

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)*



Università degli Studi Federico II di Napoli

Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T.
(Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale)

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

Direttore responsabile: Mario Coletta | print ISSN 1974-6849 | electronic ISSN 2281-4574 | © 2008 | Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 46, 08/05/2008 | Rivista cartacea edita dalle Edizioni Scientifiche Italiane e rivista on line realizzata con Open Journal System e pubblicata dal Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II.

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

Carmin 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
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	
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



Port, city and coast-line

Carmine Piscopo

Abstract

Places of expectation and hope, of arrival and departure, where the routes towards distant cities and cultures intersect; ports have to exist on a fragile destiny. As fragile as their memory is fragile. Large civil and military machines, around which the dawn of the civilisations gathered, with their emporia, their cultures, their fleets and their schools; for all their size and the imposing scale of their construction, they have to exist on a fragile and uncertain destiny.

The destiny of ports is a fragile one.

Marvellous ephemeral machines, they live off the eloquence of the landscape and its modification, its emerging, its subaltern role. For us, they are extraordinary pieces of civil mechanical engineering that have always been bound to the life of the city to form



Fig. 1 - Il lungomare di Viareggio, dagli stabilimenti balneari alla pineta comunale

an indissoluble single body: arrayed like preparatory “first stones”, waiting for new images of the city.

KEYWORDS

Inland, vulnerability, port, sea, city

Porto, città e linea di costa

Luoghi di attesa e di speranza, di fermata e di ripartenza, di incroci di rotte di città e di culture distanti, i porti vivono di un destino fragile. E fragile è la loro memoria.

Grandi macchine civili e militari, intorno alle quali si sono addensati gli albori delle civiltà, con i loro empori, le loro culture, le loro flotte e le loro scuole, a dispetto delle loro misure e dell'imponenza delle opere, vivono di un destino fragile e incerto.

Macchine meravigliose ed effimere, i nostri porti partecipano dell'eloquenza del paesaggio e della sua modificazione, come della sua emergenza e della sua subalternità.

Da sempre legate alla vita delle città a formare un corpo indissolubile, esse oggi si dispongono come “pietre d'attesa” per nuove immagini di città.

PAROLE CHIAVE

Entroterra, vulnerabilità, porto, mare, città

Porto, città e linea di costa

Carmine Piscopo

1. Entroterra e fragilità

In origine erano i porti, con i loro retroterra naturali e i loro nuclei affioranti sulla costa, a indicare una realtà di transiti tra terra e acqua, come punti di un paesaggio marino fatto di costruzioni, di ritratti di città e di improvvise interruzioni. Un'antica alleanza tra città, porto e linea di costa, che ha definito, nel tempo, il potenziarsi di rotte e di scambi tra città distanti, come il ramificarsi, verso l'interno, di dinamiche e di intrecci, nel dar vita a realtà più solide, nel loro farsi "entroterra" (Bonney, 1972; De Poli, 2010, pp.112-113).

Di questa antica alleanza, oggi, poco o nulla resta, giacché i nostri porti e le nostre città vivono di realtà separate, come entità autonome e circoscritte dotate di enormi fragilità, le cui proiezioni in avanti sono rilevabili sempre più entro contesti definiti da politiche figlie di programmazioni economiche. È la fine di antichi legami che avevano fatto dei porti e delle loro relazioni con l'entroterra un corpo indissolubile, le cui tracce appaiono ancora visibili entro contesti governati da nuove precarietà e dispersioni non relazionate, che segnano l'avanzare di nuovi paesaggi e nuove nature geografiche.

Alla definizione di questa fragilità concorrono numerosi fattori, tra cui, la ciclica sovrapposizione di confini amministrativi come di differenti regimi di tutela e di quadri programmatori eterogenei, spesso antagonisti, definiti dal repentino cambiamento



Fig. 2 - Livorno, da piazza San Luigi di Savoia a piazza San Jacopo in Acquaviva

di strategie e di ipotesi di sviluppo. Un'instabilità amministrativa e decisionale, cui si aggiunge una precarietà geografica dovuta ai cambiamenti climatici e allo stato delle nostre coste, dove si registrano fenomeni di erosione, di crollo, di cedimento dei nostri versanti e di crescita dei fenomeni di desertificazione e di sterilizzazione che affliggono i nostri litorali, come un quadro che oggi si mostra tra i più allarmanti in materia ambientale nel nostro Paese. Dell'insieme di queste fragilità vivono oggi i nostri *waterfront*, come luoghi di attesa in continua oscillazione tra programmi di contrazione e politiche di rilancio, secondo un taglio diviso tra abbandono e nuovi possibili destini.

2. Luoghi di attesa

Dagli scali temporanei delle città fantasma, agli ormeggi malsicuri delle rotte abbandonate, ai nastri trasportatori degli impianti industriali dismessi, è la morte delle darsene e delle località marine a esse legate, il loro canto, "quel nulla di inesauribile segreto" a cui Giuseppe Ungaretti, sedicenne, aveva dedicato la sua prima raccolta di poesie.

Luoghi di attesa e di speranza, di fermata e di ripartenza, di incroci di rotte di città e di culture distanti, i porti vivono di un destino fragile. E fragile è la loro memoria. Grandi

Fig. 3 - La terrazza di Sorrento nella costiera amalfitana



È così accaduto, nella storia, al fiorentino porto di Elea (Velia), dove nacquero Parmenide e Zenone, come al Portus Julius, sede dell'imponente flotta di Miseno che si spingeva nei canali navigabili del lago di Lucrino e del lago d'Averno. Agli imponenti e maestosi attracchi delle città di Pozzuoli e di Baia, su cui prosperavano i traffici della potente Cuma, prima città di fondazione greca nell'Italia meridionale, il cui nome è legato al viaggio di Enea. È così accaduto ai porti etruschi e romani, come ai porti greci, come Capo Lacinio nel crotonese, dove una "nobile colonna si alza ancora oggi al cospetto del mare" (Caputo, Rea, Fantini, 2007; Friolo, 2007). O, ancora, alle Repubbliche di Amalfi e di Pisa, come al maestoso porto di Ravenna, la Città Eterna, la più bella delle città del Mediterraneo orientale.

Fig. 4 - Lido di Venezia, dal lungomare di San Nicolò al viale Malamocco. In primo piano, lo Stabilimento Bagni



Sono i “porti sepolti” o “fantasma” delle nostre città di mare, e il canto mediterraneo delle loro darsene parla una lingua antica fatta di rotte, di scambi, di inabissamenti, di città potenti strappate al mare e agli eventi, nella secolare lotta dell’uomo contro il silenzio del tempo.

Così, ancora oggi, si ergono i lungomari delle nostre coste, con i loro porti anfibi, salmastri, terragni, battuti dal mare. Circa 7.500 chilometri di costa aggrediti da radiazioni solari, da fenomeni di erosione e da crolli improvvisi, da bradisismo e innalzamento delle acque, da detriti e sabbie che, per effetto delle traversie o di discariche a cielo aperto, si depositano sui fondali. Dalla Calabria, alla Campania, alla sponda orientale dell’Adriatico, interi lungomari e, con essi, intere città di mare sono a rischio sparizione. Trentasei porti marittimi di prima grandezza, cui si affiancano 41 porti per la sicurezza dello Stato e più di 700 porti minori collegati a 400 località marine dotate di servizi e di attrezzature turistiche e cantieristiche, per un totale di 1.100 attracchi e 282 chilometri di moli (Ministero Infrastrutture, 2010). Un patrimonio di grandi infrastrutture, secondo in Europa soltanto alla Grecia, cui il bilancio dello stato italiano destina ogni anno circa 800 milioni di euro per le sole opere di manutenzione. Un patrimonio straordinario, cui si dedicano professioni legate al mare (circa il 12% del totale della forza lavoro dell’UE in questo settore), una flotta mercantile di grande riguardo (la quarta in Europa) e un imponente traffico marittimo a corto raggio (il secondo in Europa, dopo il Regno

Fig. 5 - Cesenatico, dal porto-canale alla statale adriatica





Fig. 6 - Rimini con il “vastissimo” piazzale a mare e l’edificio Kursaal in primo piano

Unito) (Commissione Europea, 2010). Ma, soprattutto, un patrimonio di opere legato al paesaggio e alla mano dell’uomo, come il punto di arrivo di attese e di desideri, nel suo farsi manufatto concreto ed espressione autentica di cultura.

Legati alla vita e ai paesaggi delle città, alle politiche demografiche dei centri litoranei e delle località marittime, i nostri porti, in origine figli di civiltà e di gemmazioni urbane, sono oggi figli di politiche pianificatorie definite in sede europea da programmi di Amministrazioni che non dialogano con le città (Autorità portuali e Capitanerie), come singolari appendici che li separano dalla loro naturale origine, finendo per legarli a corridoi e autostrade del mare, o, ancora di più, a processi di deterritorializzazione, di ritrazione, di divisione delle città dal proprio mare, entro scenari di contesti di similarità

Fig. 7 - Il lungomare di Pesaro



o nel silenzio di territori privi di insediamento.

È il caso del porto di Venezia, storicamente identificato con la città, sempre più diviso da essa dagli interventi infrastrutturali che hanno investito la laguna nel secolo scorso (Pavia, 2004). Se all'espansione di Marghera ha corrisposto la crescita informe di Mestre, gli effetti di un radicale cambiamento delle politiche costiere hanno sempre più orientato il porto di Venezia nel complesso sistema del corridoio adriatico, acuendo una separazione drammatica dal tessuto della città.

È il caso delle scelte funzionali e settoriali che investono i porti delle città storiche, come ad esempio Palermo, dove la forma della Cala ha da sempre condizionato il disegno della città, come una figura generatrice di corrispondenze e di forme di città (Culotta, Sciascia, 2008). Dove, l'antico porto — come nella celebre descrizione di Goethe — rappresenta ancora l'ingresso alla città, in una straordinaria immagine geografica che lega la Conca d'Oro al corpo della città e al mare.

Una situazione, questa, non diversa da quanto accade per la città di Napoli, dove il retroterra del porto si spinge nella periferia orientale, mentre il retroporto si realizza nell'interporto di Nola, o per i porti dei centri minori della costiera amalfitana, forzati nel ruolo di servizio crocieristico, diportistico e turistico.

È il caso della formazione, per gemmazione, dei porti di Sampierdarena per Genova, di Vigliena per Napoli e di Vado Ligure per Savona, ridotti al rango di piattaforme

Fig. 8 - Il lungomare di Bari ripreso dalla cima del Faro di San Cataldo: si scorgono la Fiera del Levante e la spiaggia di San Francesco all'Arena



logistiche (Maggi, 2005), ove la visione del mare si piega a programmi di composizione-ricomposizione di flussi modali, dove ciò che conta è il valore di posizione delle città lungo le rotte commerciali. Dove, ancora, la relazione con i retroterra naturali, con tutta la complessità della loro definizione, si fa *waterfront* extraurbano (Campione 2004). O, ancora, come accade nel caso della trasformazione del porto vecchio di Genova, ricondotto a immagine di porto tardo-medievale, dove i Consorzi autonomi hanno dimostrato quanto il valore d'uso del suolo possa trasformare un insediamento urbano in un “*pastiche* di frammenti astratti dalle condizioni della propria esistenza” (Bertelli 1990, p.59).

È il caso del porto di Taranto, che vive oggi un processo di trasformazione radicale, in attesa del completamento di una piattaforma logistica per terminal container di un milione di metri quadri, o del porto di Catania, stemma di una città che ingloba i traffici di Sigonella, di Comiso, di Pozzallo e della Val di Noto, proiettandosi nel Mediterraneo centrale verso Gioia Tauro e Malta. Dove l’“ultimo miglio” si dischiude come un territorio frammentato, memoria di un’armatura industriale che, ancora una volta, irride la città.

O come accade ancora per porti industriali delle città siderurgiche di Bagnoli, di Genova Campi, di Piombino e di Taranto, attualmente sospesi in un quadro di attese, le cui radici affondano in percorsi burocratici labirintici che nel tempo si sono sedimentati. Un destino non diverso da quanto si verifica per gli attracchi dei siti minerari dismessi di Porto Flavia e dell’Argentiera in Sardegna, o per i porti industriali, in origine petrolchimici, di Manfredonia (2,6 chilometri di molo nel mare aperto), di Gela, di Augusta, di Livorno, di Porto Torres. Potenti icone della nostra storia recente, essi si dispongono, con le loro darsene ad abbracciare il mare e i loro chilometri di torri industriali nell’entroterra, come feroci simulacri di paesaggi umani lasciati all’incuria e all’abbandono. Da residui infrastrutturali, essi divengono frammenti di un “Paese senza paesaggio” (Purini, 1991, pp. 575-576).

Fragile è il destino dei porti. Macchine meravigliose ed effimere, vivono dell’eloquenza del paesaggio e della sua modificazione, come della sua emergenza e della sua subalternità. Straordinarie macchine civili, da sempre legate alla vita delle città a formare un corpo indissolubile, per noi, si dispongono come “pietre d’attesa” (Pirenne, 1927; Vitale 1992, p. 44) per nuove immagini di città.

REFERENCES

- Bertelli Carlo, "Le trasformazioni del porto di Genova", in *Rassegna*, 42, 1990, p. 59.
- Bonnefoy Yves, L'Arrière-Pays, 1972; trad. it. L'entroterra, Roma, Donzelli, 2004.
- Campione Giuseppe, Porti, in "Atlante dei tipi geografici", Roma, Istituto Geografico Militare, 2004, p. 602.
- Caputo Tonino, Rea Olindo, Fantini Francesco, "I porti sepolti", *Apulia IV*, dicembre 2007, Bari.
- Commissione Europea, Direzione Generale della Pesca e degli Affari Marittimi, Bruxelles 2010.
- Culotta Pasquale, Sciascia Andrea, Gli Archivi dell'Architettura del XX Secolo in Sicilia, Palermo, L'epos, 2008.
- De Poli Aldo, "Elogio dell'Entroterra. Oltre alla condizione costiera", *Dromos* n. 1, Genova, Il Melangolo, 2010, pp. 112-113.
- Friolo Ricardo, "I porti scomparsi", in *Rivista Marittima*, 8/9 agosto 2007, Roma.
- Maggi Stefano, Storia dei trasporti in Italia, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 250-251.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma 2010.
- Pavia Rosario, Venezia, Il porto e la città, in Aa.Vv., Il Porto come struttura urbana, Pisan di Prato, Campanotto Editore, 2004, pp. 25-27.
- Piscopo Carmine, "La morte delle darsene. Il canto delle darsene", *Dromos* n° 1, Genova, Il Melangolo, 2010, pp. 96-97.
- Pirenne Henri, 1927; trad. it. Le città del Medioevo, Roma-Bari, Laterza, 1971.
- Purini Franco, "Un paese senza paesaggio", in *Casabella* 575-576, 1991, pp. 40-47.
- Ungaretti Giuseppe, Il Porto sepolto, Udine, Stabilimento tipografico friulano, 1917.
- Vitale Daniele, "Le pietre di attesa", in La trasformazione delle aree dismesse nell'esperienza europea, Bollettino del Dipartimento di Progettazione urbana di Napoli, "Argomenti" n. 2, Napoli 1992, p. 44.

IMAGES SOURCES

Le immagini sono tratte da:

Touring Club Italiano, *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*, parte I – Le stazioni a mare, voll. I, ottobre-novembre 1932, Milano, Stabilimento Arti Grafiche Bertarelli.

Carmine Piscopo

Department of Architecture of the University of Naples Federico II
carmine.piscopo2@unina.it

Naples 1968, PhD in Urban Design, Associate Professor in Architectural and Urban Design at the Department of Architecture of the University of Naples, Federico II, since 1998 to present day he has been carrying out research at the Department Architecture of the University of Naples within international and national research groups. He has collaborated, for the PhD programme in Urban Design and Planning of Naples, to the organization of the National Conference of the Italian PhD Programmes in Architectural and Urban Design.

His research and work focus on issues which are related to the interpretation of the components of change in the city, in their "en avant" projections and in the construction of new sceneries. The attention to the city, as a lively field, opened to look and observation, the extension of the meanings of urban materials in the construction of theory and design practices, the update of the toolkit, joined with a reflection on the meanings and experiences which refer to the field of Human Science, are aspects of continuous reflection, attention, interrogation, according to a cut which points towards the investigation of continuity and new disciplinary confluences.

Consultant for the public administrations for the editing of urban projects and plans, he has participated in national and international competitions of planning, resulting admitted to the first degree and getting signaled projects. He has carried out consultancy assignments for public administrations, and since 2013 he has been the City Councillor of Naples Municipality for Town Planning, Urban Policies and Common Goods.