

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

Riquilificazione 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<br>Giuseppe GUIDA  | 153 |
| Napoli e il mare: Mergellina e il lungomare di via Caracciolo/ Naples and sea: Mergellina and the Via Caracciolo waterfront<br>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”<br>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<br>Francesco BUONFANTINO  | 191 |
| Progetto e tutela sulle aree costiere/Project and preservation on the coastal areas<br>Ugo CARUGHI   | 199 |
| <br><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<br>Mario COLETTA | 209 |
| Porto e città: storia di un rapporto conflittuale/Port and city: history of conflicting relationship<br>Anna Maria FRALLICCIARDI, Antonella CUCCURULLO   | 219 |
| Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso/Harbour waterfront: landscapes and potentialities of a contended space<br>Michelangelo RUSSO  | 235 |
| Porto, Spazio Pubblico e Città Metropolitana/Port, Public Space and Metropolitan City<br>Carlo GASPARRINI  | 251 |
| Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?/The Harbour and the City: converging parallels or equidistant divergences?<br>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<br>Marica CASTIGLIANO   | 279 |
| Vulcanica e il mare di Napoli/Vulcanica and the Sea of Naples<br>Eduardo BORRELLI, Marina BORRELLI, Aldo DI CHIO   | 299 |
| Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli/ Coastline and metropolitan planning of Naples<br>Antonio ACIERNO  | 307 |

## NAPLES 2020: the vision from the sea for local sustainable development of the metropolitan coast

### *Abstract*

Naples was a capital and a port very important at European level in the past centuries, but at the present day it lives a period of social and economic decline and weakness. The maritime identity and the metropolitan dimension are two pillars on which we can rebuild the future of Naples and its Gulf.

The view from the sea (Clemente, 2011) opens new perspectives to identify metropolitan coast potentialities and resources. The challenge is define strategies for sustainable – environmental, social, economic – development having the sea as key resource and involving the whole metropolitan city.

The group “City and Architecture”, coordinated by who is writing has been active since several years on the connection between the sea and the city through researchs, workshops, conferences and publications. In this special issue of TRIA, we selected considerations, analysis and proposals coming from different learnings about various parts of the metropolitan coast, from Sorrento’s peninsula to the Phlegrean coast. The first contributions group illustrates different approaches and visions based on dialogue among different disciplines, to express the richness of the sea-city link, including local and global dimension and identifying the coastline as a sensitive and distinctive «limit» (Rigillo, Santangelo, Piscopo, Zeuli, Forte).

The second group enters into the merits of analyses, plans and projects on the metropolitan coast of Naples that, well-defined during the conferences “The sea and the city” in the years 2012 and 2013, have been investigated and developed (Castagnaro, Moccia, Losasso, Rigillo, Esposito De Vita, Ragozino, Daldanise, Guida, Pica Ciamarra, Buonfantino, Carughi).

The third contributions group gives attention to the Neapolitan port as a connection between sea and the metropolitan city, an instrument for the economic and productive growth respecting social and environmental issues, and place of local sustainable development based on sea resource (Coletta, Frallicciardi, Cuccurullo, Russo, Gasparrini, Buonanno, Coppola, De Matteo, Manzo, Nigro, Castigliano, E. Borrelli, M. Borrelli, di Chio, Acierno).

The metropolitan coast’s redevelopment and enhancement has to be based on “maritime awareness” and focused on sustainable development, combining the general perspective with specific projects. The metropolitan vision can become true with local bottom-projects that bring together different interests oriented to the common goal. We propose this route for Naples 2020 as metropolitan city of the sea.

*Fig. 1 - Palazzo Donn'Anna e Capo Posillipo visti da Villa Doria d'Angri, Centro Congressi dell'Università Parthenope che ha ospitato i convegni “Il mare e la città”.*

## **NAPOLI 2020: la visione dal mare per lo sviluppo locale sostenibile della costa metropolitana**

Napoli – città di mare che, nei secoli passati, è stata una capitale portuale di rango europeo – oggi appare in una fase di decadenza e di debolezza sociale ed economica. L'identità marittima e la dimensione metropolitana sono i due pilastri su cui ricostruire il futuro della città e del suo Golfo.

La visione dal mare (Clemente, 2011) apre nuove prospettive per individuare potenzialità e risorse della costa metropolitana. La sfida è la definizione di strategie di sviluppo sostenibile – ambientale, sociale, economico – che abbiano nel mare la risorsa fondamentale e che coinvolgano l'intera città metropolitana.

Il gruppo “Città e Architettura”, coordinato da chi scrive, è attivo da alcuni anni sul tema del rapporto tra mare e città attraverso ricerche, workshop, convegni e pubblicazioni. Per questo special issue di TRIA, abbiamo selezionato riflessioni, analisi e proposte provenienti da diversi saperi e che riguardano vari tratti della costa metropolitana, dalla penisola sorrentina fino al litorale flegreo.

Il primo gruppo di contributi illustra approcci diversi e visioni fondate sul dialogo tra i differenti saperi, per estrinsecare la ricchezza del rapporto tra mare e città, spaziando dalla dimensione locale a quella globale e individuando nella linea di costa un “limite” sensibile e caratterizzante (Rigillo, Santangelo, Piscopo, Zeuli, Forte).

Il secondo gruppo entra nel vivo delle analisi, dei piani e dei progetti per la costa metropolitana di Napoli che, delineati durante i convegni “Il mare e la città” del 2012 e 2013, sono stati approfonditi e sviluppati (Castagnaro, Moccia, Losasso, Rigillo, Esposito De Vita, Ragozino, Daldanise, Guida, Pica Ciamarra, Buonfantino, Carughi).

Il terzo gruppo di contributi è dedicato al porto di Napoli come cerniera tra il mare e la città metropolitana, strumento su cui fondare la crescita economico-produttiva nel rispetto delle istanze sociali e ambientali, e luogo dello sviluppo locale sostenibile fondato sulla risorsa mare (Coletta, Frallicciardi, Cuccurullo, Russo, Gasparrini, Buonanno, Coppola, De Matteo, Manzo, Nigro, Castigliano, E. Borrelli, M. Borrelli, di Chio, Acierno).

La riqualificazione e la valorizzazione del litorale metropolitano deve essere basata sulla “consapevolezza marittima” e finalizzata allo sviluppo sostenibile, combinando la prospettiva generale con i progetti specifici. La visione metropolitana può realizzarsi attraverso progetti locali che partano dal basso e che siano capaci di far convergere i diversi interessi verso l'obiettivo comune. Questa è la rotta che proponiamo per Napoli 2020 città metropolitana di mare.

## **NAPOLI 2020: la visione dal mare per lo sviluppo locale sostenibile della costa metropolitana**

### **La costa metropolitana di Napoli vista dal mare**

Napoli, come Clarice, è città gloriosa che più volte decadde e rifiorì. Napoli come Despina, si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare. Ancora una volta, le “Città Invisibili” di Italo Calvino (1972) ci vengono in aiuto e ci suggeriscono come impostare ed affrontare il tema complesso del rapporto tra il mare e la città metropolitana di Napoli.

Nei corsi e ricorsi storici, la Napoli contemporanea ci appare in una fase di decadenza, di debolezza sociale ed economica. La città che nel Settecento fu capitale di rango europeo, la città dei primati tecnologici e culturali, oggi è una nobile decaduta, provincia periferica di territori più vicini all’Europa che conta.

Per superare la fase negativa e avviare un processo di crescita e sviluppo, Napoli ha due importanti risorse su cui puntare: il mare e la dimensione metropolitana.

Il mare, in effetti, è parte integrante della città metropolitana, una sorta di territorio liquido che nella linea di costa cambia stato divenendo solido. Il mare e la dimensione metropolitana sono due potenziali pilastri per costruire il futuro sviluppo locale e per la rigenerazione sostenibile della grande Napoli.

Guardare le città dal mare è una prerogativa del navigante che può vedere il paesaggio costiero nel suo svolgersi lungo l’acqua, cogliendo aspetti peculiari delle forme architettoniche e urbane. Il Golfo di Napoli, scelto come epicentro conoscitivo, può essere il luogo privilegiato per aprire nuove prospettive sulla costa metropolitana, per mettere a



*Fig. 2 – La veduta classica del Golfo di Napoli dalla collina di Posillipo: dietro la cartolina troviamo il lungomare liberato dalle auto ma ancora in cerca di una identità.*



*Fig. 3 – Il porticciolo di Nisida con i natanti alla boa e, sullo sfondo, i resti della Città della Scienza andati distrutti nell'incendio del 2013, forse doloso.*

fuoco i problemi, per individuare potenzialità e risorse.

Le vedute storiche di Napoli descrivono una città proiettata sul mare, ci raccontano il dialogo fra acqua e terra, tra uomini e barche, tra porto e città. La forma urbana e le architetture, i luoghi e i materiali sono la memoria di un'identità marittima fortemente connotata. La storia di Napoli, del Golfo e della sua gente, è storia di mare, storia di osmosi profonda tra la terra e l'acqua, tufo intriso di acqua e salsedine, come la roccia di Megaride da cui si eleva il Castel dell'Ovo.

Questa complessità non può, quindi, ridursi al solo problema del porto, del lungomare di Chiaia, della spiaggia urbana di Bagnoli. Non si può affrontare il tema in termini di relazione tra città e porto, conflitto tra pianificazione urbanistica e pianificazione portuale, accesso al mare come bene comune e così via. Per quanto queste questioni siano importanti, non hanno senso se non le consideriamo nel quadro complessivo della costa metropolitana che, come si è detto, è composta di acqua e terra, di habitat marino e habitat terrestre.

“L'immagine di Napoli è, forse da sempre, l'immagine del mare; di un porto, sia approdo o imbarco. Di questa immagine antica, classica e pagana, di dolcezza di acque e di luoghi, dominata dal profilo insolito eppure universalmente familiare del Vesuvio, è partecipe tutta la costa da Baia ad Amalfi, comprendendo le isole” (Rossi, 1987, p.168). Questa suggestione, più volte citata da diversi autori, ad oggi non si è ancora trasformata in una visione di “costa metropolitana”.

Per avere questa visione metropolitana dal mare, dobbiamo materialmente staccarci dalla terraferma. Salpiamo sul mare, prendiamo il largo e, dal centro del Golfo, guardiamo la costa: da Punta della Campanella e Capri fino a Capo Miseno, Procida, Ischia. Dal mare ci avviciniamo alla costa e il paesaggio costiero lentamente si definisce: le scoglie-

*Fig. 4 – La piccola spiaggia pubblica urbana di Nisida, bella e degradata, all’imbocco della lingua di terra che raggiunge l’isolotto.*



re, le spiagge, gli edifici, i porti, i lungomare, le donne, gli uomini, la vita della comunità.

La visione conoscitiva delle città “dal mare” è una metodologia interpretativa per rinnovare l’approccio alle aree urbane costiere e spostare l’attenzione dal solo waterfront portuale all’intera fascia costiera urbana e metropolitana, sia sulla terraferma sia in acqua. La conoscenza inizia nell’habitat marino, passa per l’area sensibile che si colloca tra i due elementi “acqua” e “terra”, prosegue sulla costa nell’habitat urbano. S’impone, dunque, il dialogo tra i diversi saperi per conoscere insieme, ovvero la collaborazione interdisciplinare tra architetti, urbanisti, biologi marini, economisti, paesaggisti e così via.

Il mare è un elemento urbano primario (Rossi, 1966) e caratterizzante, quindi imprescindibile per piani e progetti che abbiano come obiettivo la rigenerazione delle aree urbane costiere. La strategia si deve fondare sulla consapevolezza e la valorizzazione dell’identità marittima come chiave del successo di ogni intervento nelle aree costiere.

In particolare, proponiamo un approccio innovativo al problema del recupero del waterfront, basato sull’identità delle città marittime e delle comunità urbane. L’ambito d’intervento passa dall’area portuale alla scala urbana ed extra-urbana, l’oggetto del recupero dal waterfront a quella parte di città che è in rapporto diretto col mare; il recupero, per il riuso funzionale, si evolve in riqualificazione per la valorizzazione identitaria (Clemente, 2011).

Il termine “maritimity” (maritime identity) può sintetizzare l’identità che accomuna i popoli e le città di mare, per comprenderne l’essenza più profonda (Clemente, 2013).

L’identità marittima è lo strumento per capire le città di mare, approfondendo il rapporto tra l’acqua e la terra, il mare e la città, il porto e le navi, la storia marittima e la forma urbana, le rotte marittime e le culture urbane, la comunità dei cittadini e quella degli uomini di mare.



*Fig. 5 – La costa andando verso Sorrento: edifici dismessi, stabilimenti balneari e l'ex cementificio recuperato e trasformato in albergo.*



*Fig. 6 – I cantieri navali e il porto di Castellammare di Stabia tra gli stabilimenti balneari e il lungomare cittadino: possibile hub di un sistema integrato terra-mare.*

La complessificazione dell'approccio conoscitivo, centrato sull'identità marittima e con valenze multidimensionali, richiede, in fase propositiva, una progettualità che sia contemporaneamente multiscale e intersettoriale.

Le tappe del processo di rigenerazione urbana, nelle città di mare, devono articolarsi sul piano ambientale, sociale, economico e possono così fissarsi:

- il disinquinamento della linea di costa in acqua e sulla terraferma;

- la tutela e la valorizzazione delle aree marine sensibili;
- la riqualificazione e la rifunionalizzazione delle aree portuali dismesse;
- la promozione e valorizzazione degli spazi pubblici prospicienti il mare;
- la rigenerazione delle parti urbane che affacciano sul mare e immediatamente retrostanti;
- la crescita dell'economia direttamente o indirettamente legata al mare.

Questi temi sono oggetto d'attenzione del gruppo di studio "Città e Architettura", coordinato da chi scrive nell'ambito del Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie. La rete interdisciplinare e internazionale per lo studio delle città di mare è in "navigazione" da alcuni anni.

Nel 2011, è stato pubblicato il volume "Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città", in cui sono presentati l'approfondimento teorico, la proposta metodologica e l'applicazione sperimentale delle nostre attività di ricerca. In particolare, sono state analizzate quattro tipologie di città di mare e dodici casi studio: le città-porto mediterranee (Barcellona, Valencia, Marsiglia), le città oceaniche europee (Liverpool, Belfast, Lorient), le città-porto d'oltreoceano (New York, Québec, Montreal), le città-porto fluviali (Anversa, Amburgo, Bilbao).

Abbiamo sviluppato un proficuo dialogo non solo con architetti e urbanisti ma con gli studiosi delle diverse discipline che s'interessano delle problematiche della fascia costiera, dai biologi marini agli ingegneri navali, con gli stakeholders dei molteplici settori economici e produttivi, dallo shipping alla filiera delle costruzioni, con i policy makers ai vari livelli regionale, provinciale e comunale.

Nel settembre 2012, abbiamo organizzato il convegno "Il mare e la città - Cultura urbana e cultura marittima per lo sviluppo sostenibile delle aree urbane costiere" e, nel 2013, il convegno "Il mare e la città 2.0 - Partecipazione e condivisione per lo sviluppo locale sostenibile di Napoli".

Le tematiche dei convegni sono state oggetto di una call della rivista TRIA che ha riscosso notevole successo in termini di adesioni, tanto da suggerire di dedicare ben due numeri della rivista al rapporto tra mare e città. A cura di chi scrive, poi, si è aggiunto questo *special issue* specificamente dedicato a Napoli, al suo Golfo e alla costa metropolitana, sia sul piano teorico e metodologico sia sul piano del ridisegno di parti significative della fascia costiera. L'obiettivo dello *special issue* è di illustrare i risultati dei convegni per ampliarli, mixarli, rilanciarli e tracciare una possibile "rotta marittima" per Napoli 2020 città metropolitana.

### **La condivisione della conoscenza per la costa metropolitana di Napoli**

I contributi su Napoli e il Golfo sono stati selezionati per esprimere la ricchezza delle visioni e delle aperture che si sono avute durante i convegni e nel dibattito che si è creato successivamente. Le analisi e le proposte sono variegiate nei contenuti e nella forma, coprono l'intera estensione della fascia costiera metropolitana, aprono interessanti prospettive di studio, presentano piani e progetti sostenibili.



*Fig. 7 – Il Golfo di Sorrento, luogo di villeggiatura dalle nobili tradizioni marittime ma poco accessibile: in primo piano la Marina Grande, poi Villa Astor e il porto.*

La prima parte dello special issue illustra approcci diversi e visioni fondate sul dialogo tra i diversi saperi, per estrinsecare la ricchezza del rapporto tra mare e città, spaziando dalla dimensione locale a quella globale e individuando nella linea di costa un “limite” sensibile e caratterizzante.

Nel loro contributo a due voci – **“La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura”** – Marina Rigillo e Marella Santangelo ragionano sul tema del limite, nella sequenza mare/terra/insegiamento. Il limite diventa strumento funzionale per indagare il rapporto storico di reciprocità tra l’architettura della città e la sua costa, risultato di un *modus operandi* basato sulla stretta relazione tra natura e artificio. Le autrici presentano la lettura, dal punto di vista ambientale e progettuale, della linea di costa come paesaggio culturale e come infrastruttura ecologica. Obiettivo è evidenziare come sia possibile, attraverso adeguate azioni progettuali e apprendendo dal passato, realizzare trasformazioni compatibili sia con i bisogni che la città esprime sia con le istanze della conservazione.

Carmine Piscopo, nel suo articolo **“Porto, città e linea di costa”**, si sofferma sulla fragilità dei porti, della loro memoria e del loro destino quali “luoghi di attesa e di speranza, di fermata e di ripartenza, di incroci di rotte di città e di culture distanti”. L’articolo riflette su come i porti, le città italiane e l’entroterra, una volta un corpo indissolubile, vivano ormai come realtà separate e rappresentino luoghi d’attesa per un nuovo sviluppo della città.

La retorica dell’integrazione città-porto deve essere superata in una visione più ampia che sia capace di coniugare cultura urbana e cultura marittima, per costruire il futuro sviluppo metropolitano di Napoli città di mare.

Il contributo di Sergio Zeuli - **“La filosofia e il diritto per l’interpretazione delle città di mare”** - ripercorre gli interventi dell’autore ai convegni “Il mare e la città” e

si sviluppa lungo due direttrici: una filosofico-politica sulle implicazioni concettuali del limite terra-mare, l'altra nell'ambito del diritto amministrativo, scienza giuridica che si occupa della gestione del territorio, con particolare riferimento alla linea di confine tra terra e mare.

Il mare, in senso politico come per la filosofia, rappresenta l'opposto della definizione giuridica degli spazi territoriali chiusi. Nel pensiero di Carl Schmitt e Michel Foucault, Zeuli ritrova e sottolinea occasioni interessanti di riflessione teorico-politica, nel rapporto "terra/mare" e nella relazione "territorio sociale/spazio marino". In una prospettiva di diritto amministrativo, il concetto di gestione della linea di costa, del confine tra terra e mare, in larga parte è sfuggente, trattandosi di un oggetto di difficile identificazione da un punto di vista giuridico, con inevitabili complicazioni sul sistema delle tutele.

Fabrizia Forte — **“Ispirazioni dal rapporto terra-mare, visioni di paesaggio, indirizzi al progetto”** — affronta il tema del mare come osservatorio privilegiato per comprendere la città contemporanea, soffermandosi sul ripensamento del margine tra terra e mare, interpretato come linea apparentemente definita, ma perennemente mutevole nel disegno di un equilibrio dinamico.

Il secondo gruppo di contributi entra nel vivo delle analisi, dei piani e dei progetti per la costa metropolitana di Napoli che, delineati durante i convegni del 2012 e 2013, sono stati approfonditi e vengono oggi pubblicati in questo special issue.

L'identità marittima della grande comunità metropolitana che affaccia sul Golfo di Napoli va cercata nella storia marittima e nel racconto urbano, nelle architetture che “parlano” con il mare.

La visione diacronica di Alessandro Castagnaro — **“Da Puteoli a Stabia una stratificazione storica zenitale”** — affronta il tema della memoria collettiva del Golfo, da Stabia a Baia, attraverso la storia dei luoghi e delle architetture sul mare.

L'attenta analisi delle opere architettoniche più importanti è lo strumento per ripercorrere le epoche marittime e urbane, dalle antiche origini greche e romane fino ai nostri giorni. Le suggestioni iconografiche fanno risaltare l'importanza storica di una città che nel mare ha avuto la sua principale risorsa ma che oggi non riesce a valorizzarlo come chiave per la rinascita.

Il Golfo di Napoli è espressione e sintesi della pluralità di culture, di paesaggi e di storia del Mare Mediterraneo, con le sue terre, i popoli, le città e le architetture. Alessandro Castagnaro, storico dell'architettura, lo racconta con un excursus di casi studio: il Tempio di Augusto a Pozzuoli trasformato in cattedrale della città in epoca barocca, il Miglio d'Oro, i Castelli di Baia e di Stabia, esempi contemporanei quali il complesso industriale Olivetti a Pozzuoli e il Magazzino della Fincantieri nel porto di Castellamare di Stabia. La cultura mediterranea, letta nello skyline paesaggistico, diventa segno di stratificazione storica e simbolo di una forte cultura della socialità, nell'aggregazione dei suoi elementi architettonici.

Questo è il passato su cui costruire il futuro della costa metropolitana ma il processo evolutivo sembra essersi interrotto e per capire come recuperare l'armonia perduta dobbiamo guardare lontano. Dobbiamo navigare verso porti lontani per tornare nelle acque



*Fig. 8 – Le navi da crociera nel porto di Napoli e, sullo sfondo, la città storica con i suoi monumenti: il Maschio Angioino, la Certosa di San Martino, il Castel Sant'Elmo.*

del Golfo con maggiore consapevolezza e determinazione, esperienze e competenze, per sviluppare e, soprattutto, attuare piani e progetti.

Partendo dalle buone pratiche nazionali ed internazionali, Francesco Domenico Moccia affronta il tema della rigenerazione delle aree urbane costiere nel suo contributo **“Riqualficazione del waterfront tra modelli internazionali e radicamenti locali. Il caso di Castellammare di Stabia”**.

L'obiettivo è la valorizzazione delle identità e vocazioni dei territori, rifuggendo l'omologazione che talvolta emerge proprio dalle buone pratiche.

Il caso studio di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata offre l'occasione di riflettere sul rapporto tra pubblico e privato che, negli ultimi anni, si è realizzato attraverso la programmazione complessa e gli strumenti urbanistici innovativi, per attivare processi di recupero e sviluppo.

Il progressivo passaggio dall'industria manifatturiera a quella turistica è individuato come strategia per lo sviluppo economico e la crescita occupazionale dell'area Torrese e Stabiese. L'ambiente è posto come tema prioritario nei processi di recupero e riqualficazione dei waterfront, in un Paese come l'Italia dove ogni tratto di costa ha elevato valore paesaggistico.

Il fine ultimo è la messa a fuoco di un modello di “waterfront redevelopment” che sia rispettoso delle identità sociali e culturali locali, valorizzi le vocazioni economiche e produttive, tuteli l'ambiente e il paesaggio - in sintesi, un modello per il recupero e lo sviluppo sostenibile delle nostre aree costiere.

La resilienza è una parola chiave per affrontare la complessità della linea di costa, dove l'habitat marino e l'habitat terrestre si incontrano manifestando tutta la loro vulnerabilità di fronte all'incoscienza dell'azione antropica e al crescente rischio indotto da eventi

naturali sempre più impattanti, anche per per i cambiamenti climatici.

I temi della vulnerabilità e della resilienza sono ben affrontati da Mario Losasso e Marina Rigillo, nel loro contributo **“Sviluppare ambienti resilienti. Due progetti per la governance delle aree urbane costiere”**. La linea di costa è una risorsa cruciale per lo sviluppo del turismo sostenibile ed eco-culturale nel Golfo di Napoli, soprattutto nelle aree con specifica vocazione e tradizione qual è quella sorrentina: riduzione della vulnerabilità e miglioramento della resilienza sono prerequisiti fondamentali.

I progetti proposti da Losasso e Rigillo implementano metodi di controllo del processo decisionale basato sul rapporto informazione-decisione. L'indicatore è utilizzato come supporto cognitivo per una governance dei processi complessi sia ex ante, attraverso l'oggettivazione dei passaggi e della ricerca delle informazioni, sia in itinere utilizzando indicatori per il monitoraggio e il controllo.

Le aree di pregio ambientale non sono concentrate solo nella costiera o nelle isole ma sono presenti a macchia di leopardo, anche nelle parti di costa più urbanizzate. Queste aree sensibili possono essere i poli di un corridoio ecologico terra-mare, dalla Punta della Campanella ai Campi Flegrei, passando per le spiagge alle pendici del Vesuvio e la scogliera tufacea di Posillipo.

Gabriella Esposito De Vita, Stefania Ragozino e Gaia Daldanise, nel loro contributo **“Diritto al mare a Napoli: accedere, conoscere, ricordare, condividere l'area marina protetta di Gaiola”**, affrontano il tema della rigenerazione del waterfront urbano attraverso la fruizione controllata e compatibile di aree di pregio ambientale e culturale, grazie a un approccio metodologico *bottom up* che si traduce in esperienze di *civic activation*. In particolare, attraverso il caso studio dell'area marina protetta della Gaiola - un importante sito sia dal punto di vista storico e archeologico, sia da quello geomorfologico e della biologia marina - si ripercorre un'interessante iniziativa dal basso che, facendo leva sul senso di appartenenza delle comunità locali, promuove usi compatibili con le esigenze di tutela di un'area di particolare pregio soggetta a regime vincolistico. Il caso studio mostra come, sulla scia dei più interessanti modelli statunitensi, il recupero e la rigenerazione dell'ambiente costiero possano essere frutto di un approccio partecipativo proattivo quale possibile strategia di lungo periodo per la gestione consapevole del fronte a mare.

Il tema della vulnerabilità ritorna nel contributo di Giuseppe Guida **“Le vie del mare nella pianificazione di emergenza. Il caso di Bacoli”** che si concentra sulla pianificazione dell'emergenza in territori sensibili come quelli costieri. Attraverso il caso studio sviluppato nell'area flegrea, si esplorano le possibilità offerte dal mare in termini di vie di esodo in caso di evento calamitoso.

In tale prospettiva, l'interfaccia terra-mare costituisce un'opzione fondamentale nella gestione delle grandi emergenze cui sono esposti i territori, attraverso opportuni interventi di adeguamento e messa in sicurezza. In questi contesti, la pianificazione dell'emergenza può essere l'occasione anche per ripensare il ruolo dei waterfront nei territori soggetti a rischi naturali.

Dopo aver toccato molti punti della costa metropolitana, la navigazione conoscitiva e

propositiva ci porta a Napoli, luogo della concentrazione delle criticità ambientali, sociali ed economiche.

Massimo Pica Ciamarra, nel suo contributo **“Napoli e il mare: Mergellina ed il lungomare di via Caracciolo”**, illustra la sperimentazione progettuale sviluppata qualche anno fa dallo studio Pica Ciamarra Associati - PCA, su una porzione di waterfront tra le più sensibili della costa metropolitana.

PCA è una realtà consolidata nel panorama architettonico napoletano e, come pochi a Napoli, può vantare la capacità di trasformare i progetti in realizzazioni. Questo, però, non è avvenuto nel caso del waterfront perché le idee di PCA non si sono concretizzate in forme architettoniche e urbane.

Certamente la responsabilità non è degli architetti - sulla linea di costa sembra accumularsi tutta l'inerzia al cambiamento di una comunità urbana disillusa e sfiduciata. Eppure sarebbero tante le proposte da discutere, valutare e condividere, con gli aggiustamenti che possono derivare da un confronto ampio e partecipato, per poi scegliere e realizzare.

Il lungomare tra Mergellina e il Molosiglio — dopo la chiusura al traffico prima totale e poi parziale — è al centro del dibattito cittadino e suscita grandi contrapposizioni, spesso distraendo dalla necessaria visione d'insieme del waterfront cittadino e metropolitano. Il futuro del waterfront è inteso da Pica Ciamarra — in coerenza con le trasformazioni storiche della linea di costa — come “ridefinizione del rapporto terra/acqua” e mostra in modo chiaro l'importanza del “progetto” nella definizione e nella strutturazione dello spazio pubblico. I progetti illustrati vogliono realizzare, in modo integrato, una maggiore fruibilità della linea di costa e, contemporaneamente, risolvere i problemi di viabilità, con la realizzazione delle necessarie attrezzature, anche attraverso ipotesi purtroppo utopiche per Napoli ma che altrove sono state ideate, condivise con i cittadini, progettate e realizzate in tempi rapidi.

Le proposte di trasformazione fisica e funzionale - che altrove alimentano un dibattito fisiologico tra enti, istituzioni, tecnici e comuni cittadini - a Napoli, innescano “guerre di religione” spesso alimentate anche dalla stampa locale. Proliferano le associazioni fondate “contro” qualcosa, per opporsi ad un progetto o ad un'idea, mentre l'associazionismo propositivo, pur presente, trova poco spazio nei mezzi di comunicazione.

Le spaccature della comunità nascono da approcci integralisti, preclusioni ideologiche e incapacità di dialogo - tutti elementi tipici di una società urbana in ritardo di sviluppo civico qual è, purtroppo, Napoli. Ben vengano, allora, le iniziative tese alla partecipazione e a far emergere gli orientamenti della cittadinanza come i concorsi di idee con vota-



*Fig. 9 – Porto e città, anche visti dal mare, raccontano la loro separazione: la macchina portuale di Napoli e, alle sue spalle, il centro direzionale.*

zione popolare, ferma restando la necessità che siano sempre i progettisti a decodificare la domanda espressa e a proporre risposte, in termini di luoghi urbani - spazi, forme e funzioni.

In tale direzione, da alcuni anni, si muove l'Associazione Napolireativa con il Premio "La convivialità urbana", analizzato da Gaia Daldanise e Stefania Ragozino nel loro contributo **Una esperienza di civic activation per la riqualificazione del lungomare di Napoli: il Premio "La Convivialità Urbana"**. Facendo leva sul senso di appartenenza alla propria città di membri legati al mondo professionale, a quello accademico, della ricerca e di cittadini e giovani professionisti, Napolireativa promuove il dialogo su problematiche urbane cruciali.

Il racconto delle cinque edizioni del Premio aiuta a comprendere quali siano stati i criteri di selezione dei temi, le modalità di votazione e le cause di successo o insuccesso dei diversi progetti in gara. In particolare, si approfondisce la quinta edizione del premio che, nel 2014, è stata dedicata alle "Idee e proposte per il lungomare di Napoli". Lo studio dell'iniziativa e delle idee presentate, evidenzia la capacità dell'Associazione di innescare processi di attivazione sociale attraverso la crescita di schemi partenariali verso una nuova prospettiva di rigenerazione urbana.

La costa metropolitana sembra immobile - ancora di più se vista dal mare - anche se non mancano le idee, i piani, i progetti di recupero, le proposte per la riqualificazione e il ridisegno della fascia costiera, lungo tutto l'arco del Golfo.

Francesco Buonfantino, in **"Progettare tra terra e mare"**, racconta l'esperienza di Gnosis Architettura, interrogandosi sul waterfront come luogo di confine in relazione con il tessuto urbano, con specifico riferimento al caso di Pozzuoli.

Lo skyline, la permeabilità del tessuto con i territori retrostanti, la centralità dei fruitori e la dimensione percettiva sono, per Gnosis, gli elementi fondativi nel progetto di recupero del waterfront. L'obiettivo dichiarato è restituire alla collettività un pezzo di "confine" e il laboratorio di sperimentazione è il progetto per la riqualificazione dell'area ex Sofer a Pozzuoli con la sua particolare orografia e le sue preesistenze. In particolare, il progetto prevede un grande parco e un nuovo spazio pubblico sul mare che si integra al tessuto retrostante esistente.

Una sorta di maledizione impedisce alle idee di diventare realtà, ai piani e progetti di tradursi in forme e funzioni, alla comunità metropolitana di riappropriarsi del suo waterfront. Le motivazioni sono articolate e complesse, tra queste molti sottolineano la farraginosità del sistema vincolistico che è molto burocratizzato e poco efficace, nei fatti capace di bloccare i progetti ma non gli abusi.

Ugo Carughi, nel suo contributo **"Maledetti vincoli a terra e a mare"**, affronta il tema delle aree costiere sotto l'aspetto della tutela paesaggistica e monumentale e sulle questioni, anche di contrasto, che il sistema vincolistico pone nell'ambito del progetto. L'autore focalizza l'attenzione sull'importanza del vincolo e di come questo non debba essere inteso solo come "veto assoluto", in quanto, se opportunamente integrato, può contribuire alla qualità del progetto stesso.

Il terzo gruppo di contributi è dedicato al porto di Napoli come cerniera tra il mare e

la città metropolitana, strumento su cui fondare la crescita economico-produttiva nel rispetto delle istanze sociali e ambientali, luogo dello sviluppo locale sostenibile fondato sulla risorsa mare.

Mario Coletta, in **“Osservare, guardare e ascoltare Napoli. Considerazioni in margine al dialettico rapporto tra la città ed il suo porto”**, ripercorrendo la sua esperienza di vita e professionale, coglie aspetti molto interessanti del rapporto tra la comunità urbana e il porto, in particolare, nel secondo Novecento. Il Direttore di TRIA – che ringrazio per la disponibilità a pubblicare questo special issue – racconta la sua scoperta del porto e della costa orientale di Napoli, luogo di produzione e di degrado ma che, nei secoli passati, fu luogo di delizie nelle ville vesuviane del “Miglio d’oro”.

L’iconografia ufficiale preferiva le immagini oleografiche del Golfo con il pino e il Vesuvio ma, oggi, l’integrazione tra il porto e la città metropolitana deve partire proprio da quella “vergogna”. Le potenzialità dell’area portuale e della costa orientale di Napoli sono significative perché l’attuale degrado implica un notevole potenziale valore aggiunto – tangibile e intangibile – da conseguirsi attraverso gli interventi di trasformazione e riqualificazione urbana. Il valore aggiunto è a portata di mano e rende fattibili le ipotesi più ardite di trasformazione, come d’altro canto avviene in altre parti del mondo: Marsiglia, Valencia, Barcellona, New York, ... (Clemente, 2011).

Anna Maria Frallicciardi e Antonella Cuccurullo, nel loro contributo **“Porto e città: storia di un rapporto conflittuale”**, ripercorrono l’evoluzione del porto di Napoli – da sempre “il più grande cantiere della città”. Luogo di incontro tra mare e abitanti e di scambio di merci e culture, il porto ha influenzato, nel corso dei secoli e delle dominazioni, lo sviluppo urbano della città e del paesaggio costiero, dal primo insediamento sull’isolotto di Megaride fino all’approvazione, nel 2012, del Piano Regolatore Portuale (con le sue luci e le sue ombre). Soffermandosi sulla relazione tra Napoli e il mare, elemento da cui ha avuto inizio la sua storia, Frallicciardi e Cuccurullo evidenziano come il paesaggio costiero e portuale di Napoli rappresenti ancora oggi un paesaggio da riconquistare.

Il contributo di Michelangelo Russo - **“Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso”** - affronta il tema delle coste urbane nelle aree portuali, approfondendo la doppia natura di paesaggio e spazio pubblico. Russo considera il porto nella città contemporanea, secondo uno sguardo longitudinale e trasversale, evidenziando come esso sia spesso relegato ad un ruolo marginale, chiuso nel suo sistema di assi viari, infrastrutturali e di servizi, quale barriera che si interpone tra il mare e la città.

Per contrastare questa tendenza, con specifico riferimento a Napoli, il waterfront portuale è indicato dall’autore come “paesaggio multifunzionale” in cui si innescano le relazioni con la città. Allora, risulta necessario agire in maniera trasversale con un approccio multiscale di “rivitalizzazione relazionale”, legando insieme interessi di soggetti pubblici e privati di varia natura.

La sfida è trasformare il dialogo tra Comune, Autorità Portuale e stakeholders in azioni concrete, politiche efficaci e strumenti di pianificazione adeguati. L’obiettivo è una “wa-



*Fig. 10 – La fascia costiera alle pendici del Vesuvio, probabilmente, è la parte più degradata e, allo stesso tempo, quella con le maggiori potenzialità di valorizzazione.*

ter community” dove la co-pianificazione e la gestione integrata possano rappresentare valide strategie di sviluppo degli “harbourscapes”.

Nel suo contributo **“Porto, spazio pubblico e città metropolitana”**, Carlo Gasparrini racconta la complessità del rapporto tra la città e il porto di Napoli, attraverso la storia consolidata e gli eventi più recenti. L’analisi è lucida e completa perché frutto di esperienza diretta ed evidenzia tutte le contraddizioni dell’ultimo decennio, le occasioni mancate e le responsabilità.

La città storica esprimeva una domanda di spazio pubblico sul mare soddisfatta dalla permeabilità del porto che era parte integrante della città. Alla specializzazione dell’area portuale non è corrisposta l’individuazione di spazi alternativi per l’accesso al waterfront

e così il rapporto tra città e mare si è andato affievolendo. Se valutiamo il fenomeno alla scala metropolitana, la problematicità cresce in modo esponenziale con tre milioni di abitanti che reclamano il mare.

Gasparrini stigmatizza i vari aspetti della vicenda Nausicaa, società pubblica creata nel 2003 con l’obiettivo di promuovere la progettazione degli interventi di riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell’area portuale. Nel 2004, venne bandito un concorso internazionale di progettazione vinto dal gruppo guidato da Michel Euvé: vicende giudiziarie, veti incrociati e interessi di parte hanno bloccato e insabbiato l’iniziativa in un modo emblematico per la sua negatività. Indipendentemente dalla qualità del progetto – si prevedeva una “filtering line” alquanto impattante – nel 2010 si arriva alla richiesta di sciogliere Nausicaa per conflitti intercorsi tra i diversi attori e si blocca definitivamente il processo di intervento sull’area.

Il porto di Napoli, tra l’altro, è sempre meno competitivo così come l’intero comparto portuale italiano che non ha saputo fronteggiare la concorrenza degli altri scali del Mediterraneo e del Nord Europa. La prospettiva ultima per rialzarsi da questa crisi dovrebbe essere quella di una regia governativa che affronti in modo sistematico le esigenze del sistema portuale-interportuale italiano, compresi gli aspetti della riqualificazione urbana e dell’integrazione città-porto.

In **“Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?”**, Rosa Buonanno, Carlo Coppola, Giuseppe De Matteo Manzo e Vincenzo Nigro propongono un progetto nell’area urbana costiera nella Zona Orientale di Napoli, individuando integrazioni e/o migliorie alle soluzioni già programmate nei piani di recupero dell’area, con particolare attenzione alle questioni relative ad accessibilità pedonale e carrabile e alla dotazione di parcheggi.

La fattibilità della proposta fonda, come evidenziano gli autori, sulla necessità che le due “facce” del waterfront (città e porto) decidano di non viaggiare più parallele senza interagire, ma di incontrarsi per un fine comune.

Marica Castiglione, nella sua tesi di Laurea **“Napoli città-porto. Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale”** – sviluppata congiuntamente presso il DIARC dell’Università “Federico II” e l’IRAT del Consiglio Nazionale delle Ricerche – propone un approccio innovativo alla complessa tematica del rapporto tra città e porto, attraverso una duplice lettura “trasversale” e “longitudinale”. La valenza paesaggistica del waterfront, le esigenze specifiche dell’infrastruttura portuale, il contatto della città con il mare, l’integrazione tra spazio urbano e portuale diventano gli elementi del progetto di rigenerazione urbana essendo parti di un unico sistema, mediante il disegno di spazi pubblici intesi come “paesaggi ibridi”.

Marina Borrelli, Eduardo Borrelli e Aldo di Chio, nel contributo **“Vulcanica e il mare di Napoli”**, raccontano il rapporto con il mare nei loro progetti per il Molo Beverello. Nel primo progetto, il restyling e la realizzazione di alcuni servizi diventano l’opportunità per aprire il porto verso la città, rimodellare le strutture esistenti e progettare una sorta di piazza a mare dove nuovi segni dinamici diventano iconici per la città ed elementi di riconoscimento dal mare. Nel secondo progetto – non realizzato a causa del diniego della Soprintendenza – il temporaneo collegamento aereo pedonale tra il porto e l’area di Castel Nuovo avrebbe permesso, attraversando il cantiere ipogeo della Metropolitana progettata da Alvaro Siza e gli scavi archeologici a cielo aperto, di avere una visione del passato e del futuro di Napoli. I Vulcanica, infine, presentano la loro soluzione progettuale per il Concorso bandito da Nausicaa, di cui si è detto.

Dalla descrizione dei contributi emergono la ricchezza delle idee, il grado di approfondimento conoscitivo e la qualità delle proposte progettuali che, però, non riescono a tradursi in cantieri per la trasformazione, la riqualificazione e la valorizzazione della costa metropolitana.

Antonio Acierno, nel suo contributo **“Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli”**, individua una possibile rotta. Il quadro delle regole può essere la sintesi ordinatrice della risorsa mare e della dimensione metropolitana come motori del futuro sviluppo sostenibile della grande Napoli, soprattutto se si attueranno le previsioni della legge n. 56 del 7 aprile 2014.

L’urbanistica può e deve contribuire attraverso il suo strumento principe che è il piano – certamente dovrà essere un piano innovativo che sia capace di cogliere la dimensione metropolitana del rapporto tra il mare e la città. Il condirettore di TRIA mette a fuoco i temi prioritari del futuro piano metropolitano che dovrà superare la parcellizzazione degli attuali piani urbanistici comunali e attuativi e la debolezza del piano provinciale vigente.

### **Le prospettive per Napoli 2020 città metropolitana di mare**

La crisi locale che la città sta vivendo – nel più ampio scenario della crisi globale – può essere affrontata proprio partendo dal mare, dall’identità marittima della gente di Napoli, in una prospettiva di sostenibilità marittima della costa metropolitana.

Le sfide da affrontare – oggetto del lavoro del gruppo “Città e Architettura” con il suo

network internazionale – possono così essere sintetizzate:

- Qual è il modo migliore per valorizzare l'identità marittima di Napoli città metropolitana?
- Come si può rispondere alla domanda di mare posta dalla comunità metropolitana?
- Come la comunità metropolitana può contribuire a migliorare l'habitat marino e costiero?
- Qual è la giusta strategia per promuovere la crescita economica basata sul mare e sul cluster marittimo?
- Come la cultura marittima può contribuire a migliorare il futuro della forma urbana e la vita dei cittadini di Napoli e degli utenti della città metropolitana?

Il progetto è in corso, per affrontare il problema nella città di Napoli e nell'intero Golfo, traendo ispirazione dalle buone pratiche internazionali e, in particolare, dall'esperienza emblematica e paradigmatica di New York che, in pochi anni, ha ritrovato nell'acqua un elemento identitario e uno strumento di sviluppo.

Il Golfo deve essere considerato come parte integrante della città metropolitana, territorio liquido, risorsa su cui impostare politiche per la riqualificazione, la crescita e lo sviluppo locale. Lo sviluppo che proponiamo deve essere sostenibile ed equilibrato nelle tre dimensioni ambientale, sociale e economica, attraverso strategie condivise e intersettoriali.

La fascia costiera è una risorsa ambientale da disinquinare, partendo dall'acqua e dall'habitat marino del Golfo e poi sulla terraferma, dal porto di Napoli alla foce del Sarno, da Sorrento a Pozzuoli, da Ischia a Capri. Le aree che affacciano sul mare, risorsa per tutta la comunità, devono avere una destinazione prevalentemente sociale: spazi pubblici, aree verdi, attrezzature d'interesse generale alla scala metropolitana. La valorizzazione economica e produttiva è fondamentale per garantire gli obiettivi ambientali e sociali, passando dalla retorica dei beni comuni alla progettualità del bene comune, fondato sul lavoro.

Dobbiamo puntare alla messa a sistema delle attività che direttamente o indirettamente hanno a che fare con il mare: dallo shipping alla pesca, dal turismo alla produzione, che nel trasporto marittimo ha il suo canale distribuzione. Dobbiamo favorire la convergenza di interesse pubblico e interesse privato, facendo dialogare gli imprenditori con le comunità di cittadini e i politici. Il ruolo dei tecnici è quello di mettere a fuoco i settori di convergenza degli interessi, talvolta contrapposti, finalizzandoli in progetti fattibili nei quali i politici abbiano il ruolo di facilitatori.

Il waterfront è una risorsa da riqualificare e valorizzare attraverso le strategie partecipative e di collaborazione tra pubblico e privato lungo tutta la costa metropolitana, non solo nelle aree portuali. L'interesse si è progressivamente spostato dal porto di Napoli alla costa metropolitana della grande Napoli, con il suo degrado e con le sue bellezze paesaggistiche: Capri, Sorrento e Amalfi, la costa alle pendici del Vesuvio, il litorale urbano città di Napoli, Pozzuoli e i Campi Flegrei, Ischia e Procida.

Il disinquinamento e la rigenerazione urbana delle aree degradate che affacciano sul

mare possono incrementare il valore fondiario di tutta la fascia costiera, sulla linea di costa e sulle aree retrostanti. Queste ultime potranno essere oggetto di operazioni immobiliari private, ottenendo quelle risorse che consentiranno di riservare gli spazi sul mare all'uso pubblico, realizzando parchi e luoghi di aggregazione. Questo modello, applicato con successo a New York nelle operazioni di recupero del waterfront a Manhattan e a Brooklyn, può rappresentare una possibile rotta da seguire per Napoli 2020, per il suo sviluppo locale sostenibile in una visione metropolitana dal mare.

Napoli deve andare oltre la logica municipale, soprattutto attraverso l'azione di base della comunità, puntando ad una visione metropolitana, nell'attesa dell'interlocutore istituzionale. Aspettando il governo metropolitano, dovremmo cominciare a promuovere la comunità metropolitana, la *civitas* latina per stimolare un forte senso identitario alla scala metropolitana.

La riqualificazione e la valorizzazione del litorale metropolitano possono essere il punto di convergenza di molteplici interessi. L'obiettivo è innescare un processo basato sulla "consapevolezza marittima" e finalizzato allo sviluppo sostenibile attraverso progetti, proposte e piani di attuazione.

La strategia deve combinare una prospettiva generale con la capacità di concentrarsi su progetti specifici. L'obiettivo è una visione metropolitana che, tuttavia, deve essere attuata attraverso progetti locali che partano dal basso, o che siano altrimenti condivisi dalla maggior parte dei soggetti interessati, dalla comunità locale e dai responsabili politici. La sfida è quella di riunire tutte le parti interessate in un progetto comune: cittadini e city users, il governo e il sistema di governance, i consumatori e il sistema produttivo.

Questa è la rotta che proponiamo per Napoli 2020 città metropolitana di mare.

## REFERENCES

- Calvino Italo, *Le città invisibili*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1972.
- Clemente Massimo, "City and the sea: maritime identity for urban sustainable regeneration" in *TRIA Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, Vol. 6 n. 2, Dicembre 2013.
- Clemente Massimo, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011.
- Rossi Aldo, "Napoli San Vincenzo, Naples: The San Vincenzo Pier", in Alisio Giancarlo, Izzo Alberto e Amirante Roberta (a cura di), *Progetti per Napoli. Ventidue e idee per una città*, Napoli, Guida, 1987.
- Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Padova, Marsilio Editore, 1966.