

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

Riqualficazione 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

Abstract

Naples port-city | Strategies for a new integration of waterfront urban space

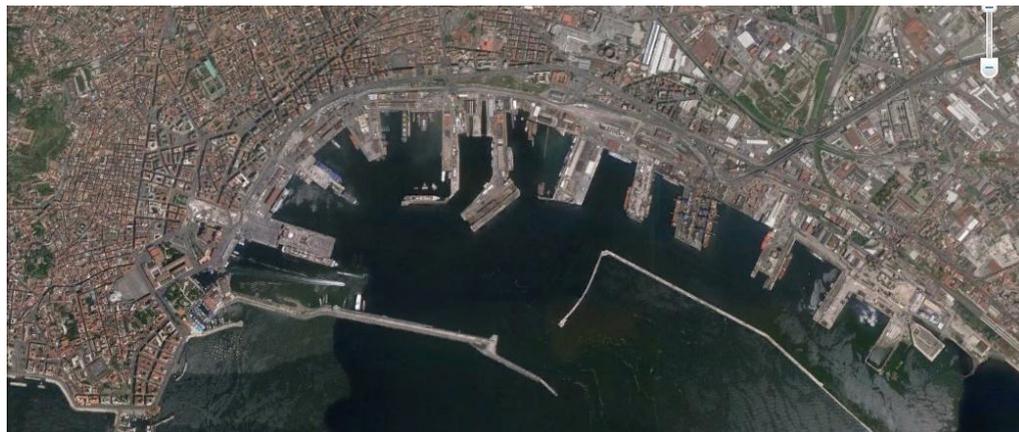
Marica Castigliano

Abstract

The importance of the waterfront redevelopment strategies within the economic, social and environmental aspects of the contemporary city sheds light on the note and the complex issue of the relationship between city and port: the port is specialized territory separated from the ordinary flow of a city that can less and less reach the sea. It therefore proposes a new approach to the subject that manages to combine the specialized nature of the port infrastructures so to have a city return to the sea, protecting the maritime identity and ensuring the implementation of urban areas where the mingling of different functions become distinctive with an added value in coastal zones subject to transformation.

The results of the analysis and the strategy proposed for Naples, do not just operate on the edge but also question the logics of a stiff introverted harbour system, so allowing integration between city and port area through the design of public spaces, hybrid landscapes by which city, harbor and water become part of a unique system.

The landscape character of the waterfront, the integration between urban space and port area, the definition of public places such as hybrid spaces, the efficiency of the port system and the dual reading transversal and longitudinal of port city system, become project materials, thus joined in relation to the territorial transformations in place, leading to the spatial configuration of the intervention as to urban regeneration.



The article is a summary of the thesis entitled “Naples port city. Strategies for a new integration of urban port space” developed in the academic year 2012/2013 at the Department of Architecture of the Polytechnic School of Basic Sciences, University of Naples “Federico II”, and the Institute for Service Industry Research (IRAT) of the National Research Council of Italy (CNR). The dissertation has been prepared with the thesis advisor Prof. Arch. Michelangelo Russo, Full Professor of Planning at the University of Naples, and the assistant supervisor Prof. Arch. Massimo Clemente, Research Director of the CNR IRAT.

KEYWORDS

urban regeneration, waterfront, public space, Naples, port city

Napoli città-porto | Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale

L'importanza del recupero del waterfront all'interno delle strategie economiche, sociali ed ambientali della città contemporanea mette in luce la nota e complessa tematica del rapporto tra città e porto: il porto è territorio specializzato e separato dai flussi ordinari di una città che riesce sempre meno a pervenire sul mare. Si propone dunque un nuovo approccio al tema che riesca a coniugare il carattere specializzato dell'infrastruttura portuale alla necessità di restituire alla città il contatto con il mare, tutelandone l'identità marittima e garantendo la realizzazione di luoghi urbani in cui la commistione tra funzioni differenti diventi elemento caratterizzante e valore aggiunto nelle aree costiere oggetto di trasformazione.

Le analisi svolte e la strategia progettuale proposta per il caso studio di Napoli, non si limitano ad operare sul bordo ma mettono in discussione la logica di un sistema portuale rigido ed introverso permettendo l'integrazione tra lo spazio della città e lo spazio portuale mediante il disegno di spazi pubblici, paesaggi ibridi, in cui città, porto ed acqua diventino parti di un unico sistema.

Il carattere paesaggistico del waterfront, l'integrazione tra spazio urbano e spazio portuale, la definizione di luoghi pubblici come spazi ibridi, l'efficienza del sistema portuale e una duplice lettura *trasversale* e *longitudinale* del sistema città-porto divengono materiali del progetto che, messi in relazione alle trasformazioni territoriali in atto, conducono alla configurazione spaziale dell'intervento di rigenerazione urbana. L'articolo è una sintesi della tesi di Laurea dal titolo «Napoli città-porto. Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale» sviluppata nell'anno accademico 2012/2013 presso il Dipartimento di Architettura della Scuola Politecnica e delle Scienze di Base dell'Università degli Studi di Napoli “Federico II” in collaborazione con l'Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie (IRAT) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). La tesi di Laurea è stata elaborata con il docente relatore Prof. Arch. Michelangelo Russo, professore straordinario di urbanistica presso l'Università di Napoli, e con la correlazione del Prof. Arch. Massimo Clemente, dirigente di ricerca del CNR IRAT.

PAROLE CHIAVE

rigenerazione urbana, waterfront, spazio pubblico, città portuale

Napoli città-porto | Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale

Marica Castigliano

Le città d'acqua ed il ruolo strategico delle aree costiere

Il ruolo delle città d'acqua nelle operazioni di modificazione del territorio è ampiamente trattato nei dibattiti e nella letteratura scientifica in materia urbanistica dell'ultimo secolo (Hall, 1992; Bruttomesso, 1993; Savino 2010; Clemente, 2012). L'importanza dell'acqua nella dimensione strategica dello sviluppo urbano è un punto fermo della teoria urbanistica contemporanea. L'acqua, da sempre, risulta essere un "valore aggiunto" (Bruttomesso, 1993), elemento strategico, sia per finalità produttive che per qualità paesaggistiche, in grado di indirizzare lo sviluppo di intere parti di città.

Le città portuali rappresentano un territorio d'eccellenza; la presenza di una realtà portuale nelle città d'acqua, infatti, incide profondamente nella morfologia urbana e nel funzionamento della città influenzando la sfera sociale, ambientale ed economica dell'intero agglomerato urbano.

Dalla fine del XVIII secolo, però, l'insediamento di attività produttive e grandi infrastrutture hanno via via esteso le loro aree di competenza ampliando i propri recinti e di fatto escludendo un'intera area urbana, divenuta settoriale, dalla città. Si viene quindi a creare una separazione netta tra la città consolidata e l'acqua, quest'ultima ridotta all'unica funzione di mezzo necessario alla navigazione, ostacolando le relazioni empatiche che legano l'uomo al mare e negando il carattere di *emporio*: «luogo urbano, oltre che punto di sosta per lo scarico e il carico delle merci» (Russo, 2010, p. 157), tipico degli insediamenti portuali originari.

Intervenire con un processo di riqualificazione e rivitalizzazione nell'area della città di mare prossima alla costa, definita come *waterfront*, significa prima di tutto indagare il rapporto tra la terra e l'acqua: la conformazione della linea di costa, le attività insediate lungo la fascia costiera, le modalità di interazione tra l'uomo e l'acqua e le possibili relazioni tra la città e il suo mare.

Il waterfront della città-porto è una sorta di area nevralgica entro la quale operare per ottenere effetti che abbiano risonanza nell'intero sistema urbano. Negli ultimi decenni, infatti, si assiste al recupero, mediante un'attenta pianificazione, dell'identità marittima del luogo laddove questa è stata oscurata da più economicamente appetibili logiche imprenditoriali o da fenomeni di dismissione di aree in prossimità della costa.

Gli interventi internazionali di «water renaissance, [...] complessi processi di riqualificazione e rivitalizzazione delle zone di waterfront» (Bruttomesso, 2007) costituiscono un campionario di *best practices* che evidenziano l'importanza di una pianificazione orientata a determinare «non solo la trasformazione fisica del confine tra terra e acqua

ma l'opportunità di realizzare veri e propri programmi di valorizzazione del territorio» (Clemente, 2012, p. 49).

Partendo dalle tematiche legate alle città d'acqua, l'oggetto della ricerca affronta il caso studio della città-porto di Napoli. Scopo del lavoro di tesi è l'elaborazione di una pianificazione strategica del waterfront finalizzata all'integrazione tra porto e città.

La ricerca, posta alla base di tale percorso, ha inteso partire dalle suggestioni del luogo come strumento di lettura di una porzione di territorio, il porto, divenuto marginale ed estraneo al contesto urbano nel quale si inserisce. Dallo studio delle fonti storiografiche e dalla consultazione degli strumenti di pianificazione vigenti si sono indagati la genesi della separazione tra città e porto e le politiche tese alla gestione di due sistemi autonomi che auspicano tuttavia ad una riconnessione (Fig. 1). Non sono stati tralasciati i precedenti tentativi programmatici e progettuali di realizzare tale congiunzione mediante norme, proposte ed interventi, al fine di valutarne i risultati raggiunti e le carenze riscontrate. L'analisi si è concentrata sullo studio delle relazioni urbane individuando una doppia chiave di lettura, *traversale* e *longitudinale*, su cui porre le basi per una corretta pianificazione. La strategia d'intervento delineata è, infine, frutto della messa a sistema delle politiche attuate sul territorio, delle trasformazioni in atto e degli obiettivi stabiliti.

La proposta progettuale mira a coniugare il carattere specializzato dell'infrastruttura portuale alla necessità di restituire alla città il contatto con l'acqua, tutelandone l'identità marittima e garantendo la realizzazione di spazi pubblici urbani in cui la commistione tra funzioni differenti diventi elemento caratterizzante ed attrattivo nelle aree costiere oggetto di trasformazione.



Fig. 1 - Analisi del luogo: l'evoluzione storica e la morfologia urbana

Città e porto: punti di contatto e conflitto nella città di Napoli

La conoscenza del territorio ed i criteri di pianificazione

Indagare il rapporto di una città con il suo mare è il primo passo verso la comprensione dei meccanismi interni che regolano l'intero apparato urbano. Individuare punti di tangenza e aree di frattura tra la terra e l'acqua significa comprendere lo spirito dei luoghi, riconoscere spazi attrattivi e spazi potenziali, immaginare possibili assetti futuri.

Sebbene la fascia costiera costituisca l'intero lato sud del Comune di Napoli, la percezione del mare lungo l'area litoranea risulta essere frammentata a causa della presenza di ex aree industrializzate, attualmente interessate da progetti di recupero (Bagnoli ad ovest, Vigliena ad est), e dell'infrastruttura portuale prossima al centro storico.

La frattura tra città storica e area portuale, più volte denunciata nella letteratura contemporanea e oggetto di numerose ricerche, iniziative e progetti, è dunque un tema centrale nell'approccio alla definizione di strategie di rigenerazione del waterfront di Napoli.

A differenza dei più importanti casi internazionali (Barcellona, Marsiglia, Rotterdam, Londra, ecc.) di ridisegno dei waterfront portuali, il porto di Napoli è un'infrastruttura attiva e senza possibilità di delocalizzazione. Intervenire lungo la problematica fascia costiera non significa quindi progettare una parte di città resasi disponibile in seguito al fenomeno di dismissione delle strutture portuali, bensì comporta necessariamente un confronto con lo spazio dell'infrastruttura, un'indagine dei meccanismi di funzionamento interno ed una valutazione sulla possibile integrazione dello spazio pubblico urbano.

L'analisi delle divergenze e delle relazioni tra città e porto è posta come strumento nell'elaborazione dei criteri di pianificazione, esaminando la disgiunzione tra sistema urbano e portuale è così possibile individuare una strada verso una loro possibile riconnessione attraverso tre componenti di natura percettiva, storico-morfologica e legislativa.

Il paesaggio urbano – portuale e i potenziali spazi di raccordo

L'immagine di una città strettamente connessa al suo mare, sia dal punto di vista paesaggistico che economico, è insita nell'identità culturale collettiva, come dimostrano le molteplici vedute pittoriche del passato. Tale legame risulta oggi affievolito e quasi del tutto assente lungo la fascia litoranea portuale, proprio a causa dell'interposizione dell'infrastruttura portuale tra la città ed il mare.

La città storica ed il porto costituiscono due organismi indipendenti separati da barriere fisiche in cui, però, è ancora possibile individuare degli elementi di continuità del paesaggio.

La percezione di una realtà portuale separata dal contesto della città storica è avvertibile oltrepassando il recinto del porto. Oltre la soglia difatti cambiano le disposizioni spaziali, la morfologia dell'edificato, l'andamento dei flussi. L'articolazione dello spazio aperto è concepita prevalentemente per un attraversamento veicolare, il mare è raggiun-

gibile oltrepassando ulteriori recinti e varchi di controllo, la città è uno sfondo di edifici e colline che si stagliano al di là del recinto, oltre gli edifici portuali, oltre i grandi mezzi di trasporto merci. L'atmosfera di un luogo funzionale, estraneo a quanto lo circonda, contrasta con la nozione di paesaggio urbano di cui il porto fa parte.

La chiave di lettura della ricerca effettuata risiede nel carattere paesaggistico del porto di Napoli. Pur rappresentando una macchina i cui ingranaggi funzionano indipendentemente dal contesto urbano circostante, è possibile individuare, all'interno del sistema portuale, delle forme di paesaggio intese come percezione del luogo, frutto di una pluralità di fattori, antropici e naturali, che ne definiscono l'identità. Il paesaggio portuale è porto e città insieme (Fig. 2). I moli da cui è possibile traguardare la città, i suggestivi spazi di lavoro in prossimità degli storici bacini di carenaggio, gli edifici in disuso che si interpongono tra il fronte urbano e lo specchio acqueo testimoniando la stratificazione storica del luogo, rappresentano tutti potenziali spazi pubblici, aree trasformabili a cui la città può accedere per raggiungere il mare, generando spazi multi-funzionali in cui il progetto della città contemporanea possa aver luogo senza escludere l'efficienza del sistema infrastrutturale.



Fig. 2 - Paesaggio urbano portuale. Il porto dalla città

Evoluzione della morfologia urbana: dalla lettura dei tracciati all'approccio strategico

La separazione tra i due sistemi, città e porto, è oggi evidente nella struttura della città che, partendo dalla linea di costa, può essere letta come successione di fasce longitudinali parallele tra loro: la costa, il porto, il recinto, la carreggiata stradale, gli edifici del *portfront*.

La disposizione degli edifici portuali lungo le calate è strutturata anch'essa per fasce parallele separate l'un l'altra da una strada centrale su cui si rivolgono le facciate principali degli edifici. Tale distribuzione interna fa sì che l'area portuale rivolta verso la città assuma il carattere di un'area retrostante di servizio in cui trovano spazio viabilità principale e aree di sosta dei veicoli.

La conformazione degli spazi portuali longitudinali accentua dunque la discontinuità tra i due sistemi. L'elemento urbano che evidenzia tale discontinuità separando fisicamente il porto dalla città, è rappresentato dalla strada urbana di scorrimento, tangente al recinto portuale. Essa assume la connotazione di una *faglia urbana*: linea di frattura e luogo di tensioni tra due masse divise.

Lo studio della storiografia e delle carte topografiche permette di osservare e comprendere le trasformazioni urbane che hanno condotto all'attuale conformazione del waterfront.

Tra il '200 ed il '400 Napoli si viene a configurare come città portuale con la trasforma-

zione dell'approdo greco-romano in vero e proprio porto mercantile collocato tra Castel Nuovo e la piazza del Mercato. Il primo ampliamento del porto si avrà con la realizzazione dell'area militare ad ovest che vedrà prima la costruzione dell'arsenale vicereale nel 1577 e della darsena nel 1666, e poi la realizzazione, avvenuta per tappe, del molo San Vincenzo, il cui ultimo prolungamento venne concluso nel 1881 per una lunghezza totale di 1500 m. Nella seconda metà del XIX secolo si ebbe la definitiva separazione tra città e porto con la realizzazione della colmata che permise l'ampliamento dell'area portuale mediante la costruzione di nuovi moli e banchine in espansione verso est e la realizzazione di una strada ferrata parallela alla costa. Si ha dunque la formazione di una nuova fascia costiera che modifica la morfologia dell'affaccio sul mare a favore di un'idea di città basata sull'economia e sul commercio marittimo. Da questo momento lo sviluppo dell'area urbana e dell'area costiera avverrà in maniera distinta definendo il carattere di autonomia dei due sistemi. Nel 1918 la separazione tra città e porto avviene anche in ambito amministrativo con l'istituzione dell'Ente Autonomo del Porto e per la Zona Industriale di Napoli che determina una sorta di governo indipendente della "cittadella portuale" (Amirante, Bruni, Santangelo, 1993). Nel primo dopoguerra, con il governo fascista, si effettuarono ulteriori modifiche tese alla sistemazione del porto. Furono costruite nuove strutture portuali e la costituzione di un nucleo urbano-portuale autonomo venne rafforzata dal sistema viario avente propri nomi e regole interne presenti tutt'oggi. L'arsenale venne demolito per favorire la realizzazione della strada litoranea e la volontà di creare un contatto tra città e porto fu perseguita mediante un intervento puntuale ovvero la costruzione del molo Luigi Razza che sostituì l'antico molo Angioino ponendosi in asse con la piazza del Municipio e realizzando, all'estremità del nuovo molo, la Stazione Marittima oggetto del concorso indetto nel 1933.

La conformazione della nuova linea di costa, seppur funzionale al nuovo sistema portuale chiuso ed autonomo, manifesta un legame con la maglia urbana del centro storico grazie ad un ampliamento dell'area costiera coerente ai tracciati della città. Viene dunque rispettata l'immagine di città portuale, definendo tale un centro urbano «quando [...] l'impianto generale della città comincia ad essere subordinato alle esigenze mercantili marittime, quando le strade invece di dirigersi verso la cattedrale e gli spazi pubblici si orientano verso il porto» (Colletta, 2006, p. 11). Le regole morfologiche dell'impianto urbano esistente sono riscontrabili nella struttura del porto in cui i moli costituiscono l'estensione dei principali assi viari, definendo dei percorsi-traiettorie che dalla città conducono al mare e attraverso i quali è possibile traguadare gli elementi che disegnano e caratterizzano lo spazio portuale. Tali elementi architettonici (l'edificio della Stazione Marittima, l'Immacolatella, la sede dell'Autorità Portuale e l'edificio di testa degli ex Docks Meridionali), realizzati in epoche differenti tra loro, sorgono al termine delle strade trasversali che attraversano da nord a sud la città, evidenziando un criterio urbano nella disposizione delle funzioni portuali.

Appare evidente che il legame morfologico-percettivo tra la città storica e l'area portuale definita come "Area monumentale del porto di Napoli" ("Porto Storico" nella suddivisione per ambiti del PRP), compresa tra il molo San Vincenzo ed il molo del Carmi-

ne, costituisca una delle linee guida del progetto di ricucitura tra città e porto, tanto da delineare, nei punti di contatto tra i due sistemi, uno spazio malleabile suscettibile di trasformazione in cui il progetto può trovare forma.

A tali aree, oltre agli assi trasversali che dalla città penetrano nello spazio portuale, appartengono quegli spazi cuscinetto compresi tra l'immaginaria linea di interruzione della città, condotta lungo le facciate sud dei volumi che costeggiano la strada litoranea, ed il recinto del porto. Nell'ambito delle aree di progetto così individuate, ricadono dunque gli spazi interstiziali attualmente privi di funzione: la Chiesa di Porto Salvo, le Torri Aragonesi, il mercato ittico ed il parco della Marinella, per il quale è previsto da anni un progetto di riqualificazione, sebbene l'area versi attualmente in stato di degrado.

Pianificare l'integrazione: il superamento della logica settoriale

L'ampliamento dell'area portuale e le relative politiche gestionali-amministrative hanno fatto sì che il porto si chiudesse in un recinto di separazione tra la città, il cui ente competente è il Comune di Napoli, ed il porto, gestito dall'Autorità Portuale di Napoli, così come stabilito dalla legge n. 84/1994 relativa al "Riordino della legislazione in materia portuale". Tale legge, istituita per favorire il rilancio delle infrastrutture portuali italiane eliminando il precedente modello organizzativo basato su porti interamente pubblici, ha affidato alle Autorità Portuali, attribuendogli inoltre una parziale autonomia finanziaria, attività di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti.

Operare nello spazio di "frontiera" tra città e porto (Pavia, 2010) implica necessariamente una collaborazione tra gli enti di gestione delle aree interessate: Comune, Autorità Portuale e Regione. Dal punto di vista normativo, infatti, il PRG di Napoli, nell'ambito della zonizzazione del territorio, individua l'area portuale come zona "Ac-Porto Storico" e l'area portuale ad est come "Bc-Porto di recente formazione". Per entrambe le aree, la disciplina generale delle norme di attuazione rimanda alle norme del PRP (Piano Regolatore Portuale) così come stabilito dalla già citata legge n.84/1994.

La scissione degli strumenti di pianificazione comporta dunque una conseguente divergenza di priorità tra gli obiettivi prefissati, sebbene questi siano generalmente condivisi. Difatti la normativa tecnica di attuazione del PRP inserisce il recupero del rapporto città-porto tra gli obiettivi necessari alla riqualificazione dell'ambito PS-Porto Storico. Al tempo stesso però, la prossimità del centro urbano al porto e la conseguente impossibilità di assoggettare eventuali aree al territorio portuale, viene individuata, nella relazione generale, come una delle principali criticità.

Una corretta politica di sviluppo del porto, attualmente in fase di stasi in seguito a controverse vicende amministrative, potrebbe essere individuata nel potenziamento dei collegamenti viari, ma soprattutto ferroviari - coerentemente con uno sviluppo sostenibile - con l'Interporto di Nola, realizzato nel 2006 in seguito alle disposizioni del Piano Regionale dei Trasporti, proprio per rispondere alla crescente domanda di aree necessarie allo stoccaggio delle merci provenienti via mare e per questo denominato "molo a secco" (AA.VV., 2010).

L'area portuale prospiciente al centro storico potrebbe, quindi, individuare nella maggiore apertura del recinto, la strategia di rinnovamento necessaria a dare nuovo impulso economico e sociale al porto e alla città, ovvero puntare al miglioramento dell'accessibilità e della fruizione degli spazi a favore dei passeggeri e dei cittadini creando un ambiente vivace e confortevole ove le funzioni pubbliche possano integrarsi con le funzioni portuali senza ostacolarle.

È in quest'ottica che, anche per l'Autorità Portuale, l'obiettivo di integrazione tra città e porto può divenire prioritario.

La logica portuale non dovrebbe quindi limitarsi ad elencare il tema del recupero città-porto tra le norme del PRP ma, piuttosto, orientare queste ultime al perseguimento di tale obiettivo, favorendo non solo la realizzazione dello scopo ma un miglioramento della qualità degli spazi derivante dalla riorganizzazione delle funzioni. La strategia portuale risulta quindi limitata, cieca e propensa all'immobilismo se basata esclusivamente su di una logica settoriale che vede il porto come "macchina banale" (Russo, 2014) finalizzando qualsiasi intervento futuro al solo grado di efficienza ottenibile.

La logica interattiva posta alla base della strategia elaborata, orienta il progetto verso la definizione di un bordo osmotico ovvero di una "fascia filtro" che garantisca una maggiore permeabilità. Lo spazio filtro è spazio collettivo, è estensione dello spazio pubblico della città che, come un fluido che tange i margini dei volumi e cerca sbocco verso il mare, si distribuisce lungo i bordi degli elementi duri del porto per poi penetrare all'interno di esso laddove la porosità del confine ne consenta il superamento. La fascia filtro è dunque una rete di spazi pubblici integrati piuttosto che una fascia edificata parallela alla costa. Infatti, l'estremizzazione del concetto di fascia filtro, conseguenza delle diverse necessità tra città e porto, potrebbe rischiare di tramutarsi nel progetto di una sorta di grande bordo raccogliatore di funzioni che disegna e razionalizza gli spazi urbani e portuali mantenendoli di fatto separati.

Verso la rigenerazione urbana: programmi e progetti di trasformazione

La volontà di intervenire nella rigenerazione della fascia costiera portuale di Napoli è avallata da programmi, ricerche ed iniziative che hanno costituito una solida base di riferimento per lo studio effettuato.

Il dibattito contemporaneo sul waterfront è stato arricchito da proposte ideative già nel 1987 in occasione della mostra "Progetti per Napoli" per il cinquantenario della Facoltà di Architettura. I progetti di importanti professionisti, tra cui Siza, Rossi, Gregotti e Borrelli, hanno mirato alla riorganizzazione del fronte marittimo individuando nell'infrastruttura portuale una barriera da sopprimere totalmente per permettere il ridisegno dello spazio e restituire gli accessi naturali della città al mare (Gravagnuolo, 1994). Seppure tale iniziativa sia stata limitata ad un piano esclusivamente teorico, ha il merito di aver posto l'attenzione sulla possibilità di trasformazione dell'area ed aver mostrato come, un intervento a scala urbana lungo la fascia costiera, possa restituire

alla città il contatto con il mare riqualificando l'intera *città bassa*, ovvero i quartieri posti a sud, prossimi al porto (Ferraro, 2004).

L'immagine di un sistema urbano unitario che lega le sorti dell'area portuale a quella urbana e viceversa, viene inoltre supportata dall'UNESCO che, dal 1995 ha iscritto il Centro Storico di Napoli nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO. Nel Piano di Gestione, l'attività di tutela del patrimonio storico artistico esistente viene estesa all'area portuale definita come "Buffer Zone" ovvero *area tampone*, sia per la vicinanza fisica al centro storico, sia per il ruolo di porta d'accesso alla città bassa che il porto riveste.

L'annessione dell'area portuale al sito UNESCO implica una cooperazione (Protocollo d'Intesa) tra Comune ed Autorità Portuale, mentre l'attività di tutela del patrimonio architettonico è regolata dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004) e affidata alla Soprintendenza. La condizione di vincolo posta su alcuni degli edifici, siti all'interno dell'area portuale, sottolinea la valenza storica della fascia costiera ed orienta il progetto verso l'attività di recupero dei manufatti architettonici ivi presenti.

Nell'ottica di una pianificazione coerente con le trasformazioni in atto si è reso necessario un confronto con il progetto di potenziamento della rete metropolitana e la realizzazione delle nuove stazioni che favoriranno ed amplieranno la rete dei trasporti pubblici modificando l'assetto del centro storico.

Il porto viene inglobato nella logica di connessione delle polarità urbane grazie al progetto della stazione Municipio affidato agli architetti portoghesi Eduardo Souto de Moura e Alvaro Siza. La nuova stazione-museo che, oltre alle linee 1 e 6, ospiterà i resti archeologici rinvenuti nel sottosuolo durante i lavori di scavo, contribuirà a rafforzare l'idea di continuità spaziale tra città e porto disegnando l'attuale area di Piazza Municipio e lo spazio antistante la Stazione Marittima - il piazzale Razza - come un unico spazio pubblico trapezoidale. Il progetto della nuova piazza prevede inoltre un ampio sottopasso pedonale che dall'area portuale si immette nella stazione ipogea, garantendo così un ulteriore collegamento infrastrutturale ed una nuova accessibilità pedonale al porto.

Sull'impulso delle grandi trasformazioni in grado di riqualificare il territorio e dalla volontà di attuare una concreta rigenerazione del waterfront, fu costituita nel 2004 la "Nausicaa S.p.A.", una holding composta dall'Autorità Portuale di Napoli, dal Comune di Napoli e dalla Regione Campania, che bandì un concorso per la riqualificazione dell'area monumentale del porto. Riconosciuto il problema della separazione tra piano urbanistico e piano portuale, si tentò dunque la strada del dialogo.

Vincitore del concorso fu il gruppo coordinato dal francese Michel Euvè. Sul progetto, che proponeva la realizzazione di un'infrastruttura urbana lineare (Pavia, 2010), grande bordo costruito filtro tra città e porto, si è già lungamente detto e scritto anche in virtù delle questioni giuridico-amministrative che hanno bloccato definitivamente la sua realizzazione e portato allo scioglimento della società. Resta senz'altro l'importanza di aver avviato un processo di partecipazione attiva tra gli enti interessati, sebbene si sia messa in luce la difficoltà di gestione e coordinazione delle politiche interne all'area portuale ancora troppo legate alla logica settoriale ed introversa di cui si è trattato in precedenza.

I progetti proposti per la riqualificazione dell'area monumentale portuale dovevano

inoltre tener conto di un'altra grande trasformazione urbana: un'arteria stradale sotterranea progettata dalla società londinese Arup & Associates. L'intervento, per il quale era previsto un finanziamento dalla Regione Campania - fondi strutturali del Por 2000/2006, era parte del Progetto integrato territoriale - Pit "Città di Napoli" e prevedeva la realizzazione di un sottopasso che avrebbe accolto il traffico veicolare nel tratto stradale compreso tra l'incrocio di Portosalvo e l'area ad ovest della Galleria Vittoria, con una biforcazione del tunnel ed una doppia uscita (in via Giorgio Arcoleo e via Nazario Sauro). Il progetto ha subito, in fase di elaborazione, numerose modifiche e relativi aumenti della spesa prevista, tanto da non riuscire a giungere all'apertura del bando di appalto integrato di progettazione esecutiva nei tempi previsti dalla Regione per l'assegnazione dei fondi. L'esito negativo del progetto è probabilmente da attribuirsi ad una debole motivazione ed all'assenza di lungimiranza da parte degli enti proponenti che non hanno saputo condividere «la volontà di procedere per l'interesse superiore di tutta la città» (Andreoli, Magrassi, 2011, p.28) e hanno preferito non affrontare i disagi legati alla fase di realizzazione del progetto. Il progetto preliminare e le indagini svolte per la sua redazione, oltre al parere favorevole di Soprintendenza e Autorità Portuale, sono ciò che resta della grande opera proposta dall'Amministrazione Comunale.

Il ruolo del porto come elemento d'accesso alla città, sottolineato dall'UNESCO e rafforzato dal progetto della stazione metropolitana Municipio, è posto alla base della tematica affrontata nel 2011 dall'URBACT II: programma europeo di promozione e scambio in materia di sviluppo urbano sostenibile. Il tema, proposto dalle reti tematiche CTUR e HerO, di cui la città di Napoli è partner, "Traffico crocieristico e rigenerazione del patrimonio urbano – portuale", suggeriva l'elaborazione di un Piano di Azione Locale in grado di riqualificare il waterfront puntando in particolare alla qualità dell'accoglienza dei flussi crocieristici attraverso un miglioramento della sicurezza e dell'accessibilità portuali ed il potenziamento delle attività locali, coinvolgendo in tale intento l'Autorità Portuale, il Comune ed i privati (Torbianelli, 2011).

L'iniziativa, a cui hanno collaborato l'Università degli Studi di Napoli "Federico II", il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale, la società mista pubblico-privata "Si.Re.Na.", la Soprintendenza, il Consorzio Antico Borgo Orefici ed il Consorzio Antiche Botteghe Tessili, ha attivato un processo virtuoso di cooperazione tra diversi soggetti operanti sul territorio e quindi direttamente coinvolti nelle politiche di trasformazione dell'area.

Lo studio effettuato, seppur basato su ipotesi d'intervento di scala minima, dimostra i vantaggi che operazioni mirate ad aumentare la permeabilità portuale porterebbero alla città, aprendo la strada ad ulteriori obiettivi strategici come il miglioramento della viabilità e l'inserimento di attività d'interesse pubblico all'interno del porto.

Nell'ambito delle opportunità non colte (o *non ancora* colte) si inserisce il "Grande Progetto Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli" da realizzarsi con i Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale FESR 2007 – 2013. Gli obiettivi del progetto, non ancora ben definiti e dunque lontani dall'essere realizzati, riguardano opere tese al potenziamento dell'infrastruttura portuale quali bonifica dei fondali, formazione di nuove colmate e delocalizzazione di impianti inquinanti. Ancora una volta si palesa una

visione limitata delle prospettive di sviluppo in cui l'aumento del traffico marittimo e dello spazio per le merci focalizza l'attenzione verso una crescita interna ignorando che il porto è parte del sistema città e dunque del suo auspicabile sviluppo.

L'attuale assenza di pratiche protese a dare senso a relazioni, rapporti ed equilibri che consentirebbero di ridefinire lo spazio urbano-portuale non scalfisce la consapevolezza delle potenzialità del territorio e dunque l'elaborazione di nuove strategie. La conoscenza di quanto ha precedentemente contribuito alla sensibilizzazione sulla rigenerazione del waterfront rappresenta una serie di passi già effettuati nel campo della ricerca e apre la strada a nuove interpretazioni e finalità d'intervento.

Integrazione dei sistemi città e porto: strategie d'intervento e *vision* progettuale

Il contributo che il lavoro di tesi intende offrire alla ricerca, in termini di programmi d'intervento finalizzati alla ricucitura dei sistemi città – porto, è una strategia progettuale che mette in discussione la logica di un sistema portuale rigido ed introverso permettendo l'integrazione tra lo spazio della città e lo spazio portuale mediante il disegno di spazi pubblici, paesaggi ibridi, luoghi urbani in cui città, porto ed acqua diventino parti di un unico sistema.

Le relazioni morfologiche esistenti tra l'impianto urbano e gli spazi del porto e l'impossibilità di restituire l'immagine di un sistema unitario agendo esclusivamente lungo la linea di separazione tra i due sistemi, suggeriscono un nuovo modo di affrontare il tema oggetto della ricerca: una strategia d'intervento legata ad una doppia lettura "trasversale" e "longitudinale" del territorio.

La doppia chiave di lettura evidenzia la duplice natura del porto: è *potenziale spazio urbano* lungo le direttrici trasversali che lo legano alla città, è *introversa macchina infrastrutturale* laddove la disposizione sequenziale delle aree settoriali autonome ed autoreferenziali la esula dal contesto.

La definizione di una *vision* è l'esito di una ricerca che si propone di modificare l'approccio al tema del waterfront di Napoli focalizzando l'attenzione sugli spazi aperti e sull'importanza del contesto e del patrimonio esistente come risorsa del progetto. Essa si traduce, in termini di proposta progettuale, in un sistema di *spine di innesto trasversali* che dalla città conducono al mare attraversando lo spazio portuale e definendo spazi multifunzione in cui possano collocarsi attività portuali compatibili con la destinazione pubblica dell'area. La percezione di tali elementi, come naturale estensione dello spazio pubblico urbano lungo la costa, è ottenibile agendo sulla fascia di separazione tra città e porto, riorganizzando le modalità di attraversamento est-ovest della città.

Il divario generato dalla strada urbana di scorrimento si può ridurre mediante la realizzazione di un'infrastruttura ipogea che consenta di separare i flussi veicolari in relazione alle differenti velocità di attraversamento. Il tunnel, le cui estremità d'ingresso e di uscita vengono individuate in via Reggia di Portici ad est e via Acton ad ovest, assolve la

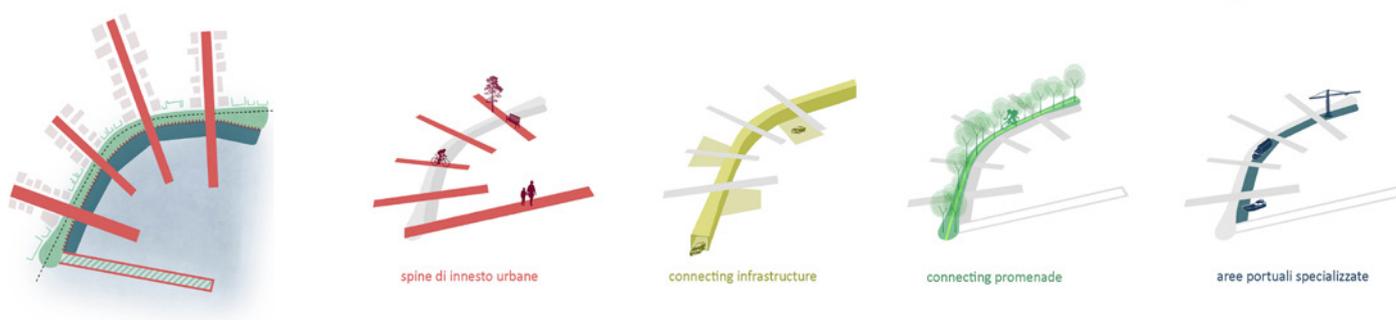


Fig. 3 - Concept funzione di “tangenziale del mare”, appellativo più volte riservato a via Marina, consentendo un attraversamento rapido e una separazione dal traffico locale che viene invece garantito in superficie. Il progetto ipogeo prevede inoltre la realizzazione di parcheggi a servizio della cittadinanza e degli utenti del porto, anche al fine di riutilizzare gli spazi superficiali attualmente occupati da aree di sosta. Operazioni di interrimento delle reti infrastrutturali veicolari (Marinoni, 2006) a favore di un uso pubblico dello spazio superiore sono ampiamente diffuse in varie città d’Europa (Madrid Rio a Madrid, Moll de la Fusta a Barcellona, Parque del Tramvia a Trinitat-Montgat, ecc.).

Il sistema delle *spine di innesto* urbane si relaziona con la longitudinale *connecting promenade*: spazio pubblico di connessione tra due parti di città, tra la città ed il porto e tra due aree di verde pubblico: i giardini del Molosiglio ad ovest ed il futuro parco della Marinella ad est. Il sistema della *connecting promenade*, costituito da una sede tranviaria, una pista ciclabile, passeggiate pedonali, piazze ed aree verdi, ingloba il limite terrestre del porto di cui ridefinisce i bordi in relazione alla porosità del fronte. L’operatività del porto persiste nelle *sacche specializzate* in cui la gestione degli spazi e dei relativi confini rispettano le norme interne che regolano gli ambienti di lavoro garantendone l’efficienza (Fig. 3).

La rigenerazione dell’area trova infine compimento nell’attività di recupero degli edifici dismessi. Nel caso di Napoli si può infatti parlare di una *dismissione puntuale* piuttosto che una *dismissione portuale*. L’avanzamento tecnologico ha fatto sì che le aree dei moli e delle banchine continuassero a modificarsi, mentre numerosi edifici storici perdevano la loro funzione divenendo mera testimonianza del passato. Tale patrimonio architettonico rappresenta oggi una grande opportunità di trasformazione dell’area. Il progetto prevede infatti di rifunzionalizzare tali edifici dando loro una destinazione ad uso pubblico.

Il carattere paesaggistico del waterfront, la duplice lettura *trasversale* e *longitudinale* del sistema città-porto, l’integrazione tra spazio urbano e spazio portuale, la definizione di luoghi pubblici come spazi ibridi e l’efficienza del sistema portuale divengono materiali del progetto che, messi in relazione alle trasformazioni territoriali in atto, conducono alla configurazione spaziale dell’intervento di rigenerazione urbana (Fig. 4).

Il porto si presta ad accogliere una *mixité funzionale* che ne riorganizzi gli spazi per-



Fig. 4 - Masterplan di progetto

mettendo di realizzare una forte accessibilità all'area dalla città. Le principali modifiche apportate al sistema portuale sono conseguenza dell'innesto degli spazi pubblici al suo interno.

Gli elementi di continuità tra città e porto vengono individuati nei moli che dilatano lo spazio pubblico dei tracciati urbani. Il molo San Vincenzo, il molo Angioino, il molo Immacolatella Vecchia, il molo Pisacane ed il molo del Carmine costituiranno dunque gli elementi di sutura in cui la città raggiunge il mare e da cui è possibile accedere ai comparti specializzati del porto posti lungo le calate.

Il prolungamento di Corso Garibaldi lungo il molo del Carmine prevede la totale apertura dell'area mediante la realizzazione di una piazza dinanzi all'edificio di testa degli ex Docks Meridionali che viene riconvertito in sede del *Napoli Port Center*, un centro espositivo finalizzato a far conoscere il funzionamento di un grande porto commerciale. L'accessibilità pubblica al molo, che continuerà ad ospitare la funzione cantieristica, sarà possibile realizzando una passeggiata superiore lungo il muro paraonde che, alla fine dell'800, delimitava la fine del porto ad est e da cui si avrà accesso al nuovo edificio lineare che sostituirà le fatiscenti strutture esistenti e ospiterà officine d'arte, bar e locali, al piano superiore, e depositi di materiali portuali al pianterreno, in continuità con lo spazio di banchina dedicato alle attività cantieristiche (Fig. 5a).

La realizzazione di nuove volumetrie è prevista a supporto delle attività portuali: un nuovo terminal sulla testata del molo Pisacane, prolungamento di via Duomo, accoglierà i passeggeri provenienti dai paesi extra Schengen, data la prossimità all'area doganale sita ad est del molo, presso la calata Villa del Popolo. La nuova struttura occuperà la superficie del molo ai lati dell'esistente edificio sede dell'Autorità Portuale e della Capi-

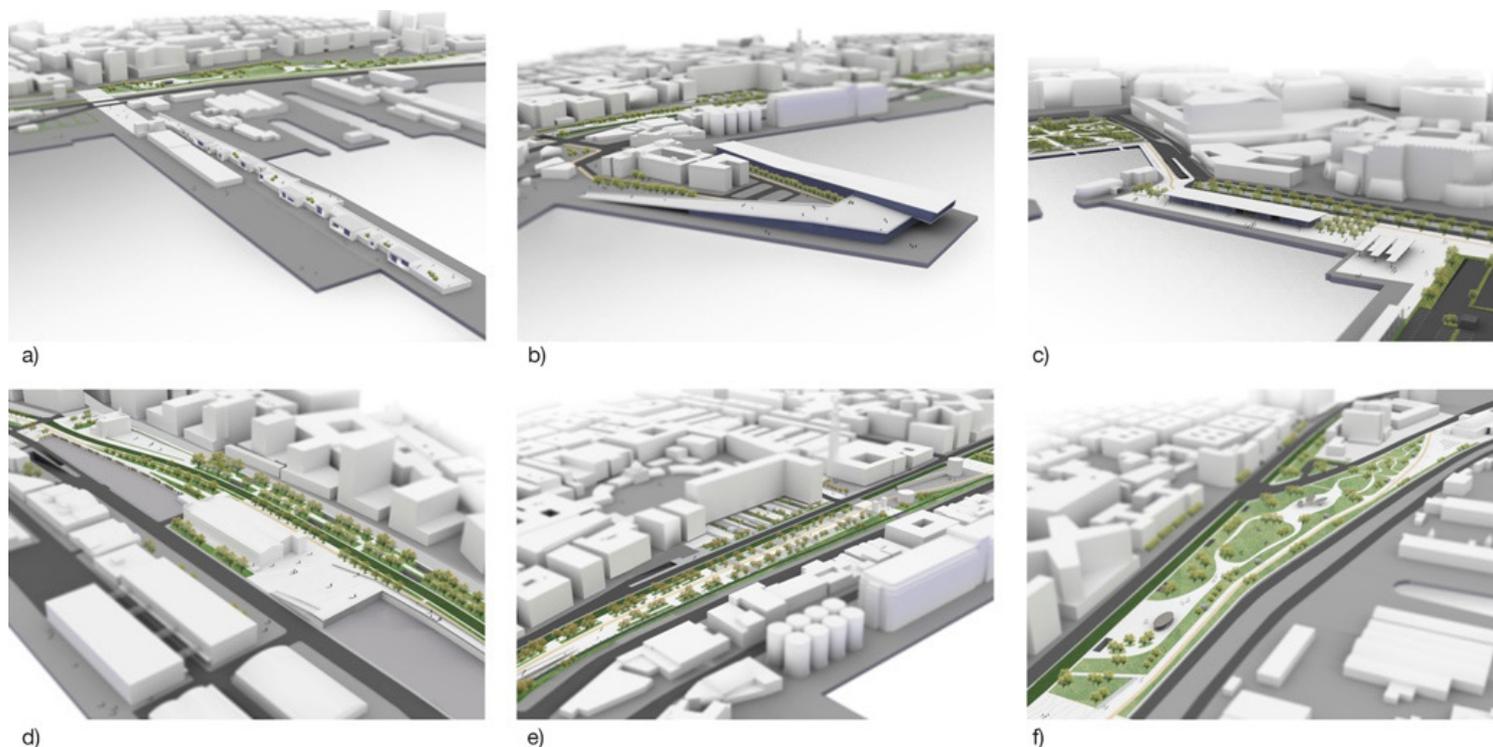


Fig. 5 - a) Accesso e nuovi edifici lungo il molo del Carmine; b) Nuovo terminal passeggeri presso il molo Pisacane; c) Molo Beverello, nuovo terminal passeggeri; d) Varco pedonale presso calata Porta di Massa; e) Fascia-parco tra l'area doganale portuale e Via Marina; f) Sistemazione del parco della Marinella

taneria di Porto in previsione dell'abbattimento di parte dei volumi esistenti – così come previsto dal PRP – ed ingloberà le strutture legate al funzionamento della banchina. L'edificio, di parziale uso pubblico, permetterà di avere una visuale centrale del bacino portuale sia dal tetto praticabile ad ovest che dal volume vetrato aggettante ad est (Fig. 5b). Il molo Beverello sarà dotato di un nuovo terminal passeggeri destinato ai mezzi veloci, in accordo con quanto previsto dal PRP. L'area del Beverello, in stretta relazione con il Castello retrostante, ospiterà, al di sotto di una leggera piastra di copertura, i servizi passeggeri ed un punto ristoro in volumi indipendenti tra i quali sarà possibile osservare e raggiungere lo spazio della banchina (Fig. 5c).

Anche il progetto di recupero degli ex Magazzini Generali (Fig. 6), presso la calata Piliero, sarà caratterizzato da una nuova costruzione che si affianca alla precedente raddoppiandone le dimensioni planimetriche, così come previsto dal progetto originario della struttura, realizzata nel 1949 dall'architetto Canino. Il progetto architettonico è concepito come dilatazione dello spazio pubblico in elevazione mediante un sistema di terrazze, di superfici variabili, che consentono diverse prospettive d'affaccio sul mare e sulla città ed ospitano, in volumi traslucidi, funzioni legate ad attività ricreative. L'edificio originario ospiterà al pian terreno, servizi di imbarco e sbarco passeggeri, un museo d'arte contemporanea nei piani superiori ed infine un ristorante sulla terrazza interessata dall'intervento ex novo.

L'ampliamento dell'area destinata ai passeggeri farà sì che anche la calata Piliero riacquisti una dimensione pubblica eliminando le barriere del porto e prevedendo la realizzazione di un'area di sosta sotterranea per i trailers con accessibilità diretta alla banchina, per favorire le attività di carico e scarico merci lontano dallo spazio pubblico.

Il sottopasso veicolare che permetterà ai mezzi pesanti di raggiungere la banchina della calata Piliero dall'area mista di calata Porta di Massa, consentirà la pedonalizzazione della spina di spazi pubblici che da piazza Bovio giunge al molo Immacolatella Vecchia (Fig. 7) trasformando lo spazio in un'unica grande piazza d'affaccio sul mare e realizzando, all'interno dello storico edificio restaurato posto all'estremità del molo, uno spazio polifunzionale in cui ospitare iniziative pubbliche con valenze sociali.

L'accessibilità diretta alla Stazione Marittima della calata Porta di Massa, collocata dal 2005 all'interno del restaurato capannone Yuta, viene consentita da un nuovo varco pedonale ad est degli ex Magazzini Tirreni (Fig. 5d), anch'essi oggetto di recupero, che ospiteranno una mediateca pubblica oltre agli esistenti uffici del CNR.

La vocazione turistica, stabilita dal PRP, del molo San Vincenzo, lingua di terra che si protende verso il mare definendo il limite ovest del bacino portuale, sarà supportata dall'insediamento di attività turistico-ricettive e culturali all'interno degli edifici ottocenteschi e dalla realizzazione di un porto diportistico. Il molo borbonico costituirà inoltre una passeggiata panoramica e ospiterà piccole attività commerciali al di sotto degli archi in pietra, sostegni della passeggiata superiore di cui si prevede un restauro già parzialmente avviato nel 1999 in seguito al Protocollo d'Intesa per il "Recupero e Risanamento del Molo San Vincenzo".

Il sistema di spazi pubblici che cinge longitudinalmente l'area portuale e collega le spine di innesto tra la città ed i moli del porto, ingloba il recinto portuale. Quest'ultimo, infatti, non può considerarsi totalmente assente in quanto garantisce uno degli obiettivi del progetto ovvero l'efficienza delle aree portuali specializzate – le *sacche* funzionali – in cui vigono le norme di sicurezza relative agli ambienti di lavoro. La porosità del recinto (Fig. 8) è dunque determinata dalle attività portuali presenti al di là dello stesso. Ove la compatibilità tra funzione portuale e pubblica – come nel caso delle aree passeggeri – è elevata, la porosità tra i due sistemi città e porto è massima e dunque il recinto assente. Ove la presenza di un limite fisico di separazione tra città e porto è necessaria, il recinto assume conformazioni differenti a seconda del grado di porosità: volume urbano ospitante panche, tavoli, rastrelliere per biciclette e libreria per il book sharing nello spazio tra l'Immacolatella Vecchia e la calata Porta di Massa; passeggiata sopraelevata con volumi sottostanti atti ad ospitare piccoli esercizi commerciali ad est della mediateca-ex Magazzini Tirreni; infine barriera di vetro laddove, nel resto dell'area portuale, non si ritiene necessaria una limitazione della visuale del porto in quanto non sono presenti, come nei precedenti casi, aree di sosta dei trailer ma edifici e strade ricadenti in area doganale.

La scelta progettuale di non realizzare un unico grande volume che fungesse da recinto e in cui collocare spazi commerciali, risiede nella volontà di interpretare la *connecting promenade* (Fig. 9) non solo come passeggiata pubblica ma come dispositivo in grado di riqualificare l'intera fascia litoranea, in modo da coinvolgere, nel processo di rigenerazione economica, gli esercizi commerciali del fronte urbano, attualmente sempre meno legati all'utenza locale e turistica, anche a causa dell'attraversamento veloce generato dalla presenza della strada Marittima.

Fig. 6 - Ampliamento dell'area passeggeri a calata del Piliero. Recupero dell'edificio ex Magazzini Generali

Fig. 7 - Spazio pubblico di riconnessione. Piazzale dell'Immacolatella

Fig. 8- Il portfront e la porosità del recinto





Fig. 9 - elemento della connecting promenade

Poli funzionali della passeggiata longitudinale, compresa tra l'area portuale e l'agglomerato urbano, divengono gli edifici dismessi non ricadenti nel recinto portuale ma che fanno parte della rete di relazioni tra spazio pubblico della città e attività pubbliche presenti all'interno dell'area portuale. Il riuso di tali strutture permette la loro integrazione nello spazio urbano circostante smettendo di rappresentare delle architetture-fantoccio per divenire tessere del mosaico della città (Russo, 2011). Le nuove funzioni vengono suggerite dallo spazio urbano in cui la struttura si colloca o dalle funzioni originarie per cui l'edificio era stato progettato. La Chiesa di Santa Maria di Porto Salvo diviene un centro interculturale sottolineando la caratteristica multi-etnica delle aree portuali. Le torri aragonesi Spinella e Brava si inseriscono all'interno del sistema di spazi pubblici d'attraversamento pedonale (Fig. 5e) ed accoglieranno, la prima, un'infopoint, in quanto sita all'ingresso del centro storico, e l'altra una galleria di opere legate alla storia delle mura della città. L'ex Mercato Ittico, realizzato da Cosenza nel 1930 e posto all'estremità del parco della Marinella (Fig. 5f), ospiterà un polo gastronomico in continuità con la funzione originaria e con la recente apertura di "Eccellenze Campane" ubicata in un ex edificio industriale nella vicina zona est di Napoli.

L'intero progetto segue i principi di uno sviluppo sostenibile in cui le risorse esistenti e le potenzialità individuate costituiscono il punto di partenza per immaginare nuove trasformazioni in grado di generare luoghi urbani intesi come spazi di aggregazione e socializzazione.

Conclusioni

La ricerca fin qui illustrata ha l'obiettivo di definire una strategia di integrazione dello spazio urbano portuale di Napoli che metta a sistema la pluralità dei caratteri e delle potenzialità del luogo. Ripensare il waterfront significa saper leggere il porto nella sua doppia valenza di infrastruttura territoriale e risorsa locale, spazio intercluso e luogo d'attraversamento, area produttiva e turistica, guardando alla sua trasformazione come rigenerazione di un brano di città in grado di innescare un più vasto processo virtuoso di disegno della città contemporanea. È necessario operare all'interno della macchina portuale e all'interno della città per comprendere i rapporti tra la grande infrastruttura ed il tessuto urbano e giungere alla definizione di un unico sistema aperto in cui si incontrano storia e innovazione, natura e servizi, spazio pubblico e specializzato.

REFERENCES

- AA.VV., Napoli Business Park, Golinelli, 2010.
- Androli A., Magrassi M., Tra il dire e il mare: una valutazione ex post del progetto integrato “Città di Napoli” 2000-2006, *Analisi e Studi*, 24, Materiali Uval, Ministero dello Sviluppo Economico, 2011
- Bruni F., Amirante R., Santangelo M., Il porto, Napoli, Electa, 1993.
- Bruttomesso R., Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water, Venezia, Centro Internazionale Città D’Acqua, 1993.
- Bruttomesso R., “Nuovi scenari urbani per le città d’acqua”, Lezione “Percorsi d’acqua”, Milano, 2007.
- Clemente M., Città dal mare, Napoli, Editoriale scientifica, 2011.
- Colletta T., Napoli città portuale e mercantile, Napoli, Kappa, 2006.
- Ferraro I., Napoli. Atlante della città storica. Quartieri bassi e risanamento, Roma, Oikos, 2004.
- Gravagnuolo B. (a cura di), Napoli il porto e la città. Storia e progetti, Edizioni Scientifiche Italiane, 1994.
- Gravagnuolo B., Napoli dal novecento al futuro, Napoli, Electa, 2009.
- Marinoni G., Infrastrutture nel progetto urbano, Milano, Franco Angeli, 2006.
- Hall P., “Aree portuali: nuovi approdi del progetto”, *Casabella*, 589, 1992, Milano, Mondadori.
- Pavia R., “Waterfront. L’interfaccia del conflitto”, in *Waterfront d’Italia. Piani politiche progetti*, a cura di Savino M., Milano, FrancoAngeli, 2010.
- Pavia R., “La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli”, *Portus*, 20, 2010.
- Russo M., Città – Mosaico. Il progetto contemporaneo oltre la settorialità, Napoli, Clean Edizioni, 2011.
- Russo M., “Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale”, in *Waterfront d’Italia. Piani politiche progetti*, Savino M. (a cura di), Milano, FrancoAngeli, 2010.
- Russo M., “Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso”, *TRIA*, 12, 2014.
- Savino M. (a cura di), “Waterfront d’Italia. Piani Politiche Progetti”, Milano, Franco Angeli, 2010.
- Torbianelli V.A., CTUR Cruise Traffic and Urban Regeneration, Thematic Journals, Comune di Napoli, Napoli, www.urbact.eu/ctur, 2011.
- <http://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/14028>

IMAGES SOURCES

Tutte le immagini/grafici sono dell’autrice.

Marica Castigliano

e-mail: casmarica@gmail.com

Laureata in Architettura presso l’Università degli Studi di Napoli “Federico II” nel 2014 discutendo una tesi in progettazione urbana svolta con la correlazione dell’Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie (IRAT) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR).