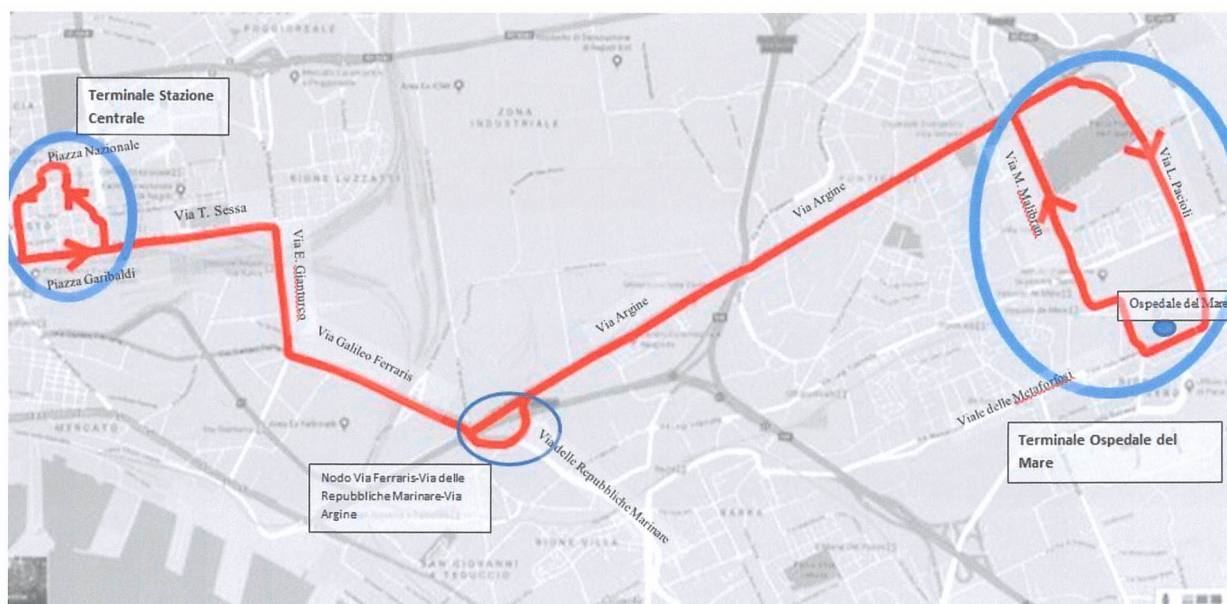


# NAPOLI, AGGIUDICATO IL PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA ORIENTALE DELLA CITTA': REALIZZERA' METRO DI SUPERFICIE TRA PIAZZA GARIBALDI – OSPEDALE DEL MARE

di Armando Conte  
Delegato Circostrizionale CAFI Campania Basilicata



- Tracciato del BRT1  
Fonte: elaborazioni su Google Map

Si è concluso il concorso internazionale di progettazione che punta a potenziare il sistema di trasporto pubblico locale dell'area orientale di Napoli e al tempo stesso riqualificare e ridare identità a questa parte della città attraverso una nuova infrastruttura.

Il concorso, inserito nell'ambito del Patto per lo Sviluppo della Città di Napoli, risale al 26 ottobre 2016 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il sindaco metropolitano di Napoli ed è stato finanziato con risorse FSC (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020).

L'intervento persegue l'esigenza dell'amministrazione comunale di potenziare e riorganizzare le soluzioni delle linee del trasporto pubblico all'interno di

un'area in radicale trasformazione dal punto di vista dell'assetto insediativo, del tessuto produttivo ed economico e dei servizi. L'operazione agisce in funzione di una strategia più generale di riqualificazione e valorizzazione urbanistica e ambientale di un territorio per molti anni rimasto periferico e contrassegnato inoltre da dismissioni, "vuoti" e limitate interconnessioni, attive e funzionali, con il centro della città e con le aree esterne.

Ad aggiudicarsi il concorso internazionale di idee bandito nel luglio 2019 da Invitalia, per conto del Comune di Napoli, è stato il costituendo raggruppamento temporaneo di progettisti "Tecnosistem S.p.A.", società di ingegneria napoletana.

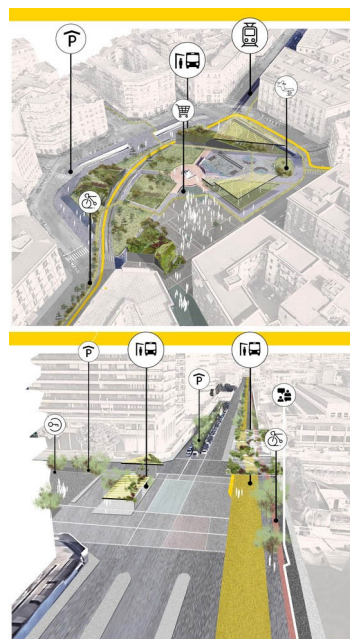
Invitalia (Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA), centrale di committenza per il comune di Napoli, ha gestito tutte le fasi del concorso fino alla proclamazione del vincitore, avvenuta il 18 marzo 2020.

La proposta vincitrice prevede la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico locale BRT (Bus Rapid Transit). Si tratta, cioè, di una metropolitana di superficie che attraverserà parti della città dalle diverse caratteristiche. La metro collegherà il nodo di piazza Garibaldi con il suo tessuto storico e fortemente urbanizzato; quella del Centro direzionale, sede di uffici e attività direzionali; la via Argine, asse portante della prevista riqualificazione; l'Ospedale del Mare, nuova centralità urbana. Il tracciato sarà protetto e funzionerà come una corsia preferenziale.

“B(r)est” (BRT Napoli EST, questo il nome del nuovo sistema della società “Tecnosistem S.p.A.”) è stato elaborato per coniugare le richieste del bando, riguardanti accessibilità e mobilità sostenibile, con una nuova visione urbana per l'area orientale della città, in modo da farne il vettore di collegamento tra tutti gli interventi urbanistici previsti lungo le aree del tracciato che saranno via via realizzati. Diventerà la spina dorsale di un più ampio impianto plurimodale, integrando le altre tipologie di trasporto già presenti e creando al contempo una cucitura tra tutti i tessuti urbanistici lungo le aree interessate.

Contestualmente, sarà creato un asse verde attrezzato lungo il quale trovano spazio alberature di nuovo impianto, elementi di arredo urbano, piste ciclo/pedonali, fermate di BRT, sistemi di ITS.

Da qualche tempo anche in Italia chi si occupa di mobilità sostenibile sta imparando a masticare e sfoggiare la parola “BRT”, etimo esotico importato dalla pianificazione urbana sudamericana e sudafricana.



Il BRT è un “vettore” costituito da autobus metropolitani articolati, di norma circolanti su un sistema di corsie preferenziali riservate. Tale sistema dovrebbe costituire un sottoinsieme stradale isolato per la maggior parte del suo percorso e dovrebbe garantire un'elevata frequenza di servizio, simile a quella di tram e metro (nell'ordine dei 10 minuti), ma unito a un costo nettamente inferiore per l'infrastrutturazione.

La “Tecnosistem SpA”, per disegnare l'infrastruttura ed il nuovo sistema di trasporto e aumentare così gli standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico, si è unita alla guida illuminata del professor Pasquale Miano, docente di composizione architettonica alla Federico II di Napoli. Quest'ultimo che ha curato gli aspetti di accessibilità delle aree periferiche della città attraverso l'ideazione di un capillare processo di riqualificazione urbana in coerenza con i principi della mobilità sostenibile (green-ways), capace di fungere da trait d'union tra la stazione di piazza Garibaldi e l'area di Ponticelli.

Cerniera tra la città e i territori vesuviani, l'area orientale di Napoli (un tempo a

vocazione prevalentemente agricola) è oggi occupata da industrie, in molti casi dismesse; il Piano Regolatore Generale e i Piani Urbanistici attuativi prevedono la realizzazione di residenze pubbliche e private, attività terziarie, alberghiere e commerciali.

L'intera proposta progettuale garantirà, grazie a un approfondito studio delle

intersezioni e dei nodi di scambio, frequenze elevate di transito e un servizio pubblico efficace. In aggiunta il design, la riconoscibilità e la caratterizzazione della linea del bus, nel suo complesso così come in ogni micro-intervento urbano proposto lungo il percorso, giocheranno un ruolo importante nella costruzione di una visione di paesaggio sostenibile, lineare e interconnesso.

[Torna al sommario della Rivista](#)

INVITALIA

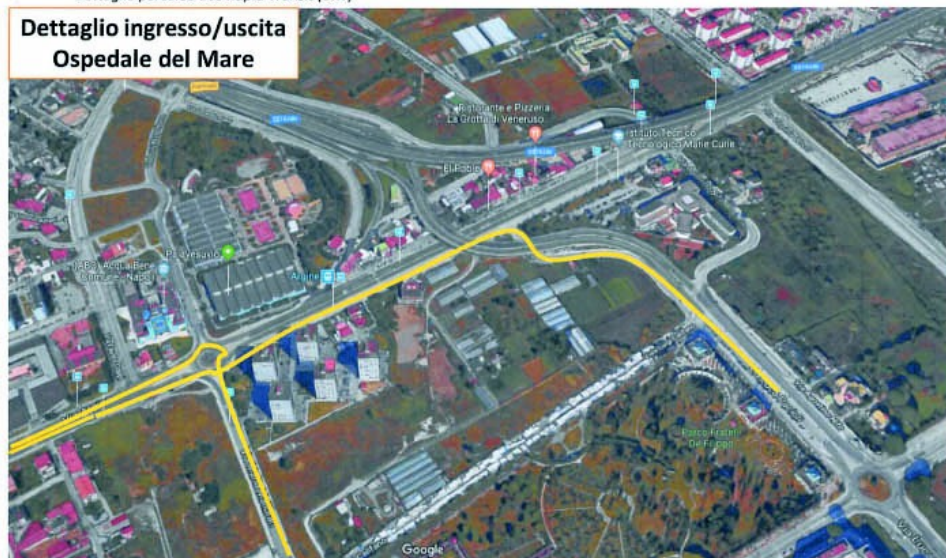
Dettaglio percorso Bus Rapid Transit (BRT)



Fonte: elaborazioni Invitalia su Google Map

INVITALIA

Dettaglio percorso Bus Rapid Transit (BRT)



Fonte: elaborazioni Invitalia su Google Map