settori rappresentano le porzioni più significative del tessuto urbano, in quanto definiti da peculiarità storiche, residenziali e funzionali che contribuiscono a configurare l'identità del centro abitato. In particolare, si è scelto di approfondire l'analisi della porzione centrale in cui ricade l'agglomerato storico che ricalca perfettamente il limite dell'unità territoriale di Santa Maria Capua Vetere.

La conformazione urbana di tale ambito testimonia le stratificazioni architettoniche e culturali avvenute nel corso dei secoli.

Il centro storico si configura come il fulcro dell'insediamento originario, ospitando edifici di pregio, spazi pubblici di rilevanza sociale ed un impianto viario che conserva le tracce dei principali assi di collegamento storici.

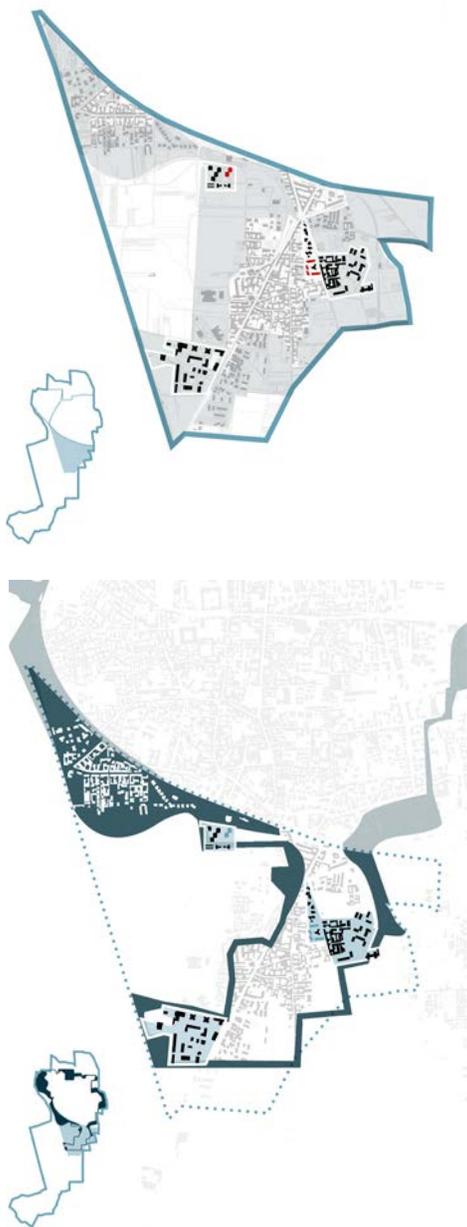
A seguire si considera la sezione settentrionale e limitrofa che ricade nell'unità territoriale di Sant'Andrea.



Unità territoriale omogenea elementare

Quest'area si distingue per una configurazione più recente rispetto al centro storico, contraddistinta dalla presenza di edificazioni residenziali ed impianti produttivi che rispondono alle esigenze di espansione della città. Tuttavia, essa mantiene un legame con il nucleo originario, grazie alla continuità del tessuto urbano e al prolungamento della mobilità infrastrutturale.

Infine, si approfondisce il comparto occidentale di valenza residenziale che si innesta all'interno dell'unità territoriale di Sant'Agostino. Questa porzione del territorio è caratterizzata da un impianto urbanistico che risponde alle nuove esigenze di abitabilità e di crescita urbana a favore di un'espansione moderna della città.



Unità territoriale omogenea elementare di Sant'Andrea

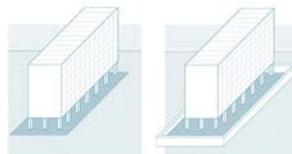
Al di là dell'asse ferroviario comunale si estende l'unità territoriale elementare omogenea di Sant'Andrea, il cui nome deriva dall'omonima chiesa situata all'interno del rione Sant'Andrea dei Lagni.

L'area ha una vocazione prevalentemente abitativa e si articola lungo l'asse principale di via Napoli, attorno al quale si concentrano un numero ridotto di attrezzature che accolgono un bacino di utenza proveniente anche da comuni limitrofi.

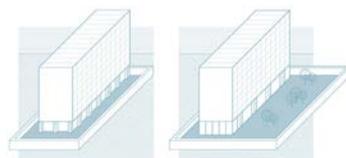
Una cospicua porzione di questo settore territoriale ha inoltre una funzione agricola nonché rurale: in particolare la cintura orientale mostra una grande rilevanza di impianti agro-produttivi.

Gli obiettivi strategici di trasformazione proposti per tale unità variano dal potenziamento dell'offerta pubblica, alla riqualificazione insediativa attraverso un'operazione di riammagliamento del tessuto urbano, alla riqualificazione del patrimonio edilizio e al ripristino dei caratteri tipo-morfologici e delle prestazioni ecologico-ambientali della città.

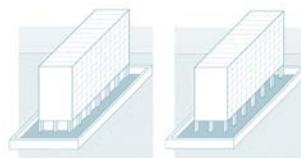
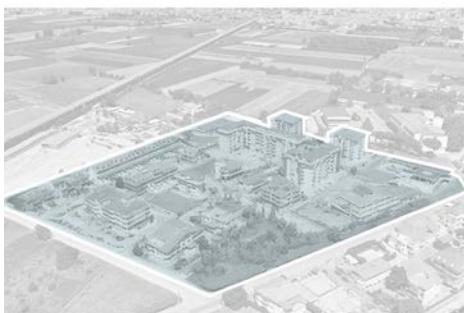
1.COMPARTO C4



2.RIONE SANT'ANDREA DE' LAGNI



3.COMPARTO C4



Inquadramento territoriale dei comparti di espansione residenziale

Studio tipologico dei piani terra relativo ogni comparto

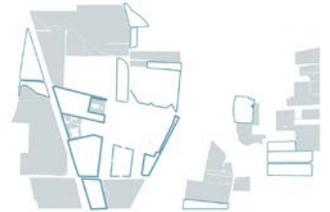
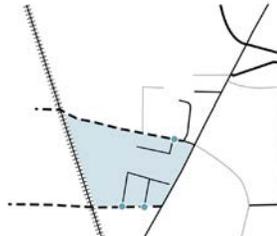
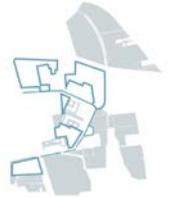
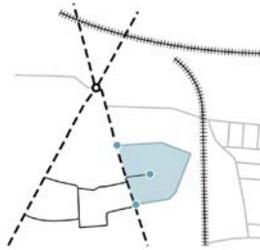
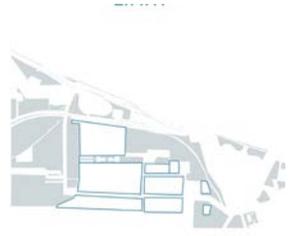
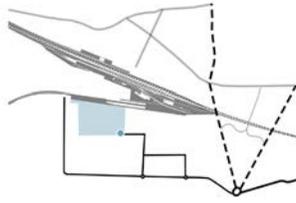
All'interno di ogni unità territoriale attraverso una lettura per *frame*, è stato possibile individuare i quartieri di edilizia economica e popolare. Nello specifico si riporta la delimitazione di tali edifici sia nel contesto urbano circostante in cui emerge il confine originario delle unità territoriali, che in relazione all'infrastruttura urbana di riconnessione proposta all'interno della strategia territoriale.

In tal modo il concetto di margine si modifica; se inizialmente le delimitazioni territoriali rappresentavano confini netti e ben definiti, successivamente, grazie agli interventi di connessione urbana, questi confini tendono a smussarsi, divenendo spazi di transizione e favorendo un'integrazione più organica tra i vari ambiti.

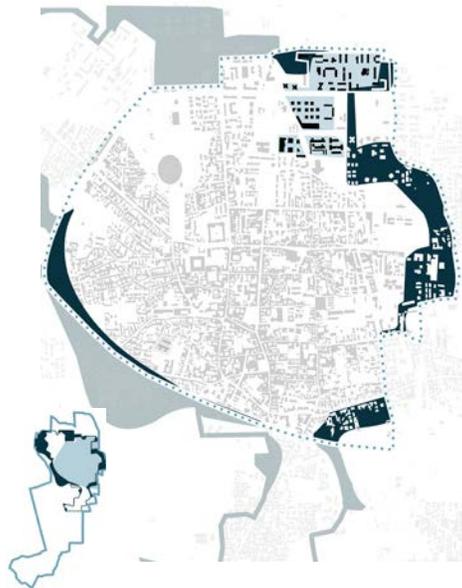
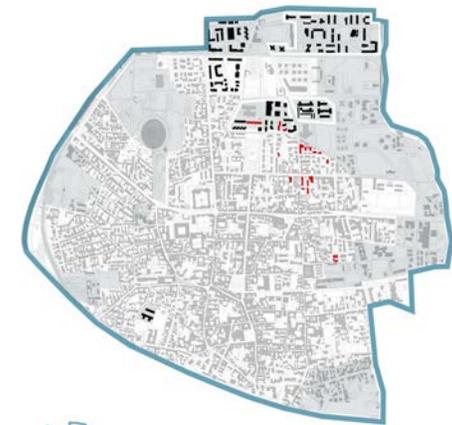
Per comprendere l'incidenza di ciascun rione sulla permeabilità dello spazio urbano è stato effettuato uno studio relativo le principali tipologie esistenti dei piani terra, analizzando le diverse configurazioni presenti e le effettive modifiche susseguitesi nel tempo. La restituzione degli elaborati grafici all'interno dell'Unità Territoriale di Sant'Andrea ha registrato la presenza di un numero ridotto di piani porticati interamente permeabili che potessero favorire la continuità visiva e spaziale con lo spazio urbano. Nella maggior parte difatti si è riportata l'esistenza cospicua di piani tamponati successivamente, trasformandosi in ambienti chiusi e modificando la relazione originaria tra gli edifici e gli spazi aperti circostanti.

Ogni piano porticato, sia esso permeabile e no, risulta delimitato da aree verdi di pertinenza di ciascun edificio residenziale che modificano ulteriormente l'accessibilità ai fabbricati, riducendo il numero di ingressi e percorsi pedonali.

Ogni quartiere risulta inserito all'interno di un tessuto urbano caratterizzato da una densità relativamente bassa in quanto si innesta ai margini del nucleo cittadino. I flussi di collegamento e di percorrenza risultano interrotti e frammentati dall'attraversamento della linea ferroviaria. Quest'ultima rappresenta un elemento infrastrutturale di grande rilevanza in quanto, in alcuni punti funge da collegamento ed in altri da cesura con il restante tessuto insediativo. Le barriere architettoniche effettive invece si individuano in tal caso in aree delimitate da recinti di altezza ridotta e da aree rurali che fungono da ulteriore margine fisico per l'accessibilità.



Studio relativo alla densità, flussi e barriere relativo ogni comparto residenziale



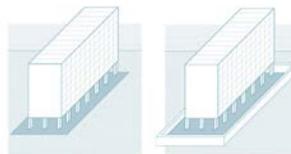
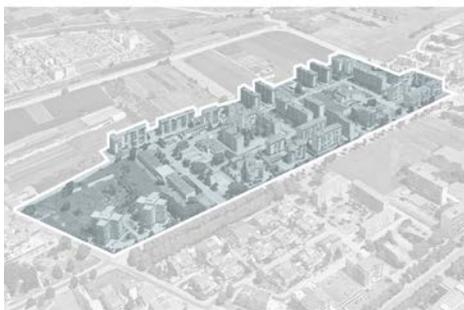
Unità territoriale omogenea elementare di Santa Maria

L'Unità Territoriale Omogenea Elementare uno di Santa Maria Capua Vetere identifica il nucleo consolidato della città e comprende le zone centrali del tessuto urbano, che includono il centro storico e le aree di più recente formazione non periferiche.

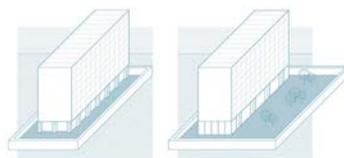
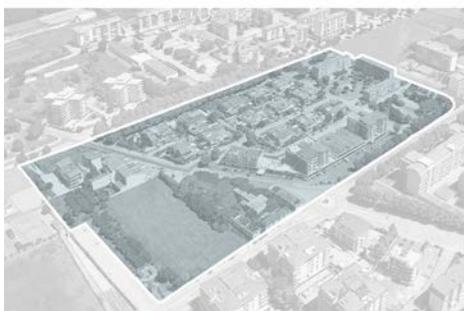
Questo ambito si caratterizza per la presenza di spazi pubblici di qualità come la Villa Comunale ed il principale asse cittadino, il corso Garibaldi, ma anche importanti testimonianze archeologiche come l'Anfiteatro Capuano. Oltre a coincidere in gran parte con il nucleo originario della città, questa zona rappresenta ancora oggi il fulcro di Santa Maria Capua Vetere, grazie alla sua vocazione residenziale, terziaria e culturale. Qui si concentra un elevato numero di abitazioni, molte delle quali ospitate in fabbricati storici di impianto a corte o in linea.

I principali obiettivi strategici di trasformazione previsti riguardano la valorizzazione e la conservazione del patrimonio storico ed archeologico, la salvaguardia degli spazi verdi, la riqualificazione del patrimonio edilizio ed il ripristino dei caratteri tipologici e morfologici della città.

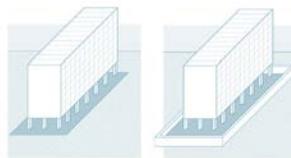
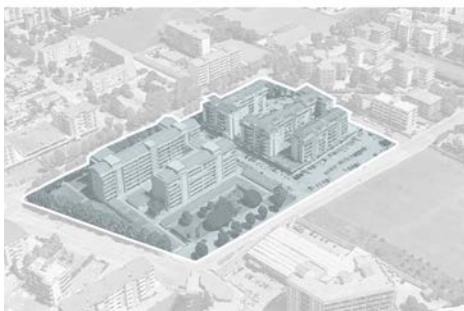
1. COMPARTO C1 NORD



2. COMPARTO C1 167



3. COMPARTO C1 167



Inquadramento territoriale dei comparti di espansione residenziale

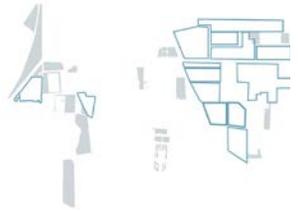
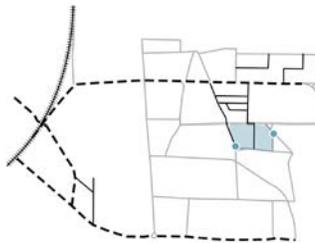
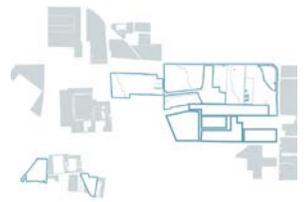
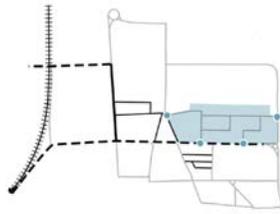
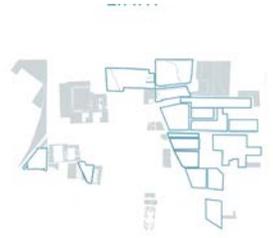
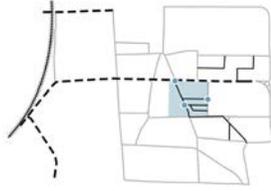
Studio tipologico dei piani terra relativo ogni comparto

All'interno dell'unità territoriale di Santa Maria Capua Vetere, il tessuto urbano si presenta decisamente più denso grazie alla sua posizione centrale che favorisce una concentrazione significativa di residenze, attività commerciali e servizi.

I comparti di espansione residenziale sono progettati in modo da garantire una integrazione fluida con il centro urbano, comportando una maggiore vivibilità ed un'intensificazione delle strutture residenziali e commerciali. Questa interconnessione tra il centro ed i quartieri permette di evidenziare una densità urbana ben equilibrata, in cui i nuovi insediamenti risultano fusi armoniosamente con la parte più consolidata della città. Ognuno di essi è inserito in un contesto dotato di una concentrazione abitativa maggiore, poiché l'impianto urbanistico della città cresce in densità man mano che ci si avvicina al centro.

In relazione alla circolazione, gli assi stradali che attraversano l'agglomerato urbano non risultano interrotti, i percorsi viari e pedonali permettono una media accessibilità e una buona connessione tra i diversi comparti. Questo sistema di percorrenze favorisce una maggiore fluidità nella circolazione dei flussi all'interno del quartiere, garantendo un'interazione continua tra gli spazi residenziali, commerciali e pubblici.

Il tema delle barriere architettoniche in questo contesto risulta strettamente legato alla presenza di aree recintate, una caratteristica che deriva dalla tipologia edilizia predominante. Si tratta di edifici con piani porticati che si estendono verso superfici verdi di pertinenza per ciascun fabbricato, creando una configurazione che, pur garantendo un certo grado di permeabilità visiva e funzionale, introduce elementi di separazione fisica all'interno del tessuto insediativo.



Studio relativo alla densità, flussi e barriere relativo ogni comparto residenziale

L'Unità Territoriale Elementare Omogenea di Sant'Agostino è una delle zone più recenti in termini di urbanizzazione nel comune di Santa Maria Capua Vetere.

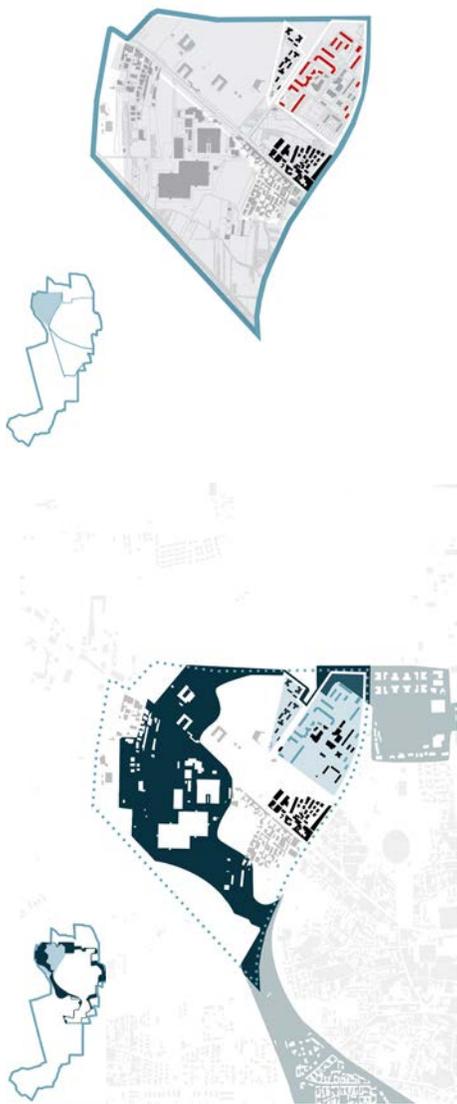
Questa area si sviluppa lungo la storica via Appia, un'importante arteria stradale che collega Santa Maria Capua Vetere a Capua, e si pone sul versante occidentale della città, a ridosso del nucleo storico. L'area ha una duplice vocazione: da un lato, il carattere residenziale reso evidente dal numero elevato di abitazioni private che delincono il paesaggio urbano; dall'altro, a riprova del carattere produttivo della zona, è presente una quota consistente di locali produttivi e piccole fabbriche, nonché un minor numero di locali commerciali.

L'intento prioritario è quello di definire un nuovo ruolo territoriale per l'intera area aumentandone la complessità funzionale, che permetta una crescita equilibrata tra residenza, attività produttive e spazi pubblici.

Un ulteriore obiettivo strategico consiste nel consolidare il legame con la città, privilegiando il centro storico e le aree circostanti, mediante un potenziamento delle connessioni infrastrutturali e delle relazioni sociali.

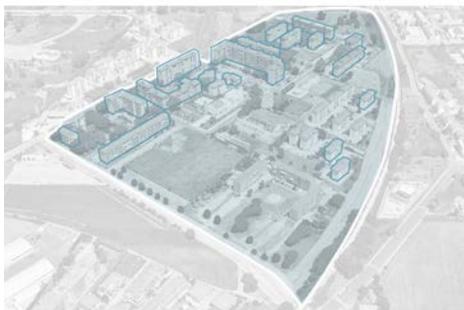
È inoltre prevista la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, con interventi che valorizzino il carattere storico e architettonico della zona, ma anche con l'introduzione di nuove strutture che ne modernizzino l'aspetto, rendendola più attrattiva e funzionale per i residenti.

Congiuntamente risulta necessario gerarchizzare il sistema della mobilità, migliorando la rete viaria e pedonale, e riorganizzare gli spazi pubblici per favorire una fruizione ottimale da parte dei cittadini, incentivando anche l'interazione sociale e la creazione di spazi di aggregazione. In questo modo, Sant'Agostino potrà svilupparsi come una zona polifunzionale, in grado di rispondere alle esigenze del contemporaneo.

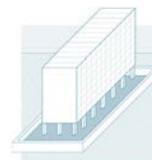
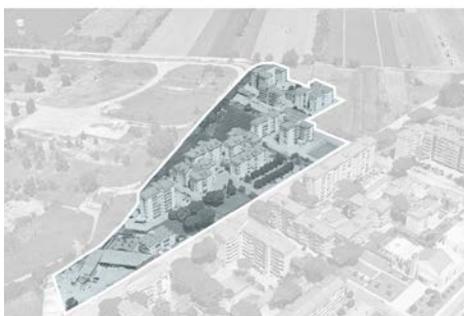


Unità territoriale omogenea elementare di Sant'Agostino

1. RIONE IACP



2. COMPARTO C1 NORD OVEST



Inquadramento territoriale dei comparti di espansione residenziale

Studio tipologico dei piani terra relativo ogni comparto

Il quartiere costituisce il principale riferimento dell'analisi condotta, risultando particolarmente significativo per l'elevata diversità tipologica del suo patrimonio edilizio, con particolare rilievo alla varietà dei piani porticati.

I fabbricati presenti nel quartiere sono in gran parte caratterizzati da piani interamente porticati o permeabili, una tipologia che permette un flusso di circolazione continua tra gli spazi collettivi e privati, pur mantenendo una certa separazione tra l'abitazione e gli spazi comuni.

Alcuni edifici risultano invece recintati

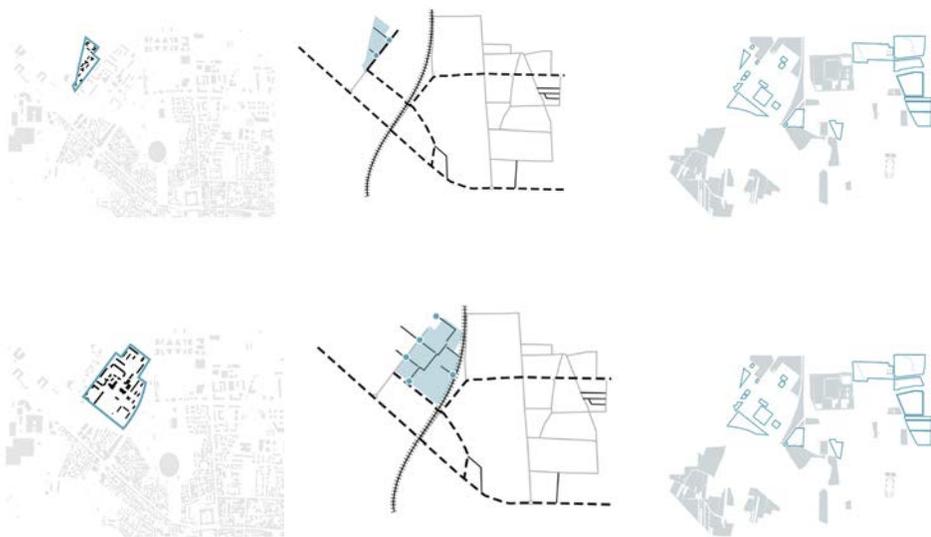
da aree verdi annesse, che offrono un ulteriore spazio di socializzazione, ma al contempo determinano una certa separazione tra le diverse unità abitative. Un'altra possibile tipologia è legata alla presenza di piani tamponati, che determinano una chiusura netta degli spazi, spesso accentuata da margini aggiuntivi, come nel caso dei box auto impropri, che non solo segnano un confine fisico tra le proprietà, ma contribuiscono anche ad incrementare la frammentazione del quartiere stesso.

La chiusura fisica in alcune aree riflette una divisione spaziale che limita il flus-

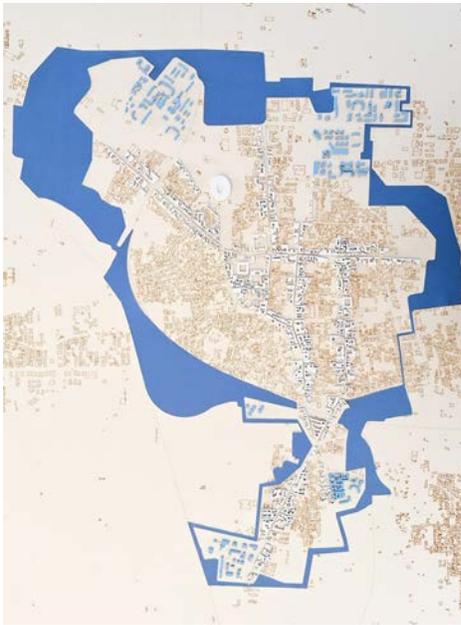
so naturale di percorrenza degli spazi urbani, contribuendo ad una separazione sociale tra le diverse porzioni di quartiere.

I comparti di espansione residenziale si inseriscono in un territorio con bassa densità abitativa, una caratteristica che deriva dalla loro posizione marginale e periferica, distante dal centro cittadino. I flussi viari, infatti, risultano fortemente interrotti dalla presenza della linea ferroviaria, che funge da barriera fisica tra il quartiere e il centro storico. Questa separazione infrastrutturale limita l'ac-

cessibilità al quartiere riducendone così le opportunità di scambio sociale, economico e culturale con il tessuto urbano. In aggiunta, le aree verdi dismesse costituiscono un ulteriore limite all'accessibilità del quartiere. Questi spazi, un tempo destinati a funzioni pubbliche e sociali, risultano inutilizzati e abbandonati. Ad oggi, invece, l'assenza di funzionalità comporta una discontinuità urbana, ostacolando la fruizione ed il possibile utilizzo di tali aree come luoghi di passaggio e di connessione tra il quartiere e la città.



Studio relativo alla densità, flussi e barriere relativo ogni comparto residenziale



La strategia del loop.
Modello di studio
1:3000

Note:

¹ Francesco Domenico Moccia e Marichela Sepe, *Crisi e rinascita delle città*, in «Urbanistica Informazioni», Napoli, 2017.

² Rem Koolhaas, *Junkspace*, Macerata, 2002 pp. 175-190.

³ Kevin Lynch, *L'immagine della città*, Padova, 1969, pp. 23-35.

⁴ Erving Goffman, *Frame Analysis. An Essay on the Organization of Experience*, 1974, trad. it. *La teoria del frame*, 2006, p. 65.

Bibliografia:

Comune di Santa Maria Capua Vetere, *Relazione del Piano Urbanistico Comunale di Santa Maria Capua Vetere*, 2020, disponibile online (<https://www.santamariacapua Vetere.eu/wp-content/uploads/2020/10/RELAZIONE-PUC-SMCV.pdf>).

Gilda Berruti, *La rigenerazione dei paesaggi dello scarto come occasione per innescare processi circolari nel periurbano*, «Urbanistica», n.162, 2020, pp. 128-132.

Francesco Domenico Moccia e Marichela Sepe, *Crisi e rinascita delle città*, «Urbanistica Informazioni», Napoli, 2017.

Kevin Lynch, *L'immagine della città*, Padova, 1969, pp. 23-35.

Erving Goffman, *Frame Analysis. An Essay on the Organization of Experience*, 1974, trad. it. *La teoria del frame*, 2006, p. 65.

Rem Koolhaas, *Junkspace*, Macerata, 2002 pp. 175-190.



fotografia aerea del cuneo

Il cuneo urbano

Maria Fiorillo

Nel dibattito urbanistico contemporaneo, le strategie volte a ricucire frammenti di città sono oggetto di crescente attenzione da parte della ricerca. Fin dal Novecento, pensatori come Tony Garnier, con il progetto della *Cité Industrielle*, hanno evidenziato l'importanza di una pianificazione integrata fra infrastrutture e porzioni funzionali della città.

Ad oggi, pensare ad una città con stampo prevalentemente industriale è anacronistico, soprattutto per l'impatto ambientale che le industrie esercitano. Ma la proposta di Garnier, anticipatrice di molte istanze moderne, esprimeva la necessità di tenere insieme le parti attraverso un sistema pensato e, soprattutto, riconosceva nel disegno dei vuoti – verdi e infrastrutturali – un elemento generativo della forma urbana.

I dispositivi che oggi consentono di ripensare il territorio fanno leva sulle tematiche ambientali e sociali. Se in epoca passata l'evoluzione urbana è stata fortemente guidata da processi di industrializzazione e dalla progressiva impermeabilizzazione del suolo, oggi le politiche di pianificazione tendono a reintrodurre elementi naturali nel tessuto cittadino. L'obiettivo è la creazione di veri e propri polmoni verdi, intesi come dispositivi strategici per la riconversione ecologica e la rigenerazione sostenibile degli ambiti urbani. Tale approccio, sebbene profondamente aggiornato, riprende idealmente alcuni principi già espressi da Ebenezer Howard con il concetto di città-giardino, in cui la compresenza equilibrata di natura e urbanità rappresentava un modello virtuoso per la città del futuro.

Tra i dispositivi urbanistici più significativi delle moderne strategie di pianificazione, spiccano le *urban belts* e gli *urban wedges*, rispettivamente gli anelli urbani e i cunei urbani.

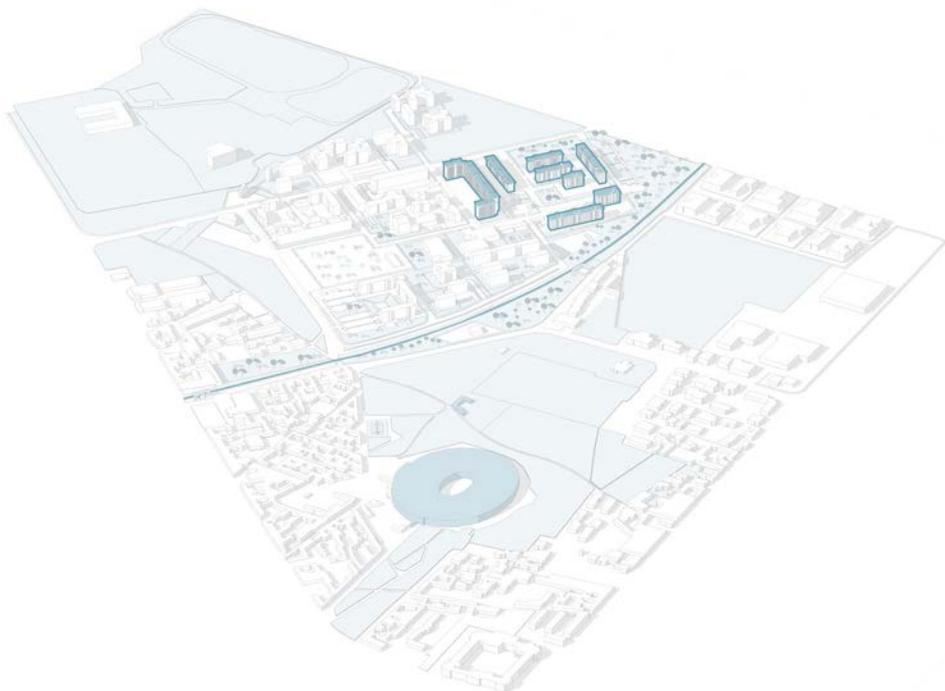
Nel panorama europeo, un esempio emblematico è riportato nel Piano delle cinque dita di Copenaghen, il cosiddetto *Finger Plan*. Nella prima metà del Novecento, la capitale danese si trovò a fronteggiare il problema di una città ormai

poco funzionale, congestionata da insufficienti sistemi infrastrutturali che rendevano molto lunghe le distanze tra le parti della città.

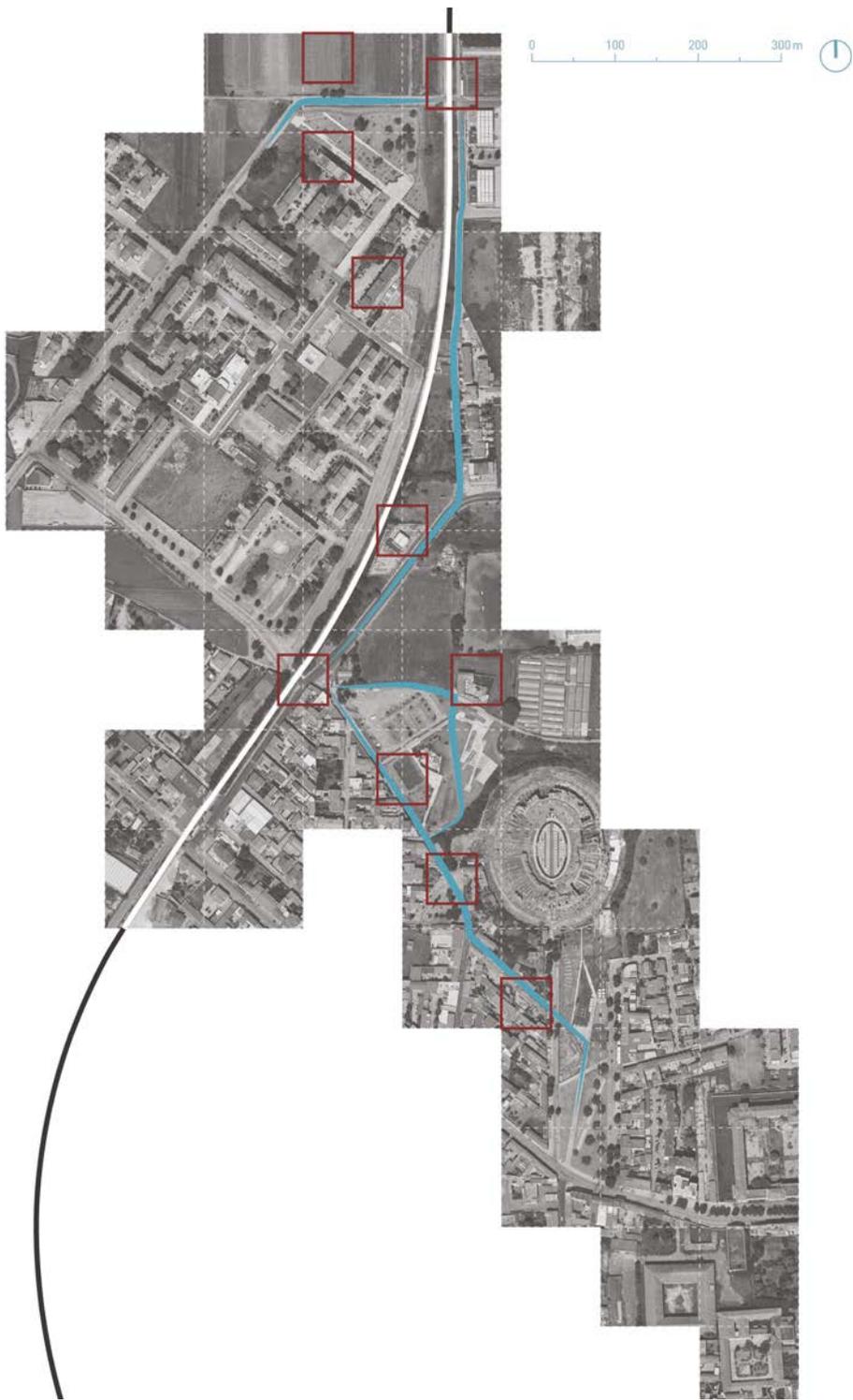
Il Piano delle cinque dita inseriva all'interno della città cinque cunei urbani che riconnettevano il centro con le periferie e permettevano l'integrazione di corridoi verdi che percorrevano in maniera radiale la città.

Nella strategia urbana di Santa Maria Capua Vetere si è considerato un *loop*, come una sorta di *urban ring*, per connettere i quartieri tra di loro; simultaneamente, il concetto di *urban wedge* supporta la strategia del corridoio verde, ma evita che questi diventi un'ulteriore barriera in una città già parzialmente marginalizzata. L'introduzione dei cunei urbani rompe questa possibile barriera, innestandosi dalla periferia al centro.

In questa strategia, il sistema dei cunei ha svariati vantaggi: tiene insieme più parti della città col supporto del loop; avvicina le periferie al centro, consentendo l'arrivo di più utenti e, conseguentemente, decongestiona le aree in cui convergono maggiori flussi; infine, permette una rigenerazione del rione ex I.A.C.P inserendolo in un sistema strategico pensato.



Cuneo urbano in cui ricade il comparto C1 Nord Ovest e che si innesta nel centro storico



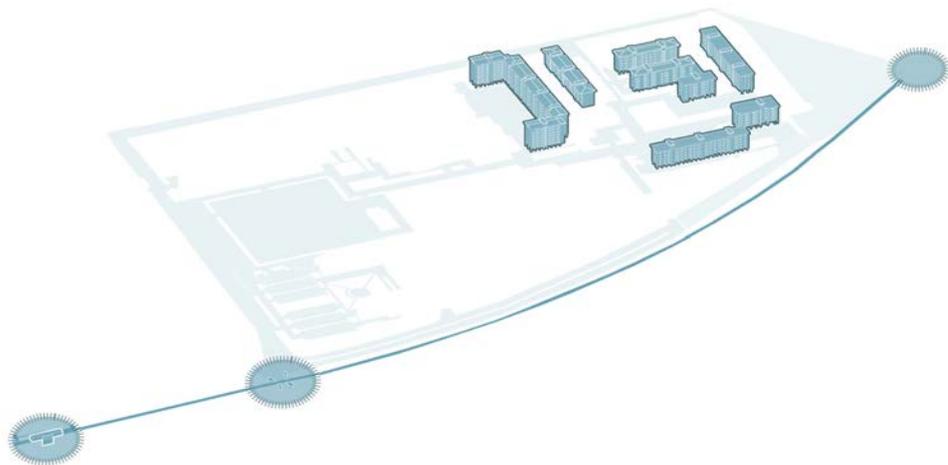


Il cuneo urbano si innesta nel centro storico di Santa Maria Capua Vetere non solo attraverso le sue arterie principali che lo racchiudono e lo definiscono, ma anche attraverso le strade minori, vicoli e sentieri, che si ramificano al suo interno. Alcune di queste stradine nascoste sono utilizzate dagli abitanti della città come sentieri ciclabili che attraversano il retro del parco archeologico in cui ricade l'Anfiteatro Campano. Percorrendoli, ci si perde in quella parte silenziosa di centro storico che sfuma verso la periferia. Si incontra-

no alcune tracce archeologiche che ne definiscono lo skyline, come lo stesso coronamento dell'Anfiteatro che sventa al di sopra dei suoi cancelli, gli edifici di epoca ottocentesca e un'antica masseria abbandonata, l'ex Masseria Morelli, perno tra il centro storico e il rione ex I.A.C.P.

Arrivati al comparto C1, un sottopassaggio definisce una sorta di porta d'accesso al rione e la ferrovia crea una barriera importante ed invalicabile, stabilendo la più forte criticità dell'area: la cesura tra parte storica e tessuto periurbano.

Le discontinuità della cesura ferroviaria rispetto al rione ex I.A.C.P.

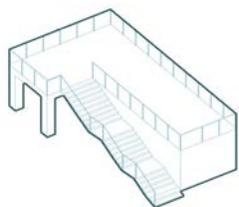


All'interno del cuneo urbano in esame, la ferrovia, dunque, taglia trasversalmente questa porzione del comune di Santa Maria Capua Vetere. Il risultato è un rione che scivola ai margini della città, confinato in una soglia incerta tra centro e periferia, come un'isola abbandonata e lasciata a sé stessa, tra i timori degli abitanti che lo popolano e che, talvolta, decidono di governarlo autonomamente con le proprie regole. Gli elementi che spezzano la continuità della barriera ferroviaria nell'intorno del comparto sono tre: la fermata della stazione EAV, a quota sopraelevata rispetto al manto stradale e rispetto allo stesso rione, composta da una discreta banchina con pensilina e da una scala a tre rampe che la collega alla quota della città. Il nome stesso della stazione *Anfiteatro* tradisce un'ambizione identita-

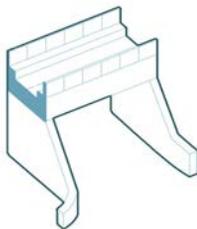
ria che si scontra con la realtà materiale del luogo: evoca immediatamente la monumentalità dell'area archeologica, ma all'uscita dello scalo ferroviario ci si imbatte in una realtà urbana che comunica distacco, trascuratezza e assenza di relazioni qualificate con il contesto. Il secondo elemento che crea discontinuità nella cesura della ferrovia è il sottopassaggio, definito anche *porta dell'Alifana*, che sembra in realtà la vera e propria porta al rione essendo l'unico varco pedonale e veicolare connesso direttamente al centro storico per superare la barriera. Infine, nella zona nord, un secondo attraversamento è garantito da un passaggio a livello a raso. Questi ultimi si collocano ai due estremi del rione.

Schemi e fotografie dei tre elementi di discontinuità della cesura ferroviaria rispetto al rione ex I.A.C.P.

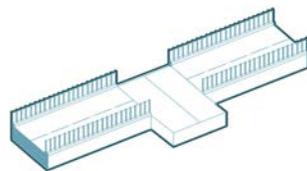
IL SISTEMA DI RISALITA



IL SOTTOPASSAGGIO



IL PASSAGGIO A LIVELLO



Numerosi casi dimostrano come l'infrastruttura ferroviaria possa costituire una cesura netta all'interno di tessuti urbani in trasformazione. Un esempio rilevante è rappresentato dalla linea ferroviaria che attraversa l'area orientale di Napoli, contribuendo alla separazione fisica e percettiva di quartieri come Barra, San Giovanni a Teduccio e Poggioreale rispetto al resto del contesto urbano. Similmente, a Milano, gli scali ferroviari dismessi nelle aree di Farini e Porta Romana si configurano come ampie porzioni di città recintate e sottoutilizzate, oggi oggetto di interventi di rigenerazione urbana attraverso programmi come *Reinventing Cities*¹.

Esistono, tuttavia, anche esperienze in cui il tracciato ferroviario ha rappresentato l'occasione per una significativa trasformazione urbana. È il caso della Spina Centrale di Torino, progetto inserito nel Piano Regolatore Generale del 1995 e sviluppato dagli architetti Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. Estendendosi per circa 12 km, l'intervento ha previsto l'interramento della linea storica al fine di ricucire la frattura tra la zona nord e sud della città, generando un ampio boulevard e riqualificando aree industriali dismesse.

Anche a livello europeo si registrano casi analoghi. A Berlino, la *Ringbahn* e le linee radiali hanno accentuato la frattura urbana tra Est e Ovest nel periodo della Guerra Fredda; oggi, alcune tratte sono state riqualificate attraverso percorsi ciclopedonali e *greenways*. A Parigi, la *Petite Ceinture*, linea ferroviaria dismessa che circonda la città, costituisce ancora un forte limite fisico e percettivo tra centro e periferia, pur essendo in parte oggetto di riconversione in parco lineare. A Londra, la linea ferroviaria tra *King's Cross* e *Camden* ha storicamente frammentato il tessuto urbano; recenti interventi nell'area hanno affrontato tale criticità con importanti progetti di trasformazione e riuso.

Nel caso in esame, gli effetti della cesura ferroviaria sul quartiere ex I.A.C.P. risultano evidenti, sia nella scarsa vitalità degli spazi pubblici sia nelle testimonianze raccolte sul campo. Sebbene riportate in forma non letterale, le narrazioni acquisite restituiscono con coerenza la percezione di isolamento, disagio e distacco che caratterizza la vita quotidiana degli abitanti, contribuendo a definire un quadro urbano fortemente segnato da marginalità e frammentazione.

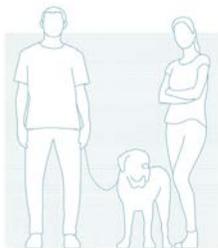
La restituzione delle testimonianze raccolte durante le fasi di sopralluogo



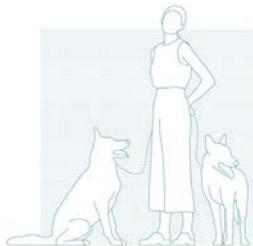
"Non frequentiamo molto il rione. Se vogliamo andare a giocare a pallone andiamo da un'altra parte. **Prima avevamo un campo sportivo**, poi è stato chiuso."



"Vivo in questo rione dal 1984. Una volta era presente **un pullman che mi permetteva di raggiungere il centro** e il cimitero. Ora è difficile anche andare al supermercato da qui."



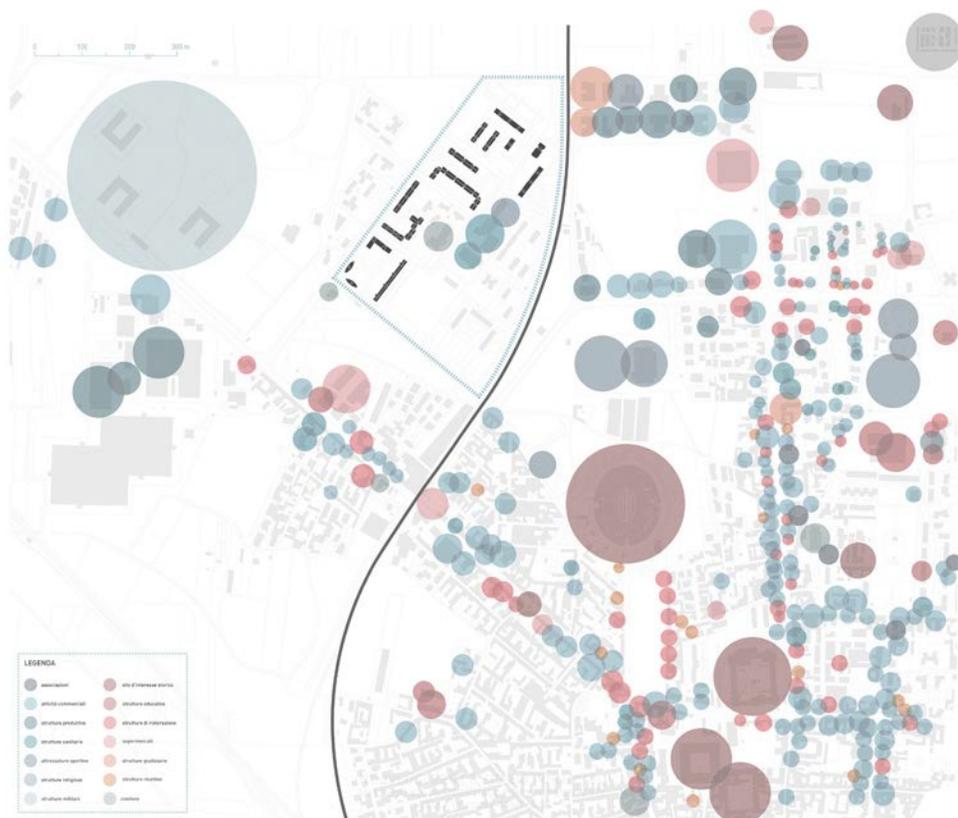
"In questo quartiere **non c'è vita**. Sono stati **chiusi anche quei pochi negozi** che c'erano. C'è poco da fare qui, **non ci sentiamo sicuri**. Abbiamo paura a far uscire i nostri figli per la zona, anche se c'è il parco attrezzato."



"**Non c'è manutenzione** degli spazi comuni. La **gestione** è in mano a persone non raccomandabili. **I servizi sono insufficienti**. All'asilo del quartiere c'è un'unica classe da tre bambini"







Mappa interpretativa delle attività e delle loro diverse tipologie presenti nel cuneo urbano

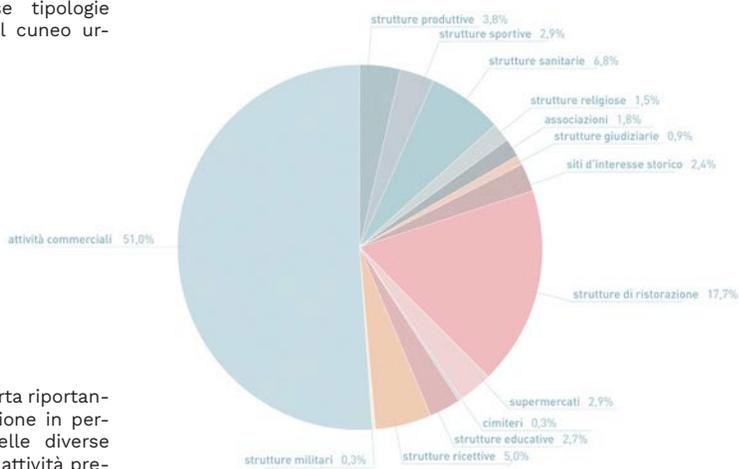
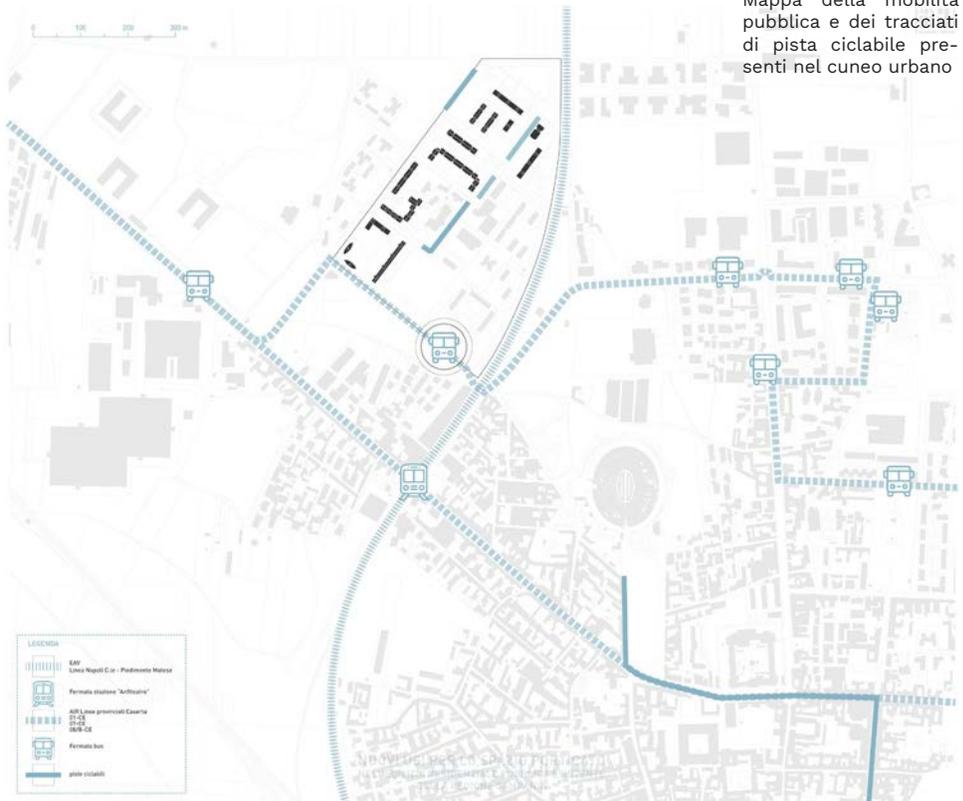


Grafico a torta riportante la diffusione in percentuale delle diverse tipologie di attività presenti nell'area



I temi emersi dalla fase di ascolto riguardano, dunque, la diffusione delle attività commerciali in zona, la gestione impropria degli spazi e il trasporto pubblico. Per validare tali testimonianze si è proceduto ad analizzare criticamente il territorio, restituendo delle mappe tematiche del cuneo.

L'analisi prende avvio dalla mappa delle attività insediate, un indicatore rilevante delle dinamiche socio-economiche dell'area. Questa ci restituisce uno scenario in cui il risultato della marginalità del rione è evidente dalla scarsa diffusione di attività di qualsiasi tipo al suo interno e rispetto al resto del centro storico. All'interno del rione insiste una percentuale dello 0% di attività commerciali presenti. L'insediamento di esercizi commerciali contribuisce a incrementare la vivacità del quartiere,

generando flussi pedonali costanti che incentivano la riappropriazione degli spazi e il presidio del territorio e, difatti, la loro assenza è uno dei motivi della desolazione del quartiere.

La mappa della mobilità pubblica esplica come il trasporto pubblico su gomma non sia sufficiente a garantire un supporto valido per gli spostamenti da e per il rione, con un'unica fermata a ridosso della porta dell'Alifana.

Dalla mappa è altresì possibile individuare delle porzioni frammentarie di piste ciclabili, che da sopralluogo risultano recenti e in buono stato. La presenza di brevi tratti di pista ciclabile segnala, quindi, un tentativo iniziale di promuovere la mobilità dolce; tuttavia la mancanza di continuità del tracciato ne compromette l'efficacia funzionale e l'attrattività d'uso.



Individuazione delle criticità e delle potenzialità nel cuneo urbano

Due ulteriori mappe tematiche identificano come gli elementi potenziali e gli elementi critici del cuneo urbano si relazionano tra loro e col rione.

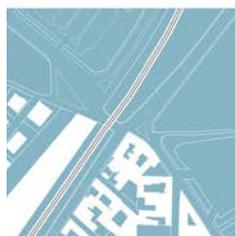
Emerge chiaramente come nel centro storico esista un agglomerato di monumenti archeologici strettamente in relazione tra loro tramite gli assi viari che li congiungono. Percorrendo corso Aldo Moro spicca l'Arco di Adriano, antica porta monumentale della Capua romana; proseguendo sulla strada, si colloca l'aggregato che ospita il Museo Archeologico dell'Antica Capua e l'ex Carcere Borbonico, mentre poco distante si apre piazza Adriano, spazio di accesso all'Anfiteatro Campano, il principale fulcro monumentale della città. Sul retro, emergono tracce storiche minori, come l'antica masseria Morelli, oggi in stato di abbandono. Poi c'è la traccia ferroviaria

e, al di là di essa, l'area militare, il tribunale, un'area commerciale parzialmente dismessa, l'ex Italtel e la distesa dei campi agricoli: tutti elementi con mancate relazioni col resto della città.

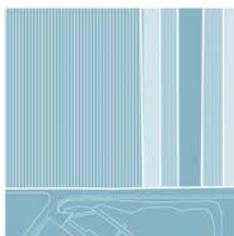
La linea ferroviaria dell'Alifana è stata istituita nei primi anni del Novecento e ha circoscritto internamente tutte le attuali polarità. Si percepisce chiaramente come le scelte dell'uomo di edificare siti industriali o produttivi al di là della ferrovia l'abbiano resa un segno ancora più significativo rispetto alle comuni relazioni centro-periferia che esistono nelle altre città, marcando l'esistenza di un confine, il quale oltre a confinare gli edifici, ha confinato anche gli abitanti delle periferie nella fascia periurbana del territorio.

Individuazione delle criticità e delle potenzialità nel cuneo urbano

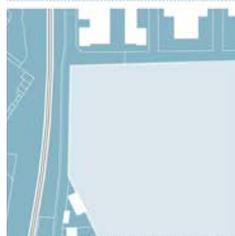




il sottopassaggio



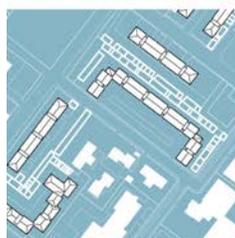
la distesa dei campi agricoli



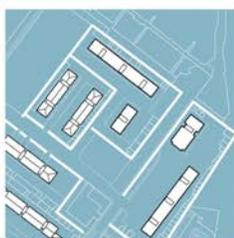
l'area commerciale in disuso



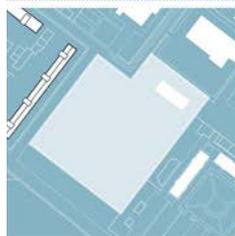
l'area militare



i box auto



i recinti dei fabbricati



il parco polivalente



il limite della ferrovia

OBIETTIVI AMBIENTALI	ACCESSIBILITÀ INTERNA	<ul style="list-style-type: none"> - INTEGRARE SISTEMI DI CONNESSIONE INTERNI - RIMUOVERE LE BARRIERE FISICHE - SOSTITUIRE E SISTEMATIZZARE L'ORGANIZZAZIONE DEI BOX AUTO
	ACCESSIBILITÀ ESTERNA	<ul style="list-style-type: none"> - INTEGRARE IL RIONE NEL SISTEMA DEL CENTRO STORICO ATTRAVERSO PERCORSI STUDIATI PER IL SUPERAMENTO DEL LIMITE FISICO DELLA FERROVIA
OBIETTIVI SOCIALI	PARTECIPAZIONE CIVICA	<ul style="list-style-type: none"> - PROMUOVERE ATTIVITÀ DI RECUPERO URBANO A CARICO DELLA POPOLAZIONE LOCALE - ORGANIZZARE EVENTI CULTURALI, ARTISTICI E DI SENSIBILIZZAZIONE
	GOVERNANCE LOCALE	<ul style="list-style-type: none"> - PROMUOVERE MOMENTI DI CONSULTAZIONE PUBBLICA, COME FORUM DI QUARTIERE - STABILIRE UN'AMMINISTRAZIONE LOCALE SUPPORTATA DALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE
OBIETTIVI CULTURALI	PROGETTI SOCIALI E CULTURALI	<ul style="list-style-type: none"> - PROMUOVERE LA COLLABORAZIONE TRA ENTI PUBBLICI, COME SCUOLE ED UNIVERSITÀ, PER RIEMPIRE IL GAP CULTURALE DEI GRUPPI VULNERABILI E MARGINALIZZATI
	GESTIONE E MANUTENZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - GESTIONE CONDIVISA DEGLI SPAZI PUBBLICI ATTRAVERSO IL COINVOLGIMENTO DELLA COMUNITÀ
OBIETTIVI ECONOMICI	SICUREZZA E ORDINE PUBBLICO	<ul style="list-style-type: none"> - ISTITUIRE UN PRESIDIO DELLE FORZE DELL'ORDINE - INSTALLAZIONE DI SISTEMI DI SICUREZZA PASSIVA - INTEGRARE INTERVENTI CONTRO L'ABUSIVISMO EDILIZIO
	COMMERCIO LOCALE	<ul style="list-style-type: none"> - INTEGRARE ATTIVITÀ COMMERCIALI A CARICO DELLA COMUNITÀ LOCALE E ESTERNA - ISTITUZIONE DI UN MERCATO RIONALE



Obiettivi strategici perseguiti per il progetto in riferimento agli obiettivi dell'Agenda 2030

Nell'intorno del rione gravitano, dunque, diverse criticità. Queste contribuiscono a confinarlo, non solo per la posizione perimetrale rispetto al sedime del comparto, ma soprattutto perché le aree dismesse, prive di funzioni attive o attrattori urbani, impediscono la generazione di flussi di attraversamento o di frequentazione, contribuendo all'isolamento fisico e funzionale dell'area.

Inoltre, esiste una sottocategoria di elementi all'interno del comparto che alimentano la condizione di segregazione del luogo. Tale ruolo è ricoperto dai recinti che circondano i fabbricati, i quali con i cancelli perennemente aperti svolgono la mera funzione di muro divisorio e che, talvolta, diventano pareti di appoggio per montagne di spazzatura. I recinti delimitano spazi inattraversabili, se non per i condomini che abitano nei rispettivi fabbricati, e non generano connessioni del piano terra.

La mancanza di permeabilità è accentuata dalla presenza dei box auto all'interno dei recinti di ogni comparto; la loro natura incerta e assolutamente decontestualizzata dall'architettura delle palazzine ci ha condotto all'ipotesi di volumi realizzati a seguito di una necessità comune, ipotesi confermata da alcune difformità rispetto ai progetti iniziali.

Gli obiettivi che si perseguono nel progetto entrano in relazione con gli indirizzi strategici dell'Agenda 2030 e sono i seguenti: obiettivi ambientali, per riconnettere non solo il rione alla città, ma per ricucire le frammentazioni al suo interno e favorire la permeabilità dell'area; obiettivi sociali, promuovendo la partecipazione della comunità ad eventi culturali e progetti ideati da un gruppo locale in contatto con un'amministrazione comunale di supporto alla gestione; obiettivi culturali, con la collaborazione di enti pubblici che possano lavorare in sinergia per lo sviluppo del quartiere e una gestione condivisa degli spazi pubblici; infine, obiettivi economici, integrando nuove attività commerciali per restituire vitalità al rione e istituendo presidi per la sicurezza.

L'obiettivo ultimo dell'intervento è il recupero di un senso di appartenenza collettiva, poiché il legame tra abitanti e spazio urbano è condizione indispensabile affinché il progetto venga mantenuto nel tempo.

Sono proprio le criticità, ossia le cosiddette aree negate, a suggerire l'input strategico-progettuale.

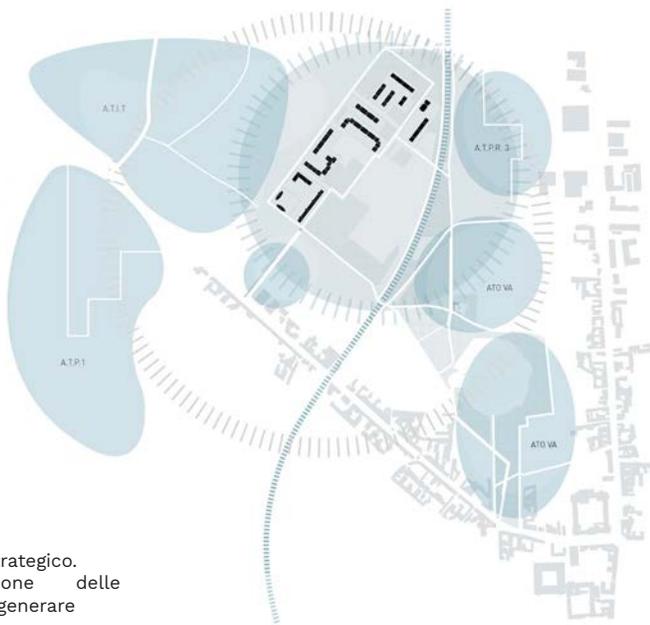
La prima azione è stata, dunque, la ricerca di una rete di interconnessione tra queste ultime e le forti polarità del centro storico, quali i monumenti archeologici e gli edifici di rilevanza culturale. Il reticolo individua delle aree di attraversamento e delle aree di stazionamento, concretizzando il progetto nel ripensamento di tutte le connessioni viarie che portano al rione e da aree più estese per nuove piazze urbane: tali elementi connettono il cuneo urbano in tutte le sue parti.

In tal modo si produce un decentramento controllato del flusso urbano, che si ridistribuisce verso il rione, generando due effetti significativi: da un lato, si riduce la pressione dei flussi sul centro storico; dall'altro, si attiva un processo di rivitalizzazione del comparto C1 Nord-Ovest.

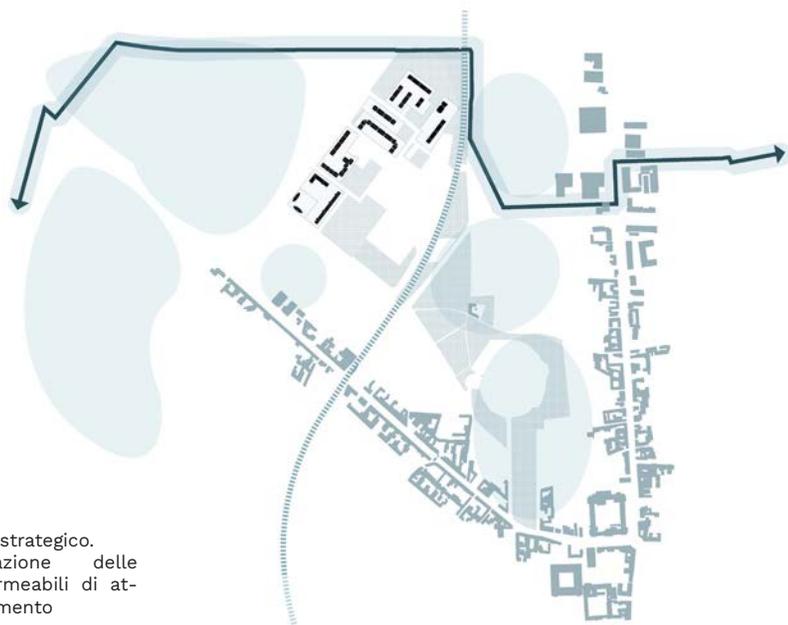
Il nuovo sistema di circolazione si sviluppa a partire dalla linea del *loop* che attraversa l'unità territoriale di Sant'Agostino. Dunque, nella porzione a nord del cuneo diramano nuovi percorsi ciclopeditoni che attraversano il rione e il centro storico di Santa Maria Capua Vetere e, grazie al corridoio verde del *loop*, tutto questo sistema resta ancorato al sistema più ampio di interconnessione tra i quartieri dell'intero tessuto urbano.

La ferrovia, punto di assoluta criticità del progetto subisce piccole modifiche: ad esempio, l'allargamento del sottopassaggio per permettere l'ingresso della corsia ciclopeditonale al rione, la rigenerazione del passaggio a livello a raso in un sistema ripesato, e, infine, l'inserimento di un ulteriore punto di discontinuità della linea ferroviaria, meglio inteso come nuova trasversalità verso la città.

Il tracciato ferroviario, così definito, smorza il suo carattere di muro invalicabile, apre i confini, apre il rione alla città e la città al rione, interrompe il suo significato di barriera e diviene semplice punto di riferimento in cui è calato un nuovo grande progetto di rigenerazione urbana, ma soprattutto sociale.



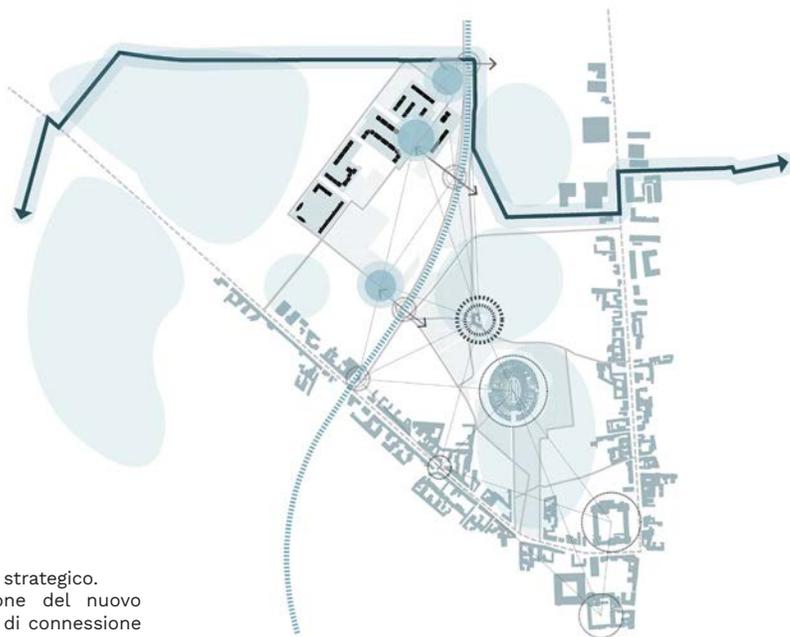
Schema strategico.
Individuazione delle
aree da rigenerare



Schema strategico.
Individuazione delle
aree permeabili di at-
traversamento



Schema strategico.
Definizione delle relazioni tra criticità e potenzialità e il loop



Schema strategico.
Definizione del nuovo sistema di connessione pubblica

Abitare lo spazio porticato





Note:

¹ *Reinventing Cities* è un concorso internazionale promosso dal C40 per stimolare progetti a zero emissioni di carbonio in tutto il mondo e trasformare siti sottoutilizzati in esempi di sostenibilità e resilienza.

Bibliografia:

Antonio Galanti, *Città sostenibili. Cento anni di idee per un mondo migliore*, Aracne Editrice, Roma, 2018.

Antonio De Rossi e Giovanni Durbiano, *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino 2006.

Michele Bonino, Giulietta Fassino, Davide Tommaso Ferrando e Carlo Spinelli, *Torino 1984-2008. Atlante dell'architettura*, Allemandi, Torino 2008.

Fabiano Lemes de Oliveira, *Green Wedge Urbanism. History, Theory and Contemporary Practice*, Bloomsbury, febbraio 2017.

Giuliano Valeri, *Ritratti di città. Copenaghen la felice, capitale anche dell'architettura*, il giornale dell'architettura.com, marzo 2023, disponibile online (<https://ilgiornaledellarchitettura.com/2023/03/07/ritratti-di-citta-copenaghen-la-felice-capitale-anche-dellarchitettura/>).



Il verde urbano del comparto residenziale

Il comparto C1 Nord Ovest

Veronica Russo

Rileggere il tema della qualità dell'abitare significa non solo investire risorse – finanziamenti, idee, progetti – alla scala architettonica ma al tempo stesso considerare la gradazione di spazi che vanno dal dominio privato della casa a quello pubblico della città.

La rivalutazione della condizione residenziale implica anche l'esigenza di considerare gli aspetti immateriali, quindi sostenendo una efficace integrazione fra residenza e contesto. Questo permette di incrementare la complessità funzionale e la complementarità fra la dimensione della residenza e quella urbana, aprendo alla città insediamenti e quartieri residenziali.

Nei quartieri di edilizia residenziale pubblica, la dimensione dello spazio incompiuto permette di ampliare i modelli di progettazione rigidi e prestabiliti, nell'ottica di un nuovo paradigma adattivo e mitigativo. Il tentativo di rinnovare tali luoghi avviene attraverso nuove logiche sperimentali, di riorganizzazione spazio-temporali e tramite la riconfigurazione dei contesti di prossimità, che si relazionano allo spazio, al tempo e alla densità sociale. In tal senso la casa evolve in elemento di costruzione della città¹ e lo spazio urbano diviene invece riappropriazione collettiva dei cittadini², che partecipano alla produzione dell'ambiente antropizzato e alla costruzione delle relazioni sociali.

Il comparto C1 Nord-Ovest di Santa Maria Capua Vetere rappresenta infatti un'area strategica all'interno del tessuto territoriale, collocandosi in una posizione chiave per lo sviluppo residenziale e commerciale della città. Grazie alla sua localizzazione e alle potenzialità di espansione che gravitano nel suo intorno, il quartiere si configura come uno spazio di transizione tra il nucleo storico e le nuove aree di crescita urbana limitrofe. La sezione occidentale, al momento dell'approvazione del piano regolatore generale, risultava già di fatto completamente realizzata nella componente residenziale ad

eccezione di aree residuali adibite ad attrezzature collettive.

Il comparto è stato difatti oggetto di ampliamento mediante la formazione di nuovi strumenti attuativi che hanno inglobato le aree al contorno aventi una diversa destinazione urbana e che hanno implementato le aree edificate a scopo residenziale, le aree adibite a parcheggio e le zone destinate al gioco e allo sport. Tuttavia, all'interno del rione, le superfici destinate a funzioni collettive e spazi di aggregazione sociale versano oggi in uno stato di abbandono, privi di una reale funzione per la comunità residente nel quartiere.

Il mancato utilizzo nel tempo ha innescato un processo di dismissione, accelerandone il degrado, trasformando questi luoghi in spazi abbandonati, contrariamente all'idea originaria di punti referenziali per la socialità ed il benessere urbano.

Il confort urbano dell'abitare è infatti strettamente connesso alla qualità degli spazi aperti e alla capacità di considerare lo spazio esterno come estensione dell'interno, in un rapporto di



L'attrezzatura collettiva del parco comunale a nord del rione (in alto); l'attrezzatura sportiva dell'interno del quartiere (in basso a sinistra).



interscambio reciproco tra quartiere e città. L'esterno si rovescia in un interno e l'interno diviene lo spazio urbano, rinnovando l'esperienza dell'abitare.⁴

Il punto di interazione tra ambiente pubblico e privato è individuato nello spazio del piano terra degli edifici, il cui utilizzo ed attivazione giocano un ruolo cruciale nei processi di rigenerazione urbana e di rivitalizzazione del quartiere.

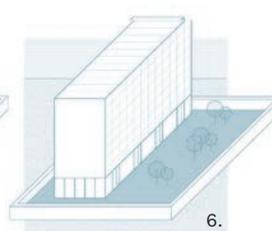
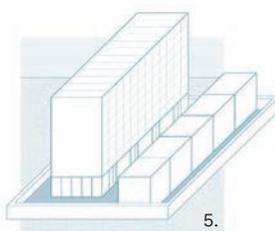
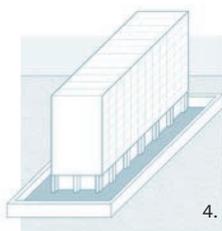
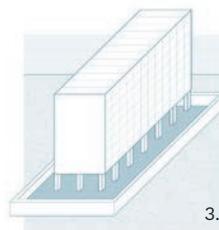
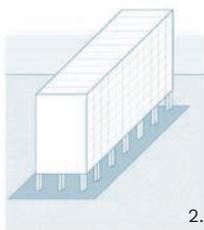
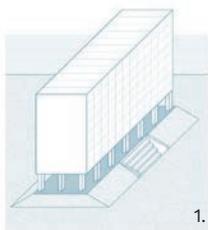
Per questo motivo, si è deciso di analizzare in profondità le diverse tipologie dei piani terra, al fine di comprendere come possano essere ripensati e valorizzati all'interno del tessuto urbano.

Inoltre, dallo studio e dalla ricostruzione tipologica dei piani terra è stato possibile derivare un *atlas* dei diversi piani porticati presenti nel rione.



Studio tipologico relativo i piani terra degli edifici residenziali:

1. Piano porticato con variazione della quota zero
2. Piano porticato in assenza di recinzioni, interamente permeabile
3. Piano porticato con presenza di recinti
4. Piano porticato con tompagni e presenza di recinti
5. Piano terra con presenza di recinti e volumi impropri
6. Piano terra con aree recintate annesse

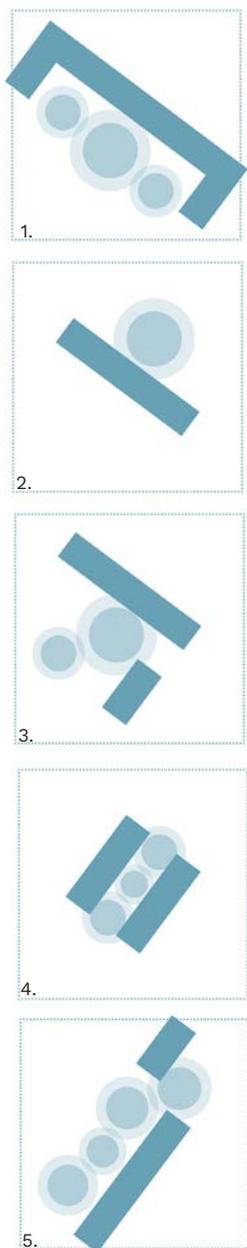




La prima tipologia individuata presenta una variazione rispetto alla quota zero, attraverso l'utilizzo di un portico sopraelevato rispetto al contesto circostante che determina una separazione verticale, alterando la relazione tra lo spazio collettivo e quello privato.

Una seconda categoria si distingue per una maggiore apertura e permeabilità, i piani porticati considerati infatti, sono completamente attraversabili offrendo un collegamento diretto e libero tra gli spazi interni ed esterni. Una tipologia ricorrente è costituita da piani terra re-

cintati da barriere, che si qualificano in aree verdi adiacenti limitando l'accesso alla struttura. I recinti che delimitano uno o più fabbricati definiscono i diversi comparti, delineati anche nei documenti catastali. All'interno dei comparti, la necessità di privatizzare uno spazio per riporre l'automobile è evidenziata dalla presenza di filari di parcheggi, difforni dalla condizione catastale, che oltre a creare una barriera ottica, determina un doppio margine riducendo la permeabilità e aumentando la separazione tra gli spazi.



1. Fabbricato G, edificio a C
2. Fabbricato H, edificio singolo
3. Fabbricati M-N, edifici perpendicolari
4. Fabbricati I-L, edifici speculari,
5. Fabbricati O-P edifici paralleli slittati

In alcuni fabbricati, inoltre, il portico viene successivamente chiuso da tamponamenti limitando completamente la percorribilità, tale sistema risulta inaccessibile dall'esterno trasformandosi in un elemento di separazione definitivo ed impedendo qualsiasi tipo di attraversamento o interazione.

Ogni specifica peculiarità del piano terra influenza la fruibilità dello spazio pubblico e la relazione tra lo spazio urbano e privato, con implicazioni diverse in termini di accessibilità, sicurezza e coesione sociale.

I fabbricati situati nella zona nord, sotto la gestione dell'Agenzia Campana dell'Edilizia Residenziale, sono stati oggetto di un'analisi approfondita. Attraverso lo studio dei documenti d'archivio e delle carte catastali, è stato possibile identificarli con le lettere G, H, I, L, M, N, O e P.

Gli edifici si relazionano con lo spazio di ciascun comparto in modi differenti, ognuno con caratteristiche tipologiche che ne definiscono l'interazione con l'ambiente circostante.

Il fabbricato G è un edificio a "C", la sua configurazione abbraccia lo spazio antistante mentre sul retro una stecca di box auto lo separa dal comparto adiacente, dove si innesta l'edificio H. Quest'ultimo si distingue per la presenza di ambienti al piano terra, un tempo destinati ad ospitare esercizi commerciali e, ad oggi, presenta una relazione diversa con il contesto, meno permeabile e meno aperta al pubblico.

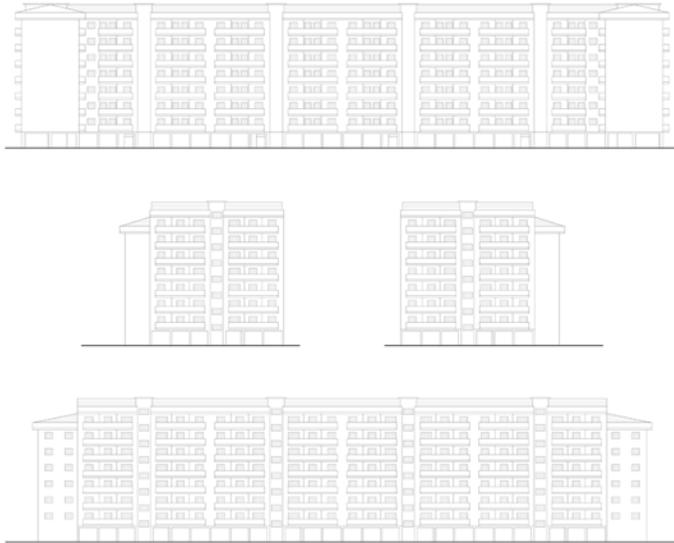
I fabbricati I ed L, situati nel medesimo comparto, sono strutturati come due edifici speculari e paralleli che creano una relazione simmetrica rispetto l'asse centrale.

Le unità abitative M ed N, invece, si incrociano perpendicolarmente tra loro, determinando un punto focale nell'intersezione delle loro direttrici e definendo uno spazio angolare di pertinenza. Gli edifici O e P, infine, speculari e slittati rispetto l'uno all'altro, interagiscono con una spina verde parallela che percorre l'intera lunghezza dei fabbricati. Questi si collocano verosimilmente nel comparto più grande e prossimo alla linea ferroviaria, dove la loro posizione strategica consente una relazione più diretta con il centro storico.

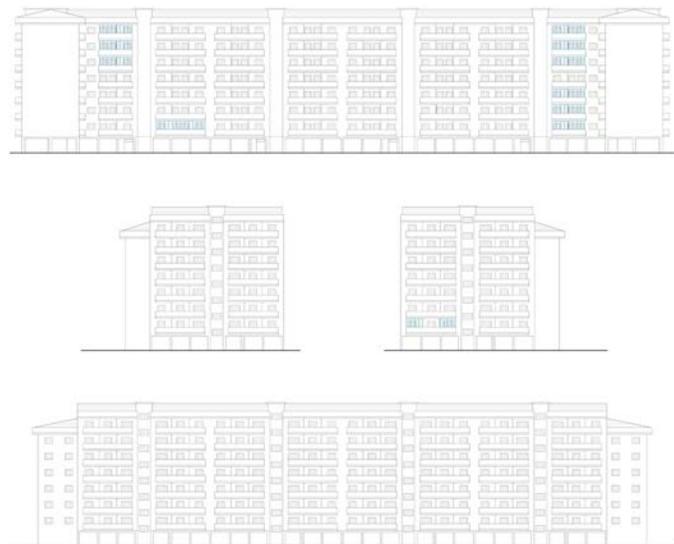
Attraverso l'attività di ricerca e di analisi è stato possibile risalire al dato catastale per ridisegnare i prospetti di ogni edificio di competenza dell'Agenzia Campana dell'Edilizia Residenziale. Questo ha permesso di confrontare lo stato attuale con lo stato catastale evidenziando alcune differenze significative, sottolineando la presenza diffusa di abusi edilizi come verande improprie in facciata che denunciano l'esigenza dei cittadini di ampliare gli spazi dell'abitare. L'occupazione delle facciate attraverso la chiusura di balconi e la realizzazione di verande difformi rappresenta la risposta di molte famiglie che nel tempo hanno cercato di garantirsi autonomamente un maggior comfort, in contesti in cui gli alloggi stessi non risultano sufficientemente adeguati alle esigenze moderne. Queste difformità, però, seppur comprensibili dal punto di vista del bisogno abitativo, contribuiscono a determinare un'alterazione dell'immagine urbana dell'intero quartiere, compromettendo l'armonia architettonica degli edifici e generando un insieme disordinato di volumi e materiali eterogenei. Ciò evidenzia la necessità di ripensare gli spazi abitativi per restituire ai cittadini un ambiente più armonioso, funzionale ed in linea con una visione rigenerata dell'abitare.

La riqualificazione di questi ambienti dipende dalla comprensione delle necessità degli abitanti, trasformando il desiderio di espansione in soluzioni integrate; attraverso un intervento mirato per migliorare la qualità della vita, offrendo agli abitanti spazi più vivibili e conformi. Pertanto, l'architettura diviene un'opportunità per ripensare il modo in cui le persone interagiscono con gli spazi quotidiani, per individuare nuovi strumenti necessari al miglioramento della qualità abitativa e per fornire risposte adeguate alle complesse relazioni tra gli usi dello spazio domestico e della dimensione urbana.

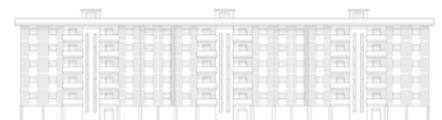
Restituzione dei prospetti allo stato catastale



Restituzione dei prospetti allo stato di fatto



Restituzione dei prospetti allo stato catastale



Restituzione dei prospetti allo stato di fatto



Note:

¹ Luca Ortelli, *La questione dell'abitazione*, «Domus», n. 983, 2014, pp. 6-9.

² Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Parigi, 2009, pp. 56-57, trad. It. *Il diritto alla città*, Verona, 2014.

Bibliografia:

Roberto Vanacore, *Atlante dell'abitare nuovo di Avellino, Avellino new housing Atlas*, «Abitare il futuro/Inhabiting the future», Clean, 2018, pp. 33-43.
Gordon Cullen, *Il paesaggio urbano: Morfologia e progettazione*, Bologna, 1976.

Arturo Di Bella, *Ripensare il diritto alla città nell'era dell'urbanizzazione planetaria*, «Rivista Geografica Italiana», [vol. 123], n.3, 2006, pp. 439-446.

Massimo Cacciari, *La città*, Einaudi, Torino, 1999, pp. 121-150.

Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, Washington DC, 2010, pp. 1-160.

Luca Ortelli, *La questione dell'abitazione*, in «Domus», n. 983, 2014, pp. 6-9.

Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Parigi, 2009, pp. 56-57, trad. It. *Il diritto alla città*, Verona, 2014.



Il fabbricato M del rione ex I.A.C.P.

Nuovi usi per lo spazio porticato

Maria Fiorillo, Veronica Russo

Nel corso dell'analisi urbana sono emerse diverse criticità che caratterizzano i singoli comparti, evidenziando la necessità di predisporre interventi mirati per migliorare l'accessibilità e la funzionalità degli spazi urbani. Affrontare e risolvere queste problematiche contribuisce in modo significativo a rendere l'area più vivibile ed integrata nel contesto circostante.

Nel primo comparto, la criticità principale è determinata dalla presenza di box auto impropri. Questi manufatti, oltre che costituire un'irregolarità edilizia, determinano una barriera fisica che ostacola la fluidità degli spazi e ne limita l'accessibilità. Per ripristinare coerenza nell'area, si rende necessaria la rimozione di tali elementi, accompagnata da una riorganizzazione razionale e strategica delle aree adibite a parcheggio. Questo intervento non solo consente la ricomposizione spaziale, ma contribuisce anche a migliorare la qualità urbanistica del quartiere, senza compromettere le esigenze dei residenti.

Nel secondo comparto, invece, il problema principale è costituito dalla presenza di recinti che delimitano i fabbricati, definendo barriere fisiche che riducono la permeabilità e limitano l'accesso al quartiere. Sebbene tali elementi svolgano una funzione di delimitazione degli spazi di pertinenza di ciascun fabbricato, tuttavia frammentano il tessuto urbano ed ostacolano i collegamenti tra le diverse aree. Diventa quindi essenziale individuare soluzioni che, pur garantendo un adeguato livello di privacy e sicurezza, favoriscano una maggiore apertura e connessione tra gli spazi, promuovendo una fruizione più fluida e inclusiva.

Infine, all'interno del terzo comparto, emerge la presenza di aree verdi in stato di abbandono, dismesse e dislocate in relazione ai singoli edifici, che rappresentano un'ulteriore barriera architettonica per la fruizione del quartiere.

La loro condizione di degrado non solo ne impedisce l'utilizzo, ma contribuisce anche a creare un effetto di disconnessione ed isolamento.

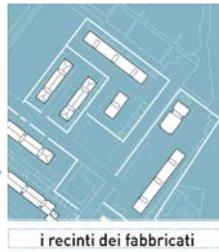
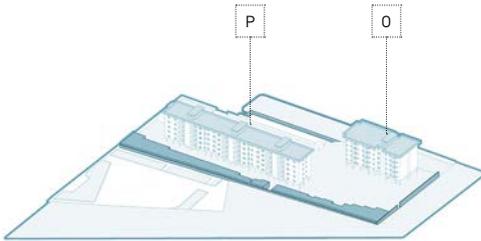
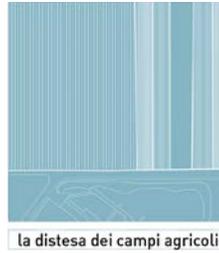
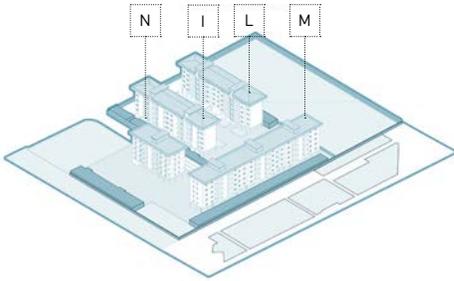
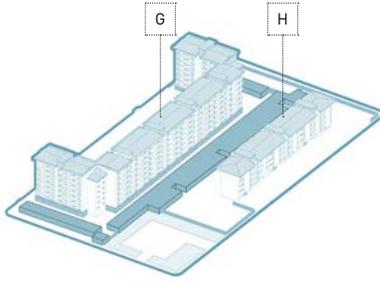
Ogni comparto presenta criticità specifiche che, se affrontate in maniera coordinata, possono essere trasformate in opportunità di rigenerazione urbana. L'eliminazione delle barriere fisiche ed il miglioramento dell'accessibilità, la riorganizzazione razionale degli spazi ed il recupero delle aree verdi rappresentano le azioni strategiche cruciali per rendere il quartiere più funzionale, sostenibile ed inclusivo.

Un approccio architettonico integrato e sensibile alle esigenze del contesto urbano guida la trasformazione del quartiere in un modello di rigenerazione, in cui ogni spazio – pubblico e privato – diventano parte di un disegno complessivo più ampio, favorendone l'integrazione sociale ed urbana.

L'intervento di recupero e riqualificazione urbana, attraverso un progetto di ridisegno complessivo, consentirebbe di ripristinarne il valore, trasformandole in risorse attive per la comunità, ben integrate ed accessibili.



Modello di studio 1:500.
Gli edifici preesistenti
(in bianco) e le nuove
aggiunte (in azzurro).

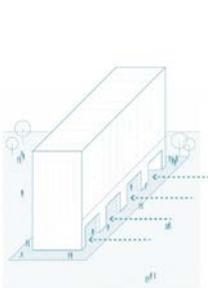
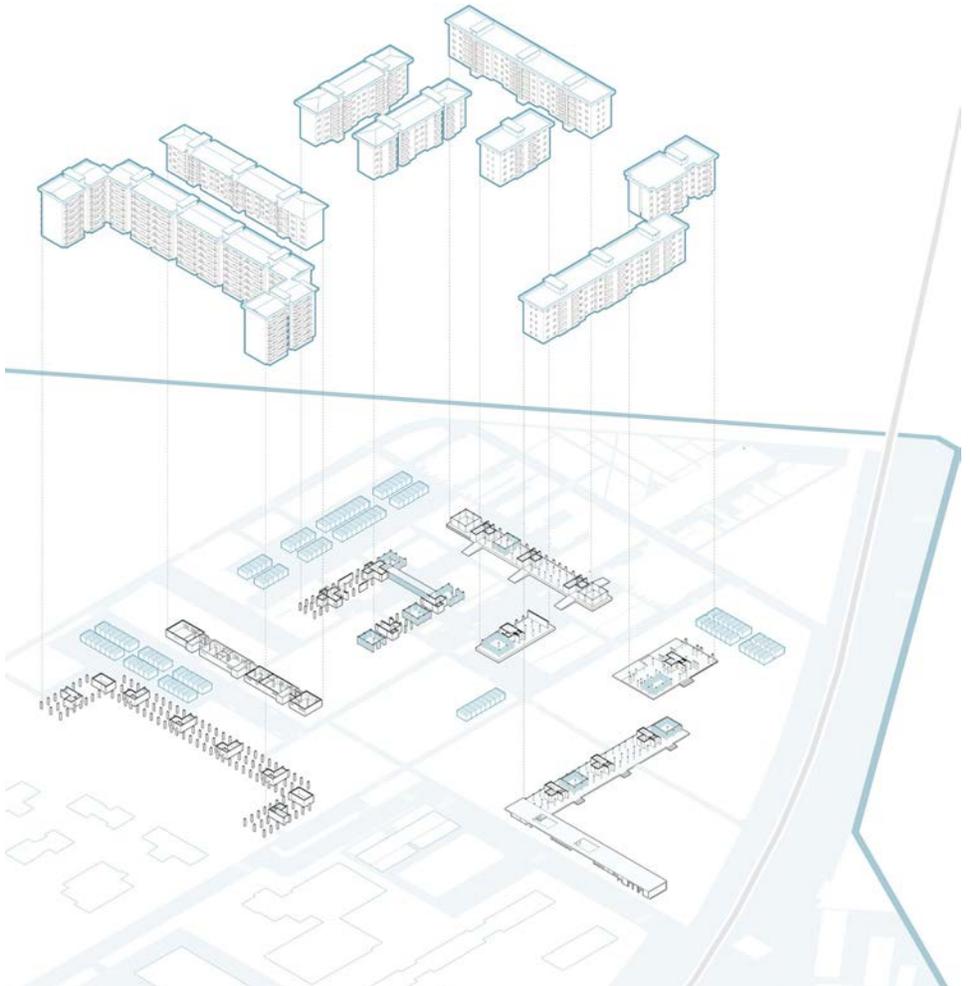


Si è cercato di risalire a soluzioni sintetiche e mirate alle rispettive problematiche. La realizzazione di un abaco di possibili azioni architettoniche si è rivelato determinate per il supporto a tale ricerca. La sua definizione trova risposta nella categorizzazione per diverse tematiche: le trasformazioni possibili sul piano terra, sul margine e in facciata.

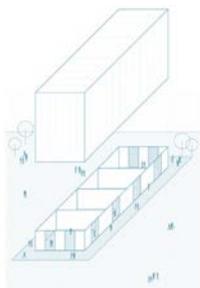
Tali tematiche possono essere sicuramente ampliate, ma nel caso in esame sono risultate protagoniste e, non a caso, le maggiori criticità si concentrano per tali principi: i piani terra vuoti e abbandonati, le recinzioni che delimitano i fabbricati, l'aspetto generale degli edifici.

Le trasformazioni possibili sull'esistente si configurano quindi come azioni nella loro forma più semplice, come l'aggiunta o la sottrazione di un elemento, la rottura del confine, la riorganizzazione dello spazio, l'integrazione di nuove connessioni, senza dettare una vera e propria soluzione architettonica tangibile e concreta, ma delineando delle linee guida progettuali.

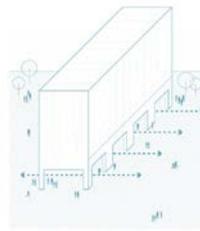
Se è vero che nella teoria musicale, la variazione è una riorganizzazione del tema principale, analogamente le azioni sintetiche sull'esistente possono essere ricombinate tra i diversi temi per cercare soluzioni che tengano insieme l'intero progetto: la risoluzione per parti è un approccio che spesso si rivela fallimentare in casi in cui la componente sociale del progetto è prerogativa indissolubile.



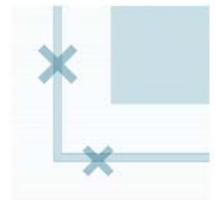
Attivazione del piano terra



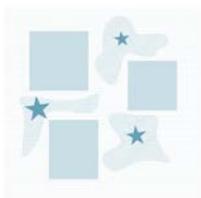
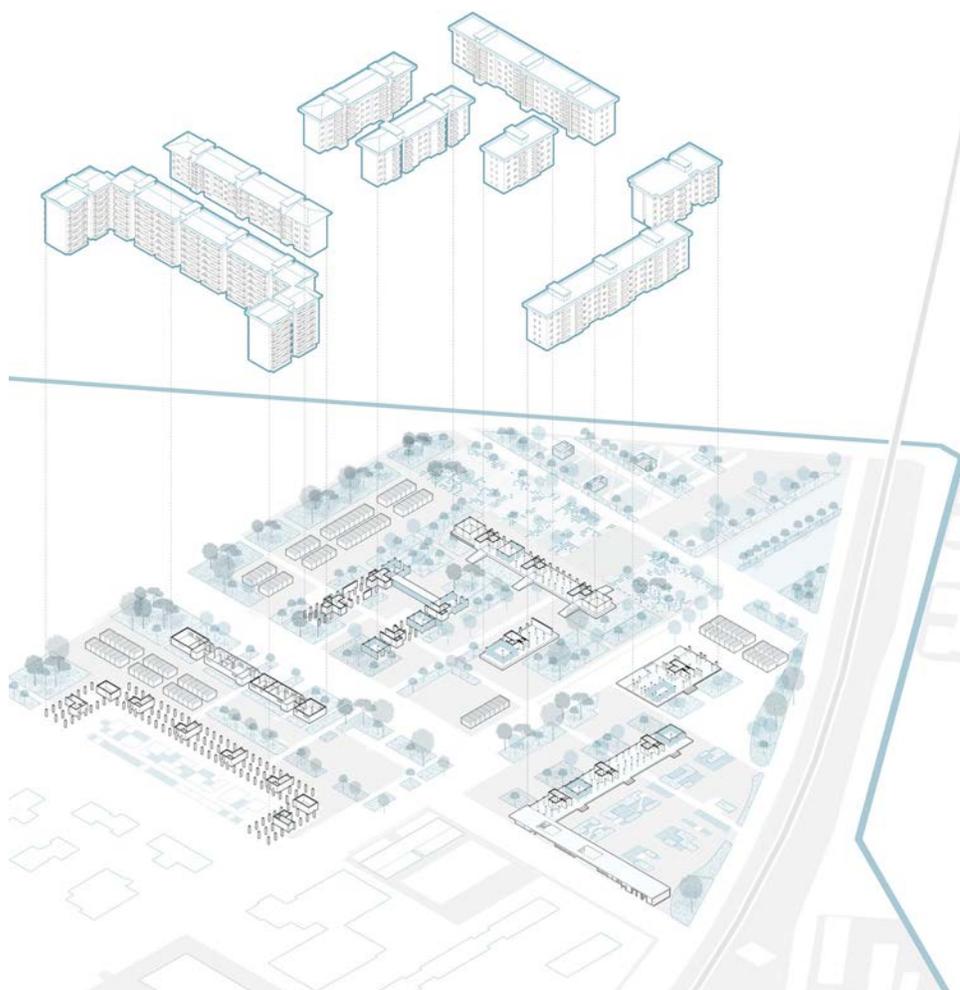
Rifunzionizzazione degli spazi



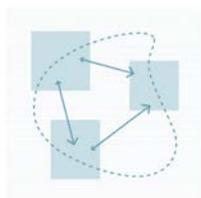
Apertura verso lo spazio pubblico



Eliminazione della barriera fisica



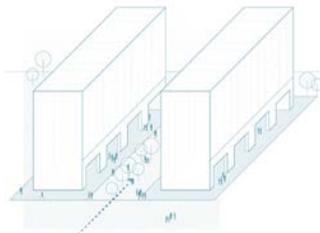
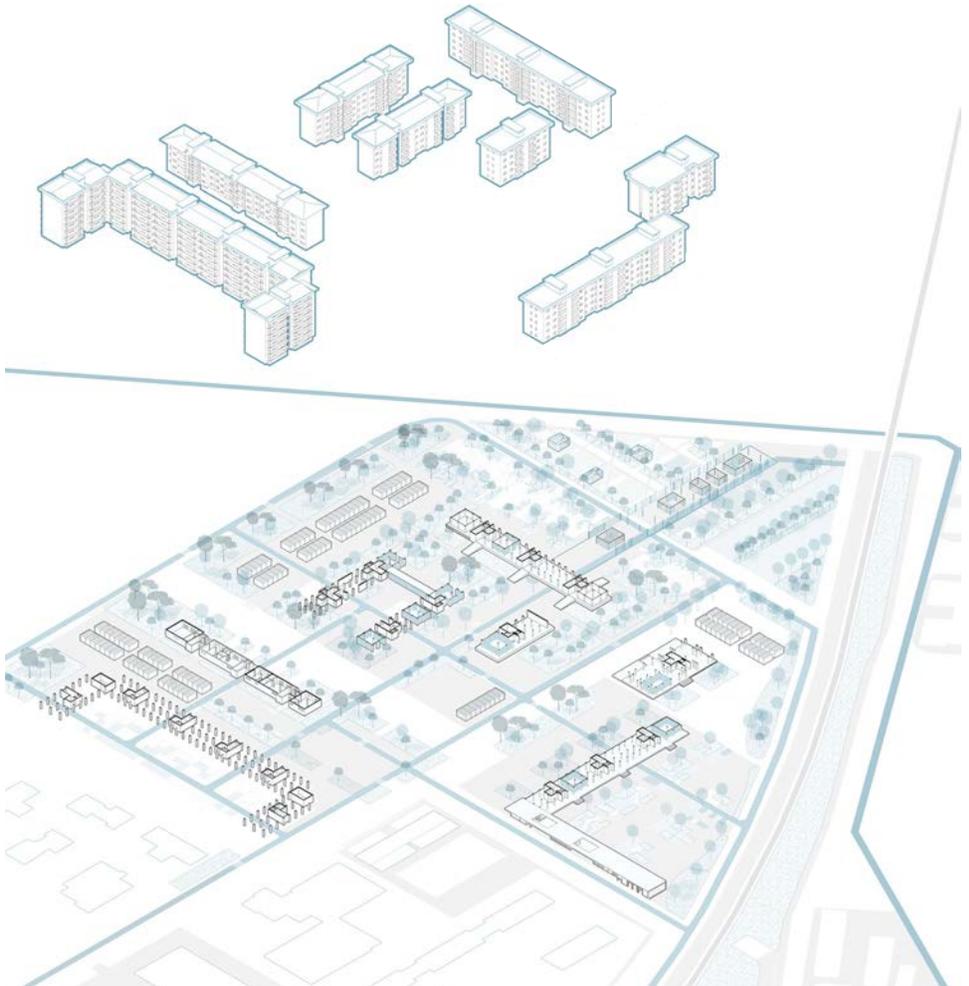
Risignificazione dello spazio aperto



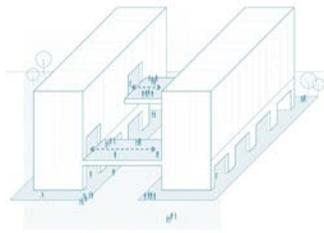
Connessione tra le parti frammentarie



Occupazione spontanea e regolamentata



Valorizzazione dell'asse centrale



Valorizzazione delle trasversalità



Planimetria dello stato
di progetto

Bibliografia:

Fabio Lepratto, *Trasformare case e quartieri. Temi, progetti e strumenti per la rigenerazione della residenza collettiva*, Maggioli editore, 2021.

Francesco Infussi, *Dal recinto al territorio. Milano, esplorazioni nella città pubblica*, Bruno Mondadori, 2012.

Jane Jacobs, *Vita e morte delle grandi città americane*, Einaudi, Milano, 1961, pp. 75-95.

Leonardo Benevolo, *Storia dell'urbanistica*, Laterza, 1993, pp. 200-230.



Il fronte del fabbricato M allo stato attuale

Dal rione al paesaggio agricolo

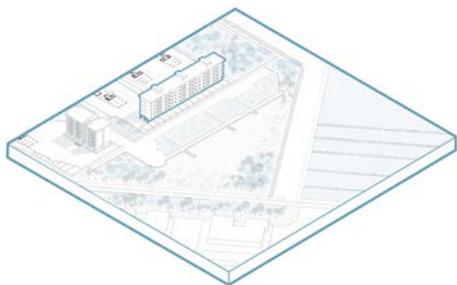
Veronica Russo

Il quartiere residenziale oggetto di studio, si inserisce pienamente nel contesto periurbano, inteso come una fascia di transizione tra il nucleo compatto ed il territorio rurale, caratterizzata dalla compresenza di usi del suolo, funzioni e paesaggi eterogenei.

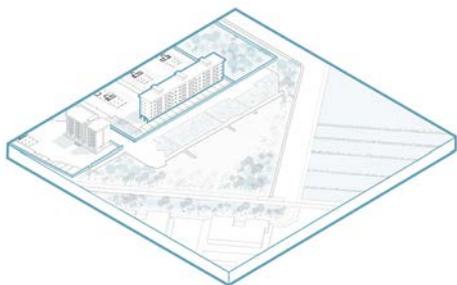
Il comparto assume il ruolo di punto di snodo strategico, una cerniera, che relaziona al tessuto urbano la realtà agricola circostante. Non solo nella compagine periferica, ma è nella campagna urbana che si può sviluppare una nuova alleanza tra città e mondo rurale, coordinando il potenziale progettuale dello spazio agricolo e naturale¹ attraverso soluzioni che valorizzano la multifunzionalità agricola, la sostenibilità ambientale e l'integrazione paesaggistica. In questo modo, il quartiere diventa un luogo di sperimentazione e coesistenza tra modelli di vita e di uso del territorio diverso, contribuendo alla costruzione di un sistema urbano più flessibile, resiliente e attento alle relazioni ecologiche e sociali.

Il primo focus progettuale si configura come un esempio emblematico di spazio di transizione del periurbano che funge da opportunità strategica per integrare ed armonizzare le diverse realtà: l'urbanità concentrata ed il territorio agricolo, apparentemente in contrasto che si fondono in una cornice di trasformazione e sviluppo. Nella zona settentrionale del quartiere, il rapporto con il paesaggio agricolo è evidente e funge da elemento distintivo, evidenziando quella commistione di funzioni urbane e rurali che, caratterizza il fenomeno della città diffusa.

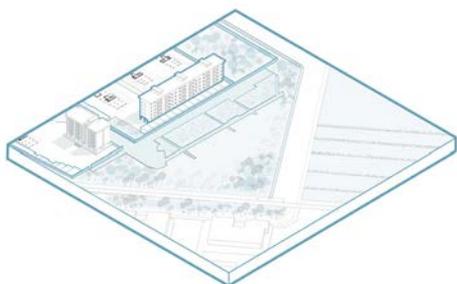
La città diffusa, in generale, proprio per la sua genesi, risulta sottodotata di servizi e di strutture culturali per cui un'ossatura più solida dovuta all'insediamento di nuove strutture ed attività creerebbe le condizioni sia per il miglioramento della convivenza sociale e della qualità della vita dei suoi abitanti, sia per nuove performance delle attività economiche².



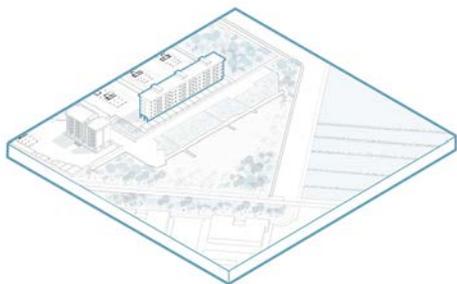
1. Stato di fatto - Edificio M



2. Stato di fatto - I recinti dei fabbricati



3. Stato di fatto - Il parco comunale dismesso



4. Stato di fatto - La cesura ferroviaria

In questa ottica, all'interno della porzione di quartiere in cui il mondo urbano si fonde con quello rurale, il progetto assume una valenza di raccordo tra due realtà tradizionalmente separate in cui emergono una serie di criticità. Le problematiche principali sono dovute alla presenza di recinti, box auto impropri ed aree dismesse come il parco comunale a nord, che compromettono la fruibilità e la qualità dello spazio urbano. Questi elementi segnano una separazione tra il quartiere e l'area agricola circostante ostacolando la continuità e l'integrazione tra le due dimensioni. Considerando lo stato attuale dell'edificio M si delineano due categorie principali di intervento; da un lato le azioni di riqualificazione dell'esistente che mirano a valorizzare e migliorare i fabbricati residenziali e dall'altro le azioni aggiuntive che puntano ad implementare le qualità urbane, al momento carenti.

Sull'edificio esistente si prevede un intervento che include l'inserimento di attività commerciali al piano terra, la sostituzione degli infissi e la rimozione delle verande improprie.

La riqualificazione della facciata in particolare avviene attraverso due possibili scenari; il primo prevede un ispessimento totale della facciata ispirato al lavoro di Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal, che propone un'estensione degli spazi dell'abitare. «Demolire è una decisione facile, ma una soluzione di rinuncia. È sempre una perdita. La nostra convinzione è che bisogna fare il massimo con il minimo, trasformare invece di distruggere, aggiungere invece di sottrarre».³ La filosofia progettuale di Lacaton & Vassal, sottolinea infatti l'importanza delle scelte di trasformazione e dell'adattamento rispetto alla demolizione, promuovendo un'architettura che valorizza l'esistente attraverso interventi non invasivi.

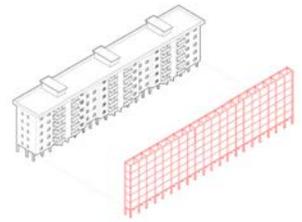
Il secondo scenario invece si rifà all'approccio utilizzato nel quartiere di Casoria riqualificato dallo studio Alvisi Kirimoto, in cui l'ispessimento avviene a



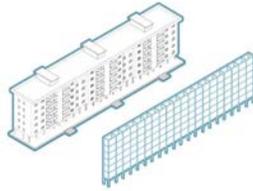
Demolizione puntuale



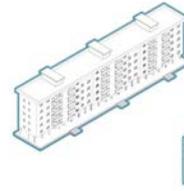
Infill ai piani terra



Aggiunta in facciata

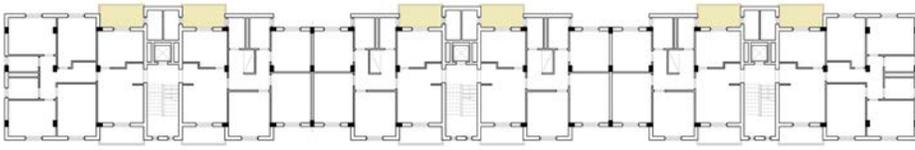


Estensione totale:
Lacaton e Vassal, Grand Parc Bordeaux,



Ispessimento a fasce:
Studio Alvisi Kirimoto, Quartiere Erp, Casoria





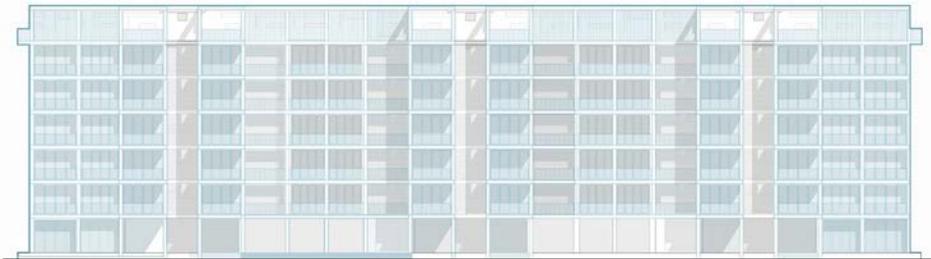
Pianta tipo edificio M stato di demolizione



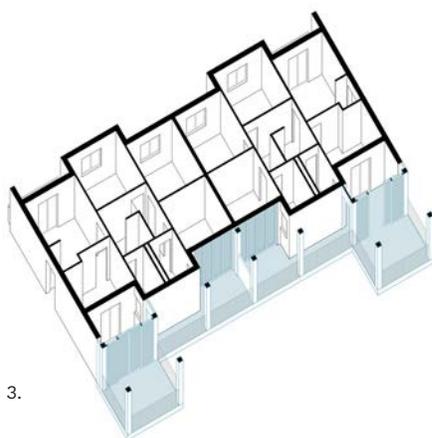
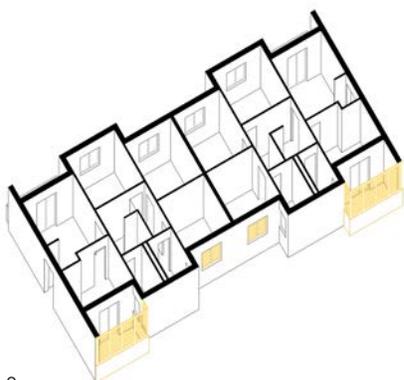
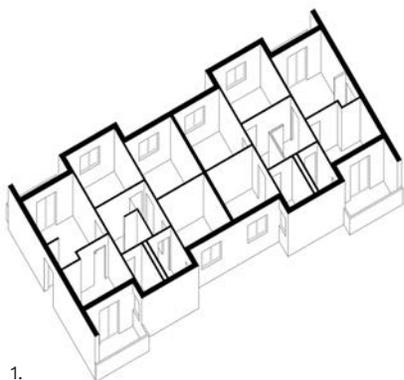
Pianta tipo edificio M stato di progetto



Prospetto edificio M stato di demolizione



Prospetto edificio M stato di progetto



1. Appartamenti contigui allo stato catastale
2. Appartamenti contigui allo stato di demolizione
3. Appartamenti contigui allo stato di progetto

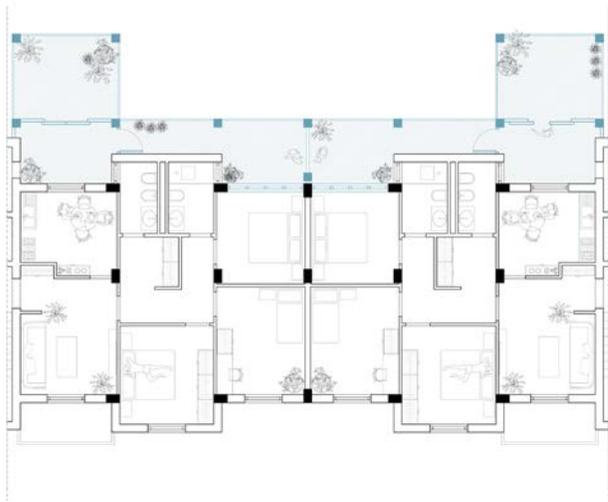
Abitare lo spazio porticato

fasce puntuali tramite l'introduzione di logge e verande in alcuni punti strategici del prospetto implementando le aree verdi di pertinenza di ciascun alloggio. La soluzione presa in considerazione prevede uno scenario ibrido che combina entrambe le proposte. L'elemento chiave del quartiere, il balcone, viene interpretato in modo innovativo caratterizzando la facciata con un camminamento continuo che restituisce la veranda impropria in alcuni punti qualificandola in maniera funzionale.

Inoltre, si prevede l'inserimento di punti di affaccio privilegiati per ciascun alloggio nell'ottica di un miglioramento complessivo della vivibilità e della qualità del contesto urbano per la comunità abitativa.

Per l'implementazione della struttura aggiuntiva, si prevede la demolizione delle parti indicate in giallo, la sostituzione degli infissi e l'installazione del nuovo ballatoio. La struttura portante, realizzata con travi e pilastri HEA, può essere dotata di un rivestimento per mascherare le ali e l'anima, garantendo così una finitura estetica adeguata. L'ancoraggio all'edificio esistente avviene tramite travi flangiate, mentre un giunto sismico di circa 10 cm, dotato di un sistema di dilatazione, assicura la stabilità e la flessibilità necessarie.

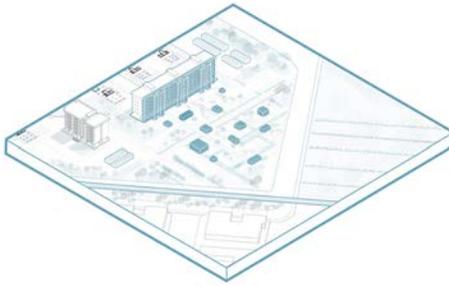
Il solaio è di tipo *slim floor*, una scelta progettuale che consente di ridurre gli spessori strutturali e di semplificare le operazioni di montaggio, mantenendo al contempo elevati standard di funzionalità e sicurezza.



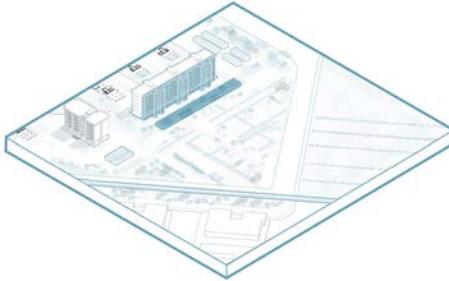
Pianta appartamenti contigui allo stato di progetto



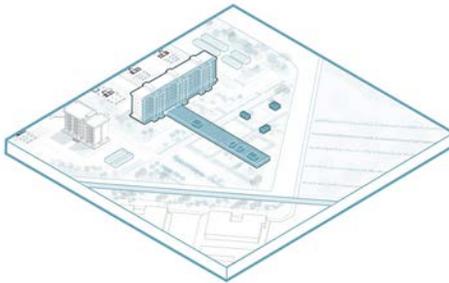
Sezione trasversale di dettaglio costruttivo



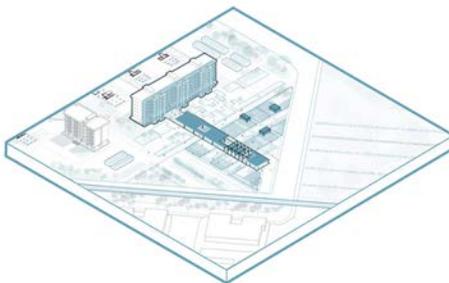
1. Le folies



2. La stecca parallela



3. La spina trasvesale



La piastra aggiuntiva ed il contesto urbano

Congiuntamente agli interventi che riqualificano l'esistente, si delineano una serie di azioni aggiuntive che implementano le attività carenti all'interno del quartiere, per cui si prevedono tre possibili scenari.

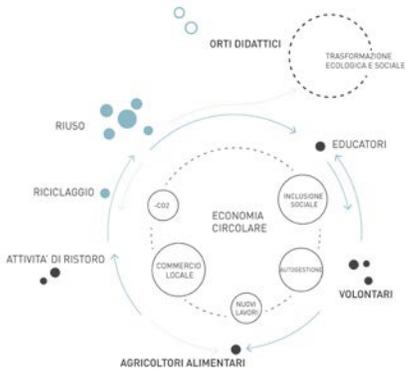
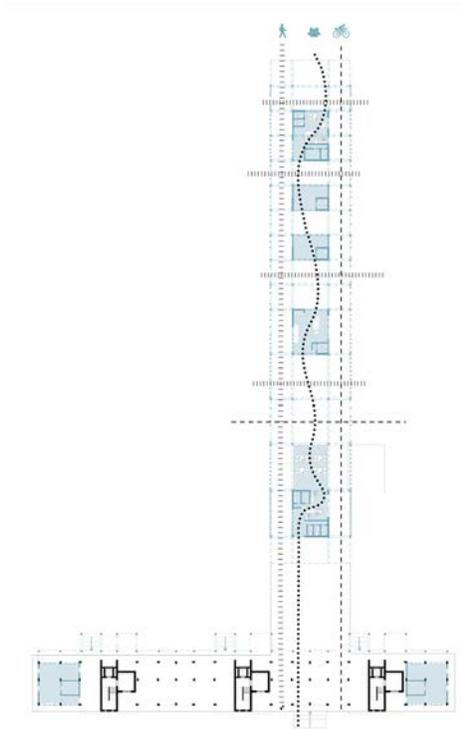
Il primo scenario considera l'inserimento di *folies*, ovvero unità modulari che si innestano all'interno del parco comunale a nord e che ospitano al loro interno le funzioni commerciali. Un secondo scenario prevede invece l'inserimento di una stecca parallela al fabbricato di riferimento che ricalca la giacitura dei box auto dismessi e che assume un aspetto più permeabile, consentendo l'attraversamento del quartiere. Il terzo scenario preferenziale, invece, prevede una spina trasversale che trasforma lo spazio da ambiente di transizione a soglia di ingresso al quartiere restituendo l'immagine riqualificata al fronte dell'edificio preesistente. La spina trasversale evolve in una piastra assumendo quindi un'immagine più permeabile, garantendo attraversamenti trasversali al parco e modificandosi in relazione agli spazi in transizione.

La stecca aggiuntiva si relaziona con uno spazio filtro antistante l'edificio che funge da luogo di aggregazione e di socialità per la popolazione residente, al tempo stesso dialoga con un parco urbano in cui si inseriscono orti didattici e si interfaccia direttamente ad un parcheggio verde per locatori esterni al quartiere. La giacitura della nuova spina è studiata al fine di garantire nuovi attraversamenti dei flussi pedonali e ciclabili che si innestano lateralmente rispetto al blocco centrale che accoglie le funzioni collettive. Tali ambienti possono garantire la promozione del commercio locale tramite attività di ristoro e punti vendita dei prodotti locali nella logica di una nuova economia circolare, determinando quindi una nuova trasformazione ecologica e sociale.

La spina trasversale in continuità con il nuovo fronte riqualificato dell'edificio, funge dunque da prolungamento dei piani terra, e risulta accessibile trasversalmente attraverso l'introduzione di tubolari in acciaio opportunamente disposti e distanziati a seconda degli accessi garantiti.

Il nuovo blocco aggiuntivo, quindi, diviene non solo il prolungamento spaziale dei piani porticati, ma integra le funzioni urbane implementando la dimensione sociale del quartiere e definendo così una nuova soglia di accesso.

I flussi di percorrenza



Sezione CC' stato di progetto



Sezione DD' stato di progetto





SEZIONE AA STATO DI FATTO



SEZIONE BB STATO DI FATTO



SEZIONE BB STATO DI PROGETTO





Esploso assometrico dell'intervento progettuale



Note:

¹ Pierre Donadieu, *Campagne urbaine. Una nuova proposta di paesaggio della città*, in Mariavaleria Mininni (a cura di), Nuova edizione italiana, Donzelli, 2013, pag 28.

² Francesco Indovina, *Dalla Città diffusa all'arcipelago metropolitano*, 2009, pp. 122-126.

³ Anne Lacaton, Jean Philippe Vassal, Walker Enrique e Moisés Puente, *Lacaton & Vassal: Free Space Transformation Habiter*, Walther König, 2021.

Bibliografia:

Francesco Indovina, *La città diffusa*, Laterza, 1990,
Laura Malighetti, *Ristrutturazione della Torre Boisle-Prêtre a Parigi*, «Arketipo», vol. 67, 2011, pp. 45-57.

Frederic Druot, Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *PLUS - Les grands ensembles de logements - Territoires d'exception*, Gustavo Gili, Barcelona, 2014.

Nick Gallent, Jens Andersson e Marco Bianconi, *Planning on the Edge: The Context for Planning at the Rural-Urban Fringe*, Londra, 2006, pp. 25-50.

Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal, Walker Enrique e Moisés Puente, *Lacaton & Vassal: Free Space Transformation Habiter*, Walther König, 2021.

Pierre Donadieu, *Campagne urbaine. Una nuova proposta di paesaggio della città*, in Mariavaleria Mininni (a cura di), Nuova edizione italiana, Donzelli, 2013, pag 28.

Giulia Galli, "Alvisi Kirimoto riqualifica il complesso ERP di Casoria", «The Plan», 2022, disponibile online (https://www.theplan.it/eng/whats_on/erp-casoria-napoli-riqualificazione-alvisi-kirimoto).

Francesco Indovina, *Dalla Città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, 2009, pp. 122-126, disponibile online (https://static.francoangeli.it/fa-contenuti/area_pdfdemo/1740.134_demo.pdf)



La facciata dell'edificio P

Dal rione alla città storica

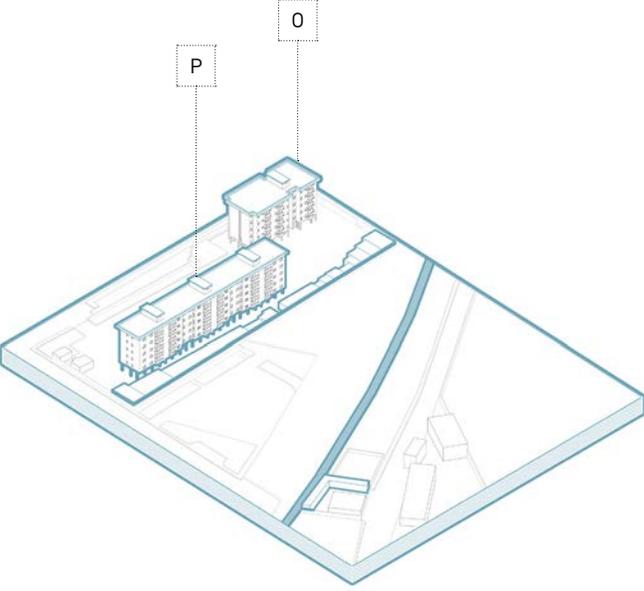
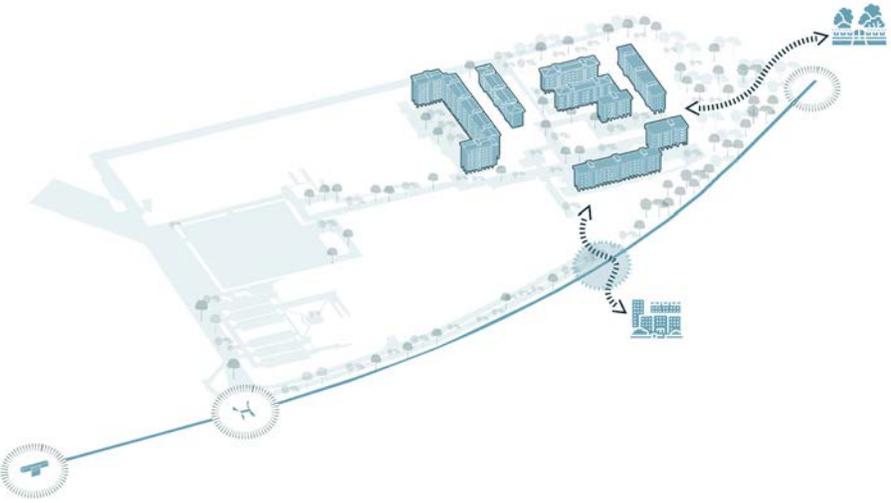
Maria Fiorillo

Se è vero, come scrive Aldo Rossi, che «la città è il luogo della memoria collettiva»¹, allora ogni progetto di rigenerazione non può dirsi compiuto senza un'attenzione profonda ai meccanismi che custodiscono e rinnovano tale memoria. Non basta intervenire sugli edifici, sugli spazi aperti o sui tessuti urbani: è necessario agire sui legami che danno forma all'identità collettiva di un luogo.

In quest'ottica, il progetto di rigenerazione del rione ex I.A.C.P. di Santa Maria Capua Vetere trova nel tema del nuovo accesso non un'aggiunta secondaria, ma un completamento necessario. Il rione, pur prossimo geograficamente al cuore storico della città, è stato a lungo percepito come separato e marginale. Una separazione non naturale, ma imposta dalla rigidità di un'infrastruttura che, più che collegare, ha diviso. Progettare questo nuovo attraversamento significa, allora, confrontarsi con la doppia natura della città: da un lato come sistema di relazioni dinamiche, dall'altro come costruzione di luoghi permanenti e significativi.

La prima fase progettuale della nuova porta del rione ha impegnato la scelta della sua ubicazione: si è deciso di collocarla in posizione mediana rispetto ai due accessi già esistenti, per non decentrare i flussi, semmai per valorizzare le preesistenze. La scelta è stata dettata anche dalla presenza di un parcheggio aperto in prossimità del fabbricato P, che in occasione dei sopralluoghi è parso totalmente inutilizzato, una piazza d'asfalto che non vedeva la presenza di nessun veicolo. Tra il parcheggio e il fabbricato, vi è poi la presenza di un filare di box auto che percorre quasi interamente il margine del comparto degli edifici O e P, restituendo all'occhio che da oltre la ferrovia osserva il rione l'immagine di un complesso di edifici disunito, frutto di tutte quelle stratificazioni di interventi voluti dai singoli abitanti e volti al miglioramento delle loro condizioni di vita e all'appropriazione di spazi mancanti, nella speranza, forse, di sentirsi appartenenti ad un luogo.

Individuazione del sito
d'intervento per il nuo-
vo accesso



Individuazione dei fab-
bricati O e P e relativi
margini



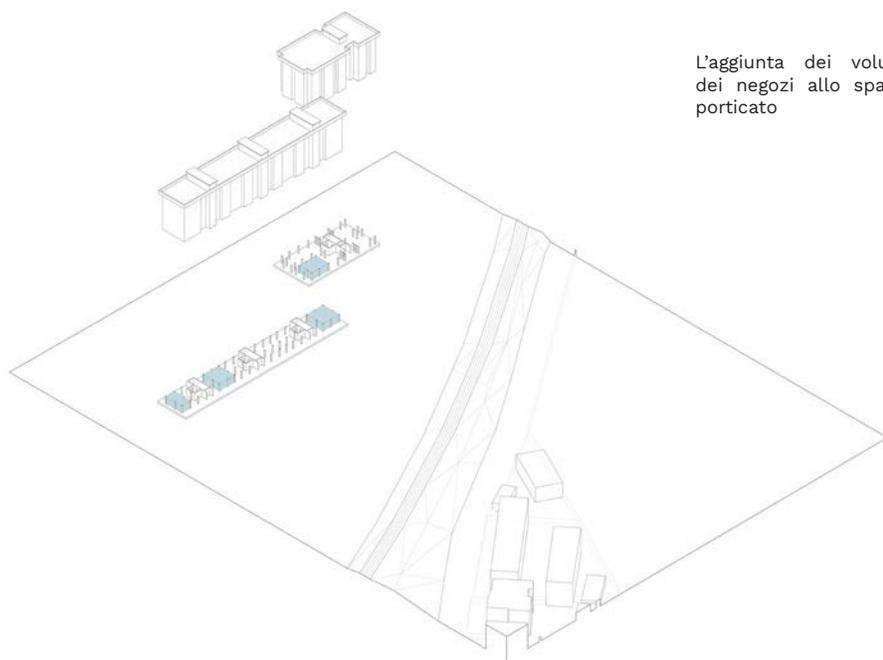
Simultaneamente alla ricerca di nuove connessioni, di nuovi ponti con la città, gli interventi puntuali volti alla riqualificazione del rione ex I.A.C.P. si configurano come azioni essenziali di adizione di volumetria. Questi mirano a fornire risposte progettuali ai bisogni emersi dalla fase di analisi e di ascolto della comunità. Si collocano, inoltre, in un ripensamento generale dell'area che mira non solo alla realizzazione di legami dal rione alla città, ma che si pone come nuovo polo attrattore di flussi dalla città al rione.

In quest'ottica, fornire servizi essenziali pubblici laddove si prospetta la rivitalizzazione di un sito assume un ruolo determinante a garanzia della durabilità dell'intervento globale.

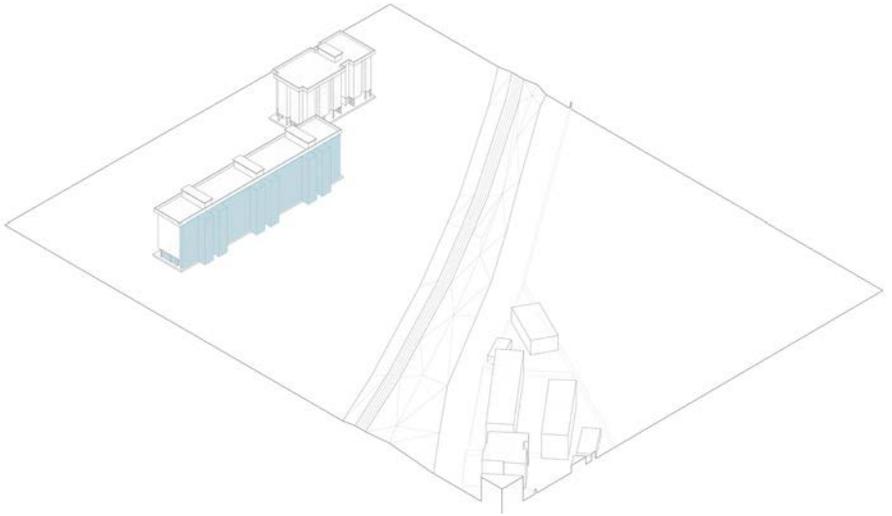
L'incipit di progetto è stato fornito dal nuovo sistema di connessioni interne

al rione, le quali si innestano ai piani porticati degli edifici. A completamento di un ragionamento progettuale, si è pensato allora di aggiungere al mero attraversamento del portico un motivo di sosta, per evitare che questi diventino aree ambigue e per valorizzarne la scelta di protagonismo nell'intervento al piano terra. Da qui, la decisione di inserire dei volumi tra le colonne del porticato: spazi per associazioni o, verosimilmente, spazi per attività commerciali.

La scelta di lasciare flessibile la loro collocazione e il loro rispettivo uso nasce dall'intento di permettere che tali spazi possano riflettere, anche in futuro, i mutamenti degli stili di vita e l'evoluzione spontanea del rione, mantenendo così viva la capacità di rispondere ai bisogni della comunità.



L'aggiunta dei volumi dei negozi allo spazio porticato

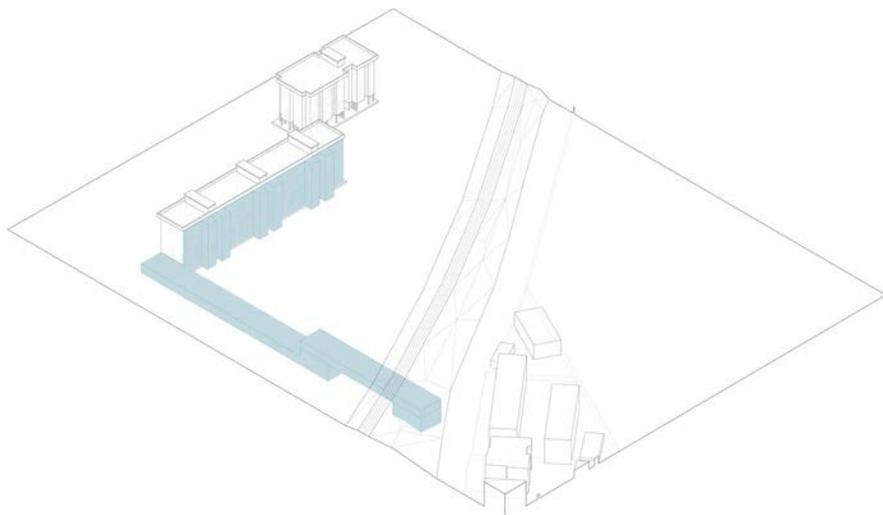


L'aggiunta volumetrica in facciata si configura come intervento dai molteplici scopi. La sua funzione principale è sistematizzare le verande in difformità rispetto allo studio dei grafici catastali. Difatti, l'appropriazione di spazi – senza considerarne la natura lecita o illecita – è quasi sempre sintomo di un bisogno e, come tale, va indagato e ripensato. La nuova struttura affianca quella esistente e, oltre ad ospitare nuove verande, restituisce il balcone che l'inquilino ha barattato per avere più metratura

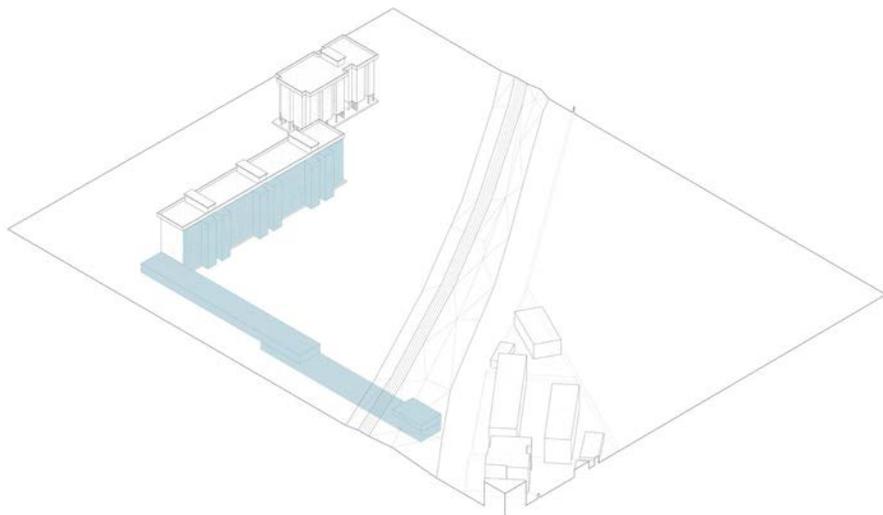
chiusa e coperta. La nuova facciata dell'edificio restituisce una visione riqualificata del rione, il quale è quindi percepito diversamente dal centro storico oltre la barriera ferroviaria. Dunque, produce come effetto secondario un cambio d'immagine che porta l'uomo a fidarsi dello spazio e dell'architettura. Il progetto in facciata è di tipo introspectivo rispetto ai volumi dei piani terra: il suo fruitore è solo l'abitante dell'appartamento, ma indirettamente si rivolge a tutti i flussi riconducibili al quartiere.

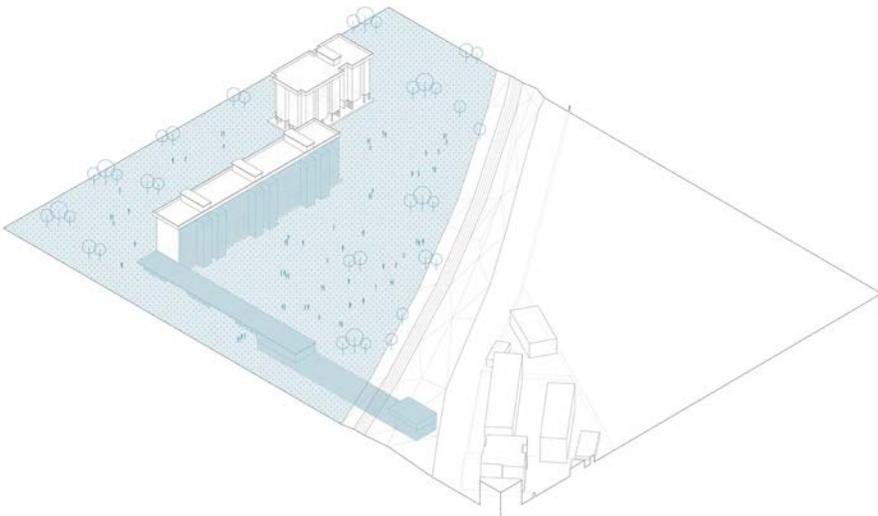
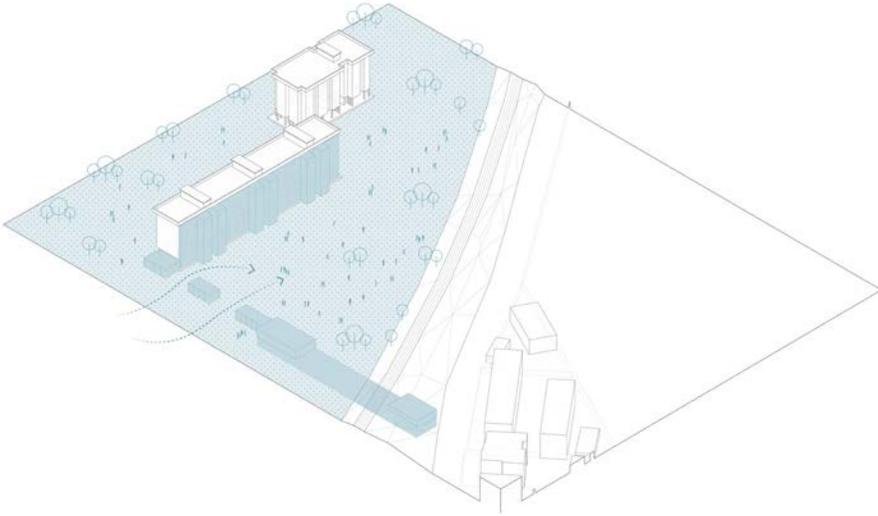


La nuova connessione:
scenario 1



La nuova connessione:
scenario 2





La ricerca di un nuovo ponte da e per il centro storico e la volontà di trovare un punto di discontinuità della barriera ferroviaria sono stati forti motivazioni per indirizzare il progetto verso soluzioni da definire in prossimità del fabbricato P.

La sua ubicazione, quasi mediana rispetto ai due accessi già esistenti, ossia il sottopasso dell'Alifana e il passaggio a livello a raso, consente un equilibrio globale rispetto alle connessioni esistenti e alle connessioni da integrare.

La posizione strategica dell'edificio P si somma alla presenza sul suo retro di uno spazio aperto, attualmente occupato dai box auto e da un parcheggio scoperto inutilizzato. Tali elementi sono di facile ricollocazione, a vantaggio di uno spazio pubblico fruibile da ogni utenza e che faccia da filtro verde tra il rione, la nuova connessione e il centro storico.

A seguito della collocazione del nuovo intervento, ci si è allora interrogati sulle modalità con cui questi possa effettivamente connettere due porzioni di tessuto urbano che attualmente non dialogano.

I due scenari possibili consistono nella realizzazione di un sovrappasso o, in alternativa, di un sottopasso. A guidare la decisione progettuale è stata sicuramente la ferrovia, la quale si trova a una quota altimetrica maggiore rispetto alla strada adiacente, per effetto della realizzazione di un rilevato che modifica l'andamento naturale del terreno, garantendo il necessario profilo plano-altimetrico per l'infrastruttura ferroviaria. La scelta si è orientata verso il secondo scenario, ossia il sottopassaggio, per sfruttare il dislivello del rilevato ferroviario e per non incombere in interventi fortemente impattanti se fuori terra.

Il volume si innesta nel sottosuolo e affiora in un'aggiunta perpendicolare al fabbricato P, la quale, analogamente al suo porticato, ospita aree per attività commerciali o associazioni, nonché ovviamente l'imbocco del sottopasso.

La spina si frammenta per permettere la permeabilità tra la strada e il nuovo spazio pubblico e, a completamento del progetto una piastra di copertura definisce ed indirizza i nuovi ingressi verso un'area di fruizione pubblica, atta ad ospitare un nuovo polo attrattore urbano, grazie alla sistemazione delle zone permeabili e impermeabili e un nuovo arredo urbano.



A seguito della rimozione dei recinti e dei box auto, il progetto di suolo del comparto in cui ricadono i fabbricati P e O mira a rendere l'area di pubblica fruizione. Ciò avviene non solo con interventi di sottrazione, ma soprattutto attraverso azioni di risignificazione dello spazio aperto.

Il nuovo piano terra risulta arricchito da percorsi principali ciclopedonali, i quali attraversano talvolta gli spazi porticati, rendendoli protagonisti e cornici di un progetto di ampia riqualificazione. Ad essi si intersecano sentieri secondari dalle forme organiche. Così è individuato uno schema in negativo, quasi di risulta, in cui si fanno spazio aiuole e prati. In alcuni di essi riscontriamo la presenza di orti urbani per permettere alla comunità di poter coltivare verdure e ortaggi e per ricercare quel senso di



sezione CC'



sezione BB'

appartenenza dello spazio, ormai perduto, che consente al progetto la sua durabilità nel tempo e il mantenimento a carico degli abitanti.

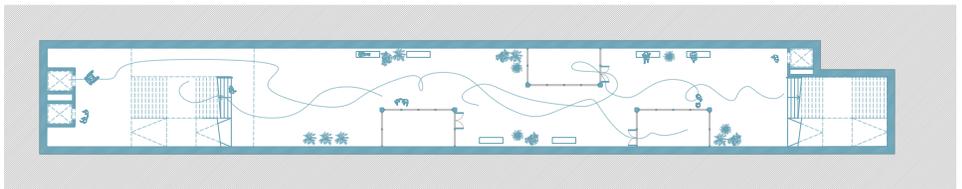
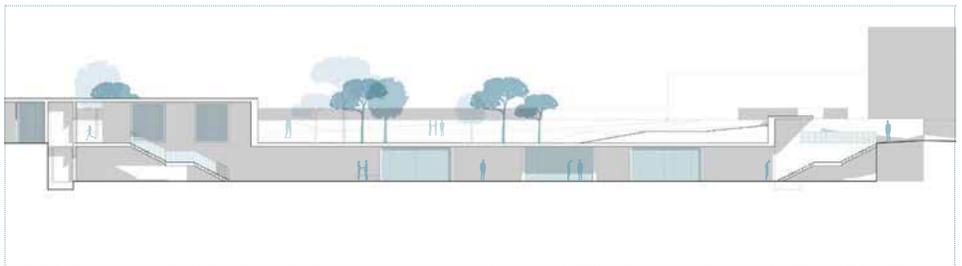
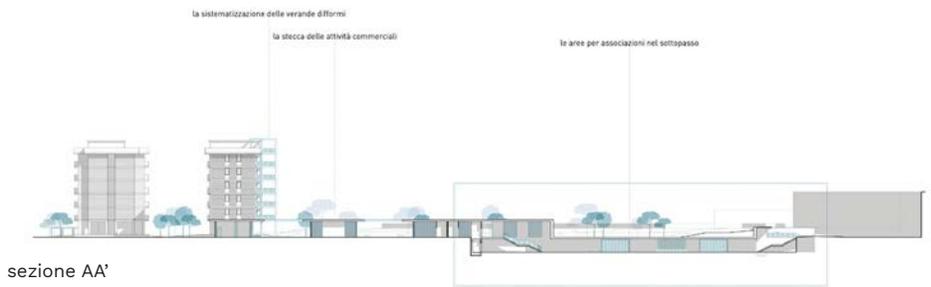
Il verde urbano retrostante l'edificio P, che ora non si configura più come retro, ma come ulteriore fronte protagonista, è interrotto da un largo viale che si sviluppa a partire dal volume di connessione col sottopassaggio. Questo ne inquadra l'ingresso principale da via Dante Alighieri. Il progetto prevede l'aggiunta di arredo urbano, come semplici sedute e, discostando il viale dall'edificio ad esso parallelo, esso si configura come luogo non solo di passaggio, ma anche di sosta, da cui poter godere della vista del nuovo intervento di riqualificazione dello spazio porticato e dell'intervento di aggiunta in facciata.

Il ripensamento delle nuove connessioni col centro storico culmina col progetto del sottopassaggio. Esso si innesta al di sotto dei binari della linea ferroviaria che collega Napoli a Piedimonte-Matese e sfrutta la differenza di quota che dalla stazione sopraelevata Anfiteatro decresce fino al passaggio a livello a raso. Nella zona di innesto, il rilevato raggiunge un apice massimo di due metri circa: questa altezza è stata utilizzata per rendere l'imbocco dal centro storico parzialmente interrato, evitando quindi problematiche con la fascia di rispetto in cui non è possibile edificare volumetria fuori terra. Morfologicamente, il sottopassaggio è costituito da un corpo centrale scatolare con pareti in calcestruzzo armato e da due testate laterali che raccordano l'opera alla viabilità esistente.

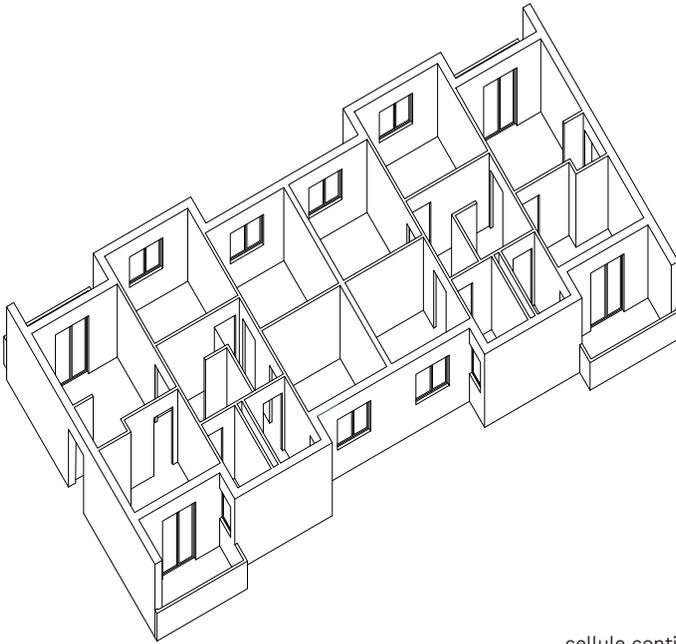
Il progetto delle connessioni che dagli imbocchi raggiungono il corpo del sottopassaggio prevede tre tipologie di collegamenti verticali: una scalinata ampia a due rampe, quasi monumentale se la si guarda dal piano interrato, con pianerottolo di sosta intermedio; un ascensore, per permettere una fruibilità completa del progetto da parte delle categorie con disabilità motorie; infine, affiancata alla scala, una rampa con la quale è possibile accompagnare manualmente dispositivi leggeri per la mobilità personale, quali biciclette o monopattini, mentre si percorre la scala.

Il sottopassaggio, dunque, consente l'attraversamento di diversi flussi di utenza e, per renderlo uno spazio utile alla comunità, si è ipotizzato l'inserimento di box atti ad ospitare attività commerciali o aree per associazioni, analogamente a ciò che avviene fuori terra. Quest'azione progettuale ha un duplice scopo: innanzitutto, fornire ulteriori spazi alla popolazione del rione e, in secondo luogo, genera anche un presidio indiretto del luogo, garantendo una sorveglianza spontanea e riducendo il rischio che lo spazio diventi percepito come insicuro. Quest'ultima osservazione è una conseguenza indiretta ma determinante per le opere di scavalco, le quali diventano sovente spazi di degrado e gradualmente spazi di abbandono.

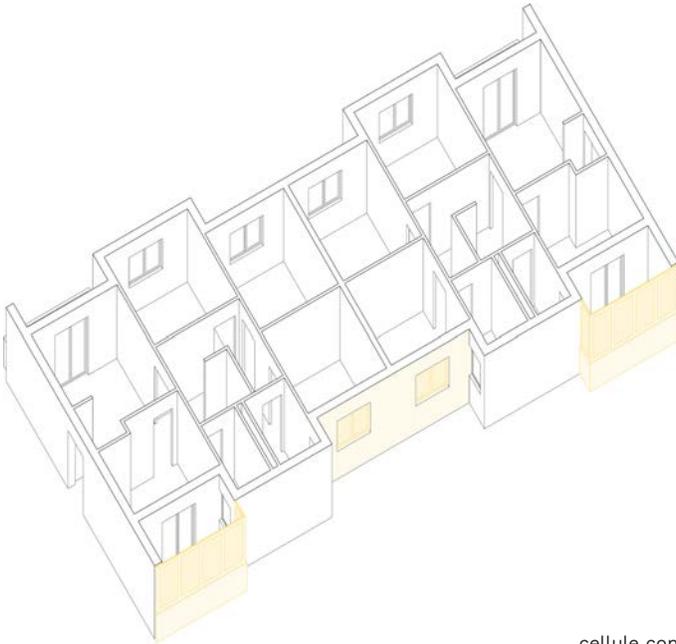
Il progetto si completa con un'attenzione evocativa sulla scalinata di uscita verso il rione: circondata da superfici vetrate che la permeano di luce naturale, la scala accompagna visivamente l'utente verso il rione, offrendo progressivi frammenti del nuovo spazio esterno.



focus sul sottopassaggio



cellule contigue - stato di fatto



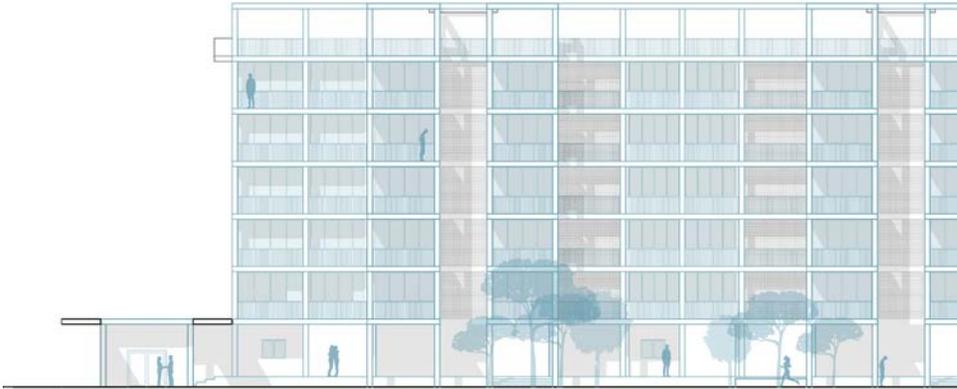
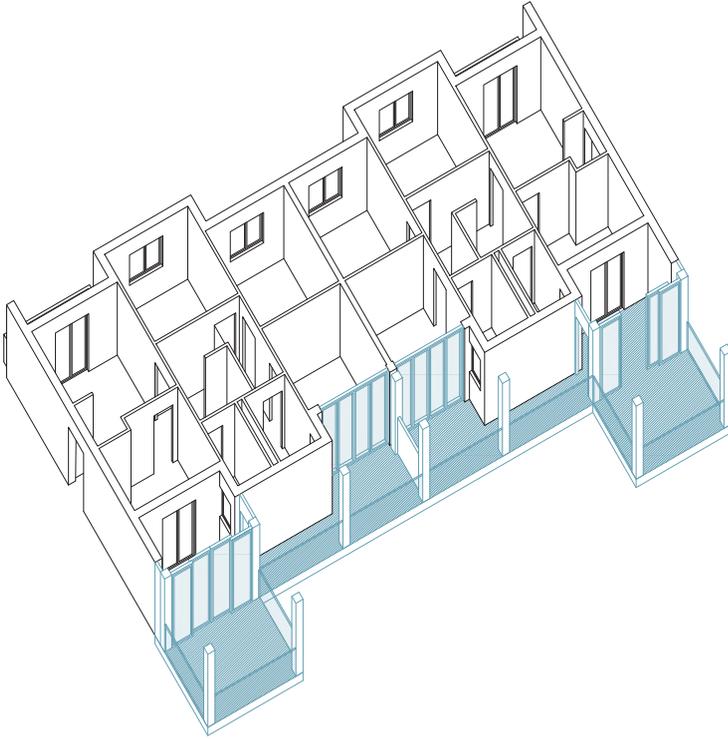
cellule contigue - demolizioni

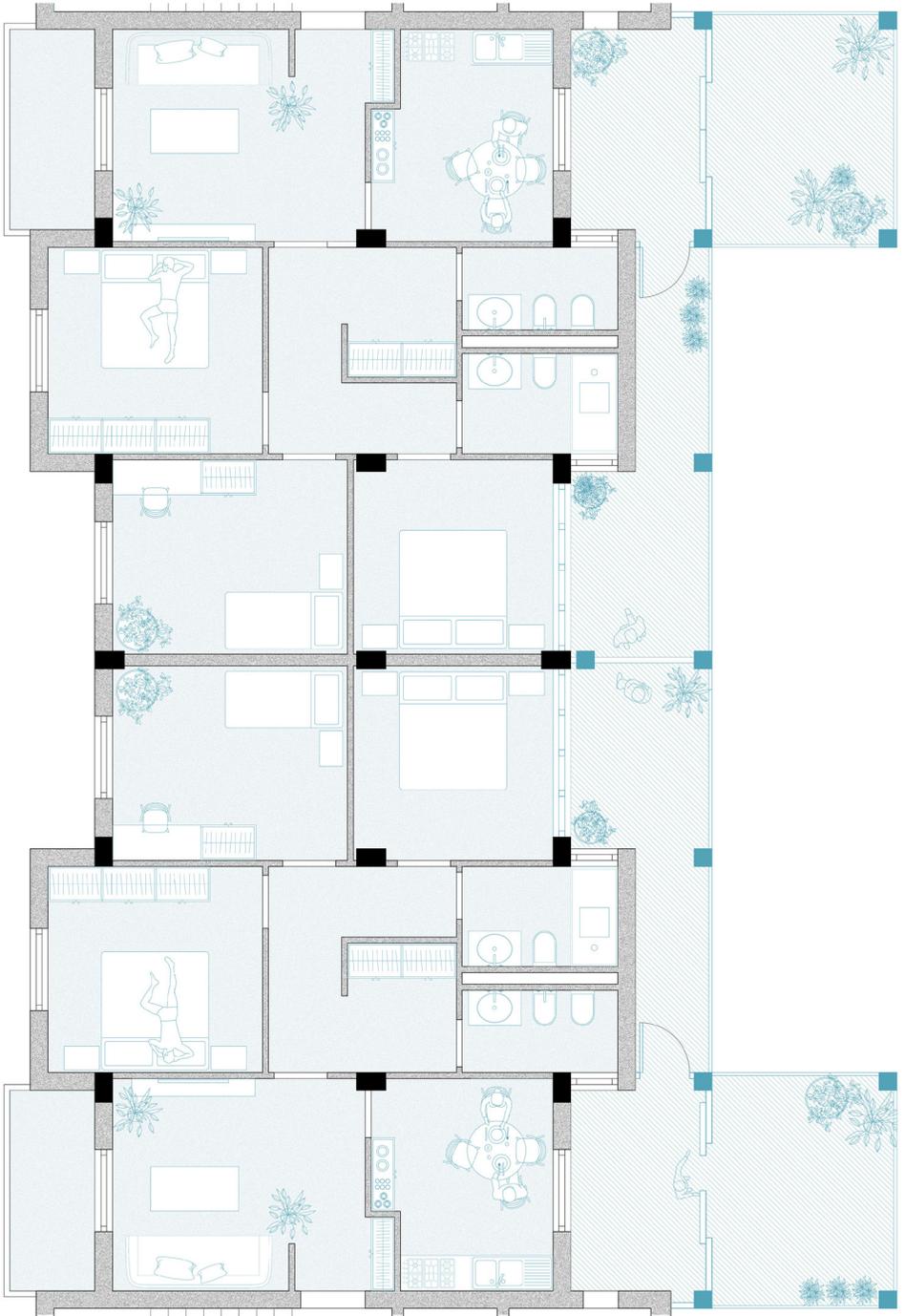
Quel bisogno di ottenere più spazio, espresso in modo silenzioso attraverso la chiusura dei balconi, ha rappresentato il punto di partenza per il progetto della nuova facciata.

Gli edifici P ed M costituiscono solo un esempio concreto di applicazione, ma la forza dell'intervento risiede nella sua versatilità: dal punto di vista costruttivo, è infatti facilmente adattabile a qualsiasi edificio del rione che presenti analoghe necessità, poichè presenta uno schema modulare e ricorrente, così come lo sono le facciate degli altri edifici.

Le fasi di realizzazione del progetto prevedono una preliminare demolizione delle attuali verande, in modo da riportare la morfologia della facciata allo stato catastato, e alla rimozione di alcuni infissi e dei relativi paramenti murari che li contengono. La nuova struttura è realizzata con maglia strutturale in acciaio, con travi e pilastri laminati in acciaio HEA. La scelta di inglobare i profili metallici in un rivestimento composto da pannelli modulari garantisce sia una protezione dagli agenti atmosferici, sia una regolarizzazione estetica della superficie a vista, ottenendo così un aspetto complanare e continuo. Tale concetto è rafforzato dalla scelta del solaio prefabbricato e modulare: si tratta di un solaio *slim floor*, il quale, essendo caratterizzato da uno spessore di soletta contenuto nell'altezza delle travi, non aggiunge alla nuova facciata un'eccedenza degli elementi orizzontali. Oltre a favorire la facilità di montaggio che contraddistingue gli elementi prefabbricati, il solaio contenuto non rende visivamente pesante l'intervento. La struttura realizzata si distanzia dalla facciata esistente con un giunto sismico di circa 15 centimetri, in cui si inserisce un giunto di dilatazione che assorbe le deformazioni differenziali dovute a dilatazioni termiche, assestamenti o vibrazioni ed evita l'interferenza delle sollecitazioni tra le due strutture.

Sul piano sociale, l'intervento produce l'aggiunta di un ballatoio che corre lungo gli appartamenti contigui e speculari dell'edificio: ciò favorisce la convivialità tra vicini e la possibilità di erigere una separazione più o meno alta tra le due proprietà in base ai livelli di privacy e di isolamento che si vogliono ottenere. Inoltre, restituire un balcone a coloro i quali se ne erano privati permette anche agli abitanti delle palazzine di godere visivamente del progetto del nuovo parco urbano.



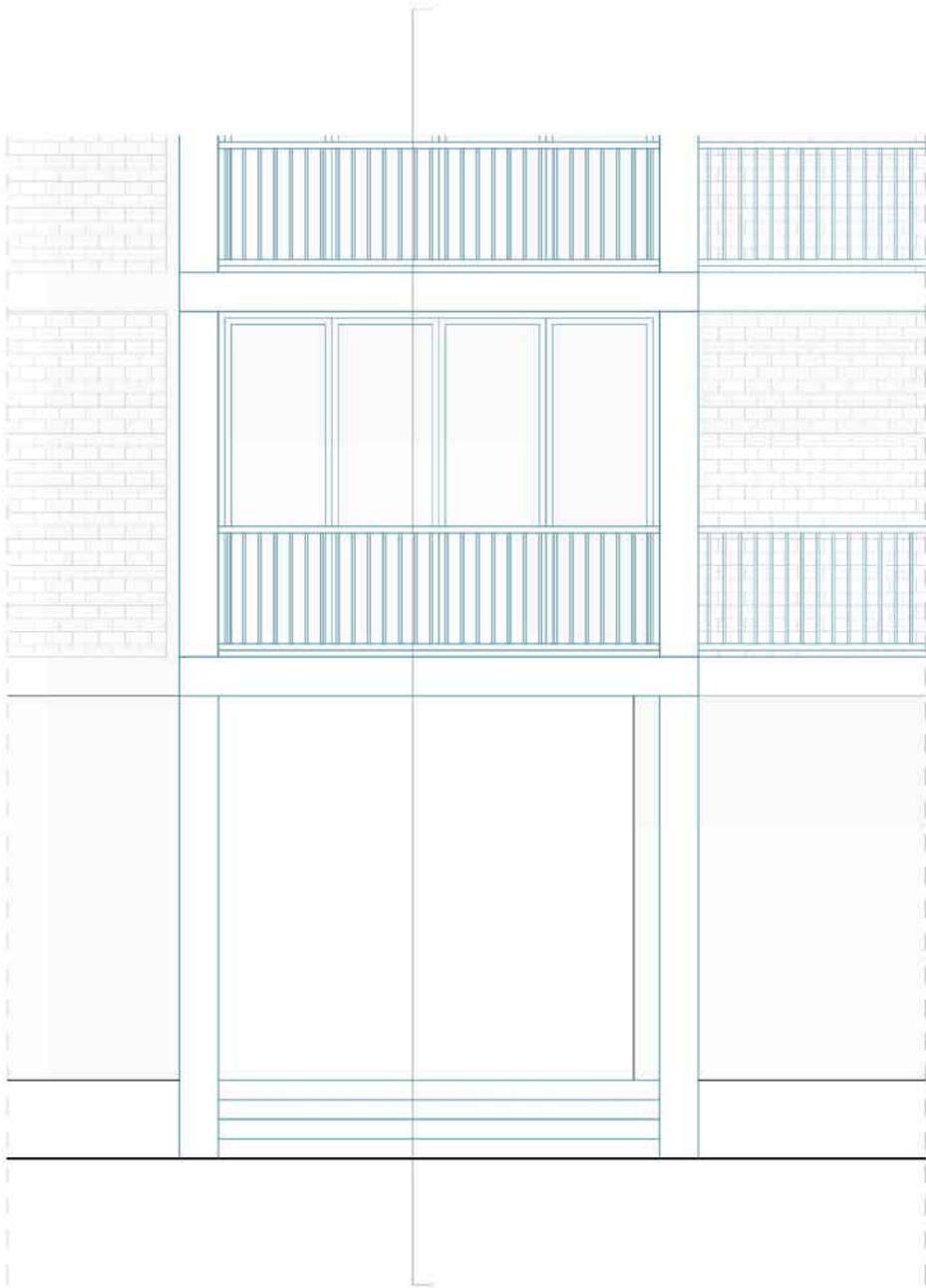




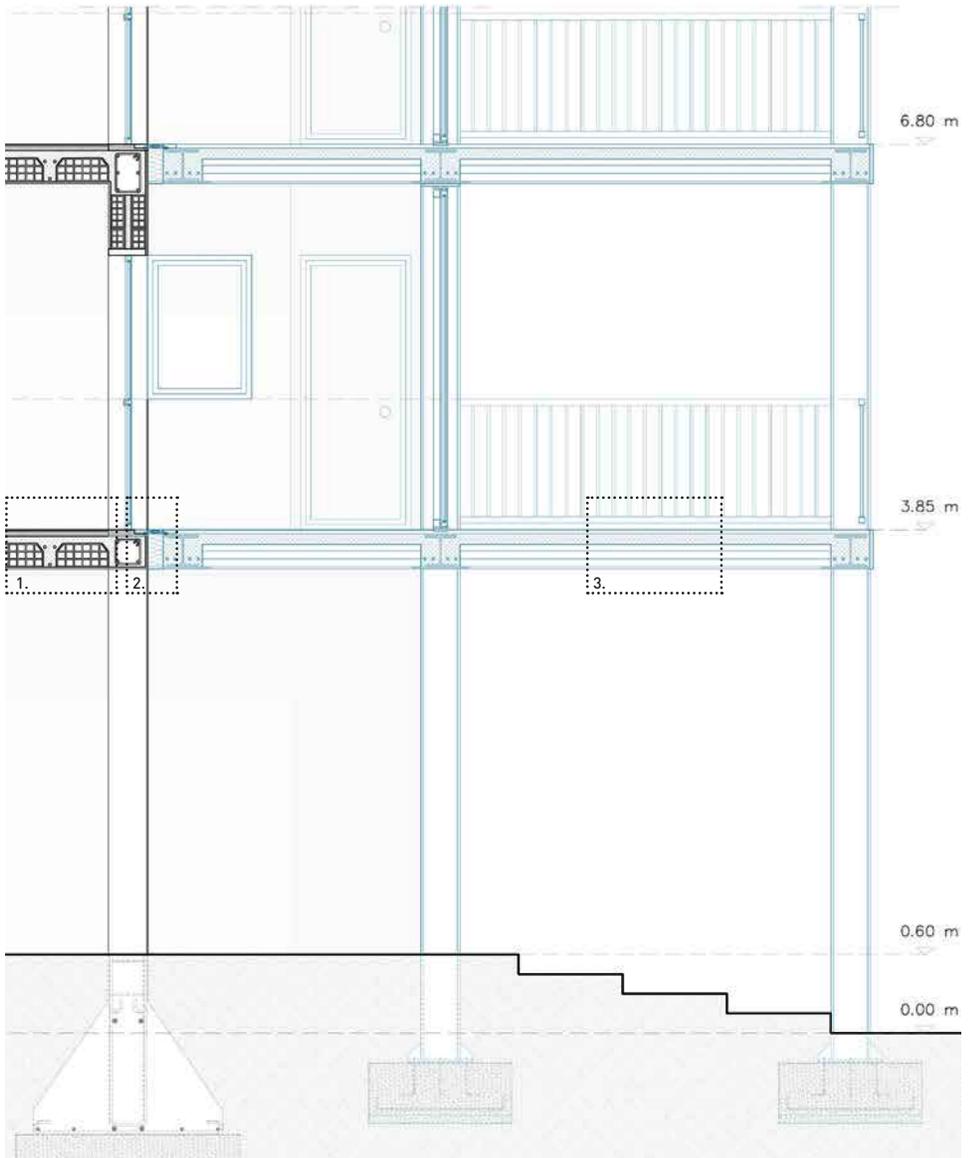
Gli interventi sugli edifici M e P, dettaglio delle facciate.
Modello di studio 1:50.



Gli interventi sugli edifici M e P, l'ampliamento dell'appartamento tipo.
Modello di studio 1:50.



Prospetto dell'aggiunta
in facciata. Dettaglio

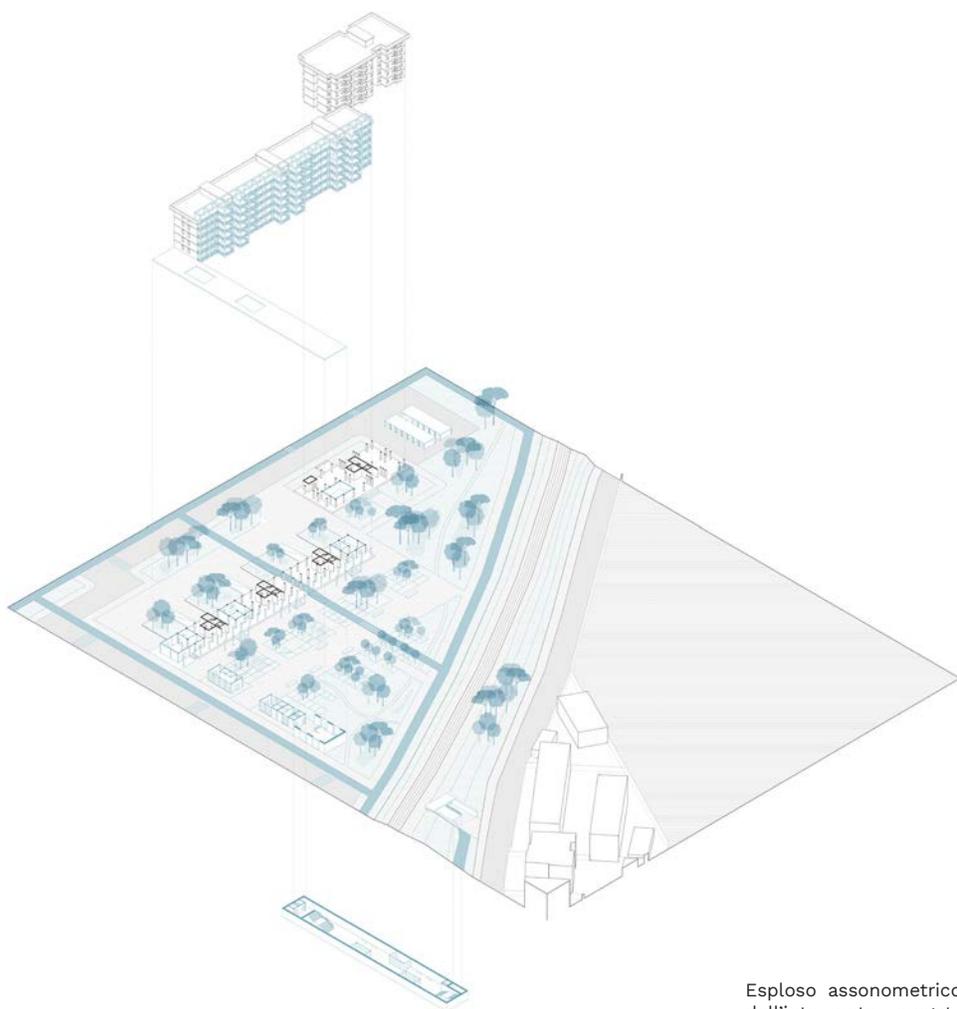


- 1. Struttura preesistente con solaio latero-cementizio
- 2. Giunto di dilatazione
- 3. Solaio slim-floor

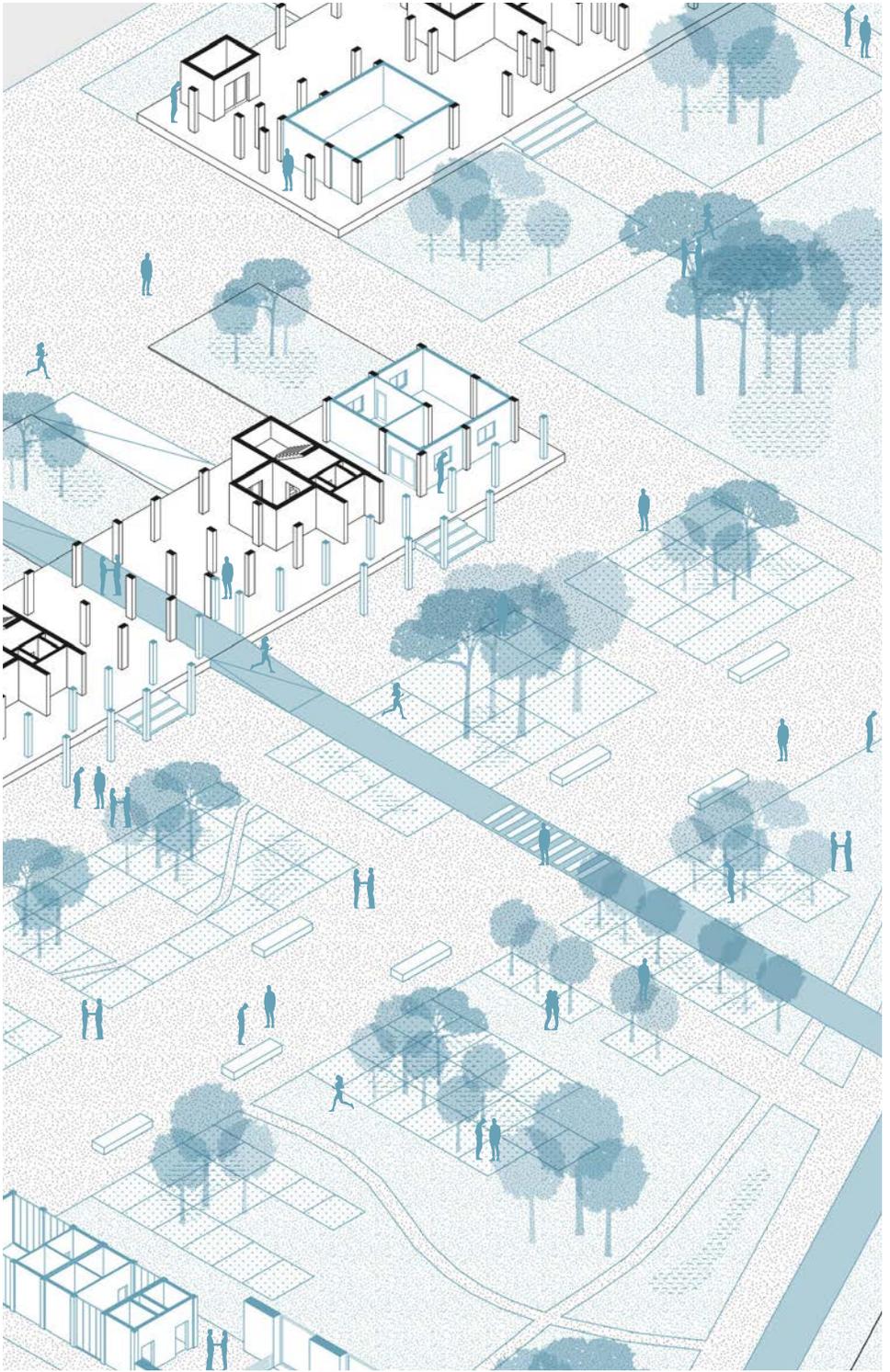
Sezione dell'aggiunta in facciata. Dettaglio

Le ripercussioni auspicabili per il progetto sono sicuramente di piena rivitalizzazione del rione, per portare flussi di utenza al suo interno. Dal punto di vista globale, è determinante far sì che sia riconosciuta la potenzialità di un'area negata e di come questa, tramite interventi sintetici e puntuali, possa diventare il fulcro di un sistema di rigenerazione territoriale più ampio.

In fondo, è il processo progettuale e il pensiero critico che ne guida l'evoluzione a costituire il vero valore, più del risultato stesso.



Esploso assometrico dell'intervento progettuale





Vista della nuova facciata dell'edificio M e del progetto del piano terra.

Note:

¹ Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Venezia, 1966, p. 138

Bibliografia:

Fabio Lepratto, *Trasformare case e quartieri. Temi, progetti e strumenti per la rigenerazione della residenza collettiva*, Maggioli editore, 2021.

Francesco Infussi, *Dal recinto al territorio. Milano, esplorazioni nella città pubblica*, Bruno Mondadori, 2012.

Aurora Fernandez Per, Javier Mozas e Alex S. Ollero, *10 stories of collective housing. Graphical analysis of inspiring masterpieces*, a+t research group, 2013.

Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio, Venezia, 1966.



LAN Architecture, Urban Renovation Lormont

Lo straordinario nell'ordinario

Bianca Maria Rodriguez

«È proprio nell'ordinario che può celarsi lo straordinario»¹. Nelle parole di Anne Lacaton si riassume gran parte del lavoro di tesi condotto da Maria Fiorillo e Veronica Russo, sintetizzato nelle pagine di questo libro.

L'edilizia residenziale pubblica rappresenta l'architettura ordinaria: la ripetizione di una tipologia, l'alloggio, che si ripete in modo pedissequo restituisce un ritmo di facciata ben definito, scandito dalla alternanza di pieni e vuoti. Ed è proprio in questo scenario apparentemente ripetitivo che si innesta la tesi, che individua nella trasformazione dell'ordinario un'opportunità per generare nuove visioni straordinarie, urbane e collettive.

La ricerca che la tesi ha portato avanti propone un intervento che agisce su tre livelli multiscalarari: quello territoriale, quello del quartiere e quello dell'edificio, articolando una strategia integrata capace di incidere sulle dinamiche insediative, sociali e ambientali della città. Alla scala territoriale, la tesi si misura con le condizioni del margine periurbano di Santa Maria Capua Vetere, affrontando il tema delle aree negate, dei vuoti urbani e della frammentazione infrastrutturale. Qui, il progetto diventa occasione per riconnettere la periferia al centro storico, ridefinendo le soglie tra città e campagna, tra costruito e non costruito. Le aree marginali, che costituiscono una corona intorno al centro della città, si trasformano in risorse strategiche per attivare nuovi cunei urbani e potenziare la mobilità sostenibile, contribuendo alla riorganizzazione del tessuto metropolitano.

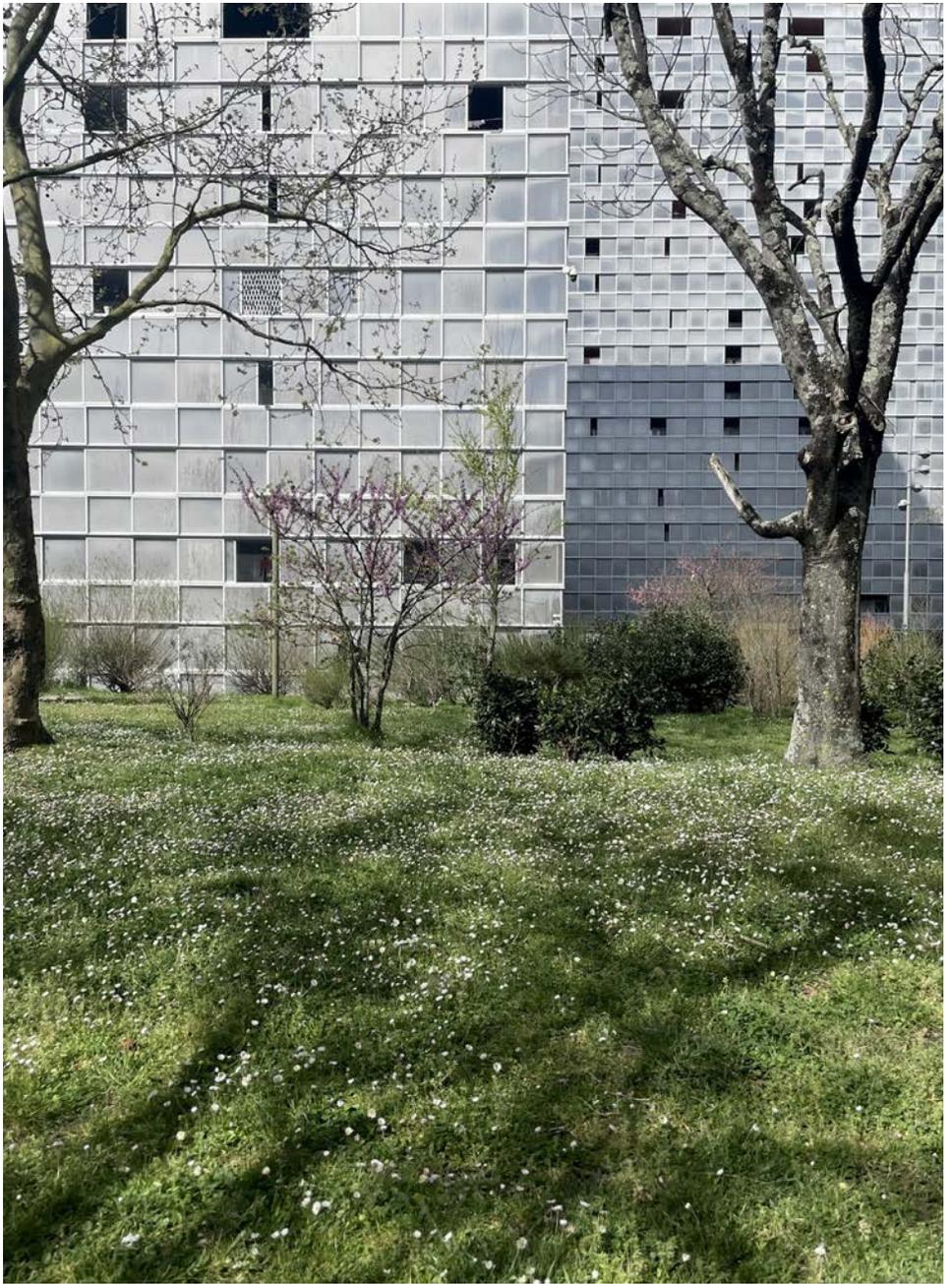
Alla scala intermedia del quartiere, il comparto C1 Nord Ovest di Santa Maria Capua Vetere diventa il fulcro di un processo di rigenerazione urbana che valorizza l'identità dei luoghi. Qui, l'architettura dell'abitare collettivo non è più oggetto di demolizione, ma materia da trasformare. L'intervento si concentra sulla riattivazione dello spazio porticato come luogo di relazione, sulla riqualificazione degli spazi pubblici

e sull'incremento della qualità abitativa, offrendo ai residenti ambienti più dignitosi, sicuri ed efficienti, senza allontanarli dalle loro case.

Alla scala dell'edificio, la tesi adotta dispositivi progettuali capaci di riscrivere le condizioni dell'abitare attraverso strategie di efficientamento energetico, strutturale e spaziale. In linea con le esperienze progettuali di Lacaton e Vassal, la tesi ripensa all'architettura esistente in cemento armato come scheletro disponibile, capace di accogliere nuovi spessori, nuove funzioni, nuove forme per l'abitare. Le logiche della densificazione selettiva, del riuso adattivo e dell'aggiunta controllata si affermano come alternative concrete alla demolizione. Non è più necessario cancellare per ricostruire, ma sovrapporre, innestare, estendere. Maria e Veronica approfondiscono questi scenari attraverso un abaco delle trasformazioni possibili: una serie di interventi sullo spazio porticato, sulle facciate e sulle coperture che rendono possibile la riconfigurazione degli spazi dell'abitare.

La tesi affronta e intreccia tre complesse questioni – la rigenerazione urbana, il recupero dell'esistente e la qualità dell'abitare collettivo – dimostrando come l'una sia condizione e conseguenza dell'altra. La rigenerazione urbana emerge come risultato del progetto per l'abitare: intervenire sugli spazi collettivi, migliorarne accessibilità, fruibilità e vivibilità significa restituire valore agli spazi pubblici, renderli nuovamente luoghi dello stare. In questa prospettiva, il progetto sull'esistente non rappresenta un limite, ma un'opportunità per restituire senso e dignità ai territori e ai loro abitanti.

Questo tipo di processi trasformativi dell'abitare si basano sull'ascolto dei bisogni degli abitanti, spesso palesati attraverso modifiche illecite degli alloggi che – mediante l'intervento spontaneo e autonomo – assumono nuove conformazioni. Questa modalità di intervento, permette all'abitante di appropriarsi di uno spazio, di sentirlo suo. In questa ottica, «non è necessario pianificare tutto, basta concedere all'abitante lo spazio potenziale affinché se ne appropri»². Uno spazio desiderato, flessibile, aperto, che l'architettura deve predisporre senza esaurirne le possibilità.



LAN Architecture, Urban
Renovation Lormont

Questo nuovo modo di interpretare l'architettura significa riconoscere all'abitante la centralità del progetto, restituire non case nuove ma le stesse case trasformate: più grandi, più luminose, più vive. Case che continuano a raccontare un'appartenenza, a mantenere viva la memoria del luogo. L'esistente rappresenta lo strumento, la materia prima, ma è l'abitante a definire il proprio personale progetto dell'abitare, dal quale prenderà forma la singola abitazione. È in questa visione che l'architettura torna ad assumere un ruolo etico e sociale, capace di generare valore senza espulsione, bellezza senza cancellazione, rigenerazione senza consumo di suolo.

La tesi lo dimostra con rigore e sensibilità, riconoscendo nel margine urbano una soglia attiva e nella periferia non una condizione di svantaggio, ma uno spazio di possibilità. Se, come scrive Maria nel testo, la periferia «non è più soltanto una categoria spaziale, ma si configura come una categoria sociale e culturale», allora anche il progetto deve farsi carico di questa complessità. Lavorare sull'esistente significa oggi lavorare sull'identità, sulla dignità, sulla giustizia spaziale.

In questo senso, il progetto di Maria e Veronica è anche un atto politico. Un atto che prende posizione contro la demolizione, contro la cancellazione della memoria, contro l'espulsione dei più fragili. È un progetto che mette al centro le persone e i luoghi, restituendo all'architettura il compito più alto: costruire possibilità.



Grand Parc Bordeaux, dettaglio facciata

Note:

¹ Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *Freedom of Use*, Sternberg Press, Cambridge, 2015, p.15.

² Cristina Díaz Moreno e Efrén García Grinda, *Places Cotidianos, Una Conversación con Anne Lacaton y Jean Philippe Vassal*, «El Croquis - Lacaton & Vassal 1993/2015», n.177/178, 2015, pp. 5-31.

Bibliografia:

Frederic Druot, Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *PLUS - Les grands ensembles de logements - Territoires d'exception*, Gustavo Gili, 2014.

Laura Malighetti, *Refurbishment Bois le Prêtre Tower in Paris, France - Frédéric Druot Architecture, Lacaton & Vassal Architects*, «Arketipo», n. 67, 2012, pp. 92-103.

Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, *Freedom of Use*, Sternberg Press, Cambridge, 2015.

Cristina Díaz Moreno e Efrén García Grinda, *Places Cotidianos, Una Conversación con Anne Lacaton y Jean Philippe Vassal*, «El Croquis - Lacaton & Vassal 1993/2015», n.177/178, 2015, pp. 5-31.

Karine Dana, *Die Cité du Grand Parc in Bordeaux*, «Bauwelt», n. 39, 2016, pp. 38-47.

Mayoral Moratilla, *Lacaton & Vassal: Condiciones abiertas para el cambio permanente*, «Materia Arquitectura», n. 18, 2018, pp. 6-29.

Fernández Galiano (a cura di), *Lacaton & Vassal 1991-2021*, Arquitectura Viva, Madrid, pp. 8-11.

Roberto Bianchi e Spartaco Paris, *Ri-abitare il moderno: il progetto per il rinnovo dell'housing*, Quodlibet, Macerata, 2018.

Abitare lo spazio porticato.
Il caso di Santa Maria Capua Vetere
a cura di Maria Fiorillo, Veronica Russo

Napoli: FedOAPress, 2025
(collana: Teaching Architecture; 19).
154 pp.; 16x23 cm

Accesso alla versione elettronica:
<http://www.fedoabooks.unina.it>
ISBN: 978-88-6887-359-2
DOI: 10.6093/978-88-6887-359-2

immagini

Maria Fiorillo p. 6
Maria Fiorillo p. 12
Maria Fiorillo p. 18
Maria Fiorillo p. 34
Veronica Russo p. 44
Veronica Russo p. 50
Nicola Paternuosto p. 65
Maria Fiorillo p. 71
Maria Fiorillo e Veronica Russo p. 73
Maria Fiorillo pp. 76-77
Veronica Russo p.90
Maria Fiorillo p.92
Maria Fiorillo e Veronica Russo p. 93
Maria Fiorillo p. 100
Nicola Paternuosto p. 102
Maria Fiorillo p. 110
Maria Fiorillo p. 122
Maria Fiorillo p. 125
Maria Fiorillo p. 128
Nicola Paternuosto pp. 140-141
Bianca Maria Rodriguez p. 148
Bianca Maria Rodriguez p. 151
Bianca Maria Rodriguez p. 153

© 2025 FedOAPress - Federico II University Press
Università degli Studi di Napoli Federico II

Centro di Ateneo per le Biblioteche "Roberto Pettorino"
Piazza Bellini 59-60
80138 Napoli, Italy
<http://www.fedoapress.unina.it/>
Published in Italy
Prima edizione: luglio 2025

Gli E-Book di FedOAPress sono pubblicati con licenza
Creative Commons Attribution 4.0 International