

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 Univerdidad 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 Univerdidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



**Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

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

**Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

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

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

Maria Scognamiglio

## Sommario/ Table of contents

### **Prefazione/Introduction**

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

### **Editoriale/Editorial**

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

Massimo CLEMENTE

7

### **Interventi/Papers**

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

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

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

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

Carmine PISCOPO

42

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

Sergio ZEULI

53

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

Fabrizia FORTE

67

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

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

Alessandro CASTAGNARO

83

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

Francesco Domenico MOCCIA

99

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

Mario LOSASSO, Marina RIGILLO

117

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

Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO, Gaia DALDANISE

133

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

Castellammare di Stabia

## International models or local embedment in waterfront redevelopment. Castellammare di Stabia case.

*Francesco Domenico Moccia*

### *Abstract*

Waterfront development is spreading all over the world due to the deindustrialization and changes in sheep transportation technologies. Information circulation joined to marketing had established an international model tempting followers to imitate a ready-made success solution.

Reacting to this trend, in the Castellammare di Stabia case, a research group I coordinated, pursued the aim to escape prejudices and find proposals of change in the local situation.

To reach this objective the following tracks are developed: 1) urban history, to understand how the present city is the product of the efforts of a community during a long period of time; 2) crisis causes, and policies implemented to face problems; 3)



*Castellammare di Stabia, vista aerea*

an analysis of strength and weakness in the local environment in a process of strategic planning.

In the first part of the paper the main events determining the spatial organization of the site are highlighted, identifying a territorial structure, in contrast with a process of change. The second part discusses the effectiveness of a policy based on isolated project, advocating the need of a comprehensive strategic plan. Its vision has a framework in good practice, but has to be locally grounded. The Castellammare planning exercise may contribute to the definition of a methodology aimed to the recover and development of the local identity.

#### **KEYWORDS**

*Waterfront development, deindustrialization, strategic planning*

### **Riqualficazione del waterfront tra modelli internazionali e radicamenti locali. Il caso di Castellammare di Stabia.**

I progetti di waterfront si stanno sviluppando in tutto il mondo per la deindustrializzazione e i cambiamenti nelle tecnologie dei trasporti marittimi. La circolazione delle informazioni, unita alle necessità di marketing hanno contribuito ad affermare un modello internazionale provocando la tentazione in quelli che arrivano dopo di imitare soluzioni di successo belle pronte.

Non volendo seguire questa tendenza, nel caso di Castellammare di Stabia, il gruppo di ricerca da me coordinato, perseguì lo scopo di evitare i pregiudizi e cercare le proposte per la trasformazione nella situazione locale.

Per raggiungere questo obiettivo si sono seguiti i seguenti percorsi: 1) la storia urbana, per comprendere come la città attuale è il prodotto degli sforzi di una comunità nei tempi lunghi; 2) le cause delle crisi e le politiche pubbliche attuate per affrontare i problemi; 3) l'analisi delle potenzialità e delle difficoltà dell'ambiente locale in un processo di pianificazione strategica.

Nella prima parte dell'articolo si sottolineano i maggiori eventi che hanno determinato la organizzazione spaziale del sito, identificando una struttura territoriale, in contrasto con un processo di cambiamento. La seconda parte discute l'efficacia di una politica basata su progetti isolati, rivendicando la necessità di un piano strategico complessivo. La sua visione assume la cornice delle buone pratiche, ma si radica localmente. L'esperienza di pianificazione di Castellammare può contribuire alla definizione di una metodologia rivolta alla difesa ed allo sviluppo dell'identità locale.

#### **PAROLE CHIAVE**

*Progetti di waterfront, deindustrializzazione, pianificazione strategica*

## **Riqualificazione del waterfront tra modelli internazionali e radicamenti locali. Il caso di Castellammare di Stabia.**

*Francesco Domenico Moccia*

### **Introduzione**

Il comune di Castellammare di Stabia ha stipulato una convenzione con il Dipartimento di Architettura dell'Università Federico II per ottenere assistenza nell'attuazione del programma PIU Europa nell'ambito del POR Campania 2007-2013 relativamente alla riqualificazione urbanistica della zona costiera. Il programma finanzia una serie di opere pubbliche che vanno dalla sistemazione di strade al restauro di edifici storici (Casa del Fascio, Stimmatine, Reggia di Quisisana) e il piano urbanistico si proponeva di realizzare le condizioni normative perché questi interventi funzionassero da leve per una più generalizzata riqualificazione che aveva già un punto di partenza nel nuovo porto turistico di Marina di Stabia.

Il gruppo di ricerca, di cui sono responsabile scientifico, si è trovato a lavorare all'interno della tematica dei waterfront, uno degli interventi di trasformazione urbana maggiormente diffuso nel mondo, dove si va affermando un tipo d'intervento dal profilo sempre più riconoscibile. Nel confrontarsi con questa diffusa produzione, spesso rivolta alla realizzazione di elevati livelli di qualità urbana, non si è voluto perdere l'ancoraggio alla realtà locale che si presentava ricca di specifiche risorse con le quali si riconosceva la potenzialità di una declinazione del tutto specifica delle soluzioni possibili. Per questi motivi, il lavoro si è sviluppato in un continuo confronto per imparare dalle buone pratiche rifuggendo dall'omologazione in cui si rischia di cadere, quando si accetta acriticamente la schematizzazione della domanda di mercato. Il testo che segue percorre questa relazione tra l'evocazione di affermati successi e l'articolazione di soluzioni rivolte alla valorizzazione delle dotazioni esistenti.

Con questo resoconto non si intende esaurire le problematiche del processo di pianificazione, rimandando ad altri saggi per aspetti complementari (Moccia 2012a), peraltro ancora non compiuto, sebbene inizi nel lontano 2009, e veda la successione di tre amministrazioni comunali.

### **Come nasce il problema**

Nello sviluppo dei waterfront si parte da una situazione di crisi. Il motivo per cui è diventato una tematica internazionale della pianificazione dipende dai fenomeni globali di riconversione delle aree di costa a seguito di dismissioni di attività rese obsolete dallo sviluppo delle tecnologie di trasporto marittimo e dalla redistribuzione mondiale delle attività industriali (Al Naib 1995). Le due funzioni sono sempre state legate tra di loro

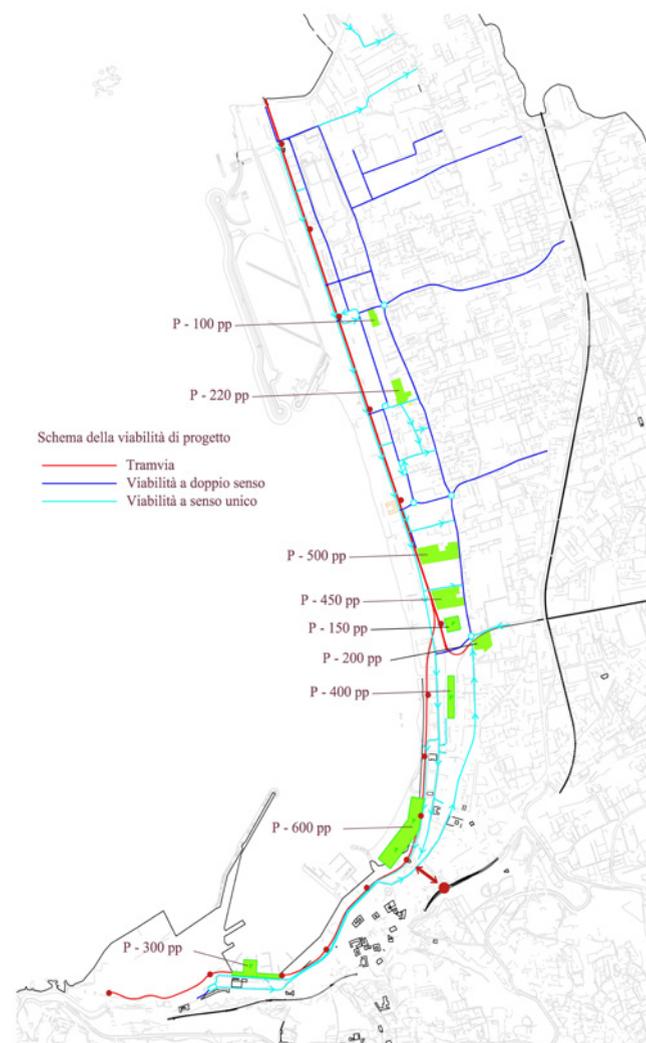
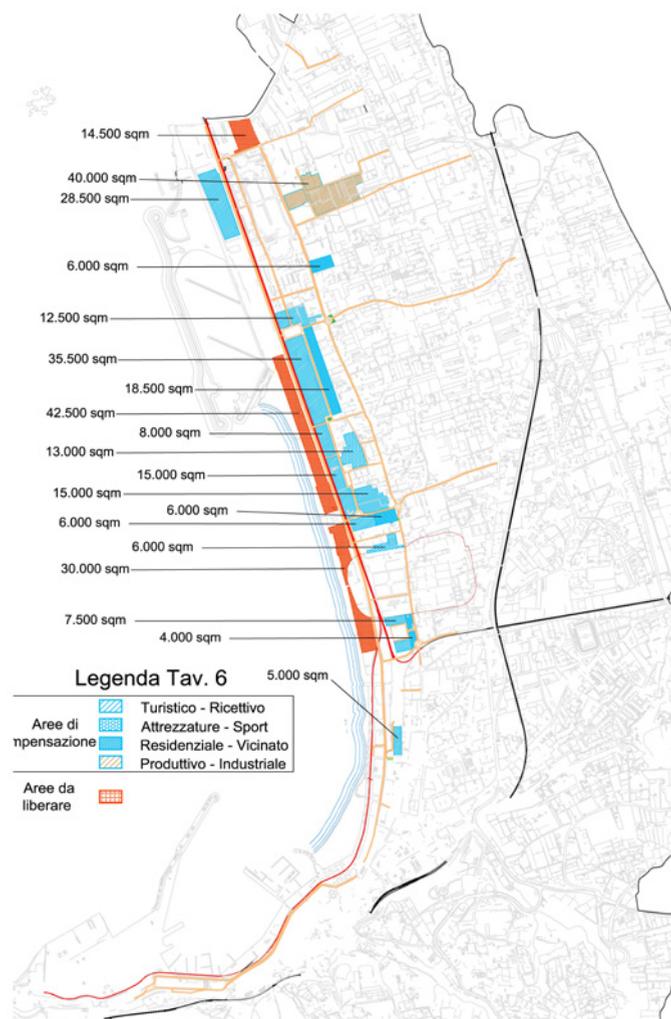


Fig. 1 - Progetto di riqualificazione della costa: Soluzione 1, schema delle aree di compensazione

Fig. 2 - Progetto di riqualificazione della costa: Soluzione 1, schema della viabilità di progetto

dal fattore accessibilità nel quale si coniugano i bassi costi unitari del trasporto marittimo con il punto di rottura di carico. Ne è derivata la prossimità delle aree industriali agli impianti portuali particolarmente favorevole per quelle imprese per le quali il trasporto delle materie prime o dei semilavorati e dei prodotti finiti ha un'incidenza notevole sui costi complessivi di produzione (Hoyle, Pinder, Husain 1994, Fabbri 2003). Seguendo queste linee, la strategia d'industrializzazione nel golfo di Napoli ha trovato un punto di forza nel programma che investì Torre Annunziata con la pianificazione del binomio porto/zona industriale (Viati 2005).

La consapevolezza con la quale l'allora amministrazione di sinistra s'incamminò in questa direzione si basava sul mito industriale della politica più vicina al movimento operaio ed alla cultura di un progettista che aveva collaborato con Adriano Olivetti non solamente nella progettazione della fabbrica di Pozzuoli, ma anche nella esplorazione delle potenzialità di sviluppo del Mezzogiorno. Luigi Cosenza aveva lavorato ad una bozza di piano regionale della Campania negli ultimi giorni del secondo conflitto mondiale

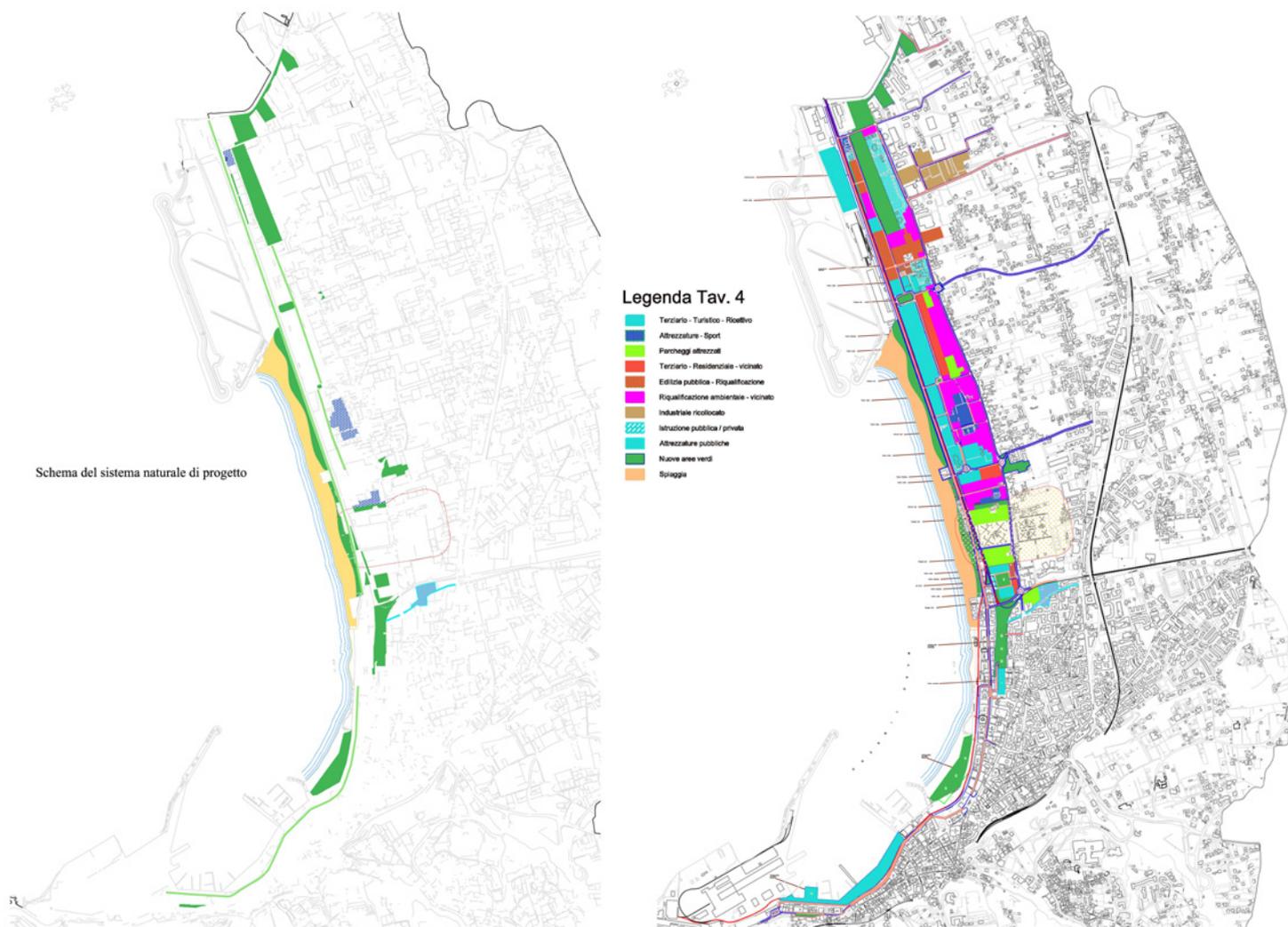


Fig. 3 - Progetto di riqualificazione della costa: Soluzione 1, schema delle aree verdi

Fig. 4 - Progetto di riqualificazione della costa: Soluzione 1, schema funzionale

ispirato dall'approccio olivettiano di evoluzione comunitaria (Olmo C. 1992). Perciò, quando ne ebbe l'opportunità, spinse per la realizzazione di un piano intercomunale in grado di aggregare in un disegno unitario un bacino di tre comuni gravitanti intorno alla città costiera di Torre Annunziata. Sul mare un grande porto ed una vasta area industriale si integravano con l'immediato hinterland vesuviano con la sua struttura a "villaggi", comunità contadine da coinvolgere nel processo di modernizzazione proiettato tra i due capisaldi del radicamento sociale e dello sviluppo economico (Cosenza, Moccia 1987). Facendo pendant a Pozzuoli, dall'altro capo del golfo, dove Olivetti impegnava i suoi stessi capitali, Torre si profilava come un esperimento ancora più ambizioso. Andava oltre la localizzazione della fabbrica e di quello che si poteva sviluppare a partire dalla sua forza catalizzatrice, provava a intessere una coerente organizzazione territoriale costruendo una unità funzionale e produttiva complessa e demograficamente bilanciata (Olivetti 2001).

L'ambizione del progetto trainò una industrializzazione che non riuscì ad attuarne la grandiosità ma che realizzò comunque un polo di primario livello nella compagine me-

tropolitana con una crescita demografica di circa 10.000 abitanti dal 1951 al 1981 e con l'aggregazione di un complesso di industrie metal meccaniche.

L'utopia della ricostruzione postbellica inseguiva quella più antica dei monarchi del regno preunitario nella vicina Castellammare. Città prediletta dalla corona che vi aveva come propri possedimenti la reggia di Quisisana usata come luogo di vacanza estiva. Anche qui i Borboni vi avevano fatto i primi esperimenti di innesto di impianti industriali con una fabbrica di cristallo, per provvedere alle forniture di corte, come a San Leucio, nei pressi della reggia di Caserta, con le sete. In più avevano progressivamente ampliato i cantieri, prima del 1738 dimensionati per fornire le barche ai locali pescatori, per provvedere alla flotta della marina militare (Musto 2006). Quando vi portarono, tra i primi in Italia, la ferrovia, nel 1842, si completarono le dotazioni essenziali per uno sviluppo moderno a cui i critici "unitari" potevano rimproverare la coincidenza con la monarchia, ovvero il saldo possesso del processo di industrializzazione nelle mani dell'aristocrazia senza che se ne distaccasse una classe borghese indipendente (D'Angelo 2002).

Comunque queste dotazioni di base favorirono la nascita di numerose imprese a partire da un polo specializzato nella lavorazione del cuoio comprendente la fabbrica fondata dal francese Francesco Bonnet, fondata nel 1809 e poi passata alla famiglia Jammy, quella di Girolamo Restoin e del tedesco Corrado Haller, fondata nel 1811 e quella del signor Lemaire del 1815. Per favorire questi insediamenti, il Comune donava il proprio patrimonio costiero e, di conseguenza, la spiaggia si coprì di capannoni per tutto il tratto che dall'abitato si spingeva fino al confine con la vicina Torre Annunziata andando a fondersi con la zona industriale del comune contermina (Moccia 2012c, D'Angelo 2000).

Il risultato di iniziative distribuite su un arco di tempo maggiore del secolo, spesso tra loro scollegate, certamente mosse da molteplici intenzioni ed interessi, finirono per costituire un complesso infrastrutturale con i due porti disposti a tenaglia ai lati di un lungo tratto costiero destinato all'industria (Mazzetti 2006).

Abbiamo già segnalato come una organizzazione territoriale di questo tipo si possa definire "classica" nel senso che rappresenta una forma molto diffusa, certamente portata da un sistema economico e di produzione proprio dei paesi sviluppati e come questa organizzazione, a partire dagli anni '70 entra in crisi per i cambiamenti di quel medesimo sistema di produzione che l'aveva, precedentemente, generato.

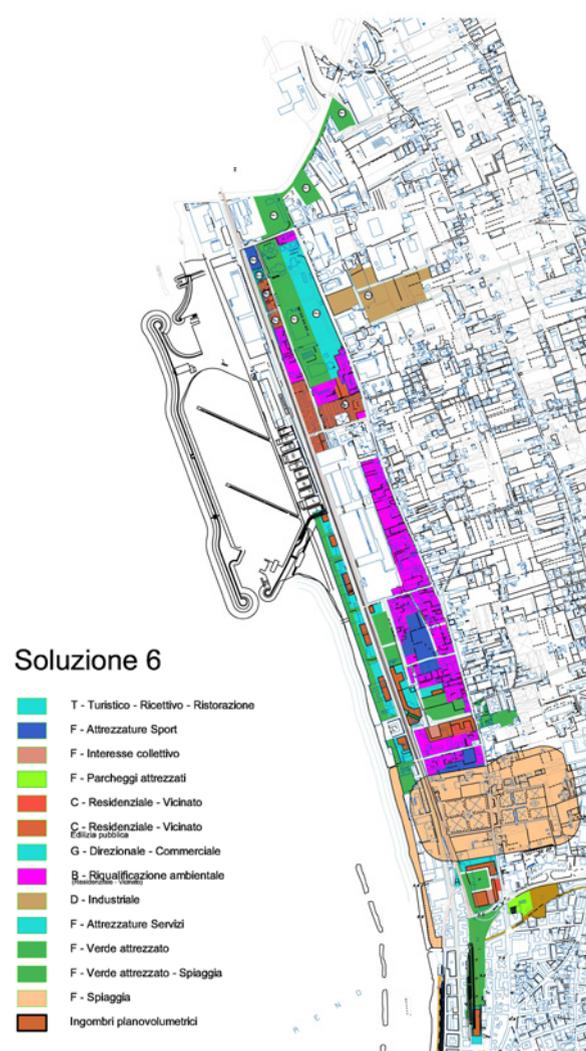


Fig. 5 - Progetto di riqualificazione della costa: soluzione alternativa, schema funzionale



di vari impianti industriali. Il programma, che coinvolgeva anche la Regione Campania, doveva promuovere la creazione di posti di lavoro incentivando le imprese in base all'occupazione generata e doveva accompagnare la riconversione delle attività anche con la formazione del personale (Albolino, Viganoni 2008). La Regione divenne socio di maggioranza di un'agenzia di sviluppo locale denominata TESS, coinvolgendo i comuni dell'area vesuviana costiera nel 1994, per avere uno strumento per l'attuazione del contratto d'area, strumento di programmazione negoziata previsto dalla legge 662 del 1996, il quale prevedeva, per Torre Annunziata, l'insediamento di otto attività produttive leggere nell'area dell'ex Dalmine, proponendosi l'occupazione di 411 unità e, a Castellammare, di sei attività turistiche, tra cui il nuovo albergo Crown Plaza ed il porto turistico di Marina di Stabia, con una occupazione di 631 unità (Mangoni 2003).

L'intervento statale fu innovativo, a quei tempi, per i modi con cui affrontava un problema occupazionale, peraltro generato dal crollo dell'industria di stato, con il coinvolgimento di un gruppo differenziato di stakeholders, dopo una decisa mossa di decentramento delle decisioni verso la regione e i comuni. Siamo proprio all'avvio di quelle politiche "per contratti" che si avvalgono di complessi processi di concertazione tra gli enti, i sindacati e con la partecipazione dei privati, ora chiamati a sostituire da protagonisti e assumendo in pieno la responsabilità dove lo stato aveva agito con la gestione diretta dell'industria (Bobbio). La svolta non a caso richiama le politiche europee di riequilibrio regionale perché ne riprende la filosofia di disimpegno dello stato come componente del risanamento e del rilancio dello sviluppo economico (Zerboni 1999).

Se questi tratti distinguono la riconversione in Italia segnata dal suo specifico rapporto tra stato e mercato, troviamo minori differenze nel paragone con le tendenze internazionali, per i cambiamenti delle funzioni e dell'organizzazione del territorio come il passaggio dall'industria al turismo e l'impegno nella riqualificazione ambientale. Sebbene il programma si inserisca nel *mainstream* maggiormente di voga e più promettente nei risultati, finisce per arenarsi non solamente per difficoltà attuative, quanto anche perché sconta iniziali incompletezze nella prefigurazione dell'assetto a cui pervenire. La compiutezza, sebbene discussa, della trasformazione del cementificio Calcina in albergo, si avvale del suo isolamento all'avvio della costiera sorrentina, in corrispondenza della relativa cava. Quando passiamo alla zona industriale a cavallo tra i due comuni sia il nuovo porto turistico che la rinascita di attività manifatturiere con la promessa della creazione di un polo cantieristico della nautica da diporto intorno all'Apra-Ferretti, restano singoli episodi immersi in un paesaggio di abbandono e degrado.

Volendo continuare il paragone con i più affermati modelli di rinnovo dei waterfront, qui è del tutto mancato una visione che coinvolgesse lo spazio fisico in nuovo assetto corrispondente alle trasformazioni funzionali che si andavano ad innescare isolatamente, per singoli progetti (Desfor, Laidley 2011). Varie attenuanti si possono invocare a questa critica: il fallimento di alcune importanti iniziative come Pompei 2000, un parco tematico con strutture ricettive, spazi espositivi e tecnologie multimediali, salone del gusto e del made in Italy a supporto del turismo archeologico per il recupero delle aree degli stabilimenti Tecnotubi e Vega, oggi riproposto con nuove formule nel grande progetto

Fig. 8 - Planovolumetrico e fotoinse-  
rimento

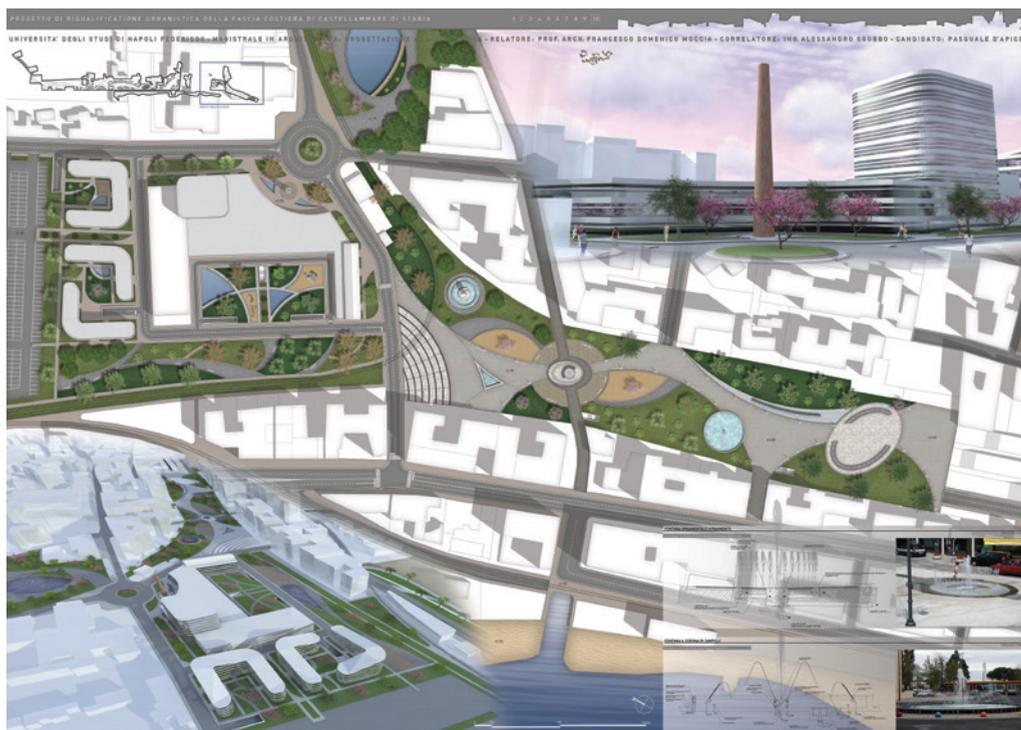


Fig. 9 - Planimetria funzionale e det-  
tagli volumetrici





Fig. 10 e 11 - Dettagli volumetrici e rendering



Pompei; la realizzazione parziale di altri progetti come quello di Marina di Stabia dove si sono realizzati solamente i moli ma non una serie di servizi previsti come il parco commerciale, scuola di vela, ristoranti, youth center, atelier di progettazione, sport center, cinema multisala, albergo. Quant'anche si fossero superati questi limiti e ogni progetto avesse trovato la sua piena realizzazione, le conclamate grandi firme impegnate, rispettivamente Francesco Venezia e Fuksas, avrebbero potuto dispiegare la qualità delle loro opere solo all'interno di ben delimitati recinti.

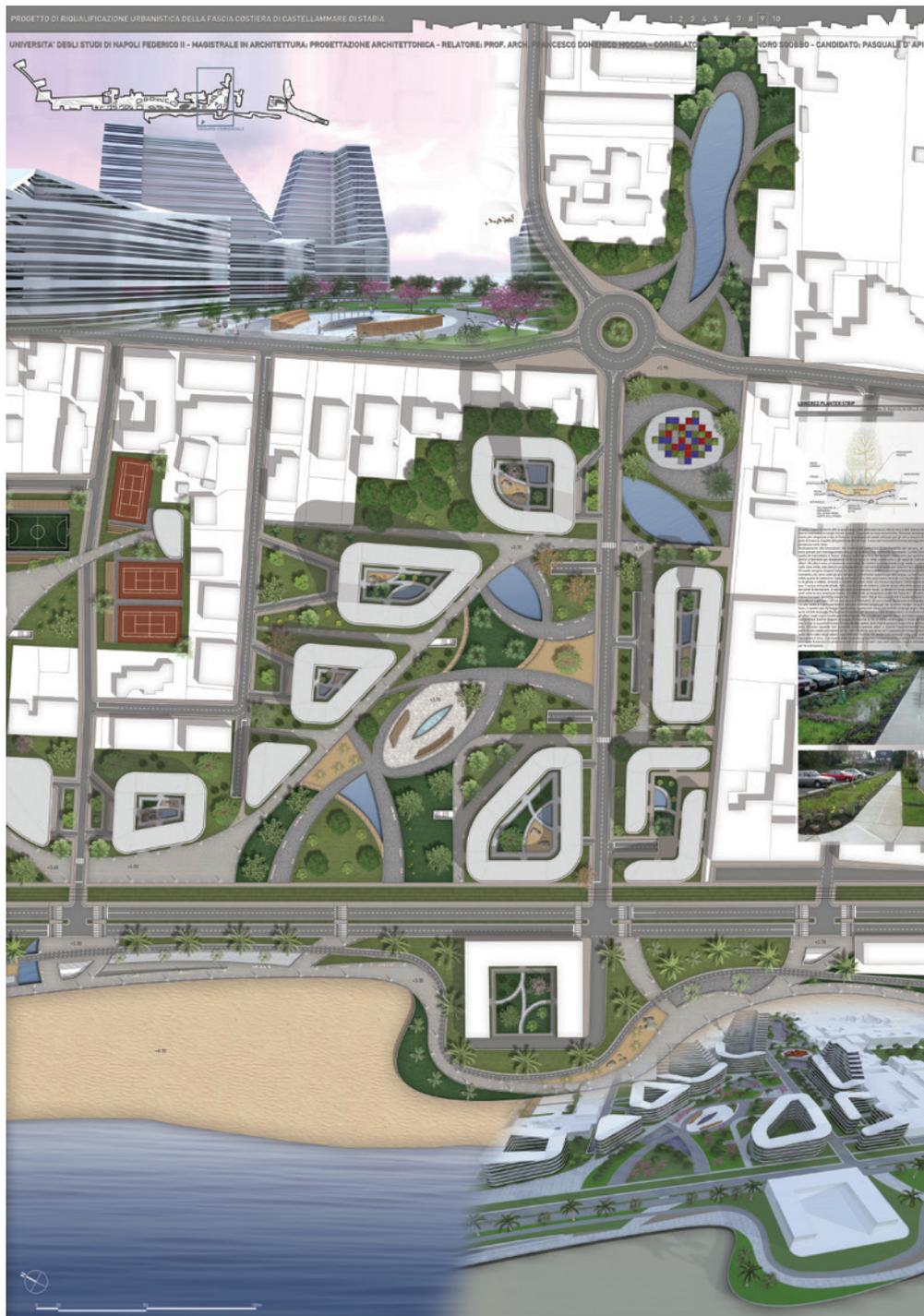
### **Strategie nella programmazione dei Fondi Strutturali**

L'attenzione pubblica si è rinnovata, dopo il contratto d'area, con la programmazione dei fondi strutturali 2006-2013. Di nuovo ci troviamo di fronte ad una eccellenza innovativa delle politiche di sviluppo, il primo esperimento di decentramento ai comuni, con popolazione superiore ai 50.000 abitanti di programmi integrati di riqualificazione urbana, dall'acronimo PIU Europa (<http://www.beta.regione.campania.it/it/tematiche/piu-europa-rugeecba/programma-integrazione-urbana-piu-europa>).

L'obbligatoria pianificazione strategica europea avrebbe dovuto, in fase successiva, superare l'isolamento di iniziative singole e integrarle in una coerente azione di riqualificazione, ma il Documento di Orientamento Strategico resta una semplice cornice dichiaratoria di principi e buone intenzioni ricalcanti tanti luoghi comuni dopo rituali indagini e collezioni d'informazioni. Ad esso è, comunque, del tutto estranea la dimensione urbanistica, il concreto disegno del connettivo di spazi pubblici, la messa a coerenza delle architetture, la costruzione di una identità morfologica da una parte e dall'altra la previsione di meccanismi attuativi incidenti nei valori immobiliari e capaci di guidare gli attori dell'industria edilizia.

Agli albori di questa programmazione il comune di Castellammare si distingue, nel gruppo PIU Europa, per l'elaborazione di un pacchetto di progetti consistente ed articolato non privo di tentativi di messa a coerenza anche di varie fonti di finanziamento ed opportunità che vanno dai contratti di quartieri all'adesione all'Autorità Portuale. È un insieme che lascia intendere una direzione politica di trasformazione dell'economia della città con il consolidamento di alcune delle sue maggiori dotazioni come le terme, per le quali si prevedono investimenti tanto per il restauro delle Vecchie Terme dismesse che per il miglioramento della dotazione delle Nuove nell'impiantistica del reparto fangoterapia da dotare anche di una nuova piscina termale; oppure come il restauro della reggia di Quisisana, finalizzata a un centro culturale e per l'insegnamento del restauro, di altri monumenti cittadini quali il convento delle Stimmatine, le ville Ersilia e Gabola, la casa del Fascio da adibire a biblioteca; oppure di spazi pubblici come la piazza della Fontana Grande, via del Gesù e via San Bartolomeo, piazza Cristoforo Colombo e il borgo di Pozzano (<http://www.comune.castellammare-di-stabia.napoli.it/piueuropa/>).

In aggiunta, una particolare concentrazione è rivolta al potenziamento dell'accessibilità, avvalendosi del progetto della "metropolitana regionale" e della sua previsione di



Figg. 12 e 13 - Dettagli volumetrici e rendering

avere nel territorio comunale cinque stazioni della linea Vesuviana a cui va aggiunta la riattivazione della linea delle ferrovie dello stato. Per conto suo il Comune intraprende una trattativa con l'Autorità Portuale per realizzare il suo primo ampliamento al di fuori del comune di Napoli ed ottenere uno scalo per le navi da crociera con la realizzazione di un nuovo molo proprio di fronte alla città storica (Città di Castellammare di S.).



### Una vision per il waterfront

La forte proiezione verso il turismo inevitabilmente trova nel mare e nel waterfront il punto di agglutinazione, anche un marchio in grado di sintetizzare la trasformazione urbana. Tuttavia, la complessità della città non si riduce a uno slogan tanto semplificato. Continua a pesare la forte componente industriale anche con le vittime di una inarrestabile deindustrializzazione aggrappati alla speranza di salvare impianti ormai condannati al disinvestimento. Né gli investimenti nei cantieri navali (con il nuovo capannone) sono sufficienti ad allontanare la minaccia della perdita di un pilastro piantato nella più celebrata tradizione di primati locali.

Questi fermenti, talvolta anche ingenui o destinati al fallimento, in parte incoerenti, spesso poco studiati ed approfonditi, contrastano con certe immagini troppo perfette divulgate dalle riviste specializzate di eleganti vedute su estesi tratti di costa elegantemente rappresentati con una iconografia accattivante da marketing territoriale. I render

rappresentano un mondo di sogni zeppo di stereotipi internazionalizzati che fa pensare a quel ristretto gruppo sociale migrante a grande velocità attraverso tutte le latitudini che già detta gli standard degli alberghi di lusso (Marshall 2004). Non è difficile cogliere la tendenza generale ad uniformarsi ad un modello di waterfront redevelopment esattamente come avvenne qualche decennio fa la manhattanizzazione dei centri direzionali di tutto il mondo. Se questa decontestualizzazione è specchio di una domanda, forse contiene anche l'illusione di collocare un eccesso di offerta e di sminuirne la qualità con il depotenziamento di particolari identitari. Casi ancora più critici sono quelli che nascondono con immagini "di plastica" l'assenza di programmi effettivi e della vera realtà dei fatti, con la sua inevitabile complessità.

A spingere verso questi eccessi è anche il tipo di intervento quando si trova a creare dal nulla un pezzo di città su suoli liberati da ogni preesistenza. Perciò sono apprezzabili tutti quei casi in cui elementi anche di limitato pregio vengono conservati a testimonianza di memoria del precedente assetto e funzioni, con un valore di radicamento nella particolarità dei luoghi; oppure quando sono ricercate con minuzia linee di continuità con le aree urbanizzate contermini o è restituito valore ambientali a isole di natura, entrambi caratterizzanti la specificità locale (City of Edinburgh Council 2005).

Le due tesi sostenute possono apparire tra di loro in contrasto: prima è stata criticato l'episodicità della trasformazione per progetti perché presentano il risultato negativo di realizzare la riqualificazione all'interno di delimitati perimetri lasciandoli immersi in un ambiente di degrado (una situazione plasticamente percepibile a Castellammare dove il nuovo porto di Marina di Stabia si viene a trovare in una zona periferica degradata); poi, si è trovato nelle visioni d'insieme che potrebbero assicurare coerenza, attraverso compiuti progetti urbani, all'appena rilevato problema, il difetto di una acritica ripetizione di convenzionali modelli decontestualizzati.

### **Soluzioni contestualizzate**

Una via d'uscita da questo dilemma potrebbe essere uno stile di pianificazione più flessibile sulle scelte architettoniche, in modo da coinvolgere una pluralità di autori in grado di conferire quella complessità impossibile da restituire con un unico atto progettuale anche se realizzato da un team di chiara competenza. Di fatto vediamo che questa strada è percorsa sovente con elaborati che controllano non solo l'organizzazione delle funzioni e della circolazione (cardini dell'urbanistica), ma anche indicano direttive per la costruzione della forma tanto degli spazi pubblici che delle costruzioni all'interno degli isolati o dei lotti edificabili, con specifico riferimento alla valorizzazione di qualità paesaggistiche, ecologiche e di aggregazione sociale.

In aggiunta, metodo seguito nella redazione del piano di Castellammare, c'è l'elaborazione di una strategia realizzata dalla combinazione dei fattori locali. La foce del fiume Sarno ha comportato tanto il rischio di esondazione quanto il trasporto di inquinanti di provenienza agricola, industriale ed urbana. In risposta sono stati avanzati progetti

ricostruzione della zona umida, duplicazione della foce, impianti di depurazione. Lungo la costa è stata riattivata la linea ferroviaria voluta dai Borboni e restata inattiva guadagnando le stigmi di una inutile barriera tra le zone abitate e la costa. Adesso la chiusura dei passaggi a livello è avvertito come un ostacolo al traffico automobilistico e non è compresa la politica di sviluppo del trasporto pubblico sostenibile ad esso alternativo. Il mare inquinato aveva spezzato i legami radicati nella tradizione di un popolo di pescatori e marinari. Si era dissolto anche quel turismo balneare che aveva fatto le fortune di Castellammare fin dall'inizio del secolo scorso combinandosi con le cure termali e la mitezza del clima. Perciò la spiaggia, confinata a spazio residuale, si lasciava occupata da costruzioni cadenti, erosa con la loro invadenza dal lato di terra e dall'avanzare della linea di costa dall'altro. Oggi, col procedere del disinquinamento del Sarno, ritorna la pesca, come indicatore della recuperata salute delle acque e si rischiodono le prospettive della balneazione. Di qui l'importanza dell'accesso alla spiaggia laddove la strada di costa, corso Alcide De Gasperi, rimane chiusa entro una compatta cortina di pessima edilizia e lascia solo rarissimi squarci attraverso i quali l'esplosione delle vedute sul golfo lascia senza fiato. Deve essere solo immaginata la potenzialità di una posizione a metà tra il Vesuvio, da un lato, e il Faito con la penisola sorrentina, dall'altro. La stessa città, che si arrampica alla prime falde del monte con il castello e le antiche ville e residenze reali ha un privilegiato punto di osservazione da questo luogo, da un passeggio che potesse aprirsi sul mare senza ostacoli.

Alle spalle, verso l'entroterra, la diffusione edilizia degli ultimi anni ha tanto eroso una agricoltura fertilissima che resiste nelle maglie di un'urbanizzazione dilagante su tutta la piana, quanto segnato una periferia caotica per l'essenzialità delle infrastrutture e servizi e per la confusione delle forme di costruzione. Al suo cospetto s'interrompe quel rapporto colto che la città aveva evoluto con il suo mare da quando ne accoglieva le sabbie davanti alle mura per radunarvi le barche e le reti messe ad asciugare al sole; quando faceva evolvere l'artigianato dei maestri d'ascia verso cantieri navali di più sofisticate tecnologie; quando riorganizzava il fronte con viali e giardini dal respiro illuministico e, poi, per lo svago di una aristocrazia liberty di villeggianti termali; infine, per farne i luoghi più popolari nei giorni di festa.

In questa elencazione, si percorre assieme la lista delle risorse, come quella dei destruttori, spesso le due facce di una stessa medaglia. Trasformare i secondi nelle prime comporta semplici cambiamenti di disposizioni, di uso, di valorizzazione, ma anche il coraggio di trasformazioni radicali purché realistiche se mirate alla realizzazione di una visione coerente e funzionale alle reali prospettive di sviluppo secondo le potenzialità intuite come quelle di una vera possibilità di rilancio delle tradizioni termali, balneari, storico-culturali (insieme ad una manifattura più moderna ed avanzata, di fatto con quelle perfettamente sinergica) (Moccia 2005). L'evoluzione della società e dell'economia si accompagna all'evoluzione delle forme che può avvenire o con l'imposizione di modelli testati dal mercato o allacciando legami di continuità con la locale storia urbana. Questo indirizzo è stato interpretato a Castellammare con la ripresa della strada di lungomare, il dispositivo che la città fin dalla seconda metà del settecento, aveva regola-

to il rapporto tra l'area urbanizzata ed il mare, recuperando l'estetica paesaggistica che allora si faceva avanti insieme al mito della circolazione ed a quello della compiutezza del perimetro come qualità morfologica.

Ai nostri giorni, il tema finisce inevitabilmente per essere contaminato dall'esigenza ecologica di considerare la costa una fascia tampone tra ecosistemi imponendo un aspetto naturalistico; richiama la complessità tipologica per rispondere alla differenziazione della domanda come alla richiesta di commistione funzionale e sociale. L'isolato accoglie il requisito della permeabilità per consentire allo spazio pubblico di pervadere il tessuto urbano elevando accessibilità e incontro.

## Conclusioni

Al momento, non è prevedibile quale trasformazione avverrà, neppure se le argomentazioni che si vanno sviluppando siano in grado di convincere gli attori locali della validità delle soluzioni proposte. Le difficoltà si dispiegano su due fronti: da una parte, s'incontra una resistenza ad elevare le ambizioni rispetto a pratiche di cambiamento incrementali e minimaliste ripiegate in un ambiente delimitato tanto sotto il profilo economico che urbanistico; dall'altro non bisogna cadere nella trappola della de-contestualizzazione lasciandosi affascinare dalle sirene delle buone pratiche. Questo impervio terreno è stato trattato senza la possibilità di giungere ad una sistematizzazione rigorosa, piuttosto con richiami e spunti, per la complessità dei fattori che entrano in gioco e la difficoltà a definire previsioni in un ambiente tanto sottoposto alle incertezze.

Si è voluto sottolineare i nuclei delle specificità delle trasformazioni urbanistiche che partono da una situazione di crisi, i cui caratteri sono importanti nel generare le nuove proposte, che le strategie per la valorizzazione delle risorse locali sono una guida per configurare le opportunità da cogliere e costruire la visione del cambiamento, che la dinamica dell'evoluzione urbana con i suoi caratteri identitari hanno da suggerire ancora soluzioni della forma urbana come ultimo e non inutile requisito del processo di pianificazione.

Queste sottolineature non sono estranee alle pratiche correnti, ma molto spesso, facendo capo a diversi specialisti, si mantengono separate, oppure vedono il netto prevalere di una rispetto alle altre o l'uso di parte di esse. L'esperimento in corso consiste nel trovare una equilibrata interazione.

#### REFERENCES

- Albolino Ornella, Viganoni Lida, Nuove scale della governance urbano-regionale in Campania: la Costa del Vesuvio, Sommella R. (curatore), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, Angeli, 2008, p. 116-140
- Bobbio Luigi, *Le politiche contrattualizzate*, Donolo C. (curatore), *Il futuro delle politiche pubbliche*, Milano, Bruno Mondadori, 2006, p. 59-79
- Cimmino Pasquale, Di Grandi Angela, Stato di realizzazione dei Patti Territoriali in Campania tra pianificazione concertata e lentezza attuativa, Moccia F. D. e Coppola E. (curatori), *Campania. Ambienti insediativi e sistemi locali di sviluppo*, Napoli, Liguori, 2005, p. 114-126
- Città di Castellammare di Stabia, Piano Integrato urbano Più Europa. Preliminare. Available on: <http://www.comune.castellammare-di-stabia.napoli.it/piueuropa/>
- Cosenza, Gianni e Moccia, Francesco Domenico, Luigi Cosenza. *L'opera completa*, Napoli, Electa, 1987
- City of Edinburgh Council, *Leith Docks Development Framework*, RMJM for Foth Port, Edinburgh, 2005
- D'Angelo Giuseppe, *Le strade di Castellammare di Stabia. I luoghi, i personaggi, le storie*, Castellammare di Stabia, Nicola Longobardi Editore, 2000
- D'Angelo Giuseppe, "Castellammare borbonica. 1734-1869", in *Domus de loco sano*, Città di Castellammare di Stabia, 2002
- Desfor Gene, Ladley Jennefer (editors), *Reshaping Toronto's Waterfront*, Toronto, University of Toronto Press, 2011
- Fabbri Fabrizio, *Porto Marghera e la laguna di Venezia. Vita, morte e miracoli*, Milano, Jaca Book, 2003
- Hoyle Brian S.; Pinder David A.; Husain, M. Sohail (curatori), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia, 1994
- Mangoni Fabrizio (curatore), *Costa del Vesuvio. Il piano strategico*, Gragnano, Stampa Democratica 45 Editrice, 2003
- Marshall Richard, *Waterfronts in Post-industrial cities*, London and New York, Taylor & Francis, 2004
- Mazzetti Ernesto, *Mare. La natura, gli uomini, i porti, le flotte della storia nell'economia, nella cultura*, Napoli Guida, 2006
- Moccia Francesco Domenico, Pianificazione strategica, Moccia F. D., Meselella A. (curatori), *Introduzione alla pianificazione dello sviluppo locale*, Napoli, CLEAN, 2005, p. 10-48
- Moccia Francesco Domenico, *Difficoltà nell'attuazione delle politiche di trasferimento dei diritti edificatori. Un caso di ricerca azione per la riqualificazione di area costiera*, Emanuela Coppola (curatrice), *Urbanistica comunale oggi. Esperienze di piano a confronto*, Napoli, Liguori, 2012a, p. 295-319
- Moccia Francesco Domenico, "Port Operations and Displacement vs. Urban Redevelopment of Port Areas. There Could Be an Alternative Model of Waterfront Redevelopment for Small, Medium Port City Based on Port Operations?", *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali*, 2012b, vol. 12, n. 1, p. 277-288
- Moccia Francesco Domenico, *Urbanistica. Interpretazioni e processi di cambiamento*, Napoli, CLEAN, 2012c
- Musto G., *La città di Castrum maris de Stabia nelle vedute del XVIII e XIX secolo*, C. De Seta e A. Buccaro (curatori), *Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia*, Napoli, Electa, 2006, p. 303-325
- Al Naib S. K., *London Docklands. Past, present and future*, London, Ashmead Press, 1995
- Olivetti Adriano, *Città dell'uomo*, Milano, Edizioni di Comunità, 2001
- Olmo Carlo, *Urbanistica e società civile*, Torino, Bollati Boringhieri, 1992
- Savino Michelangelo (curatore), *Waterfront d'Italia. Piano, politiche progetti*, Milano, Angeli, 2010
- Stiller Eileen, Jeske Janina (editors), *Hafen City Hamburg. Projects. Insights into current developments*, Hamburg, HafenCity GmbH, 2010
- Viati Annalisa, "I porti della Campania. Ipotesi di sviluppo", Moccia F. D. e Coppola E. (curatori), *Campania. Ambienti insediativi e sistemi locali di sviluppo*, Napoli, Liguori,

2005, 2005p. 84-89

- Zerboni Nicola, Patti territoriali e contratti d'area. Gli strumenti della programmazione negoziata per lo sviluppo locale, Roma, Edizioni il Sole 24 Ore, 1999

**Francesco Domenico Moccia**

*Department of Architecture of the University of Naples "Federico II"*  
*fdmoccia@unina.it*

Professore ordinario di urbanistica, coordina il corso di laurea magistrale in pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale, dirige il master interateneo in pianificazione comunale. Presidente di INU Campania, socio SIU, AESOP, Metrex. Conduce ricerche nel campo della teoria della pianificazione, pianificazione strategica, territoriale, del paesaggio. Nei lavori più recenti si è focalizzato sulla riforma ecologica delle città con particolare riferimento ai temi della densificazione, infrastrutture verdi, restauro paesaggistico-ambientale. È consulente per l'urbanistica di vari enti locali.