

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

17

numero 1 anno 2017



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

17

numero 1 anno 2017

Circular City and Cultural Heritage Interplay



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 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

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor

Francesca Ferretti, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering
and Architecture, University of Naples Federico II,
Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Stefania De Medici, Department of Civil Engineering
and Architecture, University of Catania, Catania, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano,
Department of Architecture, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University
of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff

Mariarosaria Angrisano, **Martina Bosone**,
Antonia Gravagnuolo, **Silvia Iodice**,
Francesca Nocca, **Stefania Regalbuto**,
Interdepartmental Research Center in Urban Planning
Alberto Calza Bini, University of Naples Federico II,
Naples, Italy

Scientific committee

Roberto Banchini, Ministry of Cultural Heritage
and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second
University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University
of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building
Environment Science and Technology (BEST),
Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal
and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design,
Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica,
Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics,
University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics,
Management and Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History,
Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute
for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtiti, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain,
Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry
Research (IRAT) - National Research Council of Italy
(CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and
Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona,
Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School,
Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International,
Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders, Department of the Built
Environment, Eindhoven University of Technology,
Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education
and Development, University of Manchester,
Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics,
Management, Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie
University, Sydney, Australia



Indice/Index

- 7 Editorial
Luigi Fusco Girard
- 11 The circular economy approach for the
regeneration of Torre Annunziata port area
Mariarosaria Angrisano, Luigi Fusco Girard
- 23 A big data dashboard architecture for a
computable intelligent city
Karima Kourtit, Peter Nijkamp
- 35 Circular economy and cultural
heritage/landscape regeneration.
Circular business, financing and governance
models for a competitive Europe
Luigi Fusco Girard, Antonia Gravagnuolo
- 53 Towards a circular port-city development
model: a pilot study in Pozzuoli, Italy
Francesca Nocca, Antonia Gravagnuolo
- 83 Rapid urbanization and heritage conservation
in Indian cities
Patrizia Riganti
- 99 L'economia circolare: una sfida culturale per le
città portuali creative
Maria Di Palma
- 125 Ecosistemi urbani e cambiamento climatico:
quali approcci valutativi?
Silvia Iodice
- 141 Rigenerazione urbana e area portuale: il
progetto di architettura per l'area ex Magazzini
Generali a Napoli
Stefania Regalbuto

RIGENERAZIONE URBANA E AREA PORTUALE: IL PROGETTO DI ARCHITETTURA PER L'AREA EX MAGAZZINI GENERALI A NAPOLI

Stefania Regalbuto

Sommario

La crisi culturale che affligge le città ha delle significative ripercussioni in ambito economico, sociale e ambientale.

In questo scenario, il patrimonio urbano e architettonico si configura come catalizzatore della complessità dei valori che connotano il paesaggio.

L'articolo intende mettere in luce come, attraverso un progetto di riuso architettonico e urbano sia possibile attivare non solo un processo di riqualificazione fisica, ma anche di rigenerazione economica, sociale ed ambientale. A supporto di tale tesi si propone il caso studio della città portuale di Napoli nella prospettiva dell'economia circolare, evidenziando il potenziale di funzioni innovative per l'auto-sostenibilità nel tempo del progetto.

Parole chiave: riuso architettonico e urbano, rigenerazione delle città portuali, economia circolare.

URBAN REGENERATION AND COASTAL AREA: URBAN AND ARCHITECTURAL DESIGN OF EX MAGAZZINI GENERALI'S AREA IN NAPLES

Abstract

Cultural crisis that afflicts cities has substantial implications in economic, social and environmental field.

In this scenario, urban and architectural heritage becomes catalyst of the complexity of values that characterize landscape.

The paper seeks to highlight how through a project of urban and architectural reuse it is possible to activate not only a process of physical requalification, but also of economic, social and environmental regeneration. In support of the thesis, it is proposed the case study of the port city of Naples from the point of view of circular economy, underlining the potential of innovative functions for self-sustainability of the project over time.

Keywords: architectural and urban reuse, port city regeneration, circular economy.

1. Introduzione

Le città, per eccellenza luoghi d'espressione della dimensione relazionale, vivono oggi una crisi culturale e sociale oltre che economica (Fusco Girard, 2006).

Ma cosa s'intende per cultura? La cultura, prodotto dello spirito pubblico/civile è dunque quell'eredità immateriale definita "collante" dall'UNESCO, chiave delle relazioni tra esseri umani e tra esseri umani e ambiente, perciò alla base dello sviluppo locale/endogeno (Fusco Girard, 2006).

La crisi culturale delle città interessa il sistema di relazioni ad esse sotteso.

A partire da un approccio sistemico, è possibile configurare la città come un ecosistema, alimentato da interdipendenze simbiotiche in grado di attivare processi rigeneratori secondo il modello dell'economia circolare. (Fusco Girard e Di Palma, 2016).

Cruciale, pertanto, è il ruolo svolto dalla progettazione urbana e architettonica nella reinterpretazione della città portuale come piattaforma collaborativa e innovativa, catalizzatore di flussi materiali e immateriali. Modello di rigenerazione si basa sulla capacità di questi luoghi densi ed ibridi di mettere a valore l'eterogeneità che li caratterizza per generare nuove forme di produttività, nel rispetto dello sviluppo sostenibile (Fig .1).

L'obiettivo del paper è di dimostrare come, attraverso il riuso dei beni culturali/architettonici/monumentali, è possibile rigenerarne il valore intrinseco, che contribuisce alle condizioni non economiche dello sviluppo economico (Fusco Girard, 2006).

2. L'economia circolare per la rigenerazione urbana

L'architettura ha un'intrinseca vocazione sociale, la cui risonanza è amplificata dalle connessioni reali e virtuali che l'attraversano (Fusco Girard, 2006; Samonà *et al.*, 1982).

La dimensione sociale, che, concretandosi nelle relazioni che animano le città, trova la sua ragion d'essere nell'identità culturale ad esse sottesa, gioca un ruolo di fondamentale importanza nel processo di rigenerazione urbana (Bauman, 2002; Clemente, 2013).

In accordo con quanto teorizzato da Geddes, si propone un'interpretazione della città come organismo vivente, sistema complesso che evolve nel tempo adeguandosi al proprio contesto ambientale, e influenzando a sua volta l'ambiente stesso (Fusco Girard, 2012). In questo scenario, l'economia si configura come un mezzo per mantenere "l'organismo sociale" che co-evolve in un ambiente che a sua volta informa e de-forma l'organismo città (Foucault, 2001).

Recenti studi hanno posto l'attenzione sulle sinergie tra valore economico e valore sociale, individuando l'opportunità di generare valore economico attraverso la creazione di valore sociale. L'economia di mercato, infatti, ignora i valori culturali (fiducia), i valori relazionali/cooperativi che sono alla base dello stesso scambio economico (Schumpeter, 1954).

Cooperazione, collaborazione, simbiosi, sinergia, alla base delle dinamiche relazionali che nutrono le città sostenibili e che innescano processi di economia circolare, non sono principi di espressione di un atteggiamento filantropico, ma sinonimo di competitività (Fusco Girard, 2006).

L'economia civile, fortemente legata alla cultura ed ai luoghi, attiva relazioni circolari capaci di promuovere comunità (Fusco Girard e Forte, 2000).

La caratteristica dell'economia sociale/civile è rappresentata dal forte legame tra gli abitanti ed il territorio, cioè dal forte radicamento locale, che contribuisce alla coesione sociale. Ciò

risulta particolarmente interessante per le dinamiche della conservazione attiva/gestione integrata del patrimonio culturale che è in grado di innescare.

L'economia della conservazione integrata, infatti, coniuga la conservazione del patrimonio culturale/ambientale allo sviluppo economico, proponendo una soluzione bilanciata tra conservazione del patrimonio, trasformazione del patrimonio e sviluppo.

Il capitale manufatto/culturale (Fusco Girard, 1987) di una città, in virtù del suo valore intrinseco, contribuisce a produrre capitale sociale, cioè il collante che aiuta a tenere insieme i vari soggetti di una comunità, contribuendo alla stabilità e alla resilienza dell'ecosistema urbano (Fusco Girard, 2006).

Applicare i principi dell'economia circolare alla rigenerazione urbana significa avere un approccio autopoietico alla sostenibilità della città e del territorio, da cui discende la nozione di valore sociale complesso (VSC) (Fusco Girard e Nijkamp, 1997), che riconosce il rapporto dinamico tra valori d'uso e valori di non-uso.

Nella sezione seguente, si propone un progetto di riuso e rigenerazione urbana che, attraverso la scelta di funzioni "produttive" sia nella dimensione economica, che in quella sociale, culturale ed ambientale, rappresenta un'applicazione dei principi dell'economia circolare alla rigenerazione urbana.

3. Il caso di studio: la rigenerazione degli ex Magazzini Generali nell'area portuale di Napoli

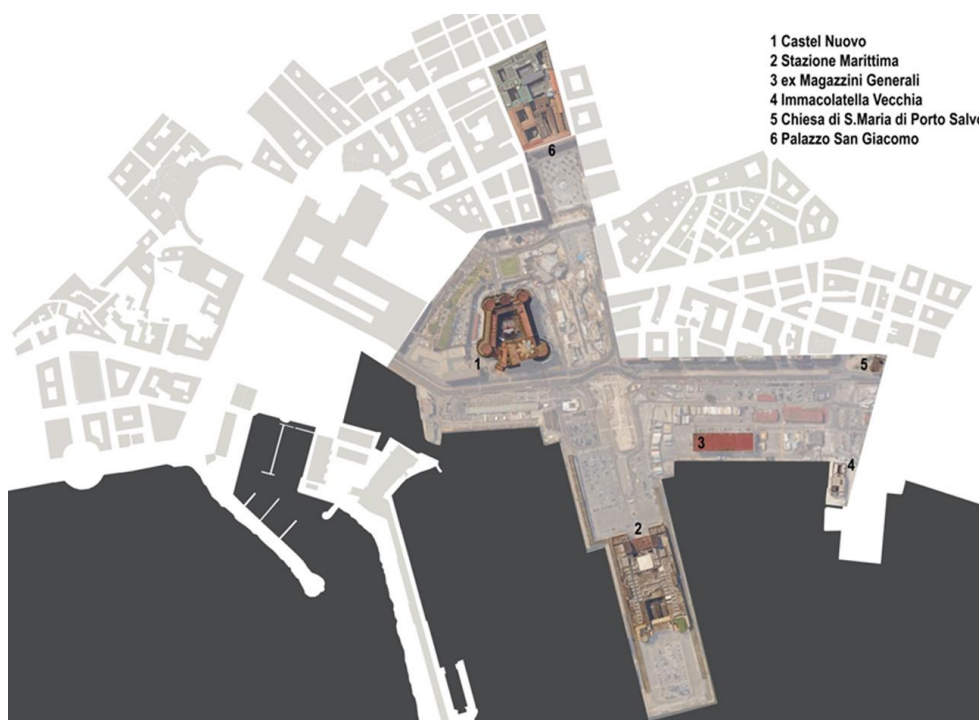
3.1. Il contesto di riferimento e l'edificio

Le città luogo di condivisione, in quanto tali, sono da caratterizzate dai flussi di relazioni materiali e immateriali che le attraversano. I porti, punti di accesso privilegiati alla città, luoghi contraddistinti da una "forte" densità, ne amplificano la complessità e la connettività (Carta, 2007).

L'area in questione, sita in una zona di confine tra il porto e la città di Napoli, delimitata e caratterizzata allo stesso tempo dalla presenza di emergenze di particolare rilievo storico, si configura come un'area-cerniera tra la metropoli ed il porto (Clemente, 2014) (Fig. 1). Risulta pertanto servita sia dai collegamenti marittimi, verso le isole del golfo e le isole maggiori, sia dal collegamento metropolitano tramite il quale è facile raggiungere la stazione ferroviaria, ed è atteso il collegamento con l'Aeroporto di Capodichino.

Le relazioni fisiche e visive tra le emergenze di rilievo storico che caratterizzano l'area, unitamente alle giaciture suggerite dal tracciato urbano, hanno costituito l'orditura caratteristica del progetto urbano (Fig. 2).

Visione strategica alla base dell'intervento è dunque l'interpretazione del waterfront come interfaccia osmotica, catalizzatore di flussi materiali e immateriali, che siano in grado di connettere la città al network di città-nodo creative (Carta, 2006). L'attuale configurazione della linea di costa che delimita l'area d'intervento, segnandone il confine con il mare, è il risultato di un lungo processo morfoevolutivo determinato dalla combinazione di fenomeni naturali (quali subsidenza, impaludamenti, insabbiamenti) ed antropici (quali le progressive trasformazioni edilizie e le colmate relative al porto moderno). A riprova delle ipotesi storiche, ulteriori reperti archeologici sono emersi di recente durante gli scavi dei pozzi delle stazioni metropolitane "Municipio" e "Università", rispettivamente site in corrispondenza delle attuali piazza Municipio e piazza Borsa, antiche estremità dell'insenatura meglio nota come porto di Neapolis (Medas *et al.*, 2008; Giampaola, 2009).

Fig. 1 - L'area di studio

Neapolis (dal greco “la città nuova”) nasce come città commerciale di popolazioni greche e ben presto diviene un rilevante porto di scambio e commerci con le terre d’oltremare e le ricche regioni agricole dell’interno dell’Italia peninsulare. La funzione vitale, prima greca e poi romana, del porto della Neapolis, compreso tra la vecchia città di Paleopolis (sulle colline dell’odierna Pizzofalcone) e la nuova fondazione del Pendino, era strettamente legata alla funzione del mercato che si svolgeva nel cuore della città antica: nell’agorà-forum (Toma, 1991).

La permanenza del carattere “permeabile” intrinseco all’area è obiettivo condiviso da Siza e Souto de Moura nella progettazione della stazione metropolitana di Municipio, che, trovando nell’asse di connessione tra porto e città la sua ragione progettuale, entra di fatto nella sequenza storica di più antichi atti di trasformazione urbana, senza rinunciare però all’installazione di un’infrastruttura assolutamente contemporanea (Dal Co *et al.*, 2017). Enfatizzando la naturale vocazione di palinsesto del territorio napoletano, si configura come un dispositivo di connessione su più livelli. Se infatti alla quota di calpestio stradale prevede una riorganizzazione dei flussi carrabili e pedonali, alla quota interrata realizza un percorso pedonale, che attraversando i reperti emersi durante gli scavi, collega il porto al fossato di Castel Nuovo e all’infrastruttura metropolitana (Fig. 3). Innovazione, quest’ultima, che, oltre a permettere una connessione a livello territoriale, in accordo con il carattere interscalare dell’opera, non rinuncia ad assolvere un ruolo didattico nei confronti

dei viaggiatori. Luogo dell'apprendimento artistico inconsapevole, è un “museo obbligatorio” (www.artonweb.it). Un museo itinerante pensato per essere quotidianamente esperito e reinterpretato attraverso la contemporaneità dei collegamenti metropolitani. Nuovo tipo di museo diffuso nelle stazioni metropolitane.

Fig. 2 - I collegamenti infrastrutturali marittimi e terrestri che servono l'area



Fig. 3 - Sezione urbana trasversale. La connessione porto-città su più livelli, dalla Stazione Marittima a Palazzo San Giacomo, attraverso l'infrastruttura metropolitana.



4. Il progetto

Qual è il ruolo dell'architettura in questo scenario? Può l'architettura essere determinante nel processo di rigenerazione urbana? E in che modo?

Partendo dalla lettura dei luoghi come combinazione tra elementi materiali e immateriali, antiche e nuove architetture, scenario di un particolare flusso tra pietre e persone che determina il *genius loci*, il progetto propone una reinterpretazione dell'area, stabilendo una nuova rete di connessioni che si nutra dei flussi che attraversano la città e che contemporaneamente nutra la città, attraversandone alcune emergenze architettoniche.

L'area, discontinuità nella trama urbana, si configura come un luogo-soglia, cerniera urbana a più scale e a più livelli interpretativi. Si tratta di uno spazio di frontiera.

Il progetto propone una nuova configurazione dello spazio a ridosso della città consolidata, agendo sulle distanze, sulla frammentarietà degli spazi incompiuti (Fig. 4).

Fig. 4 - Sezione urbana trasversale. La connessione porto-città su più livelli, dalla Stazione Marittima a Palazzo San Giacomo, attraverso l'infrastruttura metropolitana.



La proposta progettuale delinea un nuovo possibile assetto dell'area, dotandola di un auditorium, un parco urbano prospiciente il mare, una piazza urbana con verde attrezzato e servizi, (bar, biglietteria d'interscambio, mercato alimentare, parcheggi) e un sistema di connessioni in grado di collegare porto e città alle diverse quote, e dal quale è possibile raggiungere la stazione metropolitana di Municipio. Il progetto si configura pertanto come un vero e proprio innesto urbano in grado di attivare connessioni fisiche e visive tra porto e città; un'ibridazione, quella che interessa gli ex Magazzini Generali alla quota delle coperture, di carattere sia architettonico che urbano (Fig. 5).

In questo scenario urbano, l'edificio degli ex Magazzini Generali si configura come un architettonico che si estende all'urbano, macchina funzionale che si sviluppa su più livelli, in grado di intercettare i flussi provenienti dal porto, quelli provenienti dalla città e quelli dell'infrastruttura metropolitana. Un edificio, che, come il contesto, è caratterizzato da funzioni multiple, ed in particolare funzioni afferenti all'ambito culturale, economico, creativo, ricreativo.

L'edificio degli ex Magazzini Generali, ricadente nell'area, è un grande edificio-macchina produttivo dismesso e ancora riconoscibile nella complessità della città contemporanea e si configura come un'occasione per studiare brani della città, conferendo nuovi significati alle "preesistenze" e recuperando la dimensione della memoria in termini contemporanei (Mattia e Oppio, 2012).

Nato come edificio destinato allo stoccaggio merci, è oggi dismesso ad eccezione delle aree occupate dalle officine e dalle provveditorie marittime. L'area esterna ad esso immediatamente contigua, recintata ed accessibile solo al personale autorizzato e

attualmente destinata a parcheggio trailers, isola l'edificio dal suo contesto, problematizzando ulteriormente, sia sul piano fisico, che su quello visivo, la relazione tra porto e città.

Fig. 5 La piazza urbana vista dalla quota di calpestio stradale



Il progetto architettonico, in accordo con quanto previsto per l'edificio ricadente in un'area di proprietà del demanio marittimo e pertanto regolamentato dal PRP - Piano Regolatore Portuale (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2012), consta in "un intervento di restauro e riconversione funzionale, con destinazione mista, in grado anche di ospitare attività a servizio del traffico passeggeri e servizi multiutenza"(NTA del PRP, Art. 17 Porto Storico, Sottoambito PS- 6 Calata Piliero) (Fig. 6).

Gli ex Magazzini Generali si articolano su tre livelli, a cui si aggiungono la quota delle coperture a terrazzo piano ed il piano interrato.

Il progetto prevede oltre all'intervento di restauro, l'aggiunta di due impalcati e la riconversione funzionale, con la dislocazione di attività tanto a servizio del porto quanto della città.

In particolare, è prevista l'installazione di provveditorie marittime, biglietteria, bar, laboratori di ricerca, uffici portuali e non, e delle funzioni creative di fablab e coworking, core sia fisico che funzionale dell'edificio, caratterizzato da connessioni sia reali, che virtuali. Si tratta di funzioni innovative, in grado di far nascere circoli virtuosi tra territori e cittadini, tra imprese pubbliche e private, nuovi modelli di apprendimento capaci di dar vita a nuove forme di conoscenza e di produzione per generare inclusione sociale e lavorativa (Menichinelli *et al.*, 2014). Altre attività previste sono un museo tattile, e dei servizi di ristorazione sulla terrazza panoramica destinati ai crocieristi (Genovesi, 1999) (Fig. 7).

Fig. 6 - Gli ex Magazzini Generali visti da Via Cristoforo Colombo



Fig. 7 – In alto: Prospetto lato ovest prospiciente la città e sezione longitudinale. In basso: dettaglio che illustra la soluzione progettuale scelta



Fig. 8 - Verifica della fattibilità finanziaria del progetto proposto



4. Discussione e conclusioni

Analizzando le tipologie di funzioni scelte per la proposta progettuale, queste sono perlopiù riconducibili a due categorie: distinguiamo pertanto le attività afferenti all'industria dei servizi, e quelle invece afferenti all'industria culturale e creativa. Ma possono le attività culturali essere produttive? E in che modo?

Se è vero che la cultura produce contenuti che non hanno altra finalità che quella di essere esperiti ed apprezzati in quanto tali, è anche vero che gli stessi contenuti culturali alimentano la sfera creativa, che li utilizza per produrre profitti.

In particolare, analizzando i dati emersi dalla verifica di fattibilità finanziaria effettuata (Fig. 8), emerge che i ricavi prodotti dall'industria dei servizi corrispondono al 51,1% dei ricavi totali, rispetto al 48,9% coperto dai ricavi prodotti dall'industria culturale-creativa (Bolici *et al.*, 2015). Ma pur coprendo entrambe circa la metà dei ricavi, le due "industrie" non generano indotti equivalenti. Se, infatti, l'industria dei servizi produce ricavi a breve termine, garantendone una ripartizione costante negli anni, quella culturale-creativa li produce nel medio-lungo termine, in quanto necessita di un periodo di "incubazione" delle idee. Quale allora il valore aggiunto offerto dalle funzioni culturali-creative, se a parità di ricavi necessitano di tempi più lunghi? Si tratta di un tipo di industria particolarmente vantaggiosa in virtù del suo effetto moltiplicatore, che opera dal lato dell'offerta in termini di generazione di contenuti capaci di produrre valore, i cui effetti positivi si manifestano non solo in ambito economico, ma anche nella sfera culturale e sociale (Sacco, 2012).

L'architettura, intesa come attore attivo e dinamico negli scambi tra edifici, persone e sistema e in interazione tra elementi programmatici e scambi sociali e tecnologici alimentati dall'ibrido architettonico, assume un ruolo centrale nella reinterpretazione dell'ecosistema della città-porto creativa, capace di generare nuova forma urbana e nuovo paesaggio, attraverso il sistema delle connessioni virtuali e reali.

Fig. 8 - Il mare visto dalla terrazza di progetto degli ex Magazzini Generali



Riferimenti bibliografici

- Bolici R., Leali G., Mirandola S. (2015), *Valorizzazione del patrimonio immobiliare dismesso o sottoutilizzato. Progettare per il coworking. Esiti della ricerca*, <http://www.polo-mantova.polimi.it/eventi/dettaglio-dellevento/article/167/valorizzazione-del-patrimonio-immobiliare-dismesso-o-sottoutilizzato-progettare-per-il-coworking-84/>
- Bauman Z. (2002), *Modernità Liquida*. Laterza, Bari.
- Carta, M. (2006), "Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa". *Portus*, n. 12, pp. 84-89.
- Carta M. (2007), *Creative city. Dynamics/Innovations/Actions*. Actar Birkhauser Distribution, New York, USA.
- Clemente M. (2013), "Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare". *BDC. Bollettino del Centro Calza Bini*, vol. 13, n. 1, pp. 181-194.
- Confcommercio (2015), *Sviluppo dell'intermodalità. Autostrade del mare 2.0 e combinato*

- marittimo,
<https://www.confcommercio.it/documents/10180/5163777/report+finale+Sviluppo+intermodalit%C3%A0.pdf/a0bb4f09-2c1a-4db5-85e1-8943c531917a>
- Cuturi C. (2006), *Strategie integrate di riqualificazione urbana e sviluppo locale nel Regno Unito e nella Repubblica d'Irlanda*,
http://www.fedoa.unina.it/1431/1/Cuturi_Metodi_Valutazione.pdf
- Dal Co F., Collovà R., Mulazzani M., (2017), "Alvaro Siza, Eduardo Souto de Moura. Metropolitana di Napoli: la Stazione Municipio". *Casabella*, n. 869, pp. 14-47.
- Foucault M. (2001), *Spazi altri. I luoghi delle eterotopie*. Mimesis, Milano.
- Fusco Girard L. (1987), *Risorse architettoniche e culturali: valutazione e strategie di conservazione*. Franco Angeli, Milano
- Fusco Girard L. (2006), "Innovative strategies for urban heritage conservation, sustainable development, and renewable energy". *Global Urban Development Magazine*, vol. 2, issue 1.
- Fusco Girard L. (2012), "Quale economia? Geddes e la conservazione del patrimonio culturale". *Ananke*, n. 66, pp.11-19.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*. Franco Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., Bruno F. (2000), *Città sostenibile e sviluppo umano*. Franco Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., Di Palma M. (2016), "La simbiosi come strumento di rigenerazione urbana nelle città portuali". *BDC. Bollettino del Centro Calza Bini*, vol. 16, n.2, pp. 239- 250.
- Giampaola D., (2009). "Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa". *TeMa, - Trimestrale del Laboratorio Mobilità e Ambiente*, vol. 2, n. 3, p.37-46.
- Genovesi E. (1999), *Simulazioni per un progetto: il museo diffuso e il sistema museale*,
<http://www.bibar.unisi.it/sites/www.bibar.unisi.it/files/testi/testiqds/q45-46/05.pdf>
- Mattia S., Oppio A. (2012), "Etica ed Economia nel pensiero di John Ruskin". *Ananke*, n. 66, pp.19- 25.
- Medas S., D'Agostino M., Caniato G. (2008), "Archeologia storia etnologia navale", *Atti del I convegno nazionale Museo della Marineria*, Cesenatico, Italia 4-5 aprile, 2008.
- Mazzeo G. (2009), "La risorsa mare per la mobilità di merci e persone nella Regione Campania". *TeMaLab*, vol. 2, n. 3, pp. 17-26.
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (2012), *Piano Regolatore del Porto di Napoli*, www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1453/2202
- Menichinelli M., Ranellucci A. (2014), *Censimento dei laboratori di fabbricazione digitale in Italia*, https://issuu.com/openp2pdesign/docs/censimento_make_in_italy
- Sacco P.L. (2012), *Le industrie culturali e creative e l'Italia: una potenzialità inespressa su cui scommettere*, www.fabbricacultura.com/wp-content/uploads/2013/11/industrie-culturali-creative_24.pdf
- Samonà G., Canella G., Linzasoro J.I. (1982), *L'edificio pubblico per la città*. Marsilio,

Venezia.

Schumpeter J.A. (1954), *History of Economic Analysis*. Routledge, Londra.

Toma P. A. (1991), *Storia del porto di Napoli*. Sagep Editrice, Genova.

Stefania Regalbuto

Dipartimento di Architettura (DiARC), Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo 402, 80134 Napoli (Italia)

Tel. +39-393-8006082; email: regalbutostefania@gmail.com

