



Il progetto *Waterfront*: la riqualificazione del porto di Napoli¹

The *Waterfront* Project in Naples

Robert Leonardi

ESOC-Lab, European Institute
London School of Economics
Houghton St. London WC2A 2AE
e-mail: R.Leonardi@lse.ac.uk

Il progetto *Waterfront* della città di Napoli

Nell'ultimo decennio Napoli ha riacquisito piena coscienza del valore della risorsa mare, e le sue istituzioni ai vari livelli comunale, regionale, provinciale e dell'Autorità Portuale si sono attivate in un processo coordinato di interventi che, utilizzando gli strumenti urbanistici a tutela dell'integrità degli interventi stessi e con la partecipazione di progettisti di fama e di investitori privati, si propone di riagganciare la città al mare e di trovare in tale aggancio nuove opportunità di crescita economica e di riscatto sociale.

La città di Napoli ha intrapreso un processo di trasformazione e riqualificazione dell'area del porto monumentale, ispirandosi alle grandi progettazioni di riacquisizione d'identità d'area già avviate in altre città di mare. San Francisco, Chicago, Baltimora e Barcellona sono alcuni esempi significativi della capacità di traino per lo sviluppo urbano esercitata da un'area costiera ripensata nelle sue potenzialità di utilizzazione pluriuso, che vanno dalla continuazione di attività ittiche al rilancio dei flussi turistici di costa e all'insediamento di residenze ed esercizi commerciali.

Così, in sintonia con le linee del nuovo Piano Regolatore Generale di Napoli (Comune di Napoli 1998), nasce il Progetto *Waterfront* come catalizzatore di sviluppo per l'intera area metropolitana di Napoli. Il progetto *Waterfront*, di pertinenza dell'Autorità Portuale, ha due finalità generali interconnesse: la prima è di diretta pertinenza del Progetto mentre alla seconda il Progetto contribuisce insieme ad altri interventi previsti dall'Autorità Portuale al di fuori del suo ambito. La prima finalità del Progetto *Waterfront* è la riqualificazione dell'area monumentale del Porto di Napoli, che deve diventare il biglietto da visita di Napoli per il turista che vi approda, e il punto in cui tutta la città e i suoi visitatori incontrano il mare. L'area monumentale è contigualmente legata all'area monumentale centrale che comprende piazza Municipio, la struttura del Maschio Angioino e il lato sud del

In the last decade Naples the port of Naples has rediscovered its wide-ranging role not merely concerned with the sea but also with the adjacent city. A strong connection has now returned between Naples and its port: the elimination of the barriers around the port and the pedestrianisation of the tourist area will help to link the city with its port and, as a consequence, with the sea. The rationalisation and specialisation plans of the port area mean that the port will become an increasingly dynamic force working in harmony with the city and its hinterland. Now no longer an obstacle, the port of Naples has a wide range of activities (commercial, productive, tourism and cultural) which all use the sea as a point of exchange, transformation and growth. One of the principal projects of the reconnection of the port of Naples and the surrounding city is the *Waterfront* Project.

The *Waterfront* project take part of a bigger renewal process that the city of Naples and the Port authority of Naples are working on, that and which is going to focus on the following issues:

- Taking the cruise traffic to develop new attractive/ aggregative poles for cruise tourists and inhabitants on the waterfront in deprived areas.
- Conjugating the safety theme with the permeability of the port by the inhabitants and the tourists and toning down the physical obstacles.
- Rationalizing the organization of the port and improving the passenger port area.
- Encouraging a better utilization of the historical and monumental heritage of the city and of the abandoned former industrial areas of the port and of the city-port interface.
- Improving the governance of the projects of urban / port transformation for a real coordination between the different stakeholders involved in a shared management of the projects and of the objectives.

In this context, the *Waterfront* project aims at:

- improving the connection between port and city which will create a high quality tourist support for cruise passengers;
- strengthening and rationalization of the logistic-port infrastructures, taking in account the multifunctional vocation of the port.
- creating a positive economic impact for commercial and handicraft industrial areas close to the port.
- the re-qualification of the building heritage close to the port area with a subsequent increase and enhancement of the hosting infrastructures.
- strengthening sustainable mobility will decrease the high level of atmospheric and acoustic pollution.
- approaching the cruise activity is an opportunity to redevelop the industrial derelict areas in urban park and recreational/ cultural places and to upgrade the quality of life.



Il Progetto Waterfront, di pertinenza dell'Autorità Portuale, si conforma come catalizzatore di sviluppo per l'intera città e l'area metropolitana di Napoli e rispetta le indicazioni del Piano Regolatore Portuale.

complesso del Palazzo Reale che si affaccia sul mare e pertanto, gli obiettivi della riqualificazione sono di far sì che essa produca impatti molteplici sull'area più vasta cui appartiene: dalla facilitazione della mobilità pedonale all'interno dell'area, al recupero di spazi verdi, al miglioramento dei collegamenti pedonali con le nuove linee di trasporto pubblico metropolitano e di superficie, fino alla creazione e modernizzazione di esercizi commerciali e di servizi per il turismo di crociera e di terra. Infatti, l'area monumentale del porto di Napoli è tra le più vaste e più ricche di storia, estendendosi dalla Darsena Acton ai piedi della Reggia fino al complesso settecentesco dell'Immacolatella Vecchia. Di recente, come si è detto, nuovi ritrovamenti archeologici nell'adiacente piazza Municipio rendono ancora più interessanti le potenzialità dell'area.

Una seconda finalità del Progetto Waterfront è contribuire a dare un nuovo assetto operativo al porto di Napoli. Questa finalità più ampia è incentrata sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, la riqualificazione fisica delle aree di movimentazione di passeggeri e merci e la riorganizzazione funzionale degli spazi.

Il Piano Operativo Triennale del 2005 (Autorità Portuale di Napoli 2005) traduce in dettaglio spaziale le quattro aree funzionali identificate per l'intervento: passeggeri, cantieristica, commerciale e diportismo.

In particolare, l'area passeggeri comprende l'area monumentale dall'Immacolatella Vecchia al Molo Beverello per la quale la cerniera è data dal complesso della Stazione Marittima che è stato riqualificato, mentre per il diportismo si prevede un punto d'ormeggio per grandi yacht al molo

San Vincenzo e un approdo (Molosiglio) sotto il Maschio Angioino e il Palazzo Reale.

La società Nausicaa S.p.A. e il concorso di progettazione

Il Progetto Waterfront è di pertinenza dell'Autorità Portuale ma per realizzarlo nelle sue finalità di catalizzatore di sviluppo per l'intera città e l'area metropolitana di Napoli, l'Autorità Portuale ha utilizzato lo strumento moderno d'intervento ibrido, quello della società a capitale interamente pubblico ma operante con criteri di gestione privatistici e con modalità decisionali di consultazione intergovernativa. Si tratta della società Nausicaa S.p.A., creata nel 2003 e presieduta dal presidente dell'Autorità Portuale, che già nel nome esprime la missione aziendale di incrementare la cultura dell'accoglienza, società cui partecipano il Comune di Napoli, la Provincia di Napoli e la Regione Campania, oltre alla stessa Autorità Portuale.

Nel 2004 Nausicaa ha lanciato il concorso internazionale per il progetto di ristrutturazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Proprio dalla Stazione Marittima dipende l'integrazione porto-città ed è intorno a questa integrazione che va realizzato il nuovo assetto dell'area turistica del porto stesso.

Questa è la finalità che ha promosso la costituzione della holding pubblica Nausicaa S.p.A., cui, come si è detto, è stato affidato il compito della trasformazione del waterfront portuale dalla darsena Acton fino all'Immacolatella Vecchia.



Una seconda finalità del Progetto Waterfront è contribuire a dare un nuovo assetto operativo al porto di Napoli. Questa finalità più ampia è incentrata sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, la riqualificazione fisica delle aree di movimentazione di passeggeri e merci e la riorganizzazione funzionale degli spazi.

molto positivi, sia sotto il profilo infrastrutturale sia dei traffici e dei bilanci aziendali. Il porto di Napoli ha visto un costante aumento del traffico passeggeri (20% medio negli ultimi sei anni) ed è snodo importante per il traffico crocieristico, cabotiero, delle autostrade del mare e dei collegamenti con le località del golfo di Napoli.

Il concorso di progettazione, che ha adottato un approccio di carattere prescrittivo, è stato indetto il 30 marzo 2004 ed è stato previsto in due fasi, specificate nelle procedure di concorso. Una prima fase, la più importante, è un concorso di idee che ha richiesto ai partecipanti una proposta ideativa per l'area oggetto dell'intervento.

La seconda fase è la realizzazione del progetto preliminare solo per le opere di preminente interesse pubblico. Per la prima fase del concorso di idee, poiché l'area comprende una zona in cui è ubicato il distaccamento della Marina Militare (tra il molo San Vincenzo e la darsena Acton), la richiesta ai partecipanti è stata di produrre in questa prima fase una doppia ipotesi, a seconda della disponibilità della zona.

Il bando di concorso ha specificato in dettaglio le linee guida per i partecipanti, che includono obiettivi, l'inquadramento dell'intervento, gli impatti previsti, la fattibilità e le fasi di progettazione.

Gli obiettivi specifici indicati sono molteplici: dalla riqualificazione dell'area monumentale del porto all'integrazione dell'area dell'intervento con il tessuto urbano a monte, al miglioramento ambientale, alla ristrutturazione delle operazioni di imbarco e sbarco con delocalizzazione di edifici e servizi. Una sottolineatura importante è stata la richiesta di incorporare nella progettazione i vincoli previsti dagli

interventi del Comune nell'area, tra cui gli accessi sotterranei al porto e i collegamenti sotterranei tra la Stazione Marittima e la stazione della metropolitana di piazza Municipio. In altri termini, si è anche richiesta ai partecipanti un'analisi contestuale del proprio progetto che evidenzi le componenti ambientali del contesto urbano che beneficeranno maggiormente della realizzazione del Progetto Waterfront.

La specificazione degli interventi ha riguardato la destinazione funzionale di sei aree diverse.

La darsena Acton, nelle vicinanze del distaccamento della Marina Militare, è da destinarsi a un approdo non stanziale per maxiyacht e ad approdo di rappresentanza e attività turistico-ricreative culturali.

Il molo Beverello deve essere liberato da volumetrie esistenti di bassa qualità e sottoutilizzate per sperimentare la realizzazione di servizi a supporto del traffico passeggeri per il golfo lungo il perimetro del porto, e per servire la viabilità di imbarco e sbarco veicoli per il golfo in ingresso e uscita dalla città.

Per il lungo percorso del molo San Vincenzo è stata richiesta la sua trasformazione in percorsi pedonali che realizzino una passeggiata a mare e per esso si prevede anche la realizzazione di un terminal crocieristico.

Si è poi prevista la riconversione degli edifici storici esistenti nella parte del molo San Vincenzo occupata dalla Marina Militare per realizzare servizi di terziario qualificato a beneficio di crocieristi, diportisti e della città, quali negozi, ristoranti e alberghi.

Per il piazzale antistante la Stazione Marittima si è richiesto un collegamento sotterraneo con la stazione d'arte della



metropolitana di piazza Municipio, attorno alla quale saranno visibili anche i ritrovamenti archeologici che si sono fatti di recente.

Per completare le prescrizioni di mobilità, è richiesta una soluzione efficace di smistamento dei passeggeri verso la Stazione Marittima, il Terminal Beverello e il Terminal Autostrade del Mare, oltre a parcheggi per autobus che servono il traffico crocieristico, che contempli soluzioni su livelli interrati o seminterrati.

Nella zona della cosiddetta Calata del Piliero i progetti partecipanti al concorso devono contemplare la delocalizzazione di volumetrie esistenti e la realizzazione di servizi di terziario di qualità e per un bacino di mercato cittadino, oltre a parcheggi per TIR e autovetture del traffico cabotiero, anche in tal caso con soluzioni interrate o seminterrate.

Infine, per uno degli edifici più pregiati dell'area portuale che è il palazzo dell'Immacolatella vecchia, è stata richiesta ai partecipanti un'idea-progetto di recupero architettonico e di conversione del palazzo in struttura museale.

Alle specificazioni di contenuto il bando di concorso ha aggiunto criteri stringenti di merito e di tempi per la qualifica dei partecipanti, criteri di non partecipazione e di esclusione, e criteri chiari e molteplici da utilizzare nella valutazione dei progetti proposti e nella scelta del vincitore.

Per la valutazione delle proposte di idee tra cui selezionare le tre da invitare al secondo grado di concorso, si sono adottati i criteri di funzionalità dell'opera, di inserimento urbanistico e ambientale del progetto, di utilizzo di tecnologie e materiali innovativi, di utilizzo di soluzioni innovative della progettazione e riorganizzazione funzionale dell'area, e della fattibilità economica e finanziaria del progetto.

Il 20 luglio 2004 in seduta pubblica la commissione giudicatrice ha aperto le buste A, e nei termini previsti ha individuato tre candidati per il passaggio alla seconda fase di progettazione.

Il 5 ottobre 2004 la commissione ha concluso la prima fase del suo lavoro presentando al pubblico tre proposte selezionate per il passaggio alla seconda fase.

Una mostra inaugurata il 14 dicembre 2004 ha presentato al pubblico i tre progetti che hanno partecipato al concorso di idee.

Secondo lo scadenziario previsto dalle procedure, la commissione nel marzo 2005 è arrivata a una graduatoria di merito e infine alla selezione di un progetto vincitore, applicando i criteri e i punteggi previsti nel bando di concorso. Il progetto vincitore è stato quello dello studio francese dell'architetto Michel Euvé, presentato ufficialmente il 15 luglio 2005.



L'area monumentale del Porto di Napoli, oggetto del progetto Waterfront, è contigualmente legata all'area monumentale centrale che comprende piazza Municipio, la struttura del Maschio Angioino e il lato sud del complesso del Palazzo Reale che si affaccia sul mare.

La selezione del progetto vincitore è stato l'inizio di una vicenda di ricorsi da parte di un concorrente locale perdente.

Gli impatti del Progetto Waterfront sulla città di Napoli

L'intervento in corso sta già dando risultati visibili. Riassumiamo in cinque punti le ricadute d'impatto sulla città che gli interventi avranno a regime.

Consolidamento della base economica. La riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli con il Progetto Waterfront, sommandosi agli interventi nelle zone adiacenti, produce un volano di sviluppo per l'intera città. La caratteristica degli interventi in quest'area vasta è di creare una molteplicità di opportunità occupazionali, da quelle di contenuto professionale specializzato, ad altre di carattere manageriale, ad altre ancora che sono di gran lunga il numero

maggior e hanno natura gestionale di servizi alle persone e ai flussi di merci. Si tratta della creazione nel cuore della città marittima di un'area di solida e nuova economia di servizi che si connette agli interventi di riqualificazione che avvengono più a est nell'area orientale, che aggancia quelli che hanno migliorato le condizioni dei quartieri a monte del municipio, e la cui massa critica contribuisce a creare la realtà di Napoli come città di opportunità di lavoro nell'era in corso.

Rinnovamento civile. La difficile situazione storica della città di Napoli nella morsa della criminalità organizzata trova un'iniziativa di forte contrasto nel Progetto Waterfront. Rifacendosi all'inversione di tendenza che dagli anni Novanta ha chiesto e sta imponendo con sforzo l'urbanistica delle regole, anche il Progetto vuole contribuire al rinnovamento civile della gestione della cosa pubblica blindando i concorsi e gli appalti contro infiltrazioni camorriste.

Il percorso è arduo perché uno dei prezzi da pagare è l'allungamento dei tempi di realizzazione.

Crescita funzionale. Il Progetto Waterfront nella sua molteplicità d'interventi contribuisce a produrre un ispessimento delle funzioni economiche, culturali e istituzionali di Napoli città metropolitana. Napoli si avvia a diventare una capitale del mare, punto di arrivo di linee navali di trasporto, di croceristi e di diportisti. Il suo patrimonio architettonico e artistico viene così valorizzato, avvantaggiandosi dell'aumento delle presenze, di servizi di supporto, di espansione di opportunità professionali, e di rafforzamento delle funzioni ad esso collegate di ricerca per l'università e di espressioni nuove per le istituzioni culturali. La valorizzazione e modernizzazione delle funzioni commerciali del porto creano un indotto di competenze professionali e gestionali.

Ricomposizione spaziale. Il Progetto Waterfront ha una forte dimensione fisica di cerniera. La riapertura dello spazio tra l'area monumentale del porto e piazza Municipio e l'area monumentale che la circonda ricompono parte della cesura che per secoli aveva reso Napoli città sul mare ma dell'interno. Il cambiamento spaziale è del tutto significativo dal punto di vista funzionale, creando nel centro di Napoli un'area di mobilità facilitata, un ambiente esteticamente piacevole e salubre, e attività dense di interesse. Ma il cambiamento spaziale delinea anche un carattere identitario; si tratta infatti di intravedere per Napoli ciò che è accaduto in altre città che hanno recuperato il loro specchio d'acqua, vale a dire la riscoperta da parte dei residenti dei quartieri a monte di questa risorsa e il loro riorientarsi su di essa.

Leadership e capacità programmatica. L'Autorità Portuale ha mostrato doti di leadership nell'intraprendere le iniziative

di progetto e di piano e nel coinvolgervi il Comune, la Provincia e la Regione. L'elaborazione della visione di trasformazione dell'area monumentale del porto, la scelta della strategia operativa della holding, e poi il perfezionamento del bando di concorso e la conduzione delle vicende che ne sono derivate, hanno fatto accrescere la sua legittimità. Gli interventi già effettuati e in corso di attuazione del Piano Triennale ne hanno rafforzato le capacità professionali.

Note

- ¹ Il contributo è tratto in parte dal testo Leonardi L. Nanetti R. (2008) *La sfida di Napoli: Capitale sociale, sviluppo e sicurezza*, Guerini e Associati.

Riferimenti Bibliografici

- Autorità Portuale di Napoli (2005) Piano Operativo Triennale
Comune di Napoli (1998) Piano Regolatore Generale, Comune di Napoli
Leonardi L. Nanetti R. (2008) *La sfida di Napoli: Capitale sociale, sviluppo e sicurezza*, Guerini e Associati

Referenze immagini

Le immagini e le fotografie presenti nell'articolo sono tratte dal sito <http://www.nausicaa.napoli.it/>.

