

TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE  
RIVISTA INTERNAZIONALE  
DI CULTURA URBANISTICA

13

SPECIAL ISSUE



il mare e la città  
metropolitana  
di Napoli

*a cura di Massimo Clemente*



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol. 7 n. 2 (LUGLIO 2014)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

**Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



**Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Antonella Cuccurullo, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Irene Ioffredo, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

**Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

**Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center**

Maria Scognamiglio

## Sommario/ Table of contents

### **Prefazione/Introduction**

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

### **Editoriale/Editorial**

NAPOLI 2020: la visione dal mare per lo sviluppo locale sostenibile della costa metropolitana/  
NAPLES 2020: the vision from the sea for local sustainable development of the metropolitan coast

Massimo CLEMENTE

7

### **Interventi/Papers**

#### **Approcci e visioni metropolitane dal mare/ Approaches and metropolitan visions from the sea**

La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura/The nature of limit. The coastline between artifice and nature

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

Porto, città e linea di costa/Port, city and coast-line

Carmine PISCOPO

42

La filosofia e il diritto per l'interpretazione delle città di mare/Town planning and seaside town: law sources and legal drafting criteria

Sergio ZEULI

53

Ispirazioni dal rapporto terra-mare, visioni di paesaggio, indirizzi al progetto/Inspiration from land-sea connection. Landscape visions, addresses to the project

Fabrizia FORTE

67

#### **Analisi, piani e progetti per la costa metropolitana di Napoli / Analysis, plans and projects for the metropolitan coast of Naples**

Da Puteoli a Stabia una stratificazione storica zenitale Alessandro/From Puteoli To Stabia an historical zenith stratification

Alessandro CASTAGNARO

83

Riqualificazione del waterfront tra modelli internazionali e radicamenti locali. il caso di Castellammare di Stabia/International models or local embedment in waterfront redevelopment. Castellammare di Stabia case

Francesco Domenico MOCCIA

99

Sviluppare ambienti resilienti. Due progetti per la governance delle aree costiere nella penisola sorrentina/ Building the coastal resilience. Two case study research for the governance of urban coastal areas

Mario LOSASSO, Marina RIGILLO

117

Diritto al mare a Napoli: accedere, conoscere, ricordare, condividere l'area marina protetta della Gaiola/Accessing the sea in Naples: the case study of the S.I.C. Gaiola Marine Protected Area

Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO, Gaia DALDANISE

133

Le vie del mare nella pianificazione di emergenza. Il caso di Bacoli/“Sea routes” in Risk Management Planning. The case study of Bacoli Giuseppe GUIDA	153
Napoli e il mare: Mergellina e il lungomare di via Caracciolo/ Naples and sea: Mergellina and the Via Caracciolo waterfront Massimo PICA CIAMARRA	163
Premio la convivialità urbana. Idee e proposte per il lungomare di Napoli/Civic activation experience for the requalification of “lungomare” in Naples: the award “La Convivialità Urbana” Gaia DALDANISE, Stefania RAGOZINO	173
Progettare tra terra e mare. Il ridisegno del waterfront di Pozzuoli/ Designing between land and sea. The project of the Pozzuoli waterfront Francesco BUONFANTINO	191
Progetto e tutela sulle aree costiere/Project and preservation on the coastal areas Ugo CARUGHI	199
 <b>Il porto di Napoli come cerniera tra il mare e la città metropolitana / The port of Naples as a join between sea and the metropolitan city</b>	
Osservare guardare e ascoltare Napoli. Considerazioni in margine al dialettico rapporto tra la città ed il suo porto/Observing, watching and listening to Naples. Marginal observations on the dialectic relation between the city and its port Mario COLETTA	209
Porto e città: storia di un rapporto conflittuale/Port and city: history of conflicting relationship Anna Maria FRALLICCIARDI, Antonella CUCCURULLO	219
Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso/Harbour waterfront: landscapes and potentialities of a contended space Michelangelo RUSSO	235
Porto, Spazio Pubblico e Città Metropolitana/Port, Public Space and Metropolitan City Carlo GASPARRINI	251
Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?/The Harbour and the City: converging parallels or equidistant divergences? Rosa BUONANNO, Carlo COPPOLA, Giuseppe DE MATTEO MANZO, Vincenzo NIGRO	267
Napoli città-porto Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale/Naples port-city Strategies for a new integration of waterfront urban space Marica CASTIGLIANO	279
Vulcanica e il mare di Napoli/Vulcanica and the Sea of Naples Eduardo BORRELLI, Marina BORRELLI, Aldo DI CHIO	299
Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli/ Coastline and metropolitan planning of Naples Antonio ACIERNO	307



## The Harbour and the City: converging parallels or equidistant divergences?

*Rosa Buonanno, Carlo Coppola, Giuseppe De Matteo Manzo, Vincenzo Nigro*

### *Abstract*

Our study aims to regain the coastal urban area of the eastern zone of Naples, at present occupied by the commercial Port - that can't be relocated or opened to the public - to restore the perceptive possibilities of the sea, as for the *denied glance*, with integrations and/or improvements to the already planned solutions for the recovery of the area.

The solution adopted by the existing plan is for a partial pedestrianization from the Marinella's Park to the centre of the city, leaving unsolved the remain section up to the motorway entry. Our proposal is for a drastic traffic block at the *East Gate of Naples* using the East harbour instead of filling it up, to realize an automated huge underground car park, leaving unchanged the surface space for the harbour activities. The Car Park can be accessed directly from the motorway avoiding in this way the traffic congestion in via Marina, that even now is unmanageable and impracticable.

At the same time, to ensure pedestrian access, direct and with definite times, to the central areas redeveloped for tourism and leisure activities (Stazione Marittima-piazza Municipio), our proposal provides for the creation of a light Monorail along the borderline of the port. A work that does not change the characteristic aspect of the city, twisting and turning along all the gate of the port with its reticular metal structure and apt to blend completely in with the port facilities. From the monorail coaches it will



*Fig. 1 - Vista del porto di Napoli da Castel Sant'Elmo*

possible to *perceive the sea*, as for the height of the rail plan, with an original view of the Gulf, again dominant element of urban morphology.

The redevelopment of Marinella's Park is an additional opportunity to enhance the *perceptive contact* with the sea and its symbolic charge, overcoming an early conception of flat Park and imaging instead a *Sloping Green* - and below it, covered spaces for sports facilities absolutely lacking in the area- with a sweet slope that ends on a roof terrace and evokes the landscape suggestions of the nineteenth-century *Villa del Popolo* restoring the relationship with the sea, citizens and tourists.

#### KEYWORDS

*East Naples, waterfront, monorail, automatic Parking*

#### **Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?**

Il nostro studio ha come finalità il recupero dell'area urbana costiera nella Zona Orientale di Napoli, attualmente occupata dal Porto commerciale - che non può essere né delocalizzato né aperto al pubblico - per restituire le possibilità percettive del mare, dal punto di vista dello *sguardo negato*, mediante integrazioni e/o migliorie alle soluzioni già programmate nei piani di recupero dell'area esaminata.

La soluzione adottata dai programmi in essere prevede una parziale pedonalizzazione dal Parco della Marinella verso il centro della città, lasciando irrisolto il restante tratto fino all'ingresso autostradale. La nostra proposta prevede un drastico blocco del traffico alla *Porta Est di Napoli*, utilizzando la Darsena di Levante - in luogo di colmarla - per realizzare un Parcheggio Interrato Automatizzato di grande capacità, che lascia inalterato lo spazio di superficie destinato alle attività portuali. L'accesso al Parcheggio può connettersi direttamente al sistema autostradale, alleggerendo così l'ingresso delle automobili a via Marina, congestionata dall'intensità del traffico privato e quindi a tutt'oggi ingestibile e impraticabile. Al contempo, per garantire l'accesso pedonale, diretto e con tempi certi, alle zone centrali riqualificate ai fini ludico/turistici (Stazione Marittima-piazza Municipio), la nostra proposta prevede la realizzazione di una Monorotaia leggera lungo la linea di confine del Porto. Un'opera che non modifica l'aspetto della città, snodandosi a coronamento della cancellata del Porto, da realizzare in struttura metallica reticolare e atta così a mimetizzarsi del tutto con le attrezzature portuali. Dai vagoni della Monorotaia si potrà inoltre *percepire* il mare, data l'altezza del piano della rotaia, con un'inedita visione del Golfo, di nuovo elemento dominante della morfologia urbana. Ulteriore opportunità per valorizzare il *contatto percettivo* con il mare e con la sua carica simbolica è la riqualificazione del Parco della Marinella nel quale, superando un'antica concezione del parco in piano, si immagina invece uno *Sloping Green* - al di sotto del quale si possono ricavare spazi coperti per attrezzature sportive assolutamente carenti nella zona - che con una dolcissima pendenza conclude la passeggiata su una terrazza panoramica che evoca le suggestioni paesaggistiche dell'ottocentesca *Villa del Popolo* e restituisce a cittadini e turisti il rapporto con il mare.

#### PAROLE CHIAVI

*Napoli Est, waterfront, monorotaia, parcheggio automatizzato*

## **Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?**

**Rosa Buonanno, Carlo Coppola, Giuseppe De Matteo Manzo, Vincenzo Nigro**

Il *Waterfront Orientale di Napoli* convive con due città<sup>1</sup> che procedono parallele, vivono affiancate e divergono per gestione, funzione e identità: la città portuale e la città collettiva, indipendenti e separate da un confine invalicabile costituito dalla “cancellata-cortina di ferro” che interdice pressoché totalmente la visione della città dal mare e del mare dalla città. È lo sguardo negato che caratterizza la costa di Napoli Est<sup>2</sup>.

Questo nostro intervento vuole configurarsi come un’opportunità per riflettere su quante occasioni nella storia della città di Napoli siano andate perdute e porre quindi l’attenzione su quante, come quelle proposte in questo saggio, siano ancora da cogliere se si esegue una lettura attenta, correggendo la miopia degli operatori economici e politici, del quadro d’insieme degli aspetti territoriali, sociali ed economici, valutando le ricadute delle scelte non sul riscontro immediato ma sul lungo periodo.

### **Le questioni aperte**

La nostra riflessione scaturiscono dalla osservazione di due questioni aperte che interessano il *Waterfront Orientale di Napoli* e che afferiscono ciascuna ad una delle due “città parallele”.

L’Amministrazione Comunale ha l’annoso problema di liberare dal “tappo” del traffico veicolare l’ingresso da Est alla città, che raccoglie le direttrici autostradali e la SS 18 Litoranea.

L’Autorità Portuale da oltre un decennio ha il problema di reperire aree per realizzare un ormeggio in grado di accogliere le portacontainer di ultima generazione (SUPER-POST-PANAMAX) e per consentire la movimentazione dei container in arrivo e in partenza.

### **La congestione di via marina**

Via Marina è l’asse viario dell’ingresso orientale alla città - l’accesso più vicino alle autostrade - e costituisce il collegamento veloce dalla zona Est verso il centro cittadino, ma è un punto nevralgico della viabilità caratterizzato da una densa e caotica congestione di traffico veicolare.

Il “tappo” è causato infatti dal grande numero di autoveicoli che non riescono ad essere assorbiti dalla rete stradale e dalle aree di sosta. Pertanto, più che soffermarsi sulla sua eliminazione bisogna operare per evitare che esso si formi.

Per rendere efficace la decongestione è necessario quindi evitare che gli autoveicoli percorrano via Marina. Già da tempo l'Amministrazione cerca di perseguire questa ipotesi. Lungo quest'asse viario il Parcheggio Brin è stato realizzato proprio con l'obiettivo di intercettare il traffico in ingresso, ma è ormai saturo ed insufficiente, nonché privo di collegamenti con il trasporto pubblico (bus, tram e taxi) che consentano tempi certi ed accettabili di percorrenza.

Gli attuali programmi dell'Amministrazione sono orientati a potenziare le aree di sosta mediante la realizzazione di parcheggi sotterranei a Piazza Masaniello e al Piazzale Stazione Marittima. Queste ipotesi non impedirebbero invero la percorrenza di via Marina, costituendo al contrario un ulteriore elemento di incentivazione per gli autoveicoli ad entrare in città.

Più credibile appare l'ipotesi della interdizione totale al traffico veicolare di via Marina. Così facendo, la liberazione delle aree carrabili consentirebbe un aumento degli indici di vivibilità sia in termini di abbattimento dell'inquinamento atmosferico sia in termini di aree fisicamente disponibili per la collettività.

Per raggiungere quest'obiettivo è necessario che si verifichino due condizioni:

- un parcheggio di interdizione numericamente adeguato a ricevere gli autoveicoli in ingresso, possibilmente connesso direttamente con lo svincolo autostradale;
- una linea di trasporto pubblico efficiente ed efficace, in grado di collegare il parcheggio al resto della città, che non subisca i rallentamenti e i blocchi del traffico urbano di superficie<sup>3</sup> e che quindi garantisca tempi certi ed accettabili di percorrenza.

Per la realizzazione dei parcheggi di interdizione occorrono aree disponibili ed utilizzabili sulle quali edificare autosilos ad alta capacità. Soluzione, questa, che presenta evidenti problemi di carattere ambientale e di immagine urbana, prefigurando, secondo una visione "autistica" da parte dell'Amministrazione, due possibili sviluppi:

- una *città sotterranea* nella quale trovano posto le migliaia di autovetture che ogni giorno si dirigono verso il centro;
- una *città per le auto* costituita da tanti *Parcheggi Brin* che sostituiscono gli edifici esistenti con silos per la sosta degli autoveicoli.

Soluzioni evidentemente impraticabili anche se naturalmente risolvere e/o ridurre la decongestione dell'area di accesso alla città migliorerebbe la vivibilità sociale degli abitanti della zona sud-orientale (i cosiddetti "quartieri bassi" Porto-Pendino-Mercato) e consentirebbe di immaginare un riavvicinamento al mare, ovviamente non dal punto fisico - che implicherebbe lo smantellamento (e/o delocalizzazione) delle strutture ed infrastrutture portuali - ma come contatto percettivo in forma visiva<sup>4</sup>: la percezione del mare si ripercuoterebbe positivamente sul giudizio dell'ambiente fruito e di conseguenza sul comportamento dei suoi fruitori<sup>5</sup>.

### La colmata della darsena

La soluzione che l'Autorità Portuale ha individuato per realizzare l'ormeggio contem-

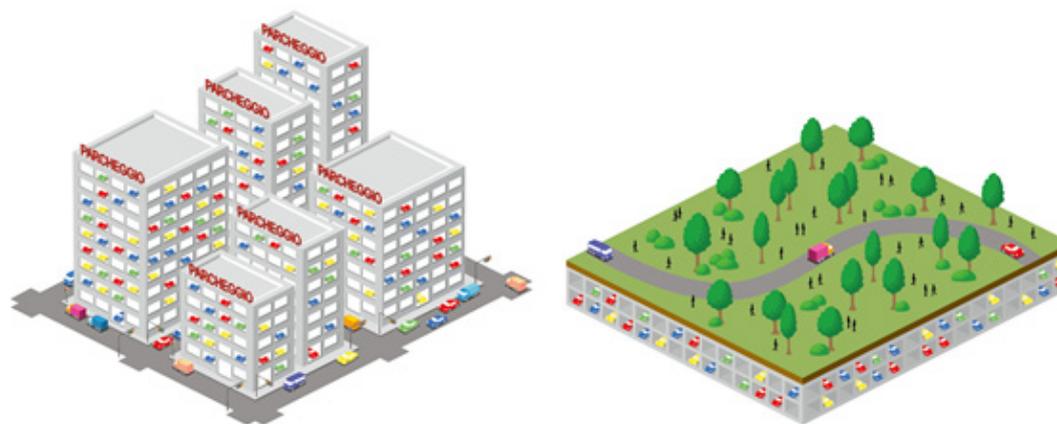


Fig. 2 - Una città per le auto

poraneo di due navi portacontainer di ultima generazione, con relative aree di movimentazione a terra, è il riempimento della Darsena di Levante con prolungamento di un pennello ad Est, così da raggiungere i 670 metri di fronte banchina necessari.

Uno dei principali problemi per il riempimento dell'area racchiusa nello specchio acqueo compreso tra i moli Vigliena e Levante è il reperimento del materiale non inquinante da utilizzare (circa 1.500.000 mc).

Di fatto il progetto della colmata della Darsena ha subito negli ultimi dieci anni molteplici variazioni. Inizialmente il riempimento doveva essere realizzato con il materiale proveniente dalla colmata di Bagnoli, ma nel 2007 il Ministero dell'Ambiente ne ha vietato l'utilizzo in quanto materiale inquinante. La scelta è quindi ricaduta sui fanghi provenienti dal dragaggio del porto (circa 1,2 milioni di metri cubi). Anche questi fanghi sono materiale inquinato e pertanto per poterli utilizzare è necessario o trattarli o evitare che il loro deposito possa disperdere sostanze altamente nocive nell'ambiente. Per risolvere questo problema è stata prevista la realizzazione di una serie di vasche impermeabilizzate nelle quali "stoccare" i fanghi pericolosi.

Dal punto di vista ambientale questa scelta sembra non considerare l'effetto sul lungo periodo dello stoccaggio dei fanghi. Infatti le vasche di contenimento una volta tombate non possono più essere oggetto di ispezioni e verifiche. Considerata però la natura dei terreni di appoggio e le dimensioni dell'intervento è molto difficile avere una garanzia di tenuta sui lunghi tempi senza attività di monitoraggio e di manutenzione. Questa scelta appare quindi derivata da una strategia - soprattutto economica - di breve periodo, senza considerare gli effetti a lungo termine sul territorio.

### Una nuova visione

Se la Città e il Porto decidessero di non scorrere come due realtà parallele e di *guardare* l'una i problemi dell'altra potrebbero trovare una soluzione condivisa.

Potrebbero valutare anche l'ipotesi di trasformare la Darsena di Levante in un capiente Parcheggio Automatizzato<sup>6</sup> Sotterraneo e di trasformare il limite fisico della "cancellata-cortina di ferro" nella sede di un trasporto collettivo privilegiato che funga da *trait*

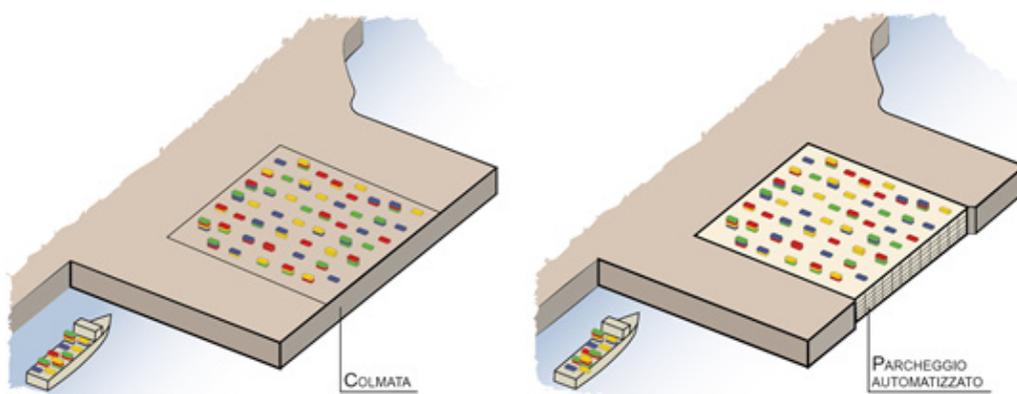


Fig. 3 - Le due ipotesi di "colmata" della Darsena di Levante

d'union tra Città e Porto.

Mediante una paratia a mare ed un solaio praticabile dai mezzi pesanti, si potrebbe realizzare un Parcheggio di interdizione in grado di ospitare circa 8.000 autoveicoli, creando così un vero punto di blocco all'ingresso della città.

Considerato che dalle ore 07:00 alle ore 10:00 e dalle ore 17:00 alle ore 20:00 Napoli

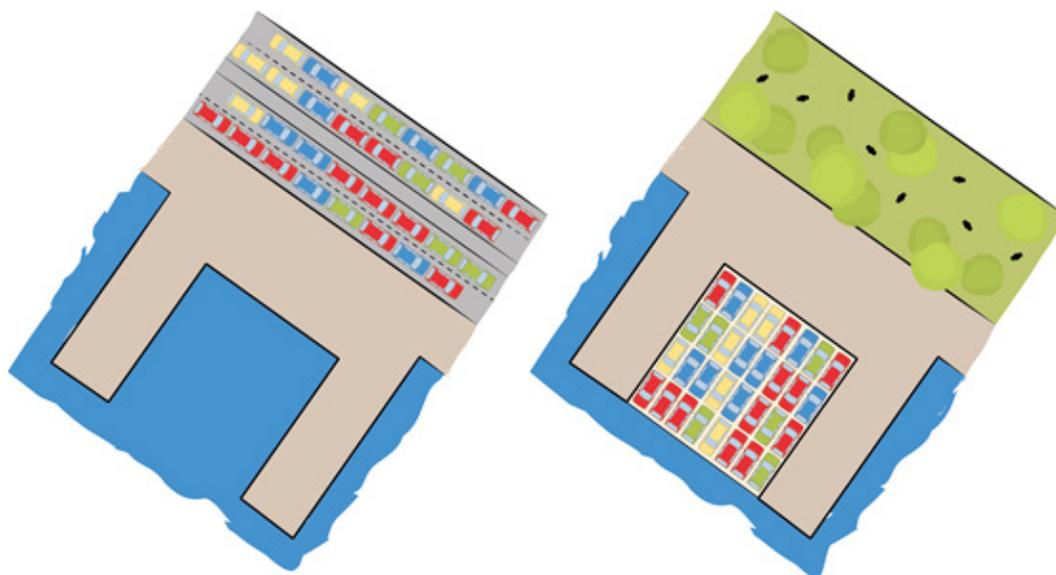


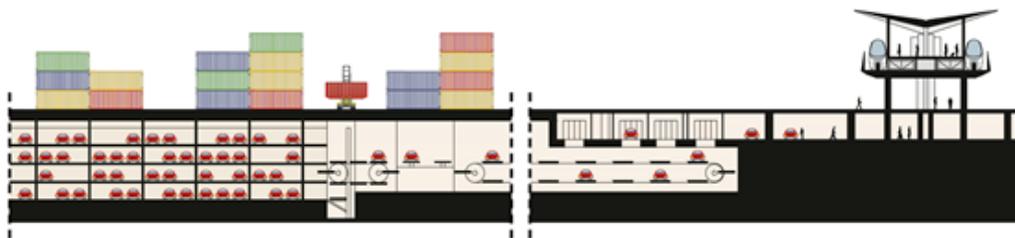
Fig. 4 - Il Parcheggio Automatico Interrato

è investita da un flusso di traffico in transito di circa 4.000 auto/h con un valore medio giornaliero del grado di occupazione dell'auto pari a 1,5 passeggeri/auto e che l'80% del flusso veicolare è composto da autovetture<sup>7</sup> con un'emissione media di CO<sub>2</sub> pari a 126,2 g/km<sup>8</sup>, il Parcheggio ipotizzato ridurrebbe di circa 1 t/Km l'emissione giornaliera di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera<sup>9</sup>.

Ma il Parcheggio, per costituire un effettivo blocco al transito dei veicoli in accesso alla città dalla Porta Est di Napoli, necessita di una efficiente risposta di trasporto pubblico, ovvero di un'infrastruttura in grado di connettere gli utenti del Parcheggio al resto della città sulla direttrice di traffico che si intende eliminare.

La necessità di avere tempi certi e di non avere interferenze con il traffico di superficie,

Fig. 5 - Il Parcheggio Automatico Interrato: sezione



così da non subire interruzioni di movimentazione, suggerisce l'utilizzo di un sistema di trasporto su Monorotaia: una linea di circa 5 km che si sviluppa a 5 metri da terra che consente di trasportare nei due sensi circa 18.000 passeggeri all'ora<sup>10</sup> con un'affidabilità del 99,90%, grazie alla capacità di calibrare automaticamente la potenzialità di trasporto in relazione alla domanda presente in una determinata fermata.

Quindi: massima flessibilità, tempi di attesa ridotti, impegno del sistema in proporzione alla richiesta di utilizzo. Il risparmio di gestione che ne consegue è notevole, al contrario di quanto accade per autobus o tram, spesso vuoti o strapieni, in difformità sui tempi di percorrenza prestabiliti.

Questa infrastruttura rappresenta inoltre un mezzo di trasporto silenzioso ed ecologico, che mediante pannelli fotovoltaici integrati è in grado di abbattere i costi di gestione relativamente ai consumi elettrici.

Il percorso di transito della linea di trasporto con le fermate disposte in punti nevralgici sulla direttrice periferia-centro, crea l'opportunità per turisti e soprattutto per *city user* di scoprire gli spazi finora negati alla città.

La linea della monorotaia, considerata come un vettore su cui viaggiano le opportunità di valorizzare quelle "occasioni dimenticate" o che ancora attendono di essere valorizzate, diventa un filo che inanella e lega assieme tutte le opportunità che attualmente l'area orientale di Napoli può offrire:

– il Mercato Ittico - caduto in degrado con la cessazione delle attività dopo circa settant'anni dalla sua apertura - oltre ad essere una testimonianza

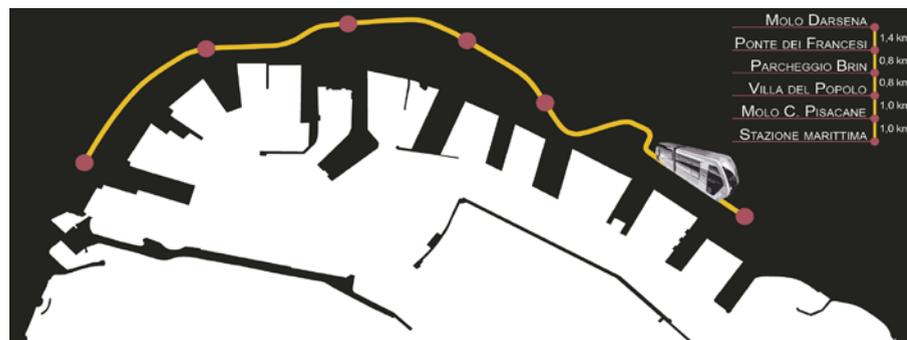


Fig. 6 - La linea della Monorotaia

Fig. 7 - Tabella comparativa fra i mezzi di trasporto pubblico

			
FONTE ENERGETICA			
CAPACITÀ LINEA (posti/h)	1.000 - 7.000	1.000 - 5.000	200 - 2.500
INTERTEMPO MIN (min)	3 - 5	5 - 10	5 - 10
FREQUENZA MAX (UT/h)	12 - 20	6 - 12	6 - 12
VELOCITÀ REGIME (km/h)	25 - 60	50 - 70	40 - 60
CO <sub>2</sub> (g/↑km)	-	33	75
dB	65 - 70	78 - 85	70 - 80
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	-	✓	-
mIn €/km	15 - 30	18 - 28	0,3 - 2

dell'architettura italiana del Novecento<sup>11</sup> è in attesa di divenire un polo gastronomico dei prodotti del mare;<sup>12</sup>

– il vuoto urbano che costeggia l'attraversamento di via Vespucci destinato al Parco della Marinella - attualmente una delle immagini più negative della metropoli a causa del suo forte degrado e abbandono - cerca da oltre un ventennio di restituire a questa parte della città il polmone verde che storicamente costituiva la *Villa del Popolo*.<sup>13</sup> Il Parco della Marinella è affidato a un progetto di concezione tradizionale.<sup>14</sup> Ma se si abbandona quest'idea ecco l'occasione per recuperare lo *sguardo negato*: quel felice rapporto percettivo tra il mare, il verde e la città retrostante evocato nella memoria storica dalla ottocentesca *Villa del Popolo*. Uno *Sloping Green*: un parco articolato su di un piano digradante che non solo restituisce il valore di polmone verde ad una via Marina congestionata dal traffico ma crea una nuova quota di riferimento urbano che consente di *arrivare al mare*;

– in Piazza Mercato - in stato di abbandono – si tenta la rivitalizzazione delle zone degradate del centro storico retrostante mediante la riconversione del Borgo Orefici in centro commerciale naturale (attrattore commerciale, artigianale, turistico e culturale). Polo d'interesse economico e turistico-culturale destinato a uno scarso successo senza una focalizzazione dei mezzi di trasporto che ne facilitino il raggiungimento;

– la Stazione Marittima con gli approdi delle grandi navi da crociera, il Centro Congressi e il Centro Commerciale del Mare - in trasformazione verso la *filtering line*<sup>15</sup> - è il punto di arrivo della monorotaia. La nuova linea di collegamento su ferro, in grado di connettere la periferia orientale di Napoli con il centro città, trova nel Piazzale della Stazione Marittima la connessione con l'intera rete ferroviaria di trasporto urbana ed extraurbana.

In tal senso la Monorotaia diventa la condizione per creare una relazione, una connessione, un legame tra gli spazi cittadini e gli spazi portuali finora eterogenei e separati. Una struttura leggera e non invasiva che libera effettivamente la sede stradale di via

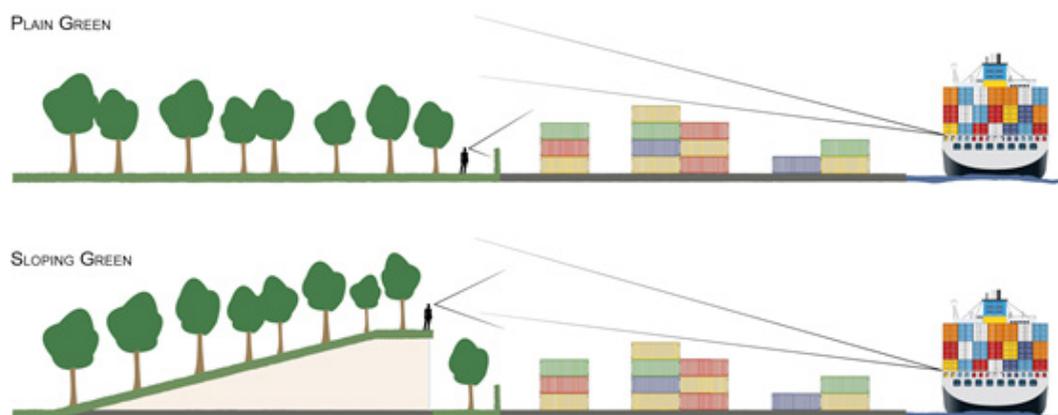


Fig. 8 - Confronto schemi di sezione del Parco

Marina dalla Darsena di Levante alla Stazione Marittima. La Linea, correndo sul confine tra porto e città, trasforma quello che prima era un limite invalicabile in elemento di “ricucitura” che consente un primo recupero del rapporto con il mare senza alterare l’aspetto della città: i passeggeri in viaggio attraverso i finestrini *percepiscono* il mare da un inedito punto di vista e in sosta nelle stazioni hanno l’opportunità di vivere delle vere e proprie terrazze panoramiche.

L’infrastruttura di trasporto è concepita come un’occasione di ridisegno del paesaggio, superando l’idea diffusa che comporti sempre un impatto negativo e un danno materiale al territorio. In questa nuova visione la Monorotaia costituisce un valore aggiunto all’ambiente, anziché un valore sottratto, coniugando sinergicamente le architetture storiche e contemporanee del Porto (il *genius loci*) con l’innovazione tecnologica.

### Conclusioni

Partire da questa ipotesi di trasformazione significa invertire la prospettiva urbanistica corrente che, tanto nei progetti rimasti sulla carta che in quelli in via di concretizzazione, considera la relazione *centro-periferia* a senso unico, assumendo il centro come polo iniziale e rotta di sviluppo, e procede in questa direzione nella risoluzione dei problemi di recupero del fronte-mare, lasciando ancora una volta irrisolte le difficili problematiche della riqualificazione del *limen* urbano. Leggere i termini del rapporto secondo il senso *periferia-centro* significa invece affrontare le questioni di valorizzazione del waterfront a partire dall’asse viario di accesso alla città – di importanza strategica – considerando che nel tratto urbano orientale di Napoli qualsivoglia scelta di recupero del rapporto con il mare deve affrontare, tra i molteplici ostacoli, la decongestione del traffico.

Gli attuali programmi per il recupero del *fronte del porto* appaiono indiscutibilmente deboli sul piano delle disponibilità finanziarie. Ne derivano tempi di realizzazione incerti che rischiano di rendere inefficaci gli interventi così come previsti. Le soluzioni proposte del Parcheggio e della Monorotaia, essendo attività a evidente gestione economica, trovano, invece, concrete possibilità di finanziamento nel Project Financing. Ciò significa che per l’Amministrazione gli interventi possono essere a costo zero e pertanto d’immediata realizzabilità.

Ma questa suggestione progettuale è possibile solo se si verificano le condizioni per cui le due “facce” del waterfront (Città e Porto) decidano di non viaggiare più parallele senza interfacciarsi, ma di incontrarsi per un fine comune, affinché anche questa non diventi l’ennesima occasione perduta.

### ENDNOTES

<sup>1</sup> Napoli ha l’ambizione di far convivere il porto attivo con la città abitata, preservando sia le risorse storico-culturali che l’identità portuale, consapevole che il conflitto a specchio dovuto alla richiesta di spazio che la città fa al porto e che il porto fa alla città ha condannato fino ad ora all’immobilità istituzionale e che la

ricucitura di un legame strategico tra spazio portuale e spazio pubblico passa per l'articolata configurazione del suo waterfront.

2 Il lato oscuro della zona Orientale di Napoli, la condizione di separatezza, il distacco e la demarcazione dei quartieri "bassi" rispetto alla città solare, aperta sul Golfo è espressa con realistica crudezza nella narrativa di Anna Maria Ortese, in particolare nel capitolo "Granili" della raccolta *Il mare non bagna Napoli*.

3 Per migliorare la mobilità su via Marina i programmi in essere prevedono la ristrutturazione della linea tramviaria attuale. Questa soluzione non è sufficiente per risolvere la congestione causata dal traffico di trasporto privato di accesso alla città: le tre linee (linea 1 Stadera-Stazione Marittima; linea 2 Emiciclo di Poggioreale-San Giovanni a Teduccio; linea 4 San Giovanni a Teduccio-Stazione Marittima) hanno una percorrenza a medio-lunga distanza e risentono pertanto del flusso veicolare, non garantendo tempi certi.

4 Il contatto percettivo con il mare può avvenire in forma fisica - il fruitore gode dell'elemento acqua con tutti i suoi sensi - o in forma visiva - il fruitore gode unicamente della vista e al contempo dell'ascolto del mare. E' la disposizione a questo contatto percettivo, coniugato alle condizioni morfologiche, ad indirizzare la progettazione di spazi funzionali diversificati (spiaggia, passeggiata, porto turistico), la riorganizzazione del traffico e della mobilità, la realizzazione di strutture di interesse generale (attività ludiche, sportive, culturali) e di attrazione turistica.

5 Nel significato assunto da Sylvie Rimbart (1973): "La percezione è in grado di influenzare i comportamenti e condizionarne il giudizio".

6 Il Parcheggio automatizzato è una realtà consolidata nel mondo, da Berlino a Philadelphia, da Birmingham a Mumbai, da Madrid a Singapore, da Roma a Stoccolma. Dotato di un sistema di movimentazione e di stoccaggio delle autovetture totalmente meccanizzato e computerizzato, riduce - nei tempi e nelle operazioni - l'impegno dell'utente, al quale viene richiesto solo di depositare la vettura in appositi locali. Il sistema provvede autonomamente al parcheggio, alla custodia e alla riconsegna del veicolo.

7 Dati di riferimento del Piano Generale del Traffico Urbano di Napoli 2002-2004.

8 Dati di riferimento attribuibili alle automobili immatricolate in Italia nel 2012 secondo lo studio "Monitoring CO<sub>2</sub> emissions from new passenger cars in the EU" dell'Agenzia Europea per l'ambiente.

9 Ipotizzando una indice di occupazione del parcheggio inferiore al 100% ed un ricambio giornaliero di circa il 20%.

10 Calcolando una media capacità di trasporto di circa 300 passeggeri al minuto.

11 Primo esempio di architettura Razionalista a Napoli realizzato su progetto di Luigi Cosenza nel 1929-1930.

12 Il Comune di Napoli ha avviato negli ultimi anni un progetto di riqualificazione allo scopo di recuperare l'opera per destinarla a nuovo uso. Si è pensato infatti di farne un centro espositivo di arte contemporanea, ma nel 2013, in stretta attinenza e appropriatezza con quello che è stato in suo scopo funzionale, si è stabilito di adibirla a polo gastronomico dei prodotti del mare.

13 «il popolino escluso dalla splendida Villa di Chiaia era condannato a strisciare in quel metro di strame immondo che si stende sulla Marinella, sollevato continuamente da migliaia di carrozzelle e di passanti. Ora tutto è cambiato [...] dove s'impaludano Basso Porto, Pendino e Mercato, s'è aperto uno spazio sul mare, tutto piante, ayole, alberi, sentieri e viali sparsi di fine ghiaia e di sabbia, è la Villa del Popolo, che farà riscontrò alla Villa di Chiaia; ivi pullulano marinai, pescatori, velieri, tutti quelli della classe meno ricca e meno monda della splendida Partenope. Quel giardino permetterà loro di mettere i piedi fuori dell'immondezzaio [...] di prendere piacere alla nettezza di fetori caratteristici di questo lembo di città», cit. da "L'Illustrazione Italiana", 1877.

14 Il progetto del Parco della Marinella è affidato ad Aldo Loris Rossi. Inizialmente doveva sorgere alla fine di via Marina, nel tratto tra l'ingresso al porto prospiciente la torre "Spinella", fino al ponte della Maddalena e all'edificio del mercato ittico, davanti all'ospedale Loreto Mare. L'area nel 1994 era stata interessata da un piano di demolizione della "Casina dei Fiori". I lavori, iniziati nel 2001 e finanziati con cinque miliardi di vecchie lire, che si aggiungono al milione e mezzo di euro per la cessione al Comune dell'area demaniale, hanno portato all'eliminazione della via della Marinella e allo spianamento del terreno, ma si sono fermati improvvisamente. Della grande spianata di terra (30.000 m<sup>2</sup>) hanno approfittato molti nomadi che hanno costruito un piccolo campo abusivo. Dal 2003 al 2008 è stata redatta la variante per svincolare il traffico proveniente da via Vespucci verso il corso Lucci, per sopprimere la strada della Marinella, nel tratto tra l'ingresso al porto prospiciente la torre "Spinella" e il mercato ittico, e per integrare il mercato ittico nell'area del nuovo parco.

15 ulcro del progetto di Michel Euvé, vincitore del concorso internazionale per la ristrutturazione dell'area monumentale del porto di Napoli nel 2005. Il progetto riorganizza i flussi della mobilità separando quelli urbani da quelli portuali, realizza volumetrie ed infrastrutture lungo la fascia perimetrale dell'area portuale e crea una nuova quota di riferimento urbano per una promenade panoramica.

## REFERENCES

### LIBRI

- Rimbart Sylvie, *Les paysages urbains*, I, Paris, Armand Colin, 1973, 240 pp
- Alisio Giancarlo, *Napoli e il risanamento. Recupero di una struttura urbana*, I, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1980, 493 pp
- Anna Maria Ortese, *Il mare non bagna Napoli*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1953
- Bevere Eduardo, Chiaro Gerardo, Cozzolino Andrea, *Storia dei trasporti urbani di Napoli e delle linee interurbane gestite dalla SATN, dalle tramvie di Capodimonte e dalle aziende municipalizzate. L'evoluzione storica*, "Storia dei trasporti pubblici", I, Camucia di Cortona (AR), Calosci, 1998, 544 pp - 1 vol
- D'Ambra Raffaele, *Napoli antica*, Napoli, 1889
- Valeria Pezza, *La costa orientale di Napoli. Il progetto e la costruzione del disegno urbano*, Electa Napoli, 2002

### ARTICOLI DI RIVISTE

- AAVV, "Temi e indirizzi per la riqualificazione della Zona Orientale", *ANIAI Campania*, 2 e 3, 04 - 09/1996, Napoli, ANIAI
- Forte Francesco, "La nuova stagione del Piano a Napoli - l'area orientale", *ANIAI Campania*, 2 e 3, 04 - 09/1996, Napoli, ANIAI
- Pavia Rosario, Salimei Guendalina, "il nuovo waterfront monumentale di Napoli", *Portus*, 10, 01-06/2005, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities, pp 77 - 80
- Giovinazzi Oriana, Moretti Marta, "Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 07 - 16
- Giampaola Daniela, "Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 37 - 46
- Leonardi Robert, "Il progetto Waterfront: la riqualificazione del porto di Napoli", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 47 - 52
- Gianni Roberto, "Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 59 - 66
- Orabona Ferdinando, Scalera Barbara, "Napoli Città - Porto: una possibile strategia di rigenerazione urbana e socio-economica", *Ingegneri Napoli*, 5, 09-10/2011, Napoli, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli, pp 16 - 24
- La Rocca Rosa Anna, "Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli", *Portus plus*, 1, 01-06/2011, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities
- Forte Carlo Maria, Forte Francesco, "Porto - città, sondaggi sul futuro possibile: Napoli e la Campania", *Portus plus*, 1, 01-06/2011, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities
- Gargiulo Carmela, Cerrone Daniela, "Il mare non bagna Napoli: il lento processo di riqualificazione del waterfront", *Portus plus*, 1, 01-06/2011, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities
- Mangone Fabio, "Antica ma moderna. Il disegno della forma urbana per Napoli dopo l'Unità 1861-1961", *Architetti Napoletani, rivista dell'ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori di napoli e provincia*, 14, 12/2011, Napoli, Consiglio dell'Ordine degli Architetti PPC di Napoli e provincia, pp 14 - 35
- Rubino Gregorio, "Napoli città - futura", *Rives Méditerranéennes*, 39, 2/2011, CAIRN.INFO Chercher,repérer, avancer, pp 45 - 63

### CAPITOLI DI LIBRI, ATTI DI CONGRESSI, SAGGI IN OPERE

- AAVV, "La Tecnica", in *AAVV Sistemi di trasporto pubblico su monorotaia una proposta per Roma*, Roma, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, 2008, pp 23 - 54

- AAVV, “Paesaggi urbani del Mediterraneo”, in AAVV *Paesaggi urbani del mediterraneo*, a cura di Casamonti Marco, Milano, Motta Architettura, 2006, pp 26 - 91
- Gattuso Domenico, “Classificazioni e prestazioni dei sistemi avanzati di trasporto collettivo”, in AAVV *Nuovi sistemi di trasporto per le aree urbane. Classificazione e campi di applicabilità*, Convegno “Nuovi sistemi di trasporto per le aree urbane. Classificazione e campi di applicabilità” Roma, 11/05/2007

#### IMAGES SOURCES

- Le otto immagini - una foto e sette elaborazioni grafiche - inserite nell'articolo sono state prodotte dagli Autori del testo e quindi non soggette ad autorizzazioni (copyright **SCIA** architettura&ingegneria).

#### Rosa Buonanno

*rosita@sciarchitetti.it, www.sciarchitetti.it*

Rosa Buonanno (Sant'Antimo, Napoli, 1984), architect. In 2010 participated at the Workshop “Du port à la ville. Designing a connection-relation between the city and the port of Marseille”. Since 2012 is associated with the **SCIA** *architettura&ingegneria* study, where she's carrying out her professional activity. She's mainly involved in architectural and urban design and computer graphics. She also participated in other national and international architectural competitions, winning prizes such as architecture award “Raffaele Sirica” (2010).

#### Carlo Coppola

*Professor in architectural and Urban Composition at the Second University of Naples  
archicarl@yahoo.it, www.sciarchitetti.it*

Carlo Coppola (Napoli 1953), Professor in architectural and Urban Composition at the Second University of Naples. Since 1980 tested out computer applications in the design field. He has published numerous studies and researches, among the most recent: *Computer e Creatività per l'Architettura* (2005), *Attraverso l'Architettura* (2011). He has carried out his professional activity since 1981 and in 2000 has founded **SCIA** *architettura&ingegneria* study highly specialized in architectural design and restoration. He has participated in exhibitions and competitions and has received numerous architecture awards; his projects have been published in national and international magazines.

#### Giuseppe De Matteo Manzo

*giuseppe@sciarchitetti.it, www.sciarchitetti.it*

Giuseppe De Matteo Manzo (S. Felice a Cancellò, Caserta, 1985), architect. Since 2012 is associated with the **SCIA** *architettura&ingegneria* study. He participated in national and international architectural competitions - obtaining prizes and mentions: competition of ideas “Padiglione S. Pio - A.O. Rummo of Benevento” (2013); international competition “Ho fatto Splash” (2009). He mainly deals with architectural design and research on graphic editing.

#### Vincenzo Nigro

*vincenzo@sciarchitetti.it, www.sciarchitetti.it*

Vincenzo Nigro (Mortara, Pavia, 1985), architect. In 2007 deals with the theme of the waterfront of Castellammare di Stabia. In 2010 participated at the Workshop “Du port à la ville” organized by the University of Marseille. Since 2012 is associated with the **SCIA** *architettura&ingegneria* study. He's mainly involved in architectural design and parametric design. Participated in architectural competitions, winning several prizes, the most recent award: “Padiglione S. Pio - A.O. Rummo” of Benevento (2013).