



Abbattimento degli edifici denominati "Vele A, C, e D", riqualificazione della "Vela B" e sistemazione degli spazi aperti risultanti dalla demolizione

PROGETTO ESECUTIVO

1° STRALCIO - ABBATTIMENTO "VELA A"

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: arch. Massimo Santoro

PROGETTAZIONE - ATI :



ELABORATI GENERALI

ELAB. N°:

A.EG.03

TITOLO:

Relazione tecnica delle opere architettoniche

SCALA°:

.

FILE:

A.EG.03.dwg

NAPOLI	ELABORATO	VISTO	APPROVATO
DATA	23.01.2018	29.01.2018	31.01.2018
SIGLA			

FORMATO:

A4

ARCHIVIO:

05/18- 486

MODIFICHE	
1	
2	
3	

INDICE

1. PREMESSE.....	2
1.1 La procedura aperta	2
1.2 Stralci funzionali.....	2
1.3 Criteri progettuali.....	3
2. LO STATO ATTUALE - CRITICITA'.....	6
2.1 Il Lotto "M" delle Vele di Scampia	6
2.2 La Vela "A" da demolire.....	8
2.3 Le aree esterne	10
3. SCELTE TECNICHE ED ARCHITETTONICHE DI PROGETTO.....	12
3.1 Funzionalità e valorizzazione dell'area esterna della Vela "A"	12

1. PREMESSE

1.1 La procedura aperta

La procedura aperta indetta dal Comune di Napoli, avente ad oggetto la *"Progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, direzione lavori per l'abbattimento degli edifici denominati " Vele A, C, e D" e la riqualificazione della "Vela B", oltre la sistemazione degli spazi aperti risultanti dalla demolizione"*, nell'ambito del "Programma Straordinario del Governo per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia", è stata aggiudicata al RTI costituito dalla SERVIZI INTEGRATI Srl (mandataria) e dalla 3TI PROGETTI ITALIA Spa (mandante), giusta D.D. della Direzione Centrale Pianificazione e Gestione del Territorio - Sito UNESCO - Servizio Pianificazione Urbanistica Esecutiva - n° 4 del 27 agosto 2017, cui ha fatto seguito la stipula di Contratto del 26.09.17 - rep. n° 86142, con Verbale di avvio delle attività in data 29.09.2017.

L'intervento specifico della progettazione è una prima fase della complessiva strategia di riqualificazione della periferia con l'abbattimento delle Vele "A", "C" e "D", la riqualificazione della Vela "B" e la sistemazione degli spazi esterni.

1.2 Stralci funzionali

Il Progetto Esecutivo è stato sviluppato dal Raggruppamento affidatario e consegnato, entro i termini contrattuali al Comune di Napoli al PG/2017/830642 del 27.10.2017, ai fini della sua approvazione.

Con comunicazione PG/2018/65098 del 22.01.2018, il Servizio Pianificazione Esecutiva comunicava ai progettisti che, con nota del 21.12.2017 a firma del Segretario Generale, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, preso atto dell'approvazione del Progetto Esecutivo, si era espresso favorevolmente sulla richiesta formulata dall'Amministrazione Comunale di suddividere il progetto in tre lotti funzionali.

In conseguenza di ciò, la Stazione Appaltante ha richiesto di trasmettere, con la massima celerità per questioni legate alla scadenza del finanziamento assegnato, il *"Progetto Esecutivo Stralcio relativo alla Vela "A" ed alla sistemazione delle relative aree esterne pertinentziali"*, in argomento alla relazione che segue.

1.3 Criteri progettuali

Le azioni che in questi ultimi anni l'Amministrazione ha portato avanti si sono concentrate verso la dotazione di nuove attrezzature, a scala urbana e di quartiere, di cui alcune già realizzate ed altre in corso di attuazione, sottolineando non solo la volontà di riproporre un'ipotesi urbana ed abitativa più misurata e sostenibile, quanto soprattutto una significativa inversione di tendenza.

La previsione d'incremento ed opportuna integrazione di attrezzature secondarie a servizio delle unità residenziali, il completamento del piano degli abbattimenti, la necessità di definire un ridisegno complessivo dell'intero comparto in un rinnovato rapporto con le aree a verde, gli aspetti di sostenibilità ambientale e durevolezza degli edifici, nonché la previsione di centri per la formazione e l'avviamento al lavoro, la cui assenza è causa prima di ogni degrado e dissoluzione di ogni tessuto civile e comunitario, sono oggi al centro della discussione che riguarda questa parte di città.

Senza nulla togliere alla qualità ed alla validità degli studi "Accademici", fondamentali sono stati i molteplici sopralluoghi eseguiti sul posto, partiti dall'esigenza di approfondire e definire i rilievi dei manufatti e dell'area d'intervento per la conoscenza ed acquisizione di tutte le informazioni che potessero poi confluire nelle migliori soluzioni tecniche da adottare, sopralluoghi rivelatisi poi fondamentali per calarsi nella realtà sociale del quartiere, nel peculiare lotto "M" delle Vele, nelle profonde problematiche dei suoi abitanti, accomunati da una uniforme e drammatica condizione di povertà e diffusissima disoccupazione, cui si contrappone la accentuata voglia di riscatto e cambiamento delle fasce giovanili, per niente rassegnate ad una vita di emarginazione e cronica precarietà, com'è giusto sia nel naturale entusiasmo adolescenziale.

L'abbattimento delle Vele per gli abitanti costituisce l'occasione per "abbattere" contestualmente i pregiudizi consolidati di fulcro di delinquenza minorile e non diffusi dai media intorno a questi insediamenti, la cui realtà costruttiva ha completamente snaturato le intenzioni lungimiranti, benché forse utopistiche, del progettista Franz Di Salvo, svuotando e compromettendo quei requisiti di "flessibilità", "adattabilità", "crescita possibile", "organicità" e così via ai quali aspirava nel concepire queste "megastrutture", come mera trasposizione culturale del "vicolo napoletano",

reinterpretato come spazio antropico di servizi comuni degli strati sociali cui le abitazioni erano destinate.

Va infatti sottolineato come gli edifici effettivamente realizzati dalle imprese vincitrici dell'appalto presentino forti discrepanze con le ipotesi di progetto: queste differenze hanno determinato grandi guasti nell'integrità formale e funzionale del progetto iniziale, influenzando in maniera incisiva e negativa sulla vivibilità degli edifici. La versione originaria infatti, prevedeva distanze maggiori tra le ali di ciascun corpo di fabbrica - ca 12 mt in luogo degli 8,80 realizzati - l'adozione di sistemi tecnologici e strutturali assolutamente più flessibili, l'articolazione libera delle piante di ciascuna unità abitativa e così via. L'ampiezza delle vedute di Di Salvo si scontra contro una realizzazione ben diversa di ciò che è stato poi costruito, cui si aggiunge il venir meno di tutta l'idea complessiva dell'articolazione delle Vele nel contesto circostante.

I collegamenti orizzontali alle unità, i collegamenti interresidenziali, i sovrappassaggi e le reti pedonali a quote diverse, quelli destinati alla circolazione delle autovetture ed attrezzature collettive intendevano disegnare un funzionamento complessivo degli edifici - un'idea di città ed una corrispondente idea di collettività sociale di abitanti - assolutamente lontana da quello che si è effettivamente realizzato, non soltanto a livello tecnico costruttivo, ma soprattutto a livello di organizzazione generale del quartiere e del livello di vita della popolazione. Queste osservazioni danno conto anche della cosiddetta "volumetria inutile" come sono stati definiti gli spazi liberi: in realtà si trattava di spazi destinati ad attività sociali e collettive, proprio nello spirito di trasposizione del caseggiato plurifamiliare con attrezzature integrate e servizi, tanto teorizzato dal razionalismo moderno.

L'insieme di tutti questi aspetti ha contribuito e spinto la attuale progettazione verso la ricerca delle migliori soluzioni architettoniche che, coniugate con opportune scelte tecniche e tecnologiche, confluissero verso un innalzamento generalizzato della qualità della vita delle persone che abiteranno, seppur per un periodo transitorio, nell'area d'intervento, senza trascurare gli aspetti di flessibilità necessari alla futura utilizzazione pubblica dell'edificio che va conservato.

Il progetto di riqualificazione urbana prevede infatti, in questa prima fase, l'abbattimento di tre Vele su quattro e la riqualificazione della quarta Vela - Vela "B" -,

destinata transitoriamente ad alloggi per poi essere convertita a funzioni pubbliche.

L'impianto urbanistico del quartiere di progetto si caratterizza per la presenza di grandi assi attrezzati che delimitavano ampie porzioni di territorio all'interno delle quali sono state costruite tipologie edilizie con caratteristiche architettoniche molto diverse tra loro, accomunate solo dalla grande scala e dalle consistenti quantità di spazio aperto indefinito che li divide. Il grande reticolo di strade che struttura l'intero insediamento urbano è connesso alle grandi arterie dell'epoca a scorrimento veloce e ne propone una nuova: la cosiddetta "Perimetrale di Scampia" che sarà, in parte, realizzata molti anni dopo, quando viene approvato il cosiddetto "Piano delle Periferie". Tale piano viene redatto agli inizi degli anni ottanta ed ha avuto il grosso limite di concentrarsi sulle tipologie edilizie invece che sulla progettazione dello spazio pubblico collettivo e, in relazione al quartiere di Scampia, si è limitato solo a prevederne il completamento senza nessun ragionamento sui risultati conseguenti all'applicazione del Piano di Zona del 1964. Il risultato è che a Scampia infatti ritroviamo tutti quegli elementi che hanno caratterizzato l'edilizia concepita e realizzata tra gli anni sessanta e settanta del secolo scorso:

- Qualità edilizia scadente motivata dall'esigenza di tenere i prezzi bassi;
- Isolamento dei nuovi quartieri dai contesti urbani maggiormente consolidati;
- Omogeneità sociale attraverso la concentrazione negli alloggi popolari di fasce deboli della popolazione.

Ciò che emerge dunque dal quadro complessivo del contesto analizzato è di ***un'area urbana caratterizzata da situazioni di forte marginalità economica e sociale e da consistenti fenomeni di degrado edilizio.***

Il presente 1° stralcio funzionale - Abbattimento della Vela "A" e sistemazione dei relativi spazi esterni - costituisce il concreto avvio verso i suddetti obiettivi.

2. LO STATO ATTUALE - CRITICITA'

2.1 Il Lotto "M" delle Vele di Scampia

Le “Unità di abitazione” progettate da Francesco di Salvo a partire dal 1968, realizzate tra numerose manomissioni e colpevoli ritardi dalla Cassa per il Mezzogiorno sino al 1980, diventano da subito l’emblema di una stagione della cultura architettonica e urbanistica definita della “*illusione della grande dimensione*”.

Realizzate per dare risposta alla crescente domanda di abitazioni a basso costo per fasce economicamente svantaggiate (istanza, che aveva avuto negli anni '50 e nei primi anni '60 pregevoli e convincenti risposte nei quartieri Ina-casa prima, e poi nei “quartieri coordinati” Cep), le Vele si caratterizzano per una profonda mutazione dei modelli edilizi del quartiere popolare, dando luogo a contenitori abnormi e alienanti totalmente privi delle pertinenze connesse alle abitazioni (negozi, servizi per la persona, etc). La loro realizzazione, basata su modelli di sperimentazione progettuale, si rivela carente di adeguate forme di controllo e nell’impiego di tecnologie costruttive inadeguate. I limiti principali delle scelte politiche, economiche e progettuali, che hanno guidato la formazione dell’insediamento delle Vele di Scampia, possono essere ancora ricercati nella definizione di una gigantesca scala d’intervento, nella mancanza di un organico rapporto con la comunità e con il contesto fisico; nella rottura dell’omogeneità della struttura sociale del quartiere, secondo cui *l’accesso alle abitazioni viene “riservato” alle famiglie con reddito basso, determinando di fatto una forma di ghetto per reddito*. Un fallimento, questo, per certi aspetti indipendente dalle scelte architettoniche compiute nei singoli insediamenti e legati alla stessa pretesa di costruire delle “*macchine per abitare*” mostratesi, nel tempo, *imperfette* soprattutto per la loro *incapacità di assorbire modificazioni, alterazioni, difformità inevitabili nel passaggio tra progetto e realizzazione*.

Dal punto di vista tipologico esse sono unità abitative a corpo doppio con un vuoto centrale che accoglie un sistema distributivo estremamente complesso, costituito da strade pensili - passerelle - collocate ogni due piani e non complanari a nessuno di essi, dalle quali si dipartono le scalette che conducono, in salita o in discesa, agli ingressi degli alloggi. Nel passaggio dal progetto alla realizzazione sono state negate tutte quelle

condizioni inizialmente previste dal progetto ed anticipate in precedenza:

- La distanza tra i fabbricati viene ridotta da 12,00 metri del progetto a 8,80 metri;
- Il sistema delle passerelle centrali, delle travi metalliche a falce e delle rampe e scale di accesso ai singoli alloggi, viene molto appesantito in fase realizzativa rispetto al progetto originario, generando una selva metallica che, oltre ad impedire l'illuminazione interna, crea un forte senso di disorientamento;
- Le cucine, oggetto di studi molto attenti in fase progettuale, sono collocate sul fronte interno delle passerelle, a seguito di modifiche nell'organizzazione delle singole cellule abitative, diventando così quasi completamente buie e soggette a problemi evidenti di privacy per effetto del complesso sistema distributivo e della forte riduzione dello spazio centrale;
- La sostituzione della prefabbricazione leggera con quella a tunnel determina una eccessiva rigidità delle cellule abitative.

Nel momento in cui vengono consegnati i primi alloggi già risultano evidenti i limiti forse non tanto progettuali quanto sicuramente realizzativi che porteranno, insieme ad altri fattori sociali ed economici, alla attuale situazione di estremo degrado generalizzato.

Negazione di ogni inclusività, degrado e disordine sociale, sovraffollamento (presenza di nuclei abitati fino a 250 famiglie, per Vela), assenza di pertinenze connesse alle abitazioni, monofunzionalità (con destinazione fino all'88% a edilizia pubblica), serialità tipologica dell'abitato, formato da corpi affiancati alti più di 40 metri e distanti tra loro solo 8,80 metri, con effetti di oscuramento totale di un lato dell'alloggio: questi, i fattori di maggior degrado riscontrabili nell'insediamento delle Vele. Fattori, cui si aggiungono, come abbiamo visto, scelte infelici di natura progettuale determinate dalle condizioni di accesso agli alloggi -passerelle pericolosamente sospese nel vuoto, che, del vicolo napoletano, conservano solo la sgradevole introspezione visiva che è possibile nei "bassi"- e dalla carenza di coibentazione sui pannelli di compagno, i cui effetti generano persistente umidità e condizioni termiche di difficile risoluzione. L'oggettiva formazione di una ghettizzazione degli abitanti delle Vele è ulteriormente sottolineata dalla scelta omologante, voluta al tempo, del livello sociale delle famiglie

assegnatarie, appartenenti alla medesima bassa fascia di reddito o senza reddito.

La denuncia dello scandalo "Vele" viene da subito manifestata dai Comitati degli abitanti. È del marzo 1988, la prima violenta manifestazione, nell'ambito di un convegno tenutosi alla sala Santa Chiara di Napoli, cui seguono mobilitazioni e la prima conferenza dei Capigruppo del Comune di Napoli, attivatisi a costituire una Commissione Tecnica per accertare responsabilità e possibilità di intervento. La Commissione si insedia nel 1989 e già nel marzo dello stesso anno conferma i guasti denunciati nelle assemblee, con particolare rilievo alle condizioni statiche, alle caratteristiche termoigrometriche, all'agibilità dei sistemi tecnologici, alle condizioni abitative e urbanistiche.

2.2 La Vela "A" da demolire

La Vela "A", anche detta "Vela Verde", è la struttura con estensione in pianta più piccola delle quattro presenti nel lotto. È localizzata sul fronte ovest dell'area e si sviluppa in verticale con un impianto a "Torre" su 16 livelli fuori terra, anche se di superficie inferiore man mano che si sale in quota. Presenta in pianta una forma ad "H", con parte centrale di collegamento tra i quattro blocchi longitudinali disposti su due allineamenti paralleli. I due blocchi più lunghi hanno un ingombro in pianta di 33 x 10.35 metri e 36 x 10.35 metri mentre i due blocchi più corti presentano un ingombro in pianta di 26 x 10.35 metri e 29 x 10.35 metri.

I quattro blocchi si distanziano centralmente di ca 8,80 mt; in questo spazio sono collocate le passerelle centrali di smistamento, ciascuna delle quali serve due piani del fabbricato e perciò poste ad un interpiano pari a 6 mt. Dalle passerelle centrali si diparte un sistema a pettine di scalette che, o salendo o scendendo, conducono all' ingresso della singola cellula abitativa

Questo articolato sistema di smistamento interno fa sì che sia le scale che gli ascensori smontino alle quote delle passerelle centrali e non siano mai complanari al calpestio dei piani delle abitazioni, che sono invece raggiungibili mediante le scalette di cui si è detto prima. I quattro bracci si elevano da diverse quote d'imposta, sfalsati tra loro di tre metri, pari all'altezza di un piano. Mentre due blocchi si dipartono da quota -6,00, con un livello di cantinole, locali tecnologici e di servizio, gli altri si impostano a quota -

3,00 con un analogo livello di cantinole, affiancato dal livello complanare organizzato invece perimetralmente a porticato con vuoto centrale che affaccia sulle sottostanti cantinole .

Il primo livello di cantinole si presenta interrato rispetto all'andamento altimetrico dell'anello di viabilità che contorna l'edificio, mentre il piano porticato emerge fuori terra in maniera variabile. In realtà entrambi i livelli si presentano aperti al perimetro, per via della configurazione della fascia di verde che contorna il fabbricato, organizzata a scarpata degradante verso il piano d'imposta del livello più. Entrambi i piani sono costituiti da strutture intelaiate in cemento armato con setti in c.a. di lunghezza 1.50 metri e spessore 30 cm, orizzontamenti in solette di c.a. di spessore pari a 30 cm. In corrispondenza dei corpi scale ed ascensori, sia centrali che intermedi ai rispettivi bracci, sono presenti giunti strutturali.

L'accesso pedonale all'edificio avviene dal marciapiede perimetrale all'anello di viabilità alle quote -3,00 e 0,00, lungo i fronti lunghi, mediante passerelle metalliche aeree sulla scarpata, passerelle ad andamento orizzontale, lievemente inclinato o a gradoni, a seconda del dislivello da superare. L'ingresso carrabile è invece consentito sui fronti est ed ovest ai livelli cantinole dei rispettivi bracci, dove la viabilità presenta una flessione che consente di accedere alle quote sottoposte.

I piani superiori, sempre organizzati ad alloggi, sono costituiti da un sistema modulare di cellule in cemento armato delle dimensioni di metri 3.60 x 3.00, con una profondità di circa 9.00 metri; gli elementi verticali che scandiscono in profondità i moduli sono pareti in c.a. di spessore 15 cm, mentre quelli che delimitano i moduli sulle facciate - interne ed esterne - hanno spessore pari a 18 cm, in quanto dotati internamente di un sottile strato di polistirolo isolante. Gli orizzontamenti sono costituiti da solette in c.a. di spessore pari a 13 cm.

Il sistema distributivo interno dell'edificio, già precedentemente descritto, si organizza nello spazio centrale con un sistema misto in acciaio e cemento armato prefabbricato di passerelle longitudinali ogni due piani e scalette a pettine di accesso ai due livelli che ciascuna passerella serve.

Dal punto di vista dell'organizzazione tipologica sono presenti 3 modelli di alloggi popolari, corrispondenti ad unità abitative da ca 60/90/120 mq ciascuna.

Sul fronte interno, in corrispondenza della cucina e dell'ingresso, tutte le cellule presentano un balconcino profondo un metro, per una lunghezza pari a volte ad un modulo ed a volte due. Lungo gli elementi verticali di scansione interna delle cellule sono presenti numerosi cavedi per il passaggio delle verticali degli impianti, cavedi poi presenti accanto ai pilastri del porticato e delle cantinole.

Il sistema distributivo interno delle cellule si presenta estremamente rigido in quanto anche le partiture interne sono costituite da pannelli prefabbricati in cemento armato con una rete, già predisposti nei vani e passaggi interni alle abitazioni, in verità assai angusti - ca 60~65 cm -tant'è che gli stessi servizi igienici presentano al perimetro, oltre al cavedio per il passaggio in verticale degli impianti, una controfodera di ca 10 ~ 12 cm, nella quale camminano i collegamenti suborizzontali degli impianti idraulici, poi chiusa con un pannello di masonite sul quale è incollato il rivestimento in piastrelle di maiolica.

I principali elementi di degrado e conseguente pericolo, evidenziati dall'accurato rilievo eseguito, necessario e propedeutico ad un corretto sviluppo del progetto esecutivo, sono fondamentalmente i seguenti:

- Presenza consistente di materiale di risulta di svariato genere ai vari piani dell'immobile;
- Accentuato deterioramento e/o assenza di impianti tecnologici;
- Deterioramento e degrado delle componenti edilizie: pannelli prefabbricati esterni ed interni, infissi, pavimentazioni, parapetti, scale, impermeabilizzazioni, etc... oltre assenza totale degli impianti elevatori;
- Presenza di amianto nei parapetti delle scalette di accesso alle unità, del balconcino interno delle cucine, nei pannelli di chiusura del cavedio sul ballatoio d'ingresso.

2.3 Le aree esterne

Le aree esterne non si presentano in condizioni assai diverse dai singoli corpi di fabbrica presenti nel lotto, confermando una situazione di estremo degrado analoga ai manufatti edilizi. Il particolare impianto urbanistico dell'intero lotto è definito da una viabilità interna con innesti in diagonale a nord su viale della Resistenza, a meridione su via Labriola ed occidente su via T: Galimberti.

Anelli viari di servizio circondano i quattro corpi di fabbrica distanziandosi da essi per la profondità della scarpata che caratterizza ciascuno verso i livelli interrati di cantinole. Tra un edificio e l'altro la viabilità definisce spazi di verde dall' impianto stretto e lungo, nei quali si intravede a malapena l'originario disegno dei camminamenti pedonali o di slarghi attrezzati e sopravvivono alcuni degli esemplari delle alberature d'impianto, maggiormente presenti sui perimetri esterni all'intero lotto.

I viali carrabili, lungo l'intero sviluppo, presentano ampi golfi organizzati a parcheggio ed un marciapiede largo 1,50 ~ 2 mt in giro ad essi, il tutto in più punti dissestato.

Alcuni manufatti a carattere provvisorio ed abusivi sono presenti nelle aree esterne. Nello spazio a verde tra la Vela "C" e la Vela "D", ad iniziativa dei residenti, è stato realizzato un campo di calcetto o polivalente all'aperto.

Lungo tutta la viabilità interna di servizio è presente un impianto di pubblica illuminazione costituita da pali alti, con relativi pozzetti ai piedi ed anello di distribuzione elettrica. Lungo lo stesso tracciato si sviluppa la rete di convogliamento dei reflui fognari delle acque bianche e nere sia degli edifici che dei piazzali esterni.

Anche nelle aree esterne sono presenti alcuni cumuli di rifiuti e le pavimentazioni carrabili, dei marciapiedi e dei camminamenti pedonali presentano un diffuso stato di sconnessione e deterioramento.

Allo stato sono presenti nell'area, sulla fascia di bordo settentrionale verso viale della Resistenza, alcuni gruppi di Pini, Cedri Libanesi ed un filare di Pioppi più regolare lungo la strada e posti in maniera sparsa nel lotto. Nell'angolo occidentale antistante la Vela "A", un grande Cedro Libanese segna l'intersezione tra via Tancredi e via Labriola. Su quest'ultima strada, analogamente al viale della Resistenza, permangono episodi sparsi di gruppi di Pini e Cedri Libanesi, alcuni a gruppi/filari più consistenti ed altri isolati. Nella parte centrale del lotto, sia le aree verdi di stretta pertinenza degli edifici, sia le fasce definite dalla viabilità interna, si presentano brulle, in talune zone invase da alte erbacee infestanti, che spesso celano rifiuti di ogni genere.

Si rimanda, per dettagli ed approfondimenti di quanto sin qui riportato, agli elaborati del gruppo "A.SLE - Stato dei Luoghi - Aree Esterne", contenenti la Planimetria generale di rilievo topografico dell' area, Planimetrie di dettaglio della Vela "A" e relativi profili.

3. SCELTE TECNICHE ED ARCHITETTONICHE DI PROGETTO

Gli indirizzi progettuali trovano origine dall'attenta analisi dei luoghi e dai rilievi eseguiti di diversa natura, ritenuti indispensabili per lo sviluppo di un adeguato livello progettuale esecutivo, ma soprattutto dai proficui e numerosi incontri e confronti con il Presidente ed alcuni componenti del "Comitato Vele" di Scampia.

Fondamentale per un corretto approccio progettuale è stata la "conoscenza" dei luoghi, che non si è limitata alle sole operazioni di rilevazione, ma ha contemplato numerosi sopralluoghi ed incontri per conoscere la realtà sociale del quartiere ed in particolare del lotto d'intervento, i cui caratteri d'impianto ed edilizi hanno evidenziato, sin dall'inizio della realizzazione, forti lacune e criticità proprio sotto questo profilo.

La totale assenza di attrezzature, servizi ed attività complementari all'abitare, il peculiare impianto distributivo e la estrema rigidità costruttiva dell'organismo, associati al totale appiattimento degli abitanti insediati, scelti tra le fasce di reddito più basse, hanno determinato non solo il degrado fisico dei manufatti e dell'insediamento, ma hanno negato agli abitanti una qualsiasi vivibilità decorosa e dignitosa.

Il combinato disposto della profonda conoscenza dei luoghi conseguente a quanto sopra, insieme ai desiderata della Stazione Appaltante ed agli obiettivi della Pianificazione vigente, orientati verso il recupero abitativo della Vela "B" a carattere temporaneo per poi confluire in servizi di terziario - terziario avanzato, ha portato alla ricerca delle migliori soluzioni architettoniche relative alla riqualificazione complessiva dell'area, convergenti verso caratteri di qualità e nel contempo di estrema flessibilità alle future esigenze della P.A. Elemento fondamentale nella scelta progettuale è stata la nuova destinazione che avrà la Vela "B" dopo quella attuale di alloggi temporanei e la reversibilità delle aree esterne che in un futuro prossimo saranno oggetto di una nuova progettazione, a seguito di un Concorso internazionale.

3.1 Funzionalità e valorizzazione dell'area esterna della Vela "A"

Il progetto di sistemazione delle aree esterne, tenuto conto dell'estensione dell'area libera che si verrà a creare nel lotto a seguito della demolizione delle tre Vele, si è incentrato su caratteri di maggiore permanenza e funzionalità delle aree prossime alla Vela "B", la cui organizzazione potrà essere anche confermata con la riconversione

terziaria dell'edificio, lasciando maggiore provvisorietà e flessibilità alle restanti superfici del lotto, la cui effettiva riqualificazione sarà oggetto di Concorso Internazionale di idee con affidamento della progettazione al vincitore, che la P. A. intende bandire entro la fine di quest'anno.

Pertanto, nell'ottica di una riduzione delle lavorazioni, la riorganizzazione delle aree esterne ha confermato l'impianto distributivo della viabilità interna esistente e relativa illuminazione, comunque apportando un' incisiva riqualificazione ambientale dell'area, sebbene transitoria.

In particolare, l'impianto del lotto e la suddivisione dello stesso con il tracciato della viabilità di servizio viene confermato, lasciando in questo senso, anche la memoria del disegno urbanistico delle costruzioni demolite, le cui vasche vengono colmate con materiale derivante dalle demolizioni, opportunamente caratterizzato e selezionato per l'uso. Al contorno dei piazzali così definiti delle ex Vele "C" e "D", fasce di verde dall'impianto analogo alle scarpate che circondavano gli edifici, riqualificano gli spazi aperti centrali che possono essere attrezzati ed organizzati o a parcheggi o a manifestazioni artigianali - commerciali di quartiere. Un percorso ciclabile si affianca ai marciapiedi ed alle percorrenze pedonali riqualificate, connesso alla pista esistente su via della Resistenza.

Analogha situazione è prevista nell'area di sedime della Vela "A", il cui piazzale interno si organizza però con due campi sportivi all'aperto - calcetto e polivalente, oltre percorsi ginnici attrezzati - trasferendovi il campetto artigianale realizzato tra le Vele "C" e "D" dagli stessi abitanti.

La viabilità carrabile al contorno viene conservata, mentre vengono realizzati percorsi e camminamenti pedonali al contorno e di accesso alle zone attrezzate, oltre spazi arredati semplicemente con panchine e banchine, per riposo o ristoro dei residenti.

Dall'area esterna sistemata della Vela "A" parte un percorso ciclabile che troverà poi maggior sviluppo e continuità nelle aree esterne della Vela "B" conservata ed ancora di più nella sistemazione delle aree esterne risultanti dalle demolizioni delle Vele "C" e "D". In questo modo gli spazi verdi riqualificati ed attrezzati e gli impianti sportivi potranno essere facilmente raggiungibili, oltre che carrabilmente, mediante l'impianto viario di servizio conservato, anche attraverso l'itinerario ciclabile, dai nuovi residenti e

da utenti esterni al lotto.

Tutti i marciapiedi, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e ciclabili delle sedi carrabili, vengono dotati di scivoli a norma.

Lungo la viabilità interna vengono recuperati e riqualificati tutti i golfi ospitanti i parcheggi, in parte dedicati ai residenti, in parte agli ospiti o ad utenti delle aree attrezzate e riqualificate. All'uopo, sono stati individuati e localizzati un cospicuo numero di posti dedicati ai D.A., superiori alle proporzioni indicate dalle normative di pertinenza.

Nell'ambito della riqualificazione ambientale dell'intero lotto d'intervento e quindi anche del presente 1° Stralcio funzionale, ha assunto particolare rilevanza il recupero e la cura della vegetazione esistente e la integrazione di essenze arboree ed arbustive, soprattutto lungo le percorrenze pedonali e nei nuovi piazzali attrezzati e che, oltre ad elevare la qualità estetica ed ambientale degli spazi aperti, forniscono adeguati punti di ombreggiamento e di comfort agli utenti. Come già precisato in precedenza, le uniche presenze arboree nel lotto sono localizzate verso le fasce esterne sulle pubbliche vie ed in sostanza sono costituite da alcuni gruppi di Pini, Cedri Libanesi ed un filare di Pioppi più regolare lungo la strada e posti in maniera sparsa nel lotto.

L'intervento agronomico di progetto, oltre a preservare e curare le alberature presenti, con adeguata potatura e trattamento antiparassitario e/o fungineo, così da riportare le stesse piante in una condizione vegetazionale sana, prevede la messa a dimora di nuove alberature, essenze arbustive ed erbacee tipiche della macchia mediterranea locale.

Le alberature prescelte si incanalano nell'integrazione di quelle già presenti, arricchite di nuove varietà tipiche della macchia mediterranea e microclimatica della zona: filari di Pini (*Pinus Pinea*) in prosecuzione e completamento dei brani esistenti, Pioppi (*Populus*), Lecci (*Quercus Ilex*), Carpini (*Carpinus*), Pruni da fiore (*Prunus spp*) e Washingtonia (*Washingtonia filifera*).

La restante superficie sarà rinverdata con specie arbustive tappezzanti appartenenti alla macchia mediterranea quali mirto (*Myrtus communis*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), corbezzolo (*Arbutus unedo*), ginepro (*Juniperu spp.*), cisto (*Cistus spp.*), rosmarino (*Rosmarinus officinalis*), viburno (*Viburnum tinus*) e ginestra (*Genista spp.*).

Le aiuole saranno completate con un prato rustico, realizzato con una macroterma

stolonifera come la gramigna (*Cynodondactylon*), particolarmente adatta a sopportare i periodi siccitosi.

Maggiori dettagli di questo aspetto si rimandano all'elaborato grafico di sistemazione a verde dell' area esterna della Vela "A" ed alla "*Relazione Agronomica*".