

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

13

SPECIAL ISSUE

**il mare e la città
metropolitana
di Napoli**

a cura di Massimo Clemente



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

Vol. 7 n. 2 (LUGLIO 2014)

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

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

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



Università degli Studi Federico II di Napoli

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

Comitato centrale di redazione / Editorial Board

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

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

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

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

Maria Scognamiglio

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

Sommario/ Table of contents

Prefazione/Introduction

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

Editoriale/Editorial

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

Massimo CLEMENTE

7

Interventi/Papers

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

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

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

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

Carminio PISCOPO

42

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

Sergio ZEULI

53

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

Fabrizia FORTE

67

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

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

Alessandro CASTAGNARO

83

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

Francesco Domenico MOCCIA

99

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

Mario LOSASSO, Marina RIGILLO

117

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

Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO, Gaia DALDANISE

133

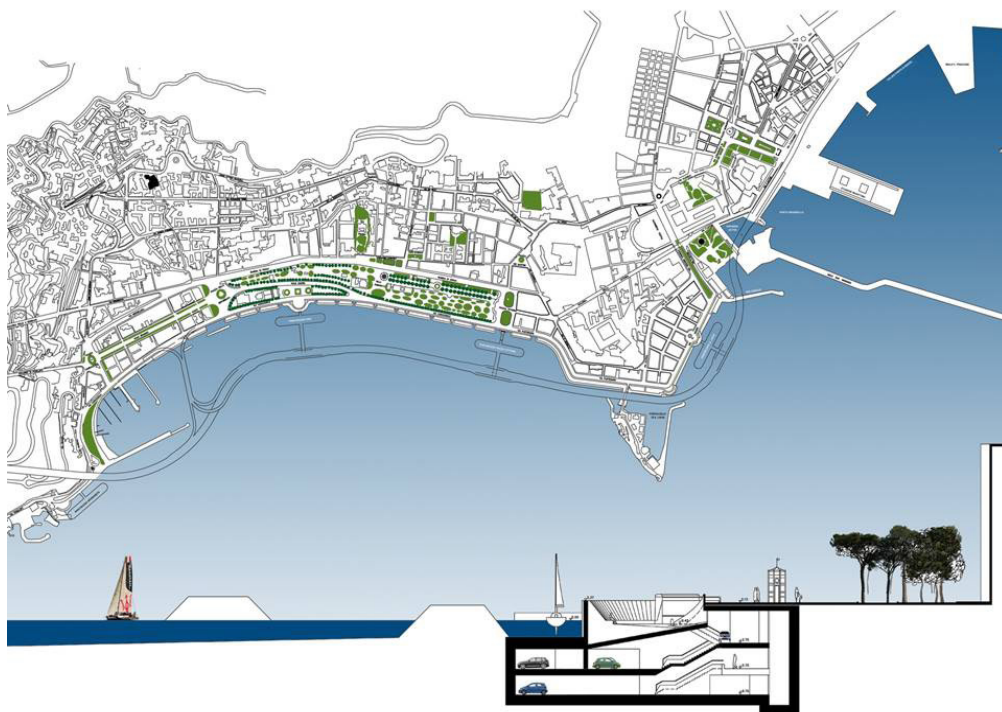
Le vie del mare nella pianificazione di emergenza. Il caso di Bacoli/“Sea routes” in Risk Management Planning. The case study of Bacoli Giuseppe GUIDA	153
Napoli e il mare: Mergellina e il lungomare di via Caracciolo/ Naples and sea: Mergellina and the Via Caracciolo waterfront Massimo PICA CIAMARRA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

Napoli e il mare: Mergellina ed il lungomare di via Caracciolo*

Massimo Pica Ciamarra

Libri e convegni servono per far navigare la mente, tanti esempi, tante informazioni, tante pratiche virtuose, tanti punti di vista oggi aprono alla visione metropolitana ed alla singolarità napoletana. Napoli-Città metropolitana, da Giugliano a Massalubrense, golfo, isole, un Vesuvio onnipresente, un luogo enorme, 800 kmq di mare con tanti sub-elementi culturali e ad altra scala dominanti. Il margine fra la terra ferma ed il mare si modifica costantemente, il mare erode le coste, la terra conquista il mare (almeno finché nella storia c'è speranza e fiducia nel futuro).

Così come oggi si va definendo l'area metropolitana di Napoli, anche sotto il profilo quantitativo, è relativamente modesta: due quinti della sua estensione sono di acqua — sostanzialmente rappresenta il limite sud/sud ovest — mentre sul fronte opposto il limite è decisamente problematico. Comunque è stridente il contrasto fra la grande



* Il presente articolo, inserito nella categoria progetti, non è stato oggetto della peer review

Fig. 1 - Planimetria e sezione di progetto

qualità ambientale del golfo e la “terra dei fuochi”, per antonomasia fra i luoghi oggi più inquinati del Paese. Quale che sia il futuro dell’area napoletana nel suo insieme, non ha senso pensare alla costa come limite, è una enorme risorsa: non solo per il sistema dei porti e degli approdi, dei cantieri navali, delle attività legate alla pesca, ma anche perché molte altre questioni della vita ordinaria della città si avvalgono o possono avvalersi del mare.

Nel suo lungo sviluppo la costa napoletana presenta diversità: dai grandi tagli verticali nella penisola sorrentina, alle articolazioni scogliose, alle spiagge, all’esuberante varietà degli interventi antropici. La linea terra/acqua è un margine che si modifica costantemente, non solo perché il mare erode le coste (verso nord peraltro interessate da fenomeni bradisismici, da qui l’archeologia sommersa a Posillipo e Pozzuoli), ma pure perché nel tempo la terra, la città, ha conquistato porzioni di mare; così avviene dovunque, in Olanda come a Singapore, in ogni continente e per ogni civiltà. La continua ridefinizione del rapporto terra/acqua - attraverso intrecci, polder, colmate (non sempre positivi sotto il profilo ambientale, ma ormai sedimentati) ha caratterizzato anche l’area napoletana finché speranza e fiducia nel futuro erano diffuse. A Napoli un tempo la spiaggia lambiva San Marcellino, l’Arsenale a valle del Palazzo Reale, confinava con l’attuale via S. Lucia, lambiva la Riviera di Chiaia e la Torretta. Da sempre la linea di costa si è andata spostando in avanti: proposte e piani urbani dell’800 e della prima metà del ‘900 esprimevano quella speranza che allora invadeva ogni espressione culturale con curiosi riscontri nelle denominazioni dei prodotti e delle iniziative: segnali di fiducia nel futuro.

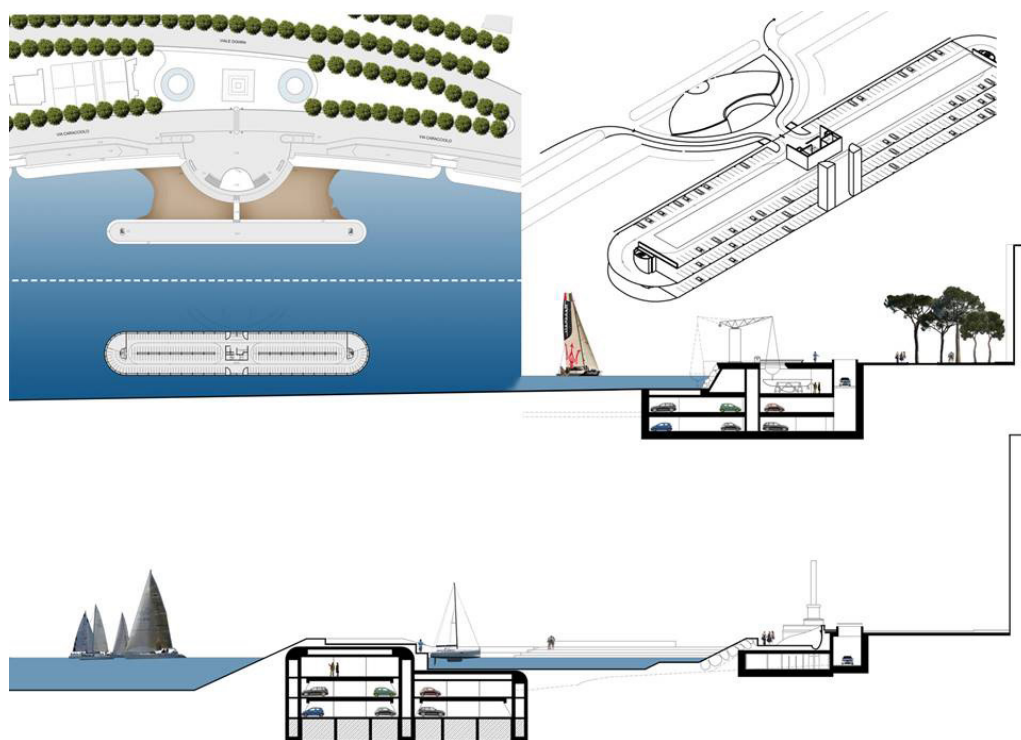


Fig. 2 - Dettaglio parcheggi interrati

Quando anche questi segnali minuti ammiccano a ritorni al passato fino a trasformarsi in garanzie di qualità, ecco che pure i piani urbanistici, quelli pensati alla fine del secolo scorso e tuttora operanti, sordi alla dimensione territoriale chiara da decenni, pensano ad arretramenti, vagheggiano ad esempio per Bagnoli una linea di costa desunta da mappe settecentesche, chi sa perché non precedenti o successive. I riferimenti al passato rassicurano, evitano faticose ricerche e confronti di alternative che invece dovrebbero sostenere qualsiasi attenta valutazione critica; sopiscono.

Psicologi ed antropologi rilevano dovunque le diversità di carattere fra chi vive nell'entroterra e chi abita sulla costa, per condizioni ancestrali più aperte agli scambi e al futuro. C'è chi prevalentemente tende a difendersi e a chiudersi, chi invece è abituato al confronto e all'avventura. Oggi la costa napoletana dispone di una sequenza di porti e approdi ravvicinati. La costa facilmente si fiancheggia da mare, molto più difficilmente da terra, dove spesso anzi è negata. Nel periodo recente le zone centrali della città sono state coinvolte da micro mutazioni in assenza di strategie di scala metropolitana: il risultato non è stato quello di diffondere l'“effetto città” nelle zone più interne, ma di rendere “periferico” (in termini di organizzazione e qualità) gli stessi luoghi simbolo della città consolidata. Altri fattori hanno portato al disastro Bagnoli e hanno anche immesso in un ginepraio di artificiose polemiche e procedure quella che dovunque sarebbe stata l'immediata ricostruzione di un polo di aggregazione distrutto da un incendio doloso.

Muovendo da questa analisi, qui presento progetti ormai datati, studiati in ogni dettaglio e nella piena fattibilità economica ed ambientale, emersi da due confronti pubblici che, per le strane vicende della nostra condizione, alla fine non hanno avuto

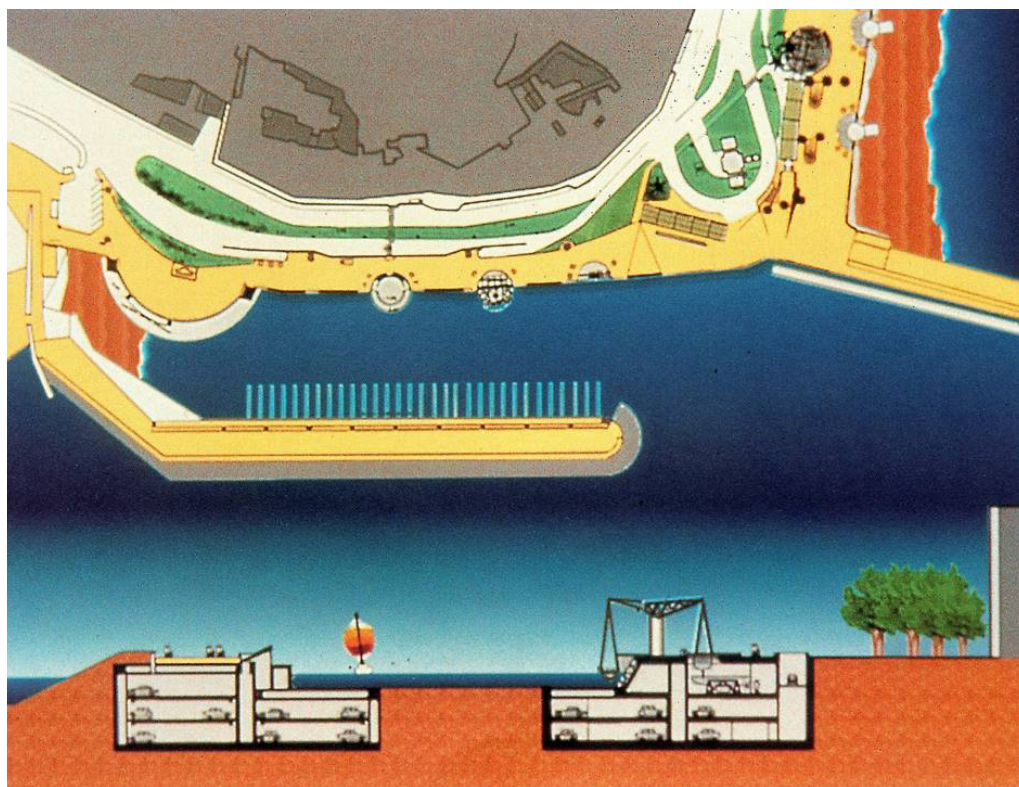


Fig. 3 - Dettaglio nuova banchina

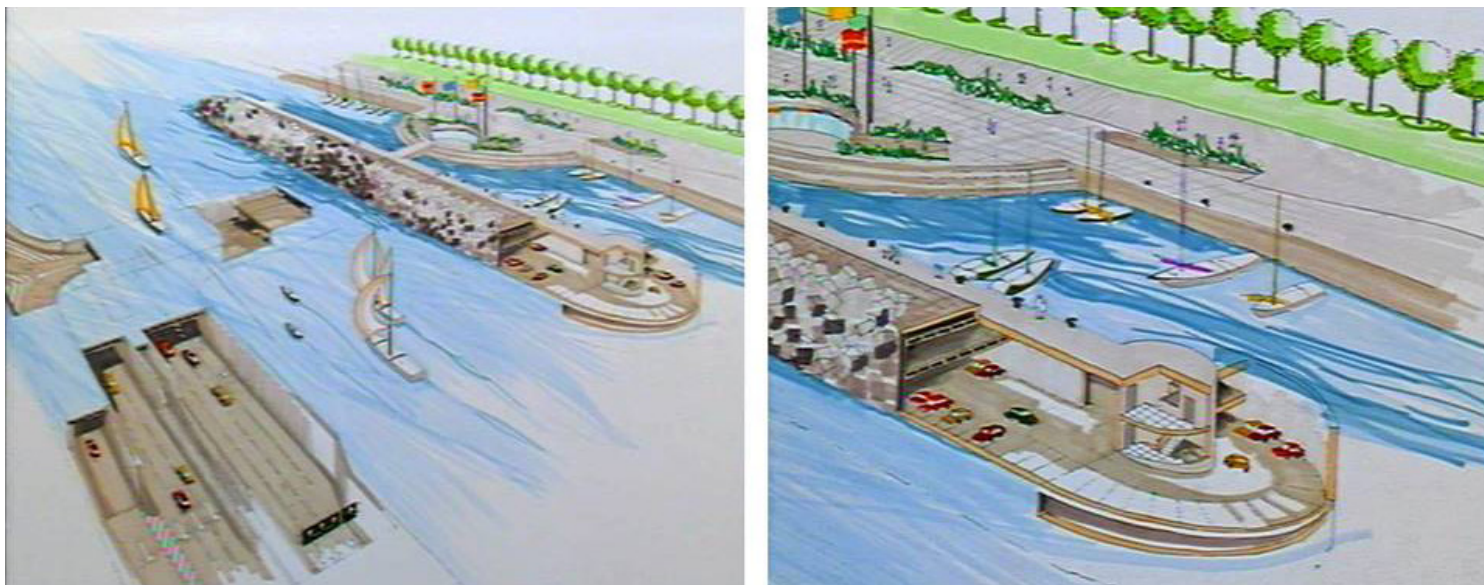


Fig. 4 - Viste prospettiche

esiti concreti. Non sono quindi progetti utopici, ma progetti concreti, di grande interesse collettivo, funzionale e sociale, fattibili anche senza ricorso a finanziamenti pubblici.

Quello relativo all'area di Mergellina, vincitore di concorso ed integralmente finanziato, approvato da tutti gli enti, si arenò per le beghe di una commissione edilizia pasticciona preoccupata perché gli alberi potevano danneggiare il paesaggio!

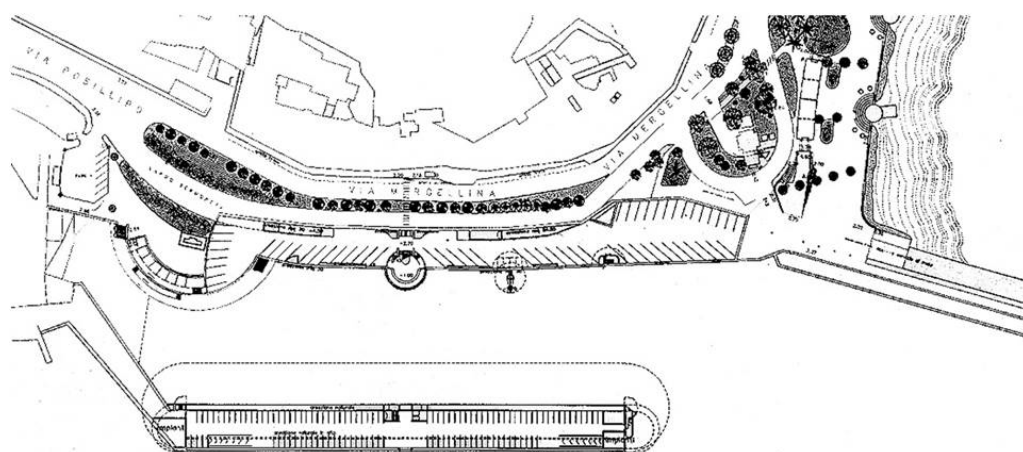
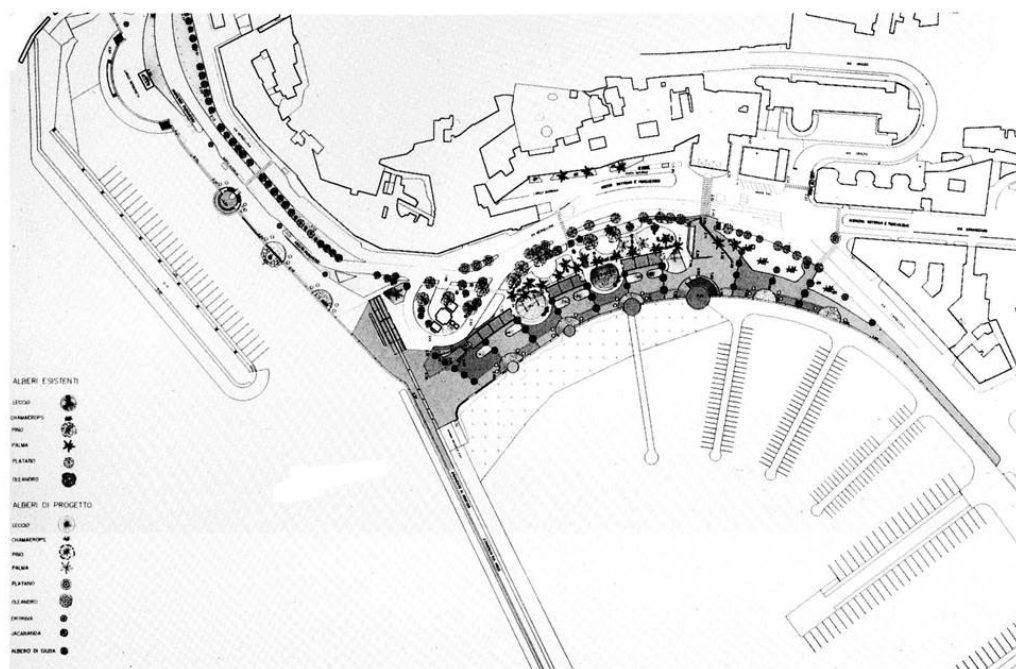
L'altro, proposto come *project financing* da un gruppo di imprese nazionali (Saipem Italia, Tecnomare, Italstat) con la validazione di un importante istituto bancario (IMI), benché selezionato a scala nazionale nel confronto dell'“Istituto Grandi Infrastrutture” “Un'idea per ogni città”, di fatto non è stato mai formalmente esaminato da amministrazioni comunali sempre impegnate in altre beghe.

Queste due esperienze, molto vicine nel tempo, sono qui illustrate come parti di un unico progetto teso alla fruibilità della linea di costa fra Mergellina e il Molosiglio, ed a risolvere problemi di viabilità e attrezzature urbane con l'impagabile vantaggio di non incidere sulla vita ordinaria della città durante il periodo di realizzazione.

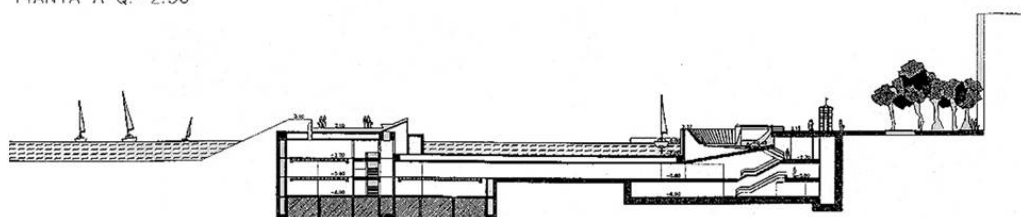
La costa fra la radice di Posillipo e il Molosiglio, storici luoghi di riferimento e di identificazione urbana, può rinnovare il rapporto fra la città e il mare. In corrispondenza delle tre “rotonde” (Diaz, Vittoria, Santa Lucia) ed alla radice di Posillipo si propongono complessivamente ca. 2000 stalli in parcheggi sottomarini, al di sotto delle scogliere, determinando anche nuovi piccoli poli di aggregazione, collegati dalla passeggiata pedonale lungomare alimentata anche dalla rete di antichi percorsi pedonali trasversali, cioè che scendevano dalla collina per raggiungere il mare. Al di sotto delle attuali “rotonde”, che hanno il compito di animare come piccole piazze la lunga passeggiata pedonale, sono previsti portici, spazi commerciali e di supporto, cabine e spogliatoi per la balneazione, depositi ad attrezzature connesse alle spiagge, alle darsene ed agli attracchi marini.

La passeggiata pedonale, continua e ritmata dalle “rotonde”, si sviluppa parallela ai giardini della Villa Comunale, riutilizzando le attuali scogliere, da Castel dell'Ovo fino

Figg. 5, 6 - Dettagli nuova linea di costa



PIANTA A Q. -2.50



Figg. 7,8,9 - Dettagli plastico



al porticciuolo di Mergellina. Qui il traffico viene spostato verso l'interno e gli spazi pedonalizzati lungomare si raccordano alla spiaggia: punti belvedere si alternano a piccole cave di pietra aperte verso il mare, piacevolissimi luoghi per stare, suonare, discutere, contemplare il paesaggio.

A Mergellina, fra la strada automobilistica che scorre senza più impegnare via Caracciolo, nei due sensi di marcia sostanzialmente prolungando via Posillipo fino a Piazza Sannazaro e con un semplice sottopasso per evitare l'incrocio di via Orazio, i



giardini si ampliano fino al mare, arricchiti da nuove alberature, e gli chalet si propongono riorganizzati in un sistema continuo raccordato dolcemente al suolo in modo da poter essere utilizzato come percorso iper-panoramico e sosta pedonale soprelevata. Sempre nell'area di Mergellina, per i parcheggi sottomarini aderenti alla costa, è prevista la possibilità di duplice uso in funzione del mutare della domanda nelle diverse stagioni: quindi maggior numero di stalli automobilistici in estate, in parte trasformabili in rimessaggio barche di dimensione fino a 10/12 m. nel periodo invernale. Il braccio di una piccola gru preleva i natanti dal mare e li depone all'interno degli spazi parcheggio con altezza e maglia strutturale appositamente predisposta.

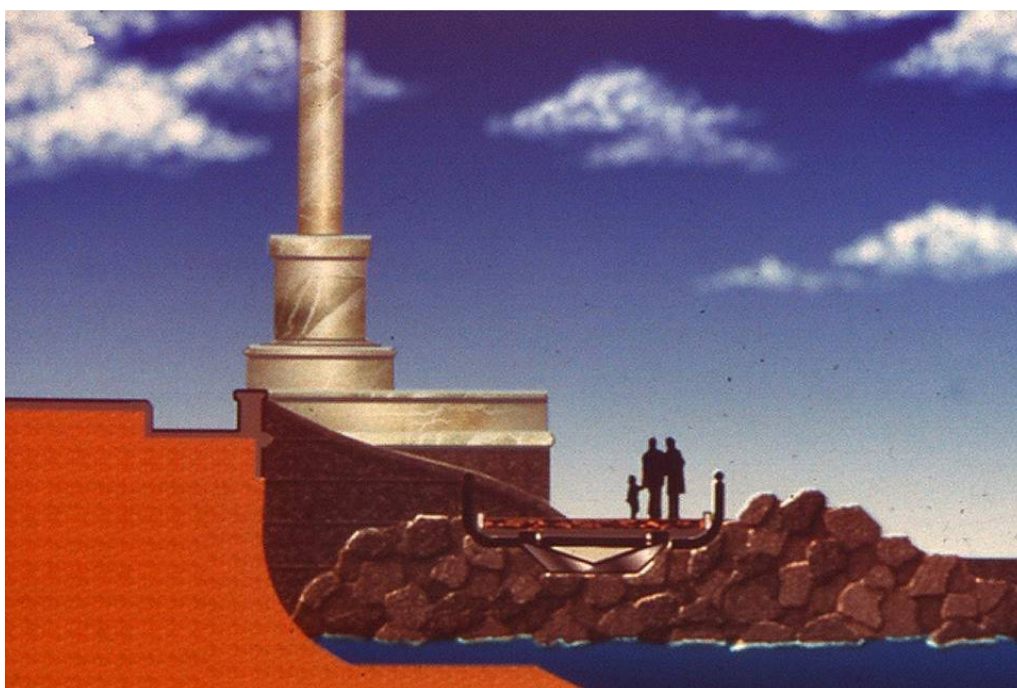
L'asse viario sottomarino, nei grafici limitato fra Mergellina ed il Molosiglio anche in funzione dello studio di fattibilità economica, ha la possibilità di estendersi ad est fino al raccordo con le autostrade, di fatto determinando le condizioni per la chiusura della "Tangenziale" come un anello intorno alla parte più densa dell'abitato napoletano.

I parcheggi sottomarini adottano una tipologia che, in prima fase, ne consente l'uso con accessi da terra. In seconda fase, una volta realizzata la viabilità sottomarina di scorrimento, hanno possibilità di accesso solo da questa, verranno aboliti gli accessi dalla viabilità ordinaria, e si potrà quindi uscire a piedi nella città rendendo agevole raggiungerne più punti in un raggio ragionevole dalle diverse uscite, distanti fra loro anche oltre 500 metri. Ogni unità parcheggio è composta da due comparti: l'uno che garantisce il rispetto delle norme di sicurezza per l'altro, con uno spazio centrale per gli accessi delle vetture e le uscite pedonali verso la città.

I parcheggi, così come i diversi tronchi dell'asse sottomarino, adottano una tecnologia di realizzazione non abituale, tesa a eliminare dalla città l'impatto del cantiere: in cemento armato, costruiti in bacino di carenaggio, trasportati in galleggiamento fino



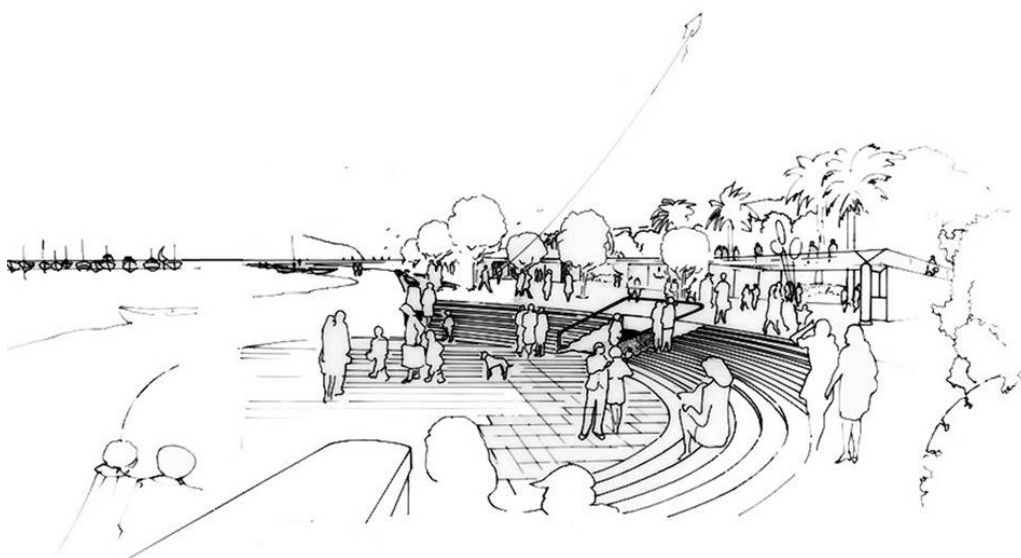
Figg. 10, 11 - Dettagli banchina



al sito definitivo, quindi affondati, zavorrati, ancorati al fondo marino, saldati fra loro e poi rifiniti dall'interno.

La sequenza di immagini, tratte dal filmato *"Napoli e il mare"* (regia di Carla Giusti) introdotto da una ricca e ben documentata analisi storica delle trasformazioni della città nel suo rapporto con il mare, documentano con chiarezza anche le tecnologie di realizzazione e di attuazione oltre che le varie fasi di sviluppo ed attuazione del progetto: inizia con una planimetria d'insieme, articola dettagli delle strutture sottomarine e si

Figg. 12, 13 - Viste prospettiche



conclude con immagini prospettiche delle piccole cavee verso la spiaggia.

Questo mi fa concludere ricordando di nuovo che il primo “messaggio in bottiglia” fu lanciato nel 310 a.C. dal filosofo greco Teofrasto: dalla terra verso il mare perché raggiungesse persone sconosciute. Qualche anno fa, Wim Wenders usò un’analoga metafora: *“agli architetti vorrei lasciare un “messaggio in bottiglia”: considerate il vostro lavoro come creazione di luoghi futuri per bambini. La città e i paesaggi andranno a forgiare il loro mondo di immagini e desideri. Vorrei anche che provaste a considerare ciò che per definizione è l’esatto contrario del vostro lavoro: voi infatti non dovete solo costruire edifici, bensì creare spazi di libertà”*.

Napoli va ridisegnata anche partendo dal mare, sviluppando ricerche ed esperienze tese a ben interpretare la grande risorsa che il mare rappresenta in termini di spazio, per trasporti interconnessi con reti di terra; per il tempo libero; per l’economia; per il clima; per la produzione di energia: magari anche addentrandosi nelle apparenti utopie delle strutture galleggianti e sottomarine, cioè sostanzialmente negando la separazione terra/acqua, puntando ad affermarne l’integrazione.

Quando si dice “ridisegnare” non si pensa a nuovi assetti urbanistici se non come espressione di riorganizzazione civile, sociale, economica. L’area napoletana dispone di un lungo ed articolato perimetro dal quale potrebbero lanciarsi energie vitali, coriandoli colorati e festosi, infiniti “messaggi in bottiglia” che si intreccino ed amalgamino anche per segnare nuovi spazi di libertà.