

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

24

numero 1 | anno 2024



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80 134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore Responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732



fedOAPress

Journal home page www.bdc.unina.it

BDC volume 24, issue 1, year 2024

print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732



Per punti. Itinerari di ricostruzione dell'immaginario nell'area vesuviana

Through points. Itineraries for the reconstruction of the imaginary in the Vesuvian area

Paola Galante^{a,*}, Mafalda De Gregorio^a, Alessia Scarcella^a, Marco Somma^a

AUTHORS & ARTICLE INFO

^a Department of Architecture,
University of Naples Federico II,
Italy

* Corresponding author
email: paola.galante@unina.it

Guest editors
Lilia Pagano, Paola Galante

ABSTRACT AND KEYWORDS

Through points

This paper investigates the issue of the imaginary as a tool and objective of the urban project in 'fragile' landscape areas. The hypothesis, linked to a revision of the concept of 'imaginary', which is rooted in the heterogeneous and stratified character of contemporary landscapes, is investigated through the case study of the Vesuvian area, selected because it is representative of multiple urban realities spread throughout Europe, and in particular along the coasts of southern Italy. In fact, in this area converge the distinctive morphologies of naturalistic elements; valuable historical-archaeological artifacts; settlements responding to different, sometimes opposing, logics; a dense network of mobility infrastructures; ruins of a recent industrial activity; fragments of agricultural fabric; large-scale malls.

Along three strategic lines – the Portici line, the marine *decumanus* of Pompeii, the Stabiese route – we have studied the opportunities for transformation offered by residual surfaces and available volumes, under the guidance of 'visions of memory' capable of renewing links between site and community: sequences of specific and autonomous projects, oriented by classical and current imaginaries, construct new semantic itineraries.

Keywords: imaginary, itinerary, palimpsest, inter-scalar project

Per punti

Il contributo investiga la possibilità dell'immaginario di configurarsi quale strumento ed obiettivo del progetto urbano in ambiti paesaggistici "fragili".

L'ipotesi, legata ad una revisione del concetto di "immaginario", che si radica nel carattere eterogeneo e stratificato dei paesaggi contemporanei, è indagata attraverso il caso studio dell'area vesuviana, selezionato perché rappresentativo di molteplici realtà urbane diffuse nel territorio europeo, ed in particolare lungo le coste del meridione d'Italia. Convergono in quest'area le morfologie distintive dei caratteri naturalistici; elementi storico-archeologici di pregio; sistemi insediativi rispondenti a logiche diverse, talvolta oppostive; una fitta rete di infrastrutture per la mobilità; rovine di un recente passato industriale; lacerti di tessuto agricolo; *mall* di grandi dimensioni.

Lungo tre direttrici strategiche – la linea porticese, il "decumano marino" di Pompei, la rotta stabiese – si studiano le opportunità di trasformazione offerte da superfici residuali e volumi disponibili, alla luce di "visioni di memoria" in grado di rinnovare legami di appartenenza tra sito e comunità: sequenze di progetti puntuali ed autonomi orientati da immaginari classici e contemporanei costruiscono nuovi itinerari semantici.

Parole chiave: immaginario, itinerario, palinsesto, progetto interscalare

Copyright (c) 2024 BDC



This work is licensed under a
Creative Commons Attribution
4.0 International License.

1. Il carisma dell'immaginario nel paesaggio contemporaneo

La persistenza di un immaginario collettivo, riferito ad un ambito geografico, ad una località specifica o ad un sito privilegiato, sancisce la continuità del sentimento di appartenenza che lega le comunità ai luoghi a partire dalla loro fondazione.

Il perpetuarsi dei riti fondativi nel tempo, il loro tramandarsi modificarsi ed evolversi ha consentito la ricostruzione continua del legame di reciprocità tra sito, forme costruite e comunità attraverso l'attribuzione di significato alle forme naturali e la sedimentazione di segni antropici orientata alla loro monumentalizzazione. “*Abitare* significa sentirsi profondamente collegato con le qualità di un dato luogo (...). L'uomo non riesce mai a liberarsi completamente dai rapporti geografici” (Schulz 1976). Da questo punto di vista, la venerazione diffusa del *Genius Loci* è mirata non tanto alla tutela degli oggetti costruiti quanto dei *fili* di connessione che guidano il processo di riconoscimento e sviluppano il senso di appartenenza di cui l'immaginario collettivo è rappresentazione.

In questo processo, il ruolo determinante della memoria è acquisito nella cultura disciplinare della Composizione Architettonica ed Urbana sin dalla fine degli anni '60 con la diffusione de *L'Architettura della città*. Alla memoria collettiva, infatti, Aldo Rossi dedica un intero paragrafo nel capitolo sull'*Individualità dei fatti urbani*, *L'architettura* dove si afferma che “la città è il *locus* della memoria collettiva. Questo rapporto tra il *locus* e i cittadini diventa quindi l'immagine preminente, l'architettura, il paesaggio e come i fatti rientrano nella memoria, nuovi fatti concreiscono nella città. In questo senso tutto positivo le grandi idee percorrono la storia della città e la conformano” (Rossi 1966). Nelle parole scelte da Rossi emerge la natura dinamica del sodalizio che lega comunità e sito attraverso l'immaginario prodotto dalla memoria, che ha come termine di riferimento e confronto il mito di fondazione originario: “La memoria [...] diventa il filo conduttore dell'intera e complessa struttura [...]; possiamo dire che anche le scelte non ci sembrano più libere come potevano sembrare in un primo tempo ma che esse siano profondamente legate alla natura dei fatti urbani in cui si producono”. “Natura collettiva e individualità dei fatti urbani si dispongono ora come la stessa struttura urbana. La memoria all'interno di questa struttura è la coscienza della città...” (Rossi 1966). L'immaginario si configura dunque, al tempo stesso come oggetto (proiezione figurata dei riti) e soggetto (propulsore di scenari) che si rigenera a partire dalle forme fisiche “costruite” dalla memoria collettiva.

Quando la memoria collettiva è minacciata, il sentimento di appartenenza che lega i siti alle comunità insediate si fa flebile. Eventi naturali catastrofici o trasformazioni antropiche troppo veloci o poco sensibili interferiscono nel processo di riconoscimento delle forme semantiche che hanno presieduto i riti di fondazione, affievolendo l'immaginario collettivo. La sua latenza equivale allo smarrimento del sistema di orientamento e rappresenta un rischio: “La perdita del senso dell'abitare nei centri come nelle periferie, è l'innesco più potente per l'esplosione della caotizzazione politica e sociale: la città cessa d'essere un luogo di identificazione” (Paradiso 2017).

È quanto accaduto ad esempio nel secondo dopoguerra italiano con l'esplosione del fenomeno urbano e l'affermazione delle “geografie emergenti” delle periferie metropolitane, del periurbano, delle urbanizzazioni diffuse, della produzione mista a terziario (Lanzani 2008) che s'iscrivevano maldestramente nell'immaginario consolidato. I nuovi insediamenti, trascinati dagli effetti del boom economico ad una velocità sconosciuta ai ritmi che la crescita urbana aveva sino ad allora sostenuto, rispondevano spesso a logiche estranee ai riti fondativi originari.

La cultura architettonica ha reagito provando a tarare strumenti di analisi critica con

l'obiettivo di orientare ed organizzare la crescita urbana coerentemente con l'immaginario consolidato dei luoghi. Riletti da questo punto di vista, il metodo dell'indagine tipologica inaugurato da Saverio Muratori e coltivato da Gianfranco Caniggia, sembra lasciare affiorare l'azione di una memoria collettiva capace di svelare le ragioni dei rapporti interscalari (Caniggia 1984) tra ambiti geografici, matrici insediative, nuclei urbani arrivando ad informare i rapporti tipo-morfologici degli edifici.

Negli stessi anni il lavoro di fotografi, videomaker, artisti, cineasti ha contribuito a delineare nuove prospettive di lavoro promuovendo a "paesaggio" parti di territorio fino ad allora escluse dalle ricognizioni abituali della bellezza e legittimando la coesistenza di immaginari complementari. La fotografia poetica di Luigi Ghirri (Ghirri et al. 1984), ad esempio, evidenziava le sovrascritture delle tante memorie individuali alla memoria collettiva mentre ancor prima dai film neorealisti e dai racconti pasoliniani emergevano gli spazi delle neonate comunità, registrati anche nel reportage *Viaggio in Italia* (Piovene 1956).

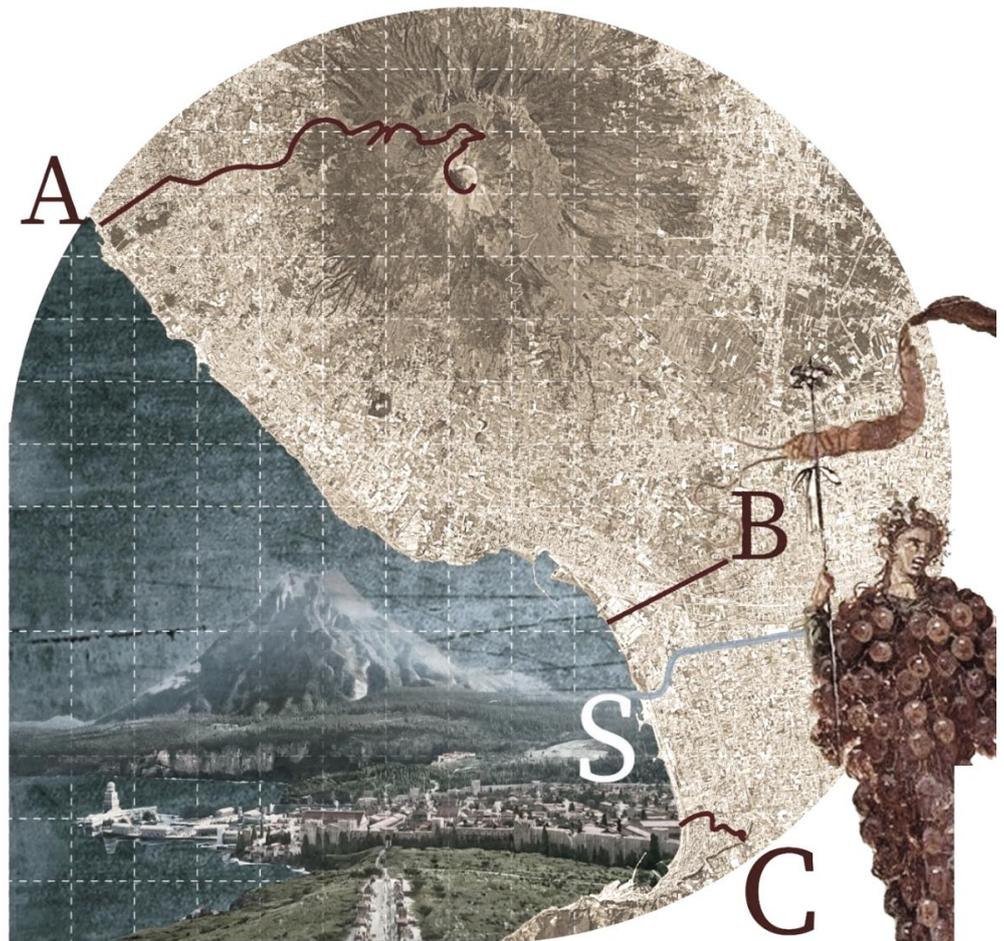
In ambito disciplinare, fu la nozione di "territorio come palinsesto", elaborata da André Corboz a confermare la compresenza di sistemi d'identificazione eterogenei sul territorio. Il "palinsesto" evocando l'interrelazione degli aspetti percettivo, formale ed estetico, del territorio nella sua totalità, anticipa l'idea di paesaggio contemporaneo divulgata e tutelata attraverso la *Convenzione Europea per il Paesaggio* del 2000 (Pagano, Galante 2022), che affida un ruolo di primo piano ai valori riconosciuti nel presente dalla comunità insediata e contemporaneamente a quelli trattenuti nella memoria collettiva: "Perché l'entità del territorio sia percepita come tale è importante che le qualità ad esse riconosciute siano ammesse dagli interessati", "...Come progetto il territorio è semantizzato. Se ne può parlare, ha un nome. Proiezioni di ogni genere vi si aggrappano, lo trasformano in soggetto" (Corboz 1986). Emerge dalla lettura di Corboz e appare con maggiore evidenza con le acquisizioni della "modernità liquida" (Baumann 2011), con gli effetti prodotti contestualmente dai fenomeni migratori di diversa natura e dai progressi tecnologici, la possibilità che ad un territorio possa corrispondere più di un immaginario, ciascuno proiezione angolata da punti di visti specifici. E questa possibilità aumenta in maniera esponenziale nelle aree liminari ove coesistono ragioni differenti (Morelli 2019).

Nei territori "fragili", esposti al rischio di scissione dei legami tra sito e comunità, la reiterazione forzata dell'immaginario collettivo *tradizionale* o *dominante* – spesso volte legato alla città storica consolidata o a siti monumentali di pregio storico artistico ed automaticamente esportato al suo intorno – come strumento di prefigurazione di scenari, alimenta il rischio di mettere in moto trasformazioni non coerenti con fenomeni reali e con le aspettative che provengano "dal basso". "Il nostro disagio [...] è il sintomo e la voce della nostra nostalgia. La quale tuttavia non potrà trovare sollievo in contesti passati o utopie regressive ma in un possibile presente altro, in un pensiero capace di sguardo, di ascolto, di cura" (Paradiso, 2017). L'immaginario che non corrisponda al legame di appartenenza diviene immagine priva di significato. Perde la capacità interpretativa e male informa la prefigurativa. Contro il rischio di recidere i fili di senso tra sito e comunità Ian Chambers suggerisce di "Camminare meglio nella città che è diventato il mondo moderno di oggi. [...] Qui, nelle storie e culture sedimentate, nella stratificazione delle memorie e del rimosso, possiamo trovare altre chiavi di lettura e una bussola diversa per orientarsi nei suoi spazi e pratiche. Se vogliamo incontrare questo futuro che viene dal passato (negato, rifiutato) dobbiamo incominciare a dare un'altra serie di significati a questo spazio-tempo chiamato città. Non si tratta tanto di modificare e

aggiustare il piano e la mappa trasmessa dalle nostre tradizioni quanto a tradurle in uno spazio non sempre autorizzato da noi per rielaborare le sue premesse e indirizzare in maniera diversa le sue prospettive e pratiche. Sta in questa ripetizione del passato che il nuovo fa il suo ingresso nel mondo. Non si tratta di uno storicismo implacabile che cerca a recuperare un passato incontaminato (...), si tratta invece di operare un taglio che ci permetta di assemblare e recitare quello che è accaduto in un disegno storico-culturale nuovo” (Chambers 2019).

Alla luce di queste considerazioni si intende testare il carisma dell’immaginario come “strumento di ricostruzione” di realtà urbane fragili. Le intersezioni dei segni dovute alle sovrascritture presenti nei territori investigati, insieme alle figure ricorrenti nelle memorie collettive, orienteranno la formulazione di “domande di progetto” e la definizione di nuove strutture relazionali ove i diversi immaginari potranno convergere per poi riformularsi. L’”infiltrazione di un programma urbano non annunciato” (Zenghelis, 1985) costituirà dunque la chiave per ricondurre esigenze apparentemente inconciliabili ad una visione d’insieme in cui residenti ed abitanti temporanei potranno riconoscersi.

Figura 1. Itinerari di ricostruzione nell’area vesuviana



Fonte: Paola Galante 2024

2. La costa vesuviana come palinsesto: caratteri, criticità, opportunità

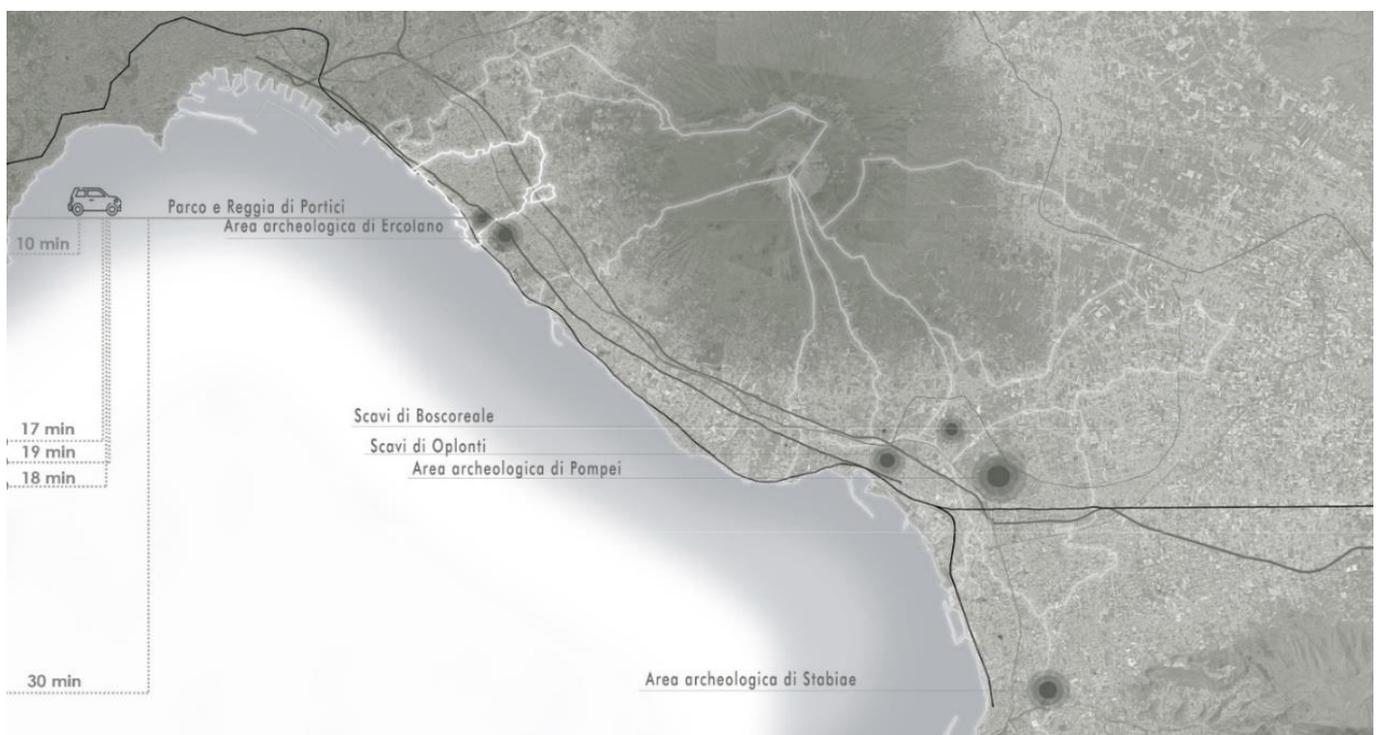
I casi studio oggetto dell’indagine progettuale ricadono nell’area vesuviana ed in particolare nel tratto costiero che si estende tra i comuni di Portici e Castellammare di Stabia. L’ambito geografico selezionato è ritenuto rappresentativo poiché in esso

convergono elementi eterogenei, riconducibili a logiche differenti, stratificate nel tempo e rinvenibili in contesti simili del mezzogiorno di Italia.

Dominata dalle morfologie caratterizzanti del Vesuvio e del massiccio dei Monti Lattari ed incisa dal corso del fiume Sarno, l'area è sede di alcuni tra i più rilevanti siti archeologici del Paese per estensione e numero di visitatori, tra cui Pompei, Ercolano, Oplonti, Stabia. Originariamente in posizione dominante sul mare, i siti si trovano oggi immersi in un'urbanizzazione continua quanto frammentaria dominata dalle infrastrutture per la mobilità veloce che corrono parallele alla costa interrompendo le naturali relazioni "idrografiche" e "laviche" tra il mare e l'entroterra. Nonostante i ciclici stravolgimenti causati dalle eruzioni vulcaniche, la fascia costiera lievemente scoscesa, fertile, panoramica, non ha mai perso attrattività, agglutinando nel tempo giardini di residenze signorili, spazi per il tempo libero, infrastrutture portuali, aree produttive legate alla cantieristica navale. L'estensione residenziale presenta tessuti eterogenei che spaziano tra gli insediamenti storici sorti lungo la direttrice fondativa del *Miglio d'Oro*, i quartieri otto-novecenteschi e le realtà periurbane in cui un edificato diffuso si interpone a residui di una realtà agricola prima dominante. Completano il quadro i grandi *mall* commerciali, sorti spesso sulle ceneri delle industrie dimesse, in prossimità degli svincoli autostradali. La frammentazione amministrativa che caratterizza questo paesaggio ha accentuato la perdita del valore di unitarietà inducendo spesso trasformazioni incapaci di instaurare relazioni ad una scala più ampia.

L'obiettivo delle sperimentazioni progettuali che seguono è quello di verificare la possibilità di attivare azioni di recupero della visione d'insieme, attraverso sequenze progetti puntuali, ordinati da immaginari complementari.

Figura 2. I siti archeologici dell'area vesuviana e le distanze dal comune di Portici



Fonte: Alessia Scarcella 2024

3. Itinerari di ricostruzione: progetti per punti

3.1 Il Metodo

Il metodo di lavoro adoperato per l'elaborazione delle sperimentazioni progettuali che seguono è mutuato da un'esperienza didattica condotta da Elia Zenghelis (Atene, 1936) presso la di Yale University nel 2017 (Zenghelis, 2017). Le premesse teoriche della proposta laboratoriale sono da ritrovarsi nel progetto seminale *Exodus*, incentrato sul tema dei paesaggi impreveduti e dirompenti causati dall'introduzione di sequenze di spazi collettivi nei contesti consolidati (Koolhaas, Zenghelis 1973) e nei cosiddetti 'progetti greci' organizzati secondo l'idea di episodi autonomi che rispondono all'immaginario del più ampio contesto geografico (Galante 2022).

Oggetto dell'investigazione didattica era il territorio dell'area metropolitana di Atene compresa tra il centro antico della polis ed il porto del Pireo. La direttrice storica della fortificazione che costituiva la connessione sicura tra la città e l'infrastruttura portuale rappresentava la traccia per il reperimento di aree disponibili a trasformazioni puntuali in grado di rigenerare il tessuto contemporaneo connotato da un aspetto periferico e marginale. L'esercizio didattico fondava le sue ragioni da un lato sulla necessità di dotare l'area prevalentemente residenziale di attrezzature ad uso pubblico, dall'altro di recuperare la memoria perduta dell'asse connettivo, attorno al cui tracciato si è sedimentata l'urbanizzazione recente, legittimando al contempo la fascinazione verso una dimensione 'acquatica' che il territorio aveva perduto. Selezionate le aree di progetto, gli studenti procedevano in autonomia alla redazione di progetti puntuali che reinterpretavano la specifica posizione lungo la murazione storica. Rimontate solo successivamente in un unico masterplan, le aree costruivano un itinerario di spazi d'acqua che reinterpretava in chiave contemporanea l'antico tracciato, proiettandone l'immaginario nel futuro.

Analogamente nell'area vesuviana, si studiano progetti urbani in grado di interpretare "punti" di itinerari significativi che si riferiscono all'area Porticese; all'area costiera a valle del sito archeologico di Pompei, nel comune di Torre Annunziata; all'area che si trova ai piedi del promontorio ove sorgono le antiche Ville di Stabia. Nel caso studio di Portici, la *linea* investigativa è già individuata con precisione dagli strumenti regolatori vigenti e la sperimentazione progettuale consiste nell'attribuzione di significato ad uno dei punti, coincidente con un'isola industriale dismessa. Nei casi studio di Pompei e di Stabia, gli itinerari si costruiscono mediando direttrici semantiche o visive con ragioni di opportunità legate alla disponibilità di aree – dismissione di fasci ferroviari o di manufatti in posizioni strategiche – o a recenti trasformazioni urbane, come quelle indotte dallo spostamento della Stazione della Circumvesuviana di Stabia in via Nocera.

L'obiettivo delle sperimentazioni sarà quello di coniugare la vocazione turistica dell'area, che si traduce in interventi di adeguamento dell'accessibilità ai siti archeologici, e di incremento della capacità ricettiva, con le aspettative delle comunità residenti che individuano nella rifondazione della realtà lavorativa agricola ed industriale, le premesse per la restaurazione di una dignità dell'abitare.

Il progetto mai completato del *Marina di Stabia Touristical Harbour* commissionato dalla Marina di Stabia S.p.A allo studio Fuksas (1999-2011) che prometteva il recupero e la riqualificazione dell'area litorale dismessa degli antichi *Siti Metallurgici Italiani* sul mare e la realizzazione di nuovi servizi, parcheggi, una moderna struttura Club insieme alla torre di controllo all'ingresso del rinnovato porto turistico (Fuksas.com), incarnava del resto un forte desiderio di riscatto tarato sulla specificità ambientale della costa vesuviana.

3.2 La linea porticese

La ex fabbrica di ceramiche *KE.RA.SAV*, situata nell'area nord-orientale di Portici (Na), dismessa oramai da un ventennio, si presenta oggi come un insieme di ruderi a cielo aperto, nascosti dalla vegetazione infestante eppur visibili dall'autostrada A3 Napoli-Salerno. Dopo anni di alterne vicende, che hanno visto il complesso dismesso essere oggetto di promesse di nuove destinazioni d'uso e di studi di settore che ne hanno comprovato il valore testimoniale (Di Pietro, Picone 2021), il PUC di Portici, approvato nel 2021, riconosce a questo sito le potenzialità di nuovo "nodo intermodale" per la città, lungo la direttrice mare-monti che ricalca l'antica *Strada della Montagna*, in coerenza con il Piano del Parco Nazionale del Vesuvio.

Il tracciato porticese che ha origine presso l'antico porto del Granatello, attraversa la linea ferrata delle Ferrovie dello Stato, costeggia il parco della Reggia, intercetta la fermata della Circumvesuviana e lambisce la ex *KE.RA.SAV*, rappresenta a tutti gli effetti la premessa de "La risalita storica lungo il tracciato del treno a cremagliera", uno dei cinque progetti strategici promossi dal Piano del Parco che già prevede l'istituzione di nuove "Porte intermodali".

L'opportunità di trasformazione, suggerita dal PUC, è quella di ripensare dunque al complesso industriale Kerasav non come *insula* a sé stante ma quale perno di un intero sistema territoriale, attualmente mortificato da una densità urbana elevata ed imprigionato dal sistema delle infrastrutture per la mobilità che compromettono la percezione del sistema geografico-naturalistico di cui la celebre Reggia è metonimia. Come si evince dalla carta del Duca di Noja del 1775 (Figura 4), il carattere distintivo della Reggia di Portici risiede infatti proprio nel principio insediativo che risponde ad una consapevolezza paesaggistica, declinata nel doppio parco giardino a valle e a monte dell'edificio principale. Il palazzo reale, rinunciando ad un'idea classica di facciata, si va a collocare lungo la direttrice della colata lavica del 1631, proprio a cavallo del *Miglio d'Oro*, strada matrice dell'intera fascia costiera vesuviana, per consentire agli spazi aperti della Reggia, serviti e non serventi, di interpretare in maniera suggestiva la dicotomia mare-monte e operare un vero e proprio intervento di recupero dell'area devastata dall'eruzione. Il principio insediativo non viene alterato dalle trasformazioni ottocentesche che ampliano il Parco della Reggia verso nord, dotando il complesso di nuove attrezzature e di una riserva di caccia, la *Fagianeria*, recentemente ripristinata nella sua consistenza arborea che oggi fronteggia la fabbrica *KE.RA.SAV*. Il processo di saturazione dell'area porticese nel secondo '900 ha salvaguardato il Parco Reale, oggi sede di rilevanti Istituzioni, quali il Dipartimento di Agraria della Federico II, e tassello rilevante della fitta rete di eccellenze storiche ed archeologiche che connota l'area vesuviana (Figura 2), minando tuttavia il sistema percettivo delle relazioni a scala geografica.

La posizione della ex *KE.RA.SAV*, lungo la direttrice strutturante del sito storico, ed in corrispondenza del parco della *Fagianeria*, consente di prefigurare un'attualizzazione dell'"immaginario reale" che affida agli spazi dismessi della ex-fabbrica non solo il ruolo tecnico di hub intermodale come previsto dal PUC, ma anche il significato simbolico di *interfaccia territoriale*, attualizzando il significato che fu della Reggia di Portici ai tempi della sua istituzione (Figura 3).

In questo scenario dovranno essere accolte le memorie legate alla specificità industriale del sito che nella sua massima operatività vantava l'impiego di 755 unità per la produzione di pavimenti e rivestimenti interni, ponendosi come stabilimento di spicco nel territorio porticese, come testimoniano gli scatti conservati presso l'archivio fotografico Riccardo Carbone di Napoli e la fontana nella piazza principale della città rivestita in tasselli di ceramica artigianale dipinti a mano, dono della Kerasav alla città di Portici.

Figura 3 - Linee di ricostruzione per il territorio porticese

Fonte: Alessia Scarcella, 2024

A valle di queste considerazioni, l'obiettivo della sperimentazione progettuale condotta in collaborazione con il Comune di Portici¹ è dunque verificare la possibilità di coniugare le esigenze tecniche del nodo intermodale con la rifondazione di un immaginario legato alle specificità paesaggistiche, che possa orientare la rigenerazione di un'area dal carattere periferico, la promozione di uno scenario imprenditoriale legato agli asset della ricerca, formazione, e agrifood.

Il complesso industriale di origine tardo ottocentesca, si è ampliato per fasi successive, registrando quattro configurazioni principali che nel tempo hanno saturato il lotto introverso producendo spazi aperti di scarsa qualità. Attualmente l'area è dominata da tre edifici a campata unica disposti su terrazzamenti degradanti verso il mare. Ad un unico livello, due degli edifici sono in muratura portante in tufo giallo napoletano e coperti con copertura a botte con coppelle in cotto, sorrette da travi prefabbricate in cemento armato, incernierate in chiave. Il padiglione centrale, invece, attualmente privo di copertura, presenta una struttura portante a telaio, con travi e pilastri in cemento armato e capriate metalliche (Di Prisco, Picone 2021).

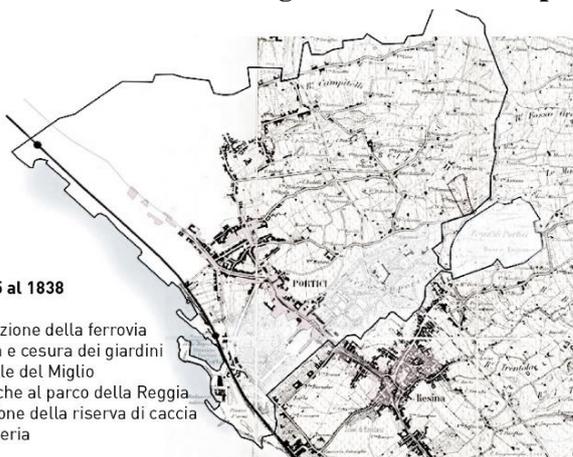
Il tema progettuale prescelto è quello della *connessione*, "Nexus" che si declina, lungo la direzione parallela al mare, recuperando il rapporto visivo e fisico con i parchi dell'Antoniano a nord e della Ex Fagianeria ad Est, e, in direzione mare-monti, attraverso la valorizzazione dell'orografia a terrazzamenti del sito e la realizzazione di *promenàde architectural* che individuano nuove percorrenze attraverso gli spazi coperti e scoperti del lotto, consentendo di recuperare l'appartenenza al sistema geografico perduto (Figura 4). Il principio insediativo della Reggia di Portici viene dunque ripreso e messo in gioco attraverso la gestione degli spazi di relazione che attraversano il lotto delle due direzioni principali. Lo studio delle direttrici percettive consente di superare i confini della ex fabbrica ed il limite imposto dalla barriera autostradale per recuperare una continuità visiva (Figure 5 e 6) tra il Vesuvio ed il mare.

Queste scelte orientano ed organizzano le prescrizioni del piano, inerenti alle questioni della mobilità, e le destinazioni d'uso previste.

Figure 4 – Il territorio porticese nella prospettiva storica

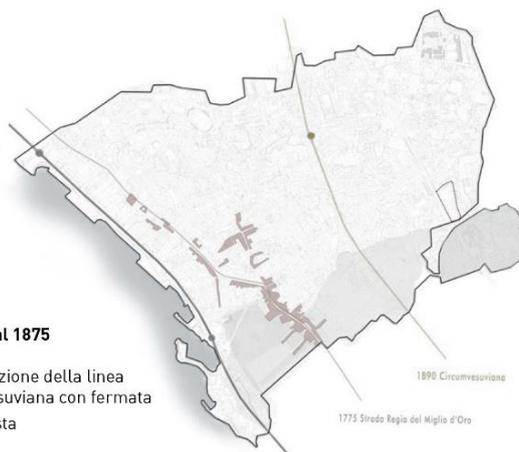
dal 1775 al 1838

- Costruzione della ferrovia costiera e cesura dei giardini delle ville del Miglio
- Modifiche al parco della Reggia
- Creazione della riserva di caccia Fagianeria



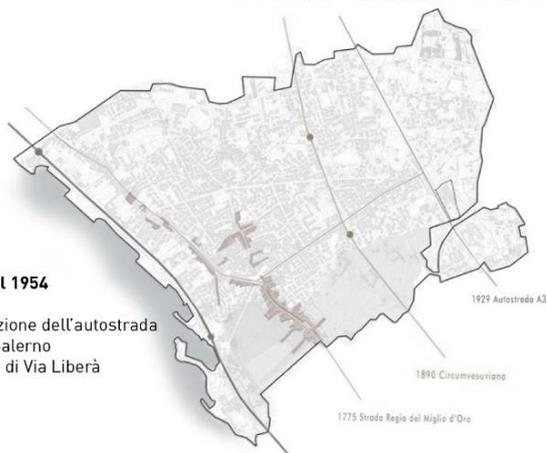
dal 1838 al 1875

- Realizzazione della linea Circumvesuviana con fermata di Bellavista



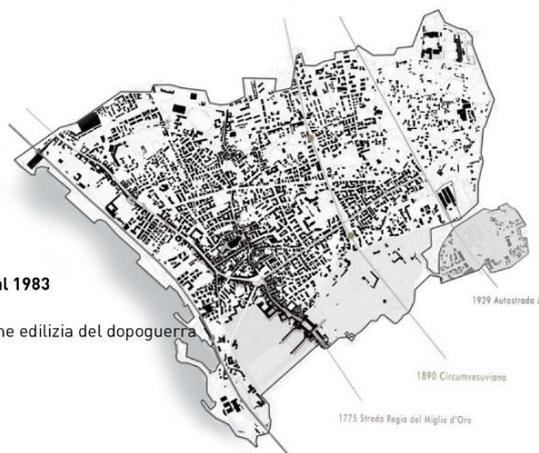
dal 1875 al 1954

- Realizzazione dell'autostrada Napoli-Salerno
- Apertura di Via Liberà



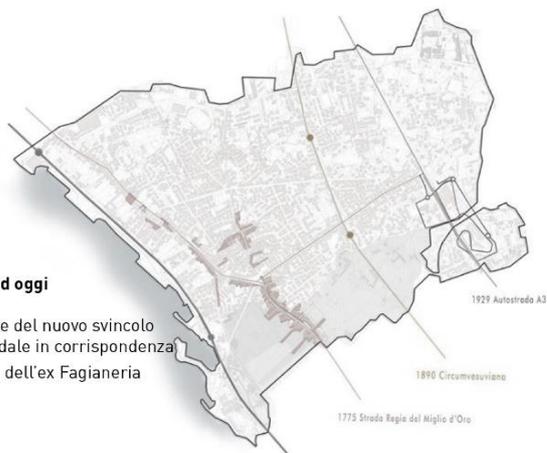
dal 1954 al 1983

- Saturazione edilizia del dopoguerra



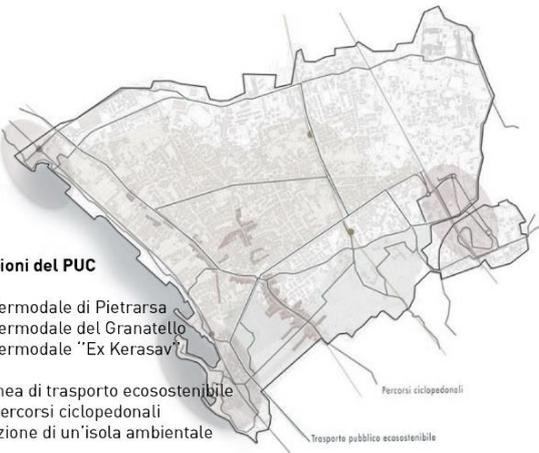
dal 1983 ad oggi

- Creazione del nuovo svincolo autostradale in corrispondenza dell'area dell'ex Fagianeria



Le indicazioni del PUC

- Nodo intermodale di Pietrarsa
- Nodo intermodale del Granatello
- Nodo intermodale "Ex Kerasav"
- Nuova linea di trasporto ecosostenibile
- Rete di percorsi ciclopedonali
- Realizzazione di un'isola ambientale



**Verso il Piano Operativo:
gli interventi previsti**

- 1 ripascimento osmotico delle spiagge
- 2 nuovo waterfront attrezzato
- 3 sottopassi pedonali
- 4 riconfigurazione fronte mare di villa d'Elbourf e connessione con il parco inferiore della Reggia
- 5 riconversione ex stazione RFI e nuovo parcheggio attrezzato interrato di piazza S. Pasquale
- 6 riciclaggio del corso Umberto e ricomposizione del parco inferiore della Reggia
- 7 nodo intermodale del Granatello
- 8 nodo intermodale e riqualificazione ex-Kerasav
- 9 riqualificazione area ex Fagianeria Reale
- 10 copertura in modo Circumvesuviana e accessi laterali alla Reggia
- 11 nodo intermodale di Pietrarsa
- 12 potenziamento della rete ecologica e attrezzata per lo sport e per il tempo libero



Fonte: Alessia Scarcella 2024

Il rafforzamento della ‘Strada della montagna’ proposto dal PUC è garantito attraverso l’ipotesi di una linea TPL e l’implementazione del sistema di viabilità ciclo-pedonale integrato con il progetto di rinaturalizzazione della ex-Fagianeria in corso di completamento.

La fermata in prossimità dell’ingresso attuale della ex-Kerasav è servita da un nuovo parcheggio interrato per 120 p.a. Per quanto attiene al recupero dei padiglioni dell’ex industria KE.RA.SAV, si stabilisce di preservare le strutture dei padiglioni principali e dei villini storici andando a demolire i ruderi di scarso valore storico e architettonico e di ricostruire parte della copertura del padiglione centrale. Le destinazioni d’uso previste dal PUC – attività ricettive, produttive, terziarie – sono confermate ma rielaborate in un programma misto volto a valorizzare le spazialità esistenti, a privilegiare i punti di vista verso il Vesuvio e verso il mare, a promuovere l’idea di ‘interfaccia’ tra Portici – con i suoi residenti – e l’area vesuviana – con i suoi turisti, ricercatori, imprenditori. Se il Villino d’ingresso ospiterà un centro informativo territoriale, l’ex Villa Marigliano diverrà Casa della Città per grandi e bambini. I padiglioni principali, connessi da un sistema di percorrenze trasversali che intercettano i principali luoghi dello stare, ospiteranno start-up, spazi attività culturali e ricreative, alloggi temporanei articolati in tre tipologie (Figura 7).

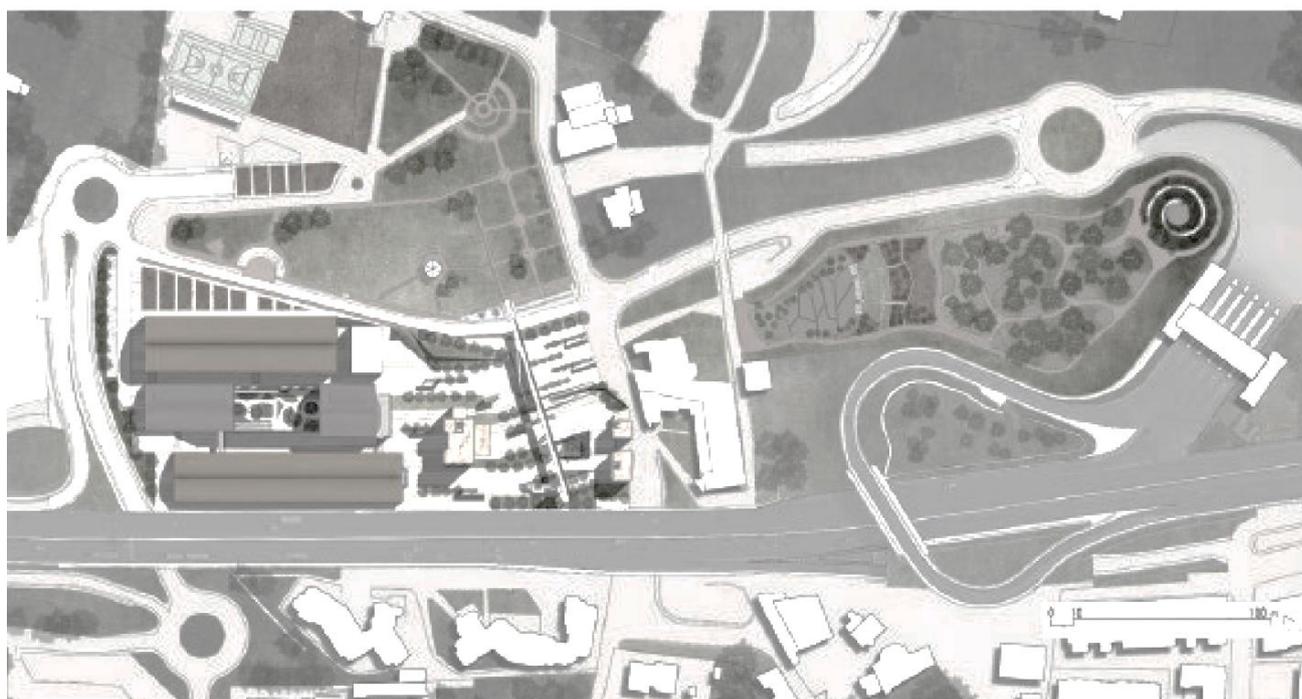
I risultati ottenuti attraverso la sperimentazione progettuale evidenziano il ruolo attivo che l’immaginario può avere tanto nella comprensione dei contesti quanto nella rielaborazione delle domande di progetto che devono poter integrare ragioni tecniche con le istanze sociali, ambientali e territoriali.

3.3 *Il decumano marino di Pompei*

“Pompei, posta a poca distanza dal fiume Sarno, il cui corso è utilizzato per importare ed esportare merci, funge da porto per Nola, Nocera e Acerra (Strabone)”. Le parole di Strabone, risalenti al I sec. D.C., alludono ad una città fluviale posta in prossimità dalla costa, fulcro delle connessioni commerciali della piana del Sarno. Per i quasi 4 milioni di visitatori annui al più celebre sito archeologico (Pompeiiitesites.org), questa immagine deve apparire sbiadita se non incongrua. La percezione di Pompei come città d’acqua è assai flebile, riconducibile a pochi toponimi, come “Porta Marina”, e nota con cognizione a un gruppo ristretto di studiosi. Le ragioni risiedono probabilmente nella serie di trasformazioni naturali e antropiche che l’area ha subito in seguito ad eventi vulcanici e a scelte politiche che hanno assecondato le istanze della modernità. La ricostruzione diacronica delle modificazioni della linea di costa nelle diverse epoche storiche (Cinque, Rossi 1986) e della realizzazione delle linee infrastrutturali parallele al mare, che di fatto assurgono a nuovi elementi geografici (Figura 7), consente di rendere visibile la “storia di una distanza” stratificata nel paesaggio contemporaneo ed esacerbata dalla istituzione della Area di Sviluppo Industriale *Foce del Sarno*, situata a margine della fascia costiera demaniale nei territori comunali di Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, ed alimentata da una confusa urbanizzazione che ha saturato gli spazi disponibili. Tra Pompei e il mare sussiste dunque un territorio marginalizzato dalla successione di barriere infrastrutturali ed amministrative; compromesso da un tessuto periurbano di scarsa qualità; mortificato da continue dismissioni.

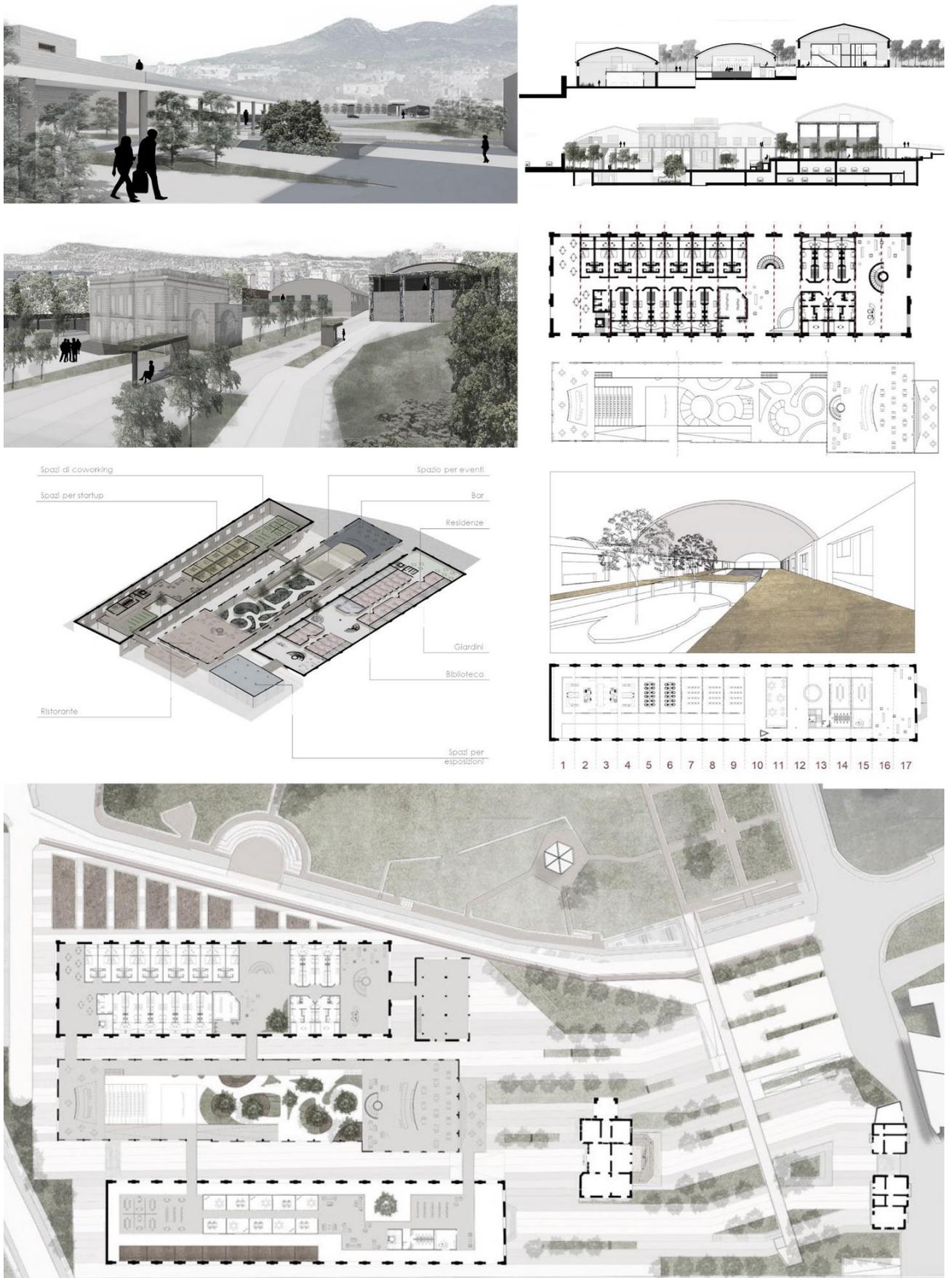
Date queste considerazioni, non si stenta a credere che i milioni di visitatori del Sito archeologico più importante d’Italia scelgano di pernottare altrove (Istat 2014). Da tempo amministratori e lavoratori del settore richiedono politiche territoriali volte alla valorizzazione del territorio intorno Pompei per attrarre la permanenza dei turisti di passaggio (Cercola 2011) e moltiplicare l’indotto del settore legato alla ricettività.

Figure 5. Kera Nexus, proposta di riconfigurazione della ex KE.RA.SAV



Fonte: Alessia Scarcella 2024

Figure 6. Kera Nexus, proposta di riconfigurazione della ex KE.RA.SAV



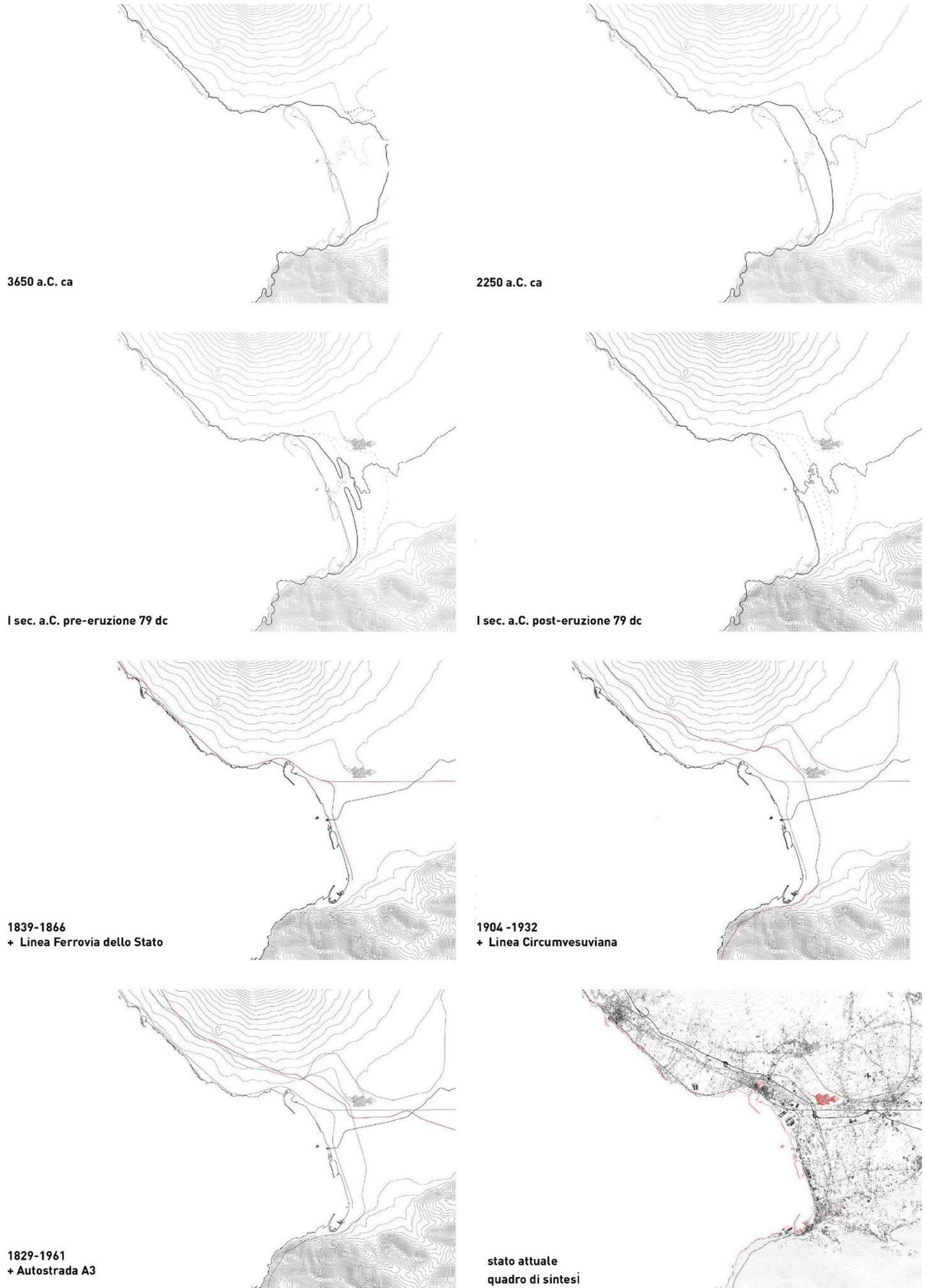
Fonte: Alessia Scarcella 2024

Queste premesse muovono una sperimentazione progettuale² volta a verificare nuove opportunità di sviluppo territoriale alla luce dell'immaginario di Pompei città portuale. Sulla scorta dell'espedito didattico adoperato da Elia Zenghelis nel contesto di studio ateniese (cfr. par. 3.1) si tracciano le direttrici immaginarie ottenute proiettando i decumani principali della città sepolta verso il mare. Queste guidano la ricerca di aree disponibili ed intercettano, da Porta Marina al Mare una sequenza di aree/opportunità diverse per genesi e prospettive di sviluppo.

1. Subito fuori l'ingresso del sito archeologico detto "Porta Marina" ed in prossimità della stazione della Circumvesuviana, si attestano una serie confusa di spazi commerciali e per la ristorazione, molti dei quali consistenti in padiglioni temporanei. Una loro riorganizzazione consentirebbe l'introduzione di un ponte-ascensore per il superamento della barriera autostradale. L'innesto della nuova infrastruttura per la mobilità inclusiva garantirebbe una connessione più rapida e sicura tra le aree parcheggio ed il sito archeologico, "by-pass" dell'unica strada carrabile con sede pedonale inappropriata;
2. Il progetto di realizzazione del centro commerciale *Maximall*, attualmente in fase di completamento, prevede sul fronte est, una vasta area destinata a parcheggio. Una diversa configurazione degli stalli per le auto permetterebbe la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale per il superamento della Ferrovia ed il raggiungimento di ulteriori aree disponibili;
3. Come si evince dal Protocollo di Intesa sottoscritto tra Ferrovie dello Stato e il comune di Torre Annunziata, ampie porzioni del fascio dei binari ed alcuni manufatti di servizio con i rispettivi spazi aperti, sono in fase di dismissione. Un percorso a ponte consentirebbe il superamento dei binari in esercizio, la fruibilità delle aree dismesse da riconvertire a parco, il recupero visivo della direttrice Pompei-mare;
4. L'area industriale ASI presenta numerosi lotti dismessi ed un'area centrale occupata abusivamente da abitazioni residenziali di scarso valore. Lungo la fascia demaniale costiera, inoltre si trovano una serie di edifici industriali e per il tempo libero dismessi. Considerando che da almeno due decenni, le politiche per le aree industriali minano l'idea novecentesca della monofunzionalità ritenuta obsoleta (Martinico 2001) e contemporaneamente diverse città metropolitane mostrano che è possibile riconvertire suoli inquinati in spazi pubblici per lo stare, l'area si candida ad ospitare il *porto di Pompei*, un insediamento misto ricettivo e produttivo in grado di ricostruire *dal mare* l'immagine della città sepolta.

Le aree e i volumi disponibili rintracciati costruiscono una sequenza di opportunità per ricongiungere Pompei al Mare e costruiscono un itinerario di circa 3Km, supportato da un circuito di navette che viaggeranno sulle strade esistenti. La sperimentazione prova a coniugare sistemi di memorie lontani nel tempo che attingono alla città portuale come alla città industriale e costruiscono un nuovo immaginario che affiorando dal passato si rivolge al futuro. *Dal mare*, un nuovo litorale accoglierà con il suo porticciolo i turisti che giungono con il trasporto pubblico. La stazione marittima è in continuità con un museo virtuale all'interno del quale c'è una struttura per gli spettacoli. Il nuovo foro triangolare gestisce le relazioni tra la zona ricettiva e gli insediamenti produttivi mentre un rinnovato lungomare attrezzato consente l'utilizzo in sicurezza della spiaggia pubblica e degli spazi ludici ripristinati. Installazioni artistiche richiamano i fasti di un glorioso passato industriale, la vegetazione spontanea riscrive l'argine delle industrie in funzione. Oltre il complesso il 'parco dei binari' offre un'oasi di naturalità ed il ponte sulla ferrovia consente di riacquisire l'orientamento tra mare e Pompei. Si prosegue così tra spazi ad uso collettivo fino a raggiungere Porta di Marina.

Figura 7. Tra Pompei e il mare: “Storia di una distanza”



Source: - Mafalda De Gregorio, 2024

Figura 8. Il porto di Pompei, approdo di memorie



Source: Mafalda De Gregorio, 2024

3.4 La rotta Stabiese

A dispetto dei 4 milioni di visitatori annui che accedono al sito archeologico di Pompei, le ville di Stabia registrano solo 30.000 visitatori annui circa (Pompeisite.org). Questo accade nonostante le politiche di pubblicizzazione messe in atto a valle delle campagne di scavo più recenti che hanno portato alla luce nuovi reperti e definito l'estensione delle ville, confermando la particolare tipologia della *Casa sul Mare* con sistema distributivo alterato rispetto allo schema classico per privilegiare le viste panoramiche (Rescigno, Zuchtriegel 2023). L'ampliamento degli spazi espositivi del Museo Archeologico di Stabia *Liberio D'Orsi*, allestito nella Reggia del Quisisana di Castellammare, le recenti pubblicazioni e l'incremento di seminari e convegni sull'antica Stabiae restano appannaggio degli studiosi e testimoniano comunque un interesse crescente nei confronti dei siti stabiesi.

Le ragioni del numero esiguo di visitatori risiedono probabilmente nella difficoltà di raggiungere le aree, situate in luoghi non contigui e poco segnalati.

Attualmente il raggiungimento del complesso stabiese ed in particolare della Villa San Marco e della Villa Arianna è vincolato all'uso di mezzi privati che raggiungono i siti attraverso la *via Panoramica*, situata a poca distanza dallo svincolo autostradale di Gragnano.

Il tema dell'accessibilità rappresenta l'obiettivo principale del *Masterplan Castellammare di Stabia. Villa Arianna e Villa San Marco*, del 2021, redatto dalla Direzione del Parco Archeologico di Pompei ed in corso di attuazione secondo una programmazione per fasi. Gli interventi prevedono l'eliminazione delle barriere architettoniche e la razionalizzazione degli spazi di servizio per i visitatori. Il masterplan, per sua natura, interviene solo sulle aree di pertinenza dei siti e non si interroga sull'intorno urbano, un contesto periferico caratterizzato da edifici alti di scarsa qualità che per altro, nascondono il costone su cui si ergono le ville non più panoramiche. Al di là dell'avanzamento della linea di costa, dovuta come accennato (cfr. par. 3.3) ai fenomeni vulcanici, ciò che impedisce di percepire il mare dalle terrazze delle ville è la recente urbanizzazione.

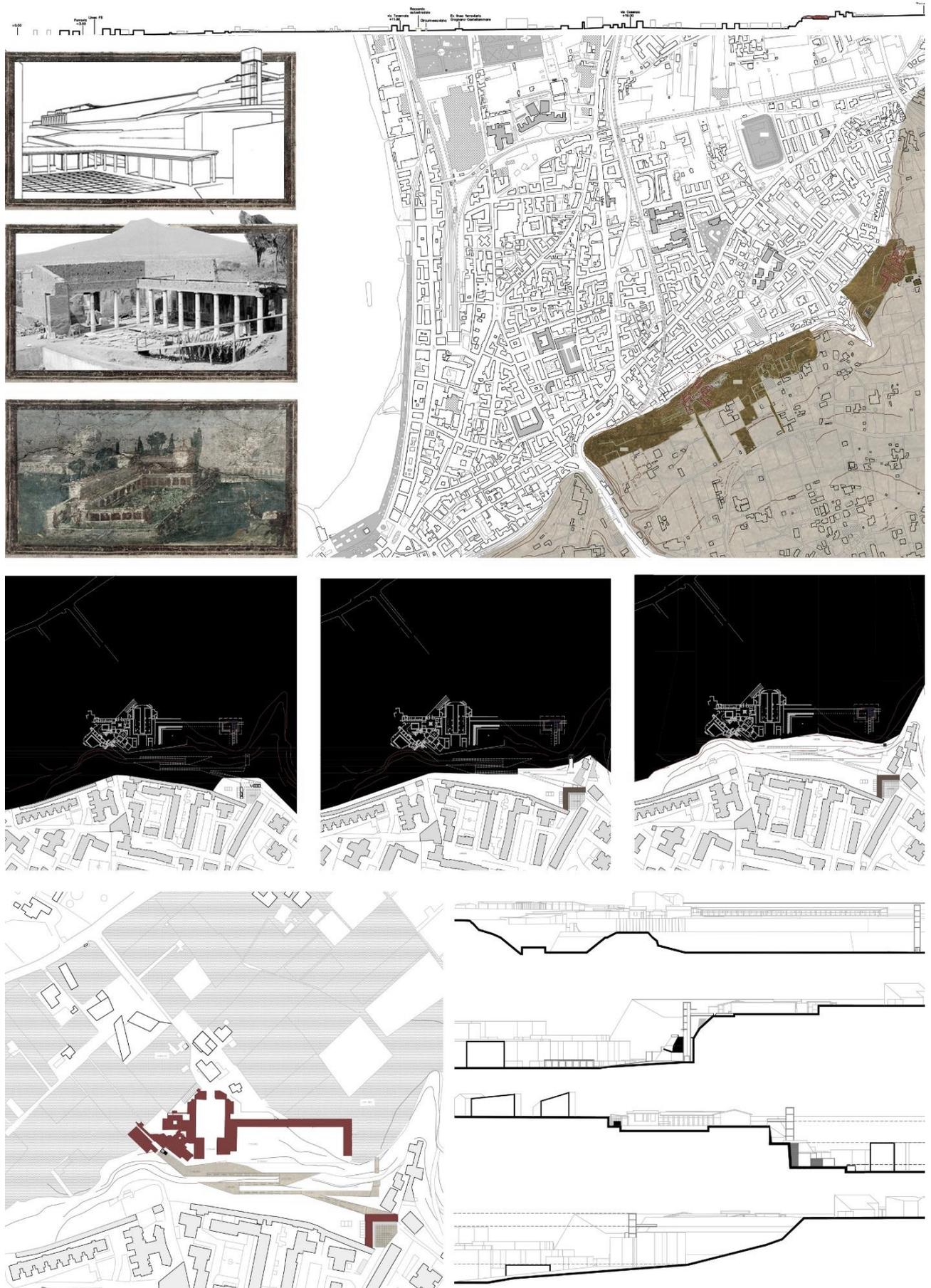
Un'opportunità di ripensare l'intera area è suggerita dalla nuova stazione della Circumvesuviana situata in via Nocera, attualmente in fase di completamento.

Adiacente alla nevralgica struttura Ospedaliera, la stazione sarà accessibile attraverso una piazza attrezzata, attestata sulla via Nocera, che costituirà una dotazione di spazio pubblico nevralgica per riabilitare il contesto marginale in cui è ubicata. Il progetto originario, redatto dalla RTP Antonello De Luca, Roberto Serino, Goffredo Zarro, prevedeva la realizzazione di un ulteriore accesso che avrebbe dovuto servire il polo scolastico posto a monte del rilevato dei binari.

L'obiettivo della sperimentazione progettuale condotta³ indaga la possibilità di dotare le Ville antiche di Stabia, ed in particolare Villa San Marco di una nuova "accessibilità dal basso", valorizzando l'intuizione del secondo accesso della stazione. La nuova piazza, già ricca di spazi evocativi che richiamano attraverso giochi di fontane e sculture, l'idea di spazi acquatici, darebbe l'imput alla riorganizzazione della sequenza di spazi pubblici esistenti ad oggi non valorizzati, posti a monte del tracciato ferroviario. A conclusione dell'itinerario, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo punto di ingresso alle Ville, la sistemazione del pendio per la messa in sicurezza e l'introduzione di rampe con pendenza inferiore al 5%, la realizzazione di un corpo ascensore con valore di riferimento visivo, *il faro*.

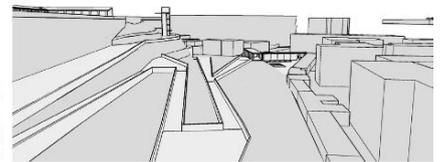
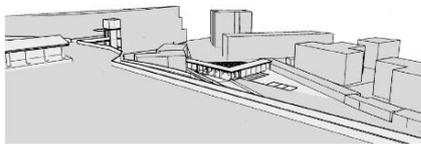
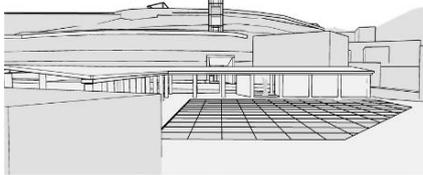
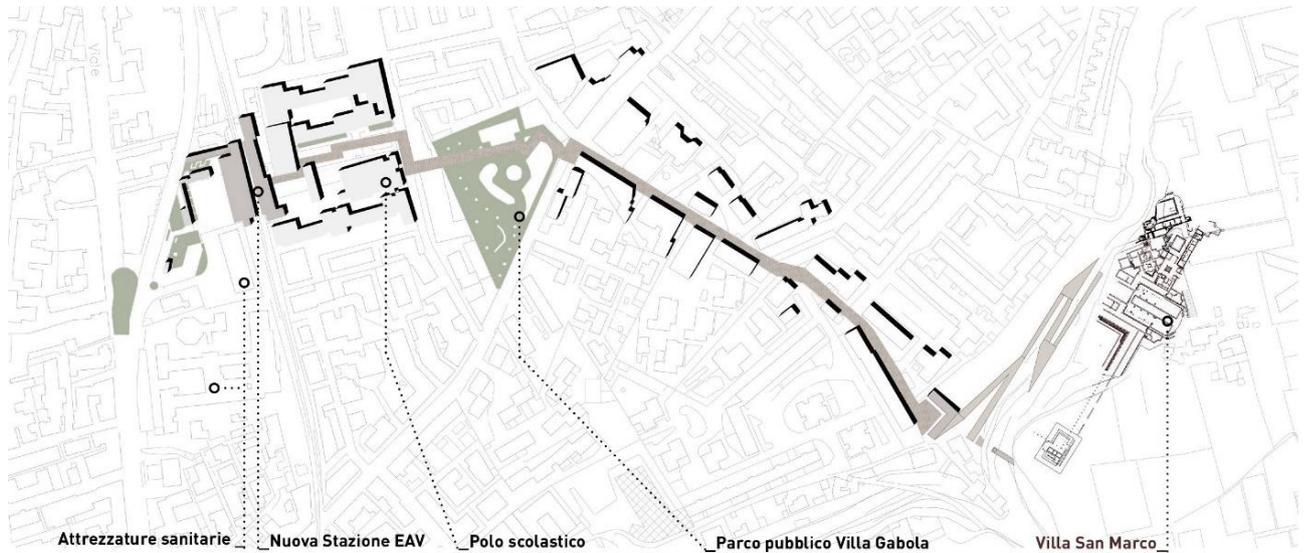
La proposta coniuga le istanze di accessibilità alle ville – garantendo il raggiungimento tramite il trasporto pubblico su ferro – al ripristino del significato della loro posizione che ne è ragione. Nell'insieme il progetto riscrive l'immaginario perduto delle ville panoramiche sul golfo di Stabia.

Figura 9. Ricostruire l'immaginario delle terme di Stabia

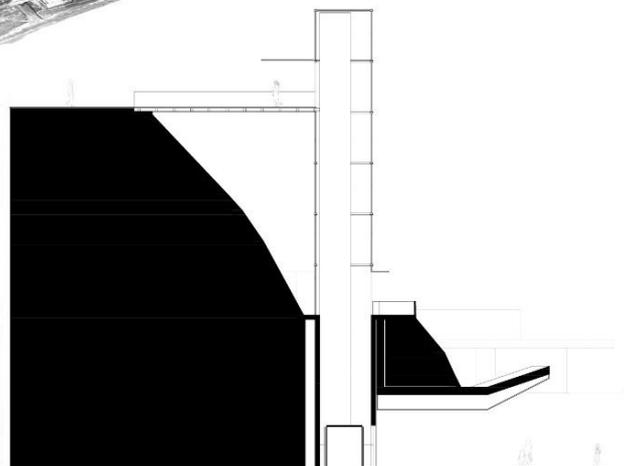
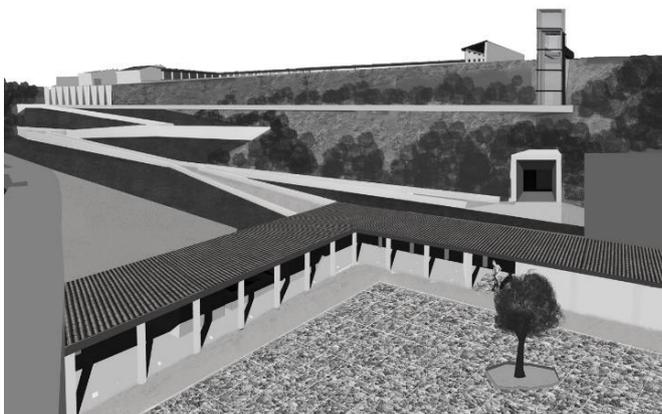


Fonte: Marco Somma, 2024

Figura 10. Ricostruire l'immaginario delle terme di Stabia



Z



Fonte: Marco Somma, 2024

4. Costruire immaginari

“Il nostro continente e in particolare il nostro paese sono ricchi di presenze immateriali a cui si deve in modo diretto la forma di paesaggi e città ma la loro capacità di essere riconosciuti e di continuare ad influire non è eterna. Il pericolo è il venir meno della capacità dei luoghi di esprimere sé stessi e ciò che sono stati” (Ferlenga 2015). Le sperimentazioni progettuali condotte in area vesuviana hanno indagato porzioni di paesaggio ‘fragili’, caratterizzati allo stato attuale da una flebile identità e non più riconducibili ad immaginari condivisi. Le periodiche ri-fondazioni che ciclicamente hanno interessato l’area hanno lasciato segni non sempre dialoganti tra loro e spesso muti per le comunità non direttamente coinvolte nei processi di trasformazione. Attraverso la pratica del progetto, utilizzando “gli immaginari”, come strumento di orientamento alla lettura prima e alla prefigurazione poi, si è cercato di “Far scaturire una bellezza non evidente e consegnarla alle epoche successive come materiale di un interrotto ma delicatissimo processo di crescita” (Ferlenga 2015). Il progetto ha agito in primo luogo come “setaccio” dei materiali urbani stratificati, per l’individuazione delle tracce dei caratteri fondativi originari e più recenti, in secondo luogo, attraverso queste, come prefiguratore di nuove possibilità: “Il paesaggio assunse un nuovo aspetto fino ad allora sconosciuto: per intervenire in esso era necessario rimuovere le sovrastrutture e rivelare così un significato latente, che era possibile solo attribuendogli una natura che andasse oltre la natura [...]” (Zenghelis, 1985). Operando una selezione orientata del punto di vista, nei casi studiati “dal mare”, il progetto ha prodotto una rappresentazione della realtà che contiene in nuce una prospettiva di futuro.

Astraendo la domanda da destinazioni d’uso previste e limiti amministrativi vincolanti e riconducendola a vocazioni suggerite dai miti fondativi ed aspirazioni contemporanee, il progetto realizza un nuovo immaginario, fatto di relazioni precise tra le parti. “E la costruzione avviene mediante progetti e cose, inventate o reali, citate e messe assieme, proponendo un’alternativa del reale” (Rossi, 1976). In questo immaginario, la definizione degli elementi di transizione che mutano il passaggio dal manufatto architettonico all’ambiente urbano ed al paesaggio, contribuisce in maniera decisiva alla ‘ricostruzione’ di territori fragili poiché attraverso questi, si concretizzano i riferimenti del nuovo sistema di orientamento in grado di risarcire lo smarrimento delle ragioni insediative e delineare rinnovate strutture identitarie. È il caso del sistema di spazi di relazione che rielabora la struttura percettiva del paesaggio intorno ed attraverso la ex KE.RA.SAV di Portici, della sequenza di nuovi attraversamenti puntuali e spazi dello stare che ri-disegnano il rapporto di continuità tra Pompei ed il mare, del faro Lanterna che restituisce significato e valenza alle ville di Stabiae. Se la capacità di un progetto di restaurare il senso di appartenenza tra sito e comunità è misura della sua qualità, allora l’immaginario diviene uno strumento ineludibile.

Note

1. *Kera-Nexus. Studi progettuali per l’insediamento del nuovo nodo intermodale di Portici nell’area dell’ex fabbrica KERA.SAV*, Tesi di laurea magistrale di Alessia Scarcella, 2024. Relatore: Paola Galante; correlatore: Adriana Bernieri. Corso di Studi ARC5UE (LM-4), Università degli studi di Napoli “Federico II”.
2. *Il porto di Pompei. Approdo di memorie*, Tesi di laurea di Mafalda di Gregorio, 2024. Relatore: Paola Galante; correlatore: Lilia Pagano. Corso di Studi ARC5UE (LM-4), Università degli studi di Napoli “Federico II”.
3. *Implementazione del sistema di accessibilità per villa San Marco a Stabia*. Tesi di laurea di Marco Somma, 2024. Relatore Paola Galante. Corso di Studi in Scienze dell’Architettura (L-17), Università degli studi di Napoli “Federico II”.

Author Contributions

Paola Galante: Conceptualization; Methodology; Writing; Supervision. Mafalda De Gregorio: Formal Analysis; Investigation; Data Curation (par. 3.3); Alessia Scarcella: Writing, Formal Analysis; Investigation; Data Curation (par. 3.2); Marco Somma: Formal Analysis; Investigation; Data Curation (par. 3.4).

Conflicts of Interest

The authors declare no conflict of interest.

Originality

The authors declare that this manuscript is original, has not been published before and is not currently being considered for publication elsewhere, in the present of any other language. The manuscript has been read and approved by all named authors and there are no other persons who satisfied the criteria for authorship but are not listed. The authors also declare to have obtained the permission to reproduce in this manuscript any text, illustrations, charts, tables, photographs, or other material from previously published sources (journals, books, websites, etc).

References

- Bauman, Z. (2011). *Modernità Liquida*. Roma-Bari: Laterza.
- Caniggia, G. (1984). "Analisi tipologica. la corte matrice dell'insediamento". In F. Ciccone (Cur.), *Recupero e riqualificazione urbana nel programma straordinario per Napoli* (pp. 76-110). Milano: Giuffrè.
- Cercola, R. et al. (2011). *Ridare vita a Pompei. Un progetto sostenibile per l'area vesuviana*. Napoli: Rossi editori.
- Chambers, I. (2019). "Piegando la modernità". In P. Galante, & M. L. Di Costanzo (Cur.), *Villard17: Inversione di sguardi/sbarchi. Migrazioni accoglienza interculturale. L'architettura delle nuove centralità urbane*. Milano-Udine: Mimesis.
- Cinque, A. & Rossi F. (1986). *La linea di costa del 79 d.c. tra Oplonti e Stabiae nel quadro dell'evoluzione olocenica della piana del Sarno* (Campania). Boll. Società Geologica Italiana, 105. Roma.
- Di Pietro C., Picone R. (2021), *The former Kerasav factory in Portici. New perspectives on the City* in "Upland" vol.6 n.2.
- Corboz, A. (1985). "Il territorio come palinsesto". *Casabella*, 516.
- Ferlenga, A. (2015). *Città e Memoria come strumenti del progetto*. Milano: Marinotti.
- Galante, P. (2016). *Hi Suk. Workable space*. Ariccia (RM): Ermes Edizioni scientifiche.
- Galante, P. (2022). *I paesaggi di Elia Zenghelis*. Siracusa: Lettera 22.
- Galante, P. (2024), *Immaginario*, in Arrighi L., Canepa E., Lepratti C., Moretti B., Servente D. (a cura di), *Le parole e le forme. Book of papers*. Atti del decimo forum ProArch. Genova 16-18 novembre 2023, Architettura Documenti Ricerche, collana della Società Scientifica ProArch, pp.616-623.
- Ghirri, L. et. al (Cur.). (1984). *Viaggio in Italia*. Torino: Il quadrante.
- Koolhaas, R., Zenghelis, E. (1973). *Exodus, or the Voluntary Prisoners of Architecture*, in "Casabella", n. 378.
- Morelli, U. (2019). "Conflitto estetico, sospensione provvisoria, sense-making, paesaggi umani e urbani". In P. Galante, & M. L. Di Costanzo (Cur.), *Villard17: Inversione di sguardi/sbarchi. Migrazioni accoglienza interculturale. L'architettura delle nuove centralità urbane*. Milano-Udine: Mimesis.
- Pagano, L., Galante, P. (2022), *Paesaggi contemporanei, architettura e trasformazioni urbane*, in Attademo, A., Formato E., Russo, M., (a cura di), *PPR Piano Paesaggistico della Regione Campania Vol. 2 I saperi del paesaggio*. Studi, Artem, pp. 44-50.
- Paradisi, R., *Costruire, abitare pensare. Perché i luoghi non si dissolvano in aria*, Domus web 26.10.17, consultato il 4.10.2024
- Piovene, G., (2017), *Viaggio in Italia*, Milano Bompiani (1 ed, 1956).
- Rossi, A. (1973). "La città analoga". *Lotus*, 13.
- Rossi, A. (1995). *L'architettura della città*. Milano: Città Studi.
- Schulz, C. N. (1976). "Genius Loci". *Lotus International*, 13.
- Strabone, *Geografia*, Libro V,4,8.
- Rescigno, C., Zuchtriegel G., a cura di (2023). *Stabiae: Ricerche, progetti, prospettive*. Scuola Superiore Meridionale, Federico 2 University Press.
- Zenghelis, E. (1985). "Arcadie: Le paradis transposé". *L'architecture d'aujourd'hui*, 238, 55.
- Zenghelis, E. (2017) *Advanced Design Studio, Fall 2017*, Yale Architecture. architecture.yale.edu.
- Zenghelis, E., Davidson C. (2014). *A Conversation with Elia Zenghelis*, "Log" No. 30, Winter 2014, pp. 69-105.