

Rivitalizzare la periferia metropolitana attraverso il progetto urbanistico: “il caso di Afragola in Provincia di Napoli”

Antonio Iazzetta
Università di Napoli “Federico II”

Abstract

La realizzazione della stazione ferroviaria per l’Alta Velocità localizzata nel territorio comunale di Afragola ha aperto un nuovo scenario per lo sviluppo dell’area metropolitana a nord di Napoli, dove verranno veicolati una serie di finanziamenti, di infrastrutture e di servizi tali da poter cambiare l’assetto territoriale esistente.

Appare quindi evidente, che la localizzazione della stazione della linea AV, con un debole impianto di collegamento al centro urbano di Afragola, possa portare solo uno sviluppo apparente alla città che in realtà rimarrebbe ancor più isolata e caratterizzata da un centro storico degradato, mentre, al di là della barriera autostradale, si assisterebbe alla realizzazione di spazi urbani fortemente aggregativi ma del tutto estranei all’ambiente circostante, apparendo come entità a sé stanti calate dall’alto.

Una possibile soluzione può essere l’attuazione di una forma perequativa che crei un surplus per chi investe nelle aree attigue alla stazione AV, da spendere poi per il restauro e la riqualificazione del centro storico. In questo modo, oltre a portare una miglioria qualitativa dello stato di conservazione del centro storico si pongono le basi per un possibile sviluppo di attività imprenditoriali e di attività sociali (bed&breakfast, residenze per studenti, sale espositive, centri sociali, laboratori artistici, ecc.), punto di partenza per una riqualificazione sociale della comunità residente.

INTRODUZIONE¹

La realizzazione della stazione ferroviaria per l’Alta Velocità localizzata nel territorio comunale di Afragola ha aperto un nuovo scenario per lo sviluppo dell’area metropolitana a nord di Napoli, dove verranno veicolati una serie di finanziamenti, di infrastrutture e di servizi tali da poter cambiare l’assetto territoriale esistente.

Appare quindi evidente, che la localizzazione della stazione della linea AV, con un debole impianto di collegamento al centro urbano di Afragola, possa portare solo uno sviluppo apparente alla città che in realtà rimarrebbe ancor più isolata e caratterizzata da un centro storico degradato, mentre, al di là della barriera autostradale, si assisterebbe alla realizzazione di spazi urbani fortemente aggregativi ma del tutto estranei all’ambiente circostante, apparendo come entità a sé stanti calate dall’alto.

In realtà, la stazione AV Campania è parte integrante di un progetto a più ampio respiro e si colloca come il terminale di una rete infrastrutturale che ha l’obiettivo di collegare i principali centri urbani europei. La sua collocazione sul territorio appare, però, eseguita “cartograficamente”, individuando, dall’alto, un ampio spazio vuoto sul territorio dove poter realizzare tale opera, trovandoci, quindi, di fronte ad un’opera che punta allo sviluppo globale trascurando quello locale, senza trovare un giusto equilibrio che potremmo definire come sviluppo di “glocalizzazione”².

¹ Il testo è stato realizzato con il lavoro prodotto dal post-workshop del Corso di Perfezionamento in "Urbanistica e sviluppo sostenibile: analisi, pianificazione, progettazione e gestione della città e del territorio" anno accademico 2005/2006, coordinatore arch. Ph.D. Antonio Iazzetta, Gruppo di lavoro, architetti: Alfonso Nasti, Vincenzo Apicella, Paola Bartolotta, Patrick Megliola, Silvana Sibilia, Teresa Ferrara.

² La *Glocalisation* (o *glocalization*), è un neologismo nato dalla fusione dei concetti di *globalizzazione* e *localizzazione*.

La trasformazione dell'area circostante alla stazione AV è orientata, comunque, alla reinterpretazione del sistema urbano che va da Napoli a Caserta, al ridisegno e alla valorizzazione del paesaggio metropolitano, rimandando alla sua peculiare caratteristica agricola: nasce il Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi immerso nel "cuneo verde" del parco agricolo.

La realizzazione di questa rete di collegamento tra le città europee deve prevedere però anche interventi sull'ambiente costruito locale che va inteso sia come elemento fisico sia come contesto sociale; occorre intervenire, cioè, con azioni di conservazione della qualità, cercando di responsabilizzare ogni soggetto che possa influire sul benessere urbano, dalle amministrazioni pubbliche agli imprenditori, per arrivare con effetti distribuiti a tutti i cittadini.

In conclusione, appare necessario avviare un processo che riequilibri lo sviluppo attualmente concentrato solo in una parte di territorio avulsa dal contesto urbanizzato, in modo che anche il centro urbano di Afragola, ed in particolare il suo centro storico, possa usufruire degli investimenti previsti per la realizzazione della stazione AV. Tale riequilibrio deve avvenire attraverso azioni materiali ed immateriali che intervengono sia sul patrimonio architettonico che sul tessuto sociale. Una possibile soluzione può essere l'attuazione di una forma perequativa che crei un surplus per chi investe nelle aree attigue alla stazione AV, da spendere poi per il restauro e la riqualificazione del centro storico. In questo modo, oltre a portare una miglioria qualitativa dello stato di conservazione del centro storico si pongono le basi per un possibile sviluppo di attività imprenditoriali e di attività sociali (bed&breakfast, residenze per studenti, sale espositive, centri sociali, laboratori artistici, ecc.), punto di partenza per una riqualificazione sociale della comunità residente.

L'INDAGINE

Analisi Territoriale attraverso il Metodo Swot

La fase della formulazione degli obiettivi è stata preceduta da un'analisi preliminare che ha selezionato ed evidenziato i problemi muovendo dalla morfologia urbana, dagli elementi che la costituiscono (caratteristiche, destinazione d'uso, prestazioni), dalla forma fisica come risultato e condensatore di valori che sono anche economici, sociali e culturali e che variano da un contesto ad un altro e si misurano con le condizioni culturali del luogo.

L'attenzione alle qualità ambientali, naturali e antropiche, il senso della stratificazione storica delle trasformazioni della città e del territorio, portano, pertanto, a considerare il territorio, oltre che come un insieme di risorse da utilizzare, come una realtà il cui assetto fisico può assumere caratteri qualitativi sempre più compiuti ad opera della stratificazione dell'azione antropica.

Il processo di individuazione degli obiettivi è avvenuto attraverso un'analisi SWOT, cioè un'analisi ragionata del contesto territoriale, in cui si realizza un programma di intervento, che evidenzia i principali fattori, interni ed esterni al contesto di analisi permettendo di impostare una strategia coerente rispetto al contesto su cui si interviene.

È un'analisi di supporto alle scelte che risponde ad un'esigenza di razionalizzazione dei processi decisionali che viene condotta sui punti di forza (strengths), di debolezza (weaknesses), sulle opportunità (opportunities) e sulle minacce (threats). I punti di forza e debolezza sono propri del

Il *globale* ed il *locale* possono essere visti i due lati della stessa medaglia. Un'organizzazione può essere compresa meglio analizzando la natura duale della glocalizzazione. Spesso la localizzazione viene ignorata per colpa della troppa importanza data alla globalizzazione. Inoltre, in molti casi, le forze locali si sforzano costantemente per attenuare l'impatto dei processi globali. Queste "forze" si possono riconoscere dagli sforzi fatti per prevenire o modificare i piani di costruzione degli edifici per le multinazionali, come la Wal-mart. Il termine *Glocalisation*, nonostante sia nato negli anni '80 in Giappone, venne importato nella lingua inglese dal sociologo inglese Roland Robertson negli anni '90, ed in seguito sviluppato da Zygmunt Bauman.

contesto di analisi e sono modificabili grazie alle politiche o all'intervento proposto, mentre le opportunità e le minacce derivano dal contesto esterno e non sono quindi modificabili.

L'analisi SWOT aiuta, quindi, ad identificare le priorità che conducono alla realizzazione dell'obiettivo principale di sviluppo economico e territoriale facendo leva sui punti di forza, tentando di ridurre quelli di debolezza, massimizzando le opportunità e minimizzando le minacce.

Punti di Forza

I punti di forza sono i maggiori elementi che giocano a favore dello sviluppo dell'area.

1. Identità storica propria

L'attuale configurazione della città di Afragola ed in particolare la lettura del primario impianto urbanistico e delle caratteristiche tipologiche mostrano come la città si sia sviluppata in maniera autonoma rispetto a Napoli distinguendosi ancor oggi da altri centri limitrofi (ad esempio Casoria) che rappresentano una prosecuzione fisica e funzionale del capoluogo. Nell'aspetto morfologico e tipologico è tuttora leggibile l'originaria identità (culturale ed urbana), fondamentale agricola, dei centri nati attorno a fondi, masserie fortificate o castelli.

Tale situazione permette alla città di programmare autonomamente un proprio sviluppo sfruttando le proprie potenzialità e relazionandosi col capoluogo senza divenirne una semplice conurbazione.

2. Interessante patrimonio storico, artistico e architettonico

L'identità storica si concretizza nel suo aspetto materiale in una ricca testimonianza di beni artistici ed architettonici che comprendono elementi di alto valore stilistico ed una più diffusa presenza di minore valore, tali che dalla loro corralità scaturisce un interessante patrimonio a valenza storico-urbanistica, architettonica ed artistica. Nel centro antico è ancora leggibile l'originario impianto caratterizzato dalla compresenza di tre principali tipologie abitative.

3. Vani abitabili liberi

Dall'ultimo censimento ISTAT emerge la presenza di numerosi vani liberi che rappresentano una potenzialità se inseriti in un discorso di recupero e riqualificazione: consentirebbero, infatti, la riappropriazione e differenziazione, anche funzionale, del sistema insediativo articolato in un programma che prevede la collocazione di case per studenti (università), di abitazioni alternative a quelle del capoluogo (dipendenti TAV, ecc.), di B&B (ospitalità differenziata), oltre al controllo dei fenomeni di abusivismo e degrado sociale. Tali vani possono essere utilizzati anche per trasferirvi gli abitanti dei "bassi", in modo tale che ai piani terra potrebbero trasferirsi, ove possibile e significativo, attività produttive artigianali ed esercizi commerciali di prodotti di nicchia e anche di prodotti a carattere enogastronomico.

4. Vivacità imprenditoriale

Il territorio di Afragola è caratterizzato da un elevato numero di imprese, in particolare edili, che rappresentano una buona base per intraprendere attività di investimento sul territorio. Le imprese edili, però, se non indirizzate in maniera oculata, rischiano invece di essere un punto debole del territorio in quanto artefici di opere abusive e di deturpamento del centro storico. Fondamentale risulta, quindi, indirizzare e gestire al meglio questo fermento imprenditoriale, per realizzare l'insieme di interventi di riqualificazione e rivitalizzazione del centro storico. Una particolare vivacità ed un tenace impegno sono dimostrati dagli imprenditori anche nel settore agricolo potendo beneficiare delle caratteristiche morfologiche e naturalistiche del territorio oltre che delle condizioni climatiche particolarmente propizie per produzioni diversificate di qualità.

Punti di Debolezza

I punti di debolezza sono gli elementi che ostacolano e che bisognerà cercare di superare.

1. Degrado urbano e sociale

Il centro storico di Afragola versa in uno stato di forte degrado sia dal punto di vista della conservazione dei manufatti che della struttura sociale. È evidente come le due componenti siano correlate tra loro ed il problema del recupero strutturale del centro storico non possa essere disgiunto dalla reintegrazione sociale degli abitanti.

La perdita della propria memoria storica, che ha origini profonde e lontane nel tempo, si riflette nella mancanza di rispetto del patrimonio architettonico ed artistico, deturpato sovente da interventi edilizi finalizzati al soddisfacimento di un interesse unicamente speculativo. Vi è, quindi, la necessità di ristabilire tra gli abitanti la coscienza e conoscenza del proprio territorio, sottolineando l'importanza delle risorse presenti, e come esse debbano essere tutelate, in modo da attivare un processo di auto-tutela del patrimonio.

La scarsa offerta di lavoro professionale e qualificato rispetto a quella in settori insalubri o mal retribuiti ha comportato l'arrivo e la stanzialità di un alto numero di immigrati. Questo fenomeno, poco controllato e spesso illegale, comporta una scarsa differenziazione delle classi sociali e rischia di determinare il definitivo isolamento del centro antico dal più ampio contesto città.

2. Carenza di attrezzature ricettive

Parallelamente al degrado dei centri storici, i settori residenziali della recente espansione sono carenti di centri rappresentativi e non presentano un sistema integrato di attrezzature per i servizi, per lo svago ecc. Il comune di Afragola, inoltre, appare estraneo da qualsiasi flusso turistico e non sembra stia ponendo le basi per uno sviluppo in tal senso. Non vi è stata finora la necessità di dotarsi di attrezzature e strutture per l'organizzazione di meeting, congressi, workshop, mostre, concerti, e difatti la città ne è del tutto sprovvista. La carenza di attrezzature è sicuramente un forte ostacolo per lo sviluppo di qualità di un territorio. La mancanza di grandi spazi liberi all'interno del centro abitato comporta l'individuazione ed il recupero di manufatti o spazi aperti esistenti dove localizzare attività ricettive ed aggregative compatibili con le esigenze della popolazione locale.

3. Barriere morfologiche e funzionali

Il centro urbano di Afragola si è trovato racchiuso nella distribuzione spaziale di tali tracciati viari che hanno condizionando la configurazione attuale del sistema insediativo e creato, di fatto, una barriera quasi del tutto impenetrabile tra il tessuto urbano consolidato ed il territorio comunale circostante. La presenza di questa poderosa infrastrutturazione viaria ed il naturale prolungamento funzionale del capoluogo hanno comportato la facile localizzazione dei centri commerciali. La mancata predisposizione, però, di un adeguato sistema dell'accessibilità a questi organismi da realizzarsi attraverso la gerarchizzazione ed il potenziamento viario a sostegno della viabilità locale ha comportato il generarsi di fenomeni di traffico caotico e l'assenza di collegamento spaziale e funzionale con il territorio che contiene questi complessi. Inoltre, è mancato, già precedentemente, il disegno di un piano che comportasse la ridefinizione dell'area in esame, frutto delle analisi e dei modelli che individuavano proprio in tale comune il centro dello sviluppo strategico dell'area metropolitana di Napoli.

4. Fragilità dei collegamenti fisici e relazionali tra le diverse frazioni

Se la presenza dei grandi assi autostradali ha generato una separazione tra il tessuto urbano di Afragola ed il territorio circostante, la fragilità dei collegamenti fisici e relazionali con le frazioni poste oltre il tracciato autostradale ha comportato la nascita di alcune agglomerazioni a carattere abusivo, prive di una logica espansiva, proprio in corrispondenza degli attraversamenti autostradali. Il

riammagliamenti di tali tessuti con il centro abitato, attraverso il potenziamento e adeguamento delle sedi viarie di attraversamento del tracciato autostradale, rappresenta un nodo cruciale per il riequilibrio dello sviluppo territoriale. Conseguentemente ha senso il ridisegno del Rione San Marco (uno dei borghi più antichi) previsto nell'accordo procedimentale tra il comune di Afragola e la TAV S.p.a.

5. Mancanza di strumenti urbanistici adeguati

La strumentazione urbanistica comunale vigente sul territorio rappresenta un punto di debolezza in quanto è costituita da un P.R.G. approvato con DPGR n. 3032 del 28.06.77 (in più di trenta anni le dinamiche evolutive del territorio sono notevolmente cambiate), dal suo adeguamento alla L.R. 9/83 approvato con DPAP n. 0759 del 24.10.96 e da un Regolamento Edilizio, mentre i Piani Esecutivi non sono mai stati realizzati, in particolare per quanto riguarda il centro storico.

Il territorio normato da questa tipologia di piani è stato e continua a caratterizzarsi per un'espansione edilizia in grandissima misura in contrasto con le previsioni dei piani, scontando le potenti spinte economiche e demografiche che hanno caratterizzato quest'area. Questa condizione ha comportato, inoltre, la mancata tutela del patrimonio architettonico, anche per gli aspetti morfologici e tipologici, e la produzione di superfetazioni all'interno delle caratteristiche corti aperte, alterando la lettura dell'originaria distribuzione spaziale del centro.

Indubbiamente il P.R.G. è uno strumento che da solo non riesce ad impedire certi fenomeni di degrado, ma integrato ad altri strumenti di pianificazione e ad una precisa programmazione di sviluppo, può sicuramente essere un valido strumento a servizio dell'amministrazione comunale per riappropriarsi del controllo territoriale.

Inoltre e in fase di presentazione delle osservazioni il Piano dei Cinque Comuni Afragola - Acerra - Casoria - Casalnuovo - Caivano per il quale è stata verificata la possibilità di applicare tale metodologia nel settore destinato alla realizzazione del Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi (zto Fc del Piano) in prossimità della stazione AV.

Il Piano Urbanistico dei Comuni di Afragola - Acerra - Casoria - Casalnuovo - Caivano prevede per tale zona un indice di utilizzazione territoriale Ut pari a 0,065 mq/mq che appare non idoneo per innescare processi perequativi, in cui vi sia una forte convenienza negli investimenti da realizzare a beneficio della realizzazione di attrezzature pubbliche. Infatti, prendendo come riferimento la tabella sulla correlazione tra la stima del valore di un mq di suolo rispetto ad un mq di superficie lorda di solaio da realizzare, che permette di avere un quadro esauriente per capire la convenienza di un investimento, appare evidente l'improponibilità di un metodo perequativo nel caso specifico, in quanto il rientro dell'investimento prevedrebbe un costo di un mq di suolo pari a circa 11 euro.

La realtà del mercato dei suoli, invece, è ben diversa: il costo del suolo, nelle zone considerate, è di circa 50 euro/mq, pertanto si avrebbe una convenienza a partire da un indice pari a circa 0,36 mq/sls/mq, quindi ben lontano dai valori assegnati dallo Studio Urbanistico. Tale valore conferma, invece, gli indici minimi di edificabilità spalmata assunti da amministrazioni che attuano da anni il processo perequativo.

Pertanto, la nostra attenzione si è spostata sul centro storico, dove vengono previsti una serie di interventi di demolizione e ricostruzione, da effettuare con il metodo perequativo.

6. Commissariamento del Comune

La situazione precaria a livello di governo locale non permette di intraprendere politiche programmatiche a lungo termine. Infatti, un solido mandato politico è una condizione necessaria affinché un'amministrazione possa operare con continuità, intraprendere e portare a termine progetti di sviluppo territoriale utilizzando le risorse locali in maniera sostenibile e compatibile con le caratteristiche del territorio, all'interno di una programmazione integrata più ampia.

7. Debolezza del sistema mobilità

Il tessuto viario di Afragola presenta un viale d'ingresso principale proveniente dal comune di Casoria, di origine ottocentesca, ed una viabilità primaria che circonda il centro storico, il quale risulta invece caratterizzato da strade strette che non rendono fluida la circolazione. Questo comporta una serie di problemi nella mobilità sia interna che esterna della cittadina, accentuati dalla presenza di un servizio pubblico inadeguato ai bisogni locali, dalla mancanza di un sistema di mobilità alternativo all'automobile e dall'assenza di aree di parcheggio. Tale situazione comporta inevitabilmente un notevole inquinamento atmosferico ed acustico.

Appare quindi indispensabile approntare una politica diversa sul problema della mobilità, individuando opportuni spazi atti ad allocare parcheggi di interscambio tra veicoli privati e mezzi pubblici, a potenziare il trasporto pubblico munendolo di veicoli ad alimentazione elettrica, ad individuare zone a traffico limitato all'interno del centro storico, valutando la possibilità di realizzare piste ciclabili o tapis roulant.

Opportunità

Le opportunità sono i possibili vantaggi futuri che occorre essere pronti a sfruttare a proprio favore, allocando in modo flessibile le risorse così da poter ottimizzare la prestazione nel periodo di riferimento.

1. Stazione ferroviaria TAV

“In data 01/10/97 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Campania, la Provincia di Napoli, il Comune di Napoli, la FS SpA e la Società TAV Spa, hanno sottoscritto l'accordo di programma che definisce le modalità di attuazione per la localizzazione della nuova Stazione della linea AV nel Comune di Afragola, in un'area sita a sud dell'Asse Mediano Pomigliano-Lago Patria, in prossimità del grande “quadrifoglio” degli svincoli tra lo stesso asse mediano e l'autostrada Milano-Napoli. Con questo atto procedimentale la Regione Campania ha confermato la scelta, già indicata nel Piano Regionale dei Trasporti, di un nodo intermodale ferrogomma all'esterno della cintura urbana di Napoli”.

Dalla strumentazione urbanistica (Studio Urbanistico dei Comuni di Afragola – Acerra – Casoria – Casalnuovo – Caivano interessati dalla Stazione Napoli-Afragola della Linea Alta Velocità), predisposta per la gestione dell'area in cui gravitano la stazione ed i suoi effetti, coerentemente con la pianificazione urbanistica sovracomunale (PTCP 99, PRT, POR), si evincono i seguenti obiettivi:

- “ - individuazione dell'area circostante la stazione Campania - Afragola con la perimetrazione delle frange edificate dei vari Comuni (da sottoporre a pianificazione urbanistica);
- riassetto della rete stradale al fine di un efficiente sviluppo dell'area;
- tutela delle (ampie) superfici non edificate o destinate a produzioni agricole;
- definizione di misure di salvaguardia che impediscano interventi abusivi;
- definizione di tipologie progettuali che garantiscano un elevato livello di permeabilità delle nuove infrastrutture per limitare l'effetto barriera delle linee della stazione;
- definizione e localizzazione di funzioni di livello superiore (servizi e attività terziarie) per colmare il deficit strutturale che caratterizza i Comuni a nord di Napoli consentendo il riequilibrio territoriale nei confronti della città di Napoli”.

È facile ipotizzare che a seguito dell'intervento TAV si determini una forte dinamica di trasformazione economica e territoriale di un'area che negli ultimi decenni ha registrato una forte crescita demografica. Il nuovo sistema insediativo dovrebbe articolarsi secondo una strategia che mira al verticalismo e alla densificazione.

Questo orientamento consentirebbe la salvaguardia di aree agricole o comunque di spazi verdi, la realizzazione di servizi ed attrezzature, l'utilizzazione del patrimonio edilizio esistente.

La Stazione AV deve essere, infatti, interpretata come una infrastruttura - attrezzatura di carattere metropolitano ossia un'opportunità per la definizione ed attuazione di un sistema programmato di azioni rivolte allo sviluppo ed alla riqualificazione territoriale. Tale interpretazione si pone a supporto della costituzione del "Parco naturalistico, tecnologico e dei servizi" in cui saranno localizzati laboratori ad alta tecnologia, centri per la sperimentazione agricola e tutta una serie di servizi al cittadino. In particolare nel territorio comunale saranno ospitate le seguenti funzioni: Ricettivo e ristorazione, Direzionale, Sport e ricreativo, Produttivo tecnologico, Congressuale/espositivo, Alta formazione/ricerca.

Affinché la Stazione AV possa rappresentare un'opportunità completa per lo sviluppo e la riqualificazione dell'intero territorio comunale è necessario prevedere delle forme di interazione tra la strutturazione dei nuovi spazi e quelli esistenti. Il tessuto urbano consolidato deve essere inserito nel disegno generale della trasformazione della città prevedendo un riammagliamentamento fisico e funzionale, attuando la trasversalità del sistema città intesa come relazione tra l'abitare ed il produrre.

2. Università

La localizzazione di sedi decentrate dell'università di Napoli all'interno del centro antico di Afragola rappresenta un'opportunità in quanto determina nuove dinamiche culturali, sociali ed economiche che si riflettono sull'intera popolazione. La disponibilità di attività di studio, di residenze e servizi complementari alternativa a quella offerta dal capoluogo, con la presenza di un'efficiente rete di infrastrutture, potrebbe garantire la crescita di questo settore terziario. L'utilizzazione dei manufatti esistenti per l'allocatione delle attività di studio e di quelle complementari ed il recupero di una parte dell'edilizia minore per la predisposizione di residenze e di attività culturali, sportive e ludiche, possono determinare la crescita del sistema imprenditoriale, economico e produttivo con la contemporanea riconfigurazione della città storica. L'inserimento di studenti all'interno del centro storico, se da un lato può generare anche uno scambio culturale con la popolazione locale, dall'altro genera anche una categoria sociale non appartenente al contesto territoriale in cui vivono: tale fenomeno non porta quindi alla nascita di un senso di appartenenza del luogo, indispensabile per una presa di coscienza e di rispetto nei confronti della "res pubblica", volta a mitigare il degrado urbano presente.

3. Polo ospedaliero

La presenza di un plesso ospedaliero offre in primo luogo un'opportunità per il miglioramento della qualità della vita di una comunità. In un contesto urbano in cui è forte il degrado sociale ed in cui è forte il bisogno di strutture pubbliche di interesse comune, la realizzazione di un centro ospedaliero risulta indubbiamente essere un elemento di mitigazione di tali problematiche, nonché una possibilità per la creazione di nuovi posti di lavoro sul territorio.

4. Legislazione regionale

Una politica di recupero architettonico e funzionale del centro storico potrebbe beneficiare delle opportunità date dalla legislazione regionale, in particolare della L.R. n. 26/2002, che agevola il restauro degli edifici di interesse storico, artistico ed ambientale, in modo da valorizzare importanti beni culturali estranei a qualsiasi circuito turistico. La L.R. n. 5/2001, invece, crea delle facilitazioni a chi voglia aprire un'attività di tipo Bed&Breakfast, che prevede l'alloggio e prima colazione per eventuali turisti o persone di passaggio, e che rappresenta una modalità tra le più moderne e richieste per chi viaggia, permettendo di integrare il proprio reddito per le famiglie che affittano stanze nelle proprie abitazioni. Tale tipo di attività, oltre a permettere un recupero di parte del centro storico che versa in condizioni di degrado, andrebbe a potenziare la struttura ricettiva complessiva del territorio in funzione della realizzazione della nuova stazione AV. Vi è, inoltre, la L.R. n. 17/2001 che favorisce lo

sviluppo di strutture extra-alberghiere, quali ad esempio le country house, che permettono di variegare ed estendere la capacità ricettiva del territorio anche in luoghi non urbanizzati, a carattere tipicamente rurale.

5. Grandi centri commerciali

Negli ultimi anni, il territorio a nord di Napoli e di conseguenza anche quello afragolese è stato interessato dalla realizzazione di grandi centri commerciali: essi costituiscono dei magneti per il territorio in oggetto, in quanto hanno un bacino d'utenza molto ampio, che va anche oltre il confine regionale, e possono essere un volano per l'instaurarsi di iniziative produttive complementari. In realtà questi grandi centri commerciali rappresentano per il territorio un'arma a doppio taglio: infatti se da un lato risultano essere elementi fortemente aggregativi, dall'altro lato essi rischiano di impoverire economicamente il piccolo tessuto economico locale. Infatti, essi possono generare una crescita economica a favore di soggetti estranei al territorio ed alla comunità del luogo, senza creare così uno sviluppo locale. Ciò potrebbe comportare la chiusura di attività commerciali, ad esempio all'interno del centro storico, ed una perdita di posti di lavoro che rischiano di aumentare il degrado sociale urbano. Pertanto, la presenza di queste grandi aree a carattere prettamente commerciale deve essere sfruttata in modo tale da generare un indotto economico che investa anche il centro urbano e non lasciare che queste aree generino "isole economiche" a sé stanti.

6. Svincoli autostradali

La presenza di infrastrutture di collegamento rappresenta per un territorio la possibilità di inserirsi in un sistema di relazioni fisiche, economiche, sociali, ecc.

Il tracciato autostradale, la realizzazione dell'"Asse di Supporto", dell'"Asse Mediano" e delle bretelle di raccordo hanno accompagnato e consentito la strategia di sviluppo per le aree a nord di Napoli, ed hanno permesso al comune di Afragola di avere dei rapidi collegamenti con il capoluogo ed i comuni limitrofi. In corrispondenza di questi nodi autostradali sono sorti i grandi centri commerciali e si sono previste le localizzazioni di ulteriori grandi strutture ed infrastrutture come la Stazione AV, in primo luogo, ed il Polo ospedaliero.

Rischi

I rischi sono quegli eventi o mutamenti futuri che potrebbero avere un grosso impatto sui risultati della strategia; occorre tenerne conto cercando di minimizzarli e se non è possibile, adeguarvi la strategia.

1. Isolamento della città dallo sviluppo futuro

La realtà territoriale, sia fisica che sociale, in cui sorge la stazione per l'Alta Velocità è piuttosto complessa: il centro urbano di Afragola da un lato non presenta soluzioni di continuità con l'abitato di Casoria, dall'altro è racchiuso da una serie di assi autostradali (Asse Mediano, E45) che hanno determinato una separazione, quasi del tutto impenetrabile, tra la città storica e di completamento rispetto ad una porzione di territorio rimasta, finora, in gran parte priva di urbanizzazioni, ad eccezione di alcune attività prettamente terziarie. La stazione ferroviaria della linea AV si colloca proprio in questa area libera al di là dell'autostrada, isolata dal resto della città consolidata, ed in cui è prevista la localizzazione di attività di supporto, di servizi, di formazione, ecc.

Allo stato attuale esistono soltanto due passaggi di attraversamento dell'autostrada. Il progetto della stazione AV prevede:

- il potenziamento del collegamento in località Cantariello;
- la realizzazione di un'arteria stradale che connetta in maniera diretta gli insediamenti commerciali esistenti e quelli di progetto;

- la predisposizione di strade di distribuzione interne all'area circostante la stazione;
- una strada di collegamento tra la stazione minore di S. Chiara e la stazione AV che si connette anche alla via Saggese per consentire il collegamento con l'area a nord (Casalnuovo).

Resta escluso dal progetto l'attraversamento che appare, invece, maggiormente strategico per il collegamento dell'infrastruttura con la città di Afragola e con l'asse in direzione di Napoli. C'è il rischio, difatti, che si venga a creare una situazione paradossale, ossia che la stazione, malgrado risieda nel territorio comunale di Afragola, risulti meglio collegata con i comuni limitrofi di Acerra e Casalnuovo di Napoli, con evidenti conseguenze sulle opportunità economiche e di sviluppo.

Il rischio che ne consegue è che gli effetti di tale realizzazione si concentrino soltanto in una crescita economica riguardante una parte del territorio avulsa dal contesto urbano preesistente, senza creare un vero e proprio volano di sviluppo per la città di Afragola riferito cioè a tutto l'ambiente circostante ed all'intera comunità. In particolar modo, verrebbe escluso dallo sviluppo tutto il centro storico di Afragola, che, se da un lato presenta diversi esempi di manufatti architettonici di un certo pregio e di interesse storico, dall'altro versa in uno stato di degrado e di abbandono, anche e soprattutto sociale.

2. Ghettizzazione del centro storico

Il degrado del centro storico di Afragola non accenna a diminuire e si fa sempre più critico di anno in anno. Il patrimonio architettonico subisce deturpamenti, le strutture subiscono cedimenti, le superfetazioni coprono gli spazi liberi delle corti interne, molti vani vengono abbandonati ed i pochi ristrutturati vengono sfruttati per alloggiarvi prevalentemente persone extracomunitarie, con il risultato di una densità elevatissima. Tali fenomeni generano naturalmente un abbassamento della qualità della vita dei residenti e di conseguenza una pessima situazione sociale, che diventa causa, a sua volta, di ulteriori danni ai fabbricati o agli spazi pubblici. Ciò comporta una rapida ed inesorabile ghettizzazione del centro storico, che diventerà sempre più accentuata se non vengono presi provvedimenti nel breve periodo.

3. Ritardo nella programmazione

Il ritardo nella programmazione potrebbe verificarsi a causa della situazione precaria a livello di governo locale che non permette di intraprendere politiche programmatiche a lungo termine. Tale situazione purtroppo si è venuta a creare in un momento storico di fondamentale importanza, in cui il territorio afragolese è protagonista di una serie di importanti opere infrastrutturali che potrebbero determinarne un deciso sviluppo economico e sociale. In primo luogo sarebbe fondamentale intraprendere una programmazione strettamente relazionata alle possibilità date dalla realizzazione della stazione AV; in secondo luogo prepararsi in anticipo sulle nuove possibilità date dai fondi strutturali europei 2007-2013.

In particolar modo, risulta pressante la necessità di realizzare un piano di recupero per il centro storico, con la catalogazione dei beni architettonici ed artistici presenti; programmare una sua rifunzionalizzazione attraverso interventi organici, integrati e relazionati tra loro, evitando interventi puntuali, isolati e sporadici. La programmazione dovrà avvenire anche considerando le aspirazioni della comunità locale, inserendola attivamente nel processo decisionale ed esecutivo, in modo tale da renderla partecipe dello sviluppo e della trasformazione della propria città e del proprio territorio. In questo modo, oltre a favorire una maggiore integrazione dell'iniziativa pubblica con la comunità locale, impone la presenza a livello locale di un tessuto sociale che abbia motivazioni e capacità idonee alla realizzazione di un modello di sviluppo locale.

CONCLUSIONI

La densificazione, il verticalismo, la perequazione e l'integrazione sono la risposta per la riurbanizzazione della città riutilizzando i suoli esistenti e soddisfacendo la domanda di beni e servizi.

L'obiettivo di verticalismo e densificazione è da perseguire anche nella parte di città già consolidata attraverso la realizzazione di una serie di polarità funzionali e rappresentative servite dal potenziamento e rinnovamento dell'esistente sistema della mobilità da connettere alla nuova viabilità prevista per l'accessibilità alla stazione ed al Parco tecnologico.

La concentrazione di diverse funzioni nello stesso organismo verticale consente un limitato consumo di spazio, l'integrazione tra i diversi usi, il giusto rapporto con gli spazi verdi nonché il ricorso alla qualità architettonica ed ambientale. Il costruire nel costruito consente, inoltre, di non trascurare l'esistente, già notevolmente degradato, inserendolo in un discorso di riadattamento morfologico-funzionale a sostegno della città integrata.

I nuovi indirizzi e le strategie di sviluppo, alla luce della circostanza che la popolazione residente ha registrato negli anni un continuo incremento demografico, potrebbero prevedere il recupero e la riqualificazione del centro storico nell'ottica dell'innalzamento della qualità della vita dei cittadini residenti, nel recupero della loro memoria storica, nella concreta possibilità di creare un'alternativa residenziale, culturale e turistica, rivolta anche alla crescita dell'occupazione secondo un modello di sviluppo sostenibile.

Riferimenti bibliografici

Forte Francesco (2000), *Il progetto Urbanistico e la disciplina perequativa*, Edizioni scientifiche Italiane, Napoli.

Forte Francesco (2004), *Paesaggio, Comunicazione, rappresentazione, perequazione urbanistica: criteri fondativi del piano*, Edizioni scientifiche Italiane, Napoli.

Francesco Forte, (2005) "Struttura e forme del Piano Urbanistico Comunale Perequativo", Edizioni scientifiche italiane, Napoli.

Forte Francesco (2006), *Ideazione urbanistica: piano urbanistico generale del comune di Agerola nella regione Campania*, INU, Roma.

Fusco Girard L., P. NijKamp, (1997) *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli, Milano.