

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

13

SPECIAL ISSUE

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

a cura di Massimo Clemente



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

Vol. 7 n. 2 (LUGLIO 2014)

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

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

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



Università degli Studi Federico II di Napoli

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

Comitato centrale di redazione / Editorial Board

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

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

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

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

Maria Scognamiglio

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

Sommario/ Table of contents

Prefazione/Introduction

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

Editoriale/Editorial

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

Massimo CLEMENTE

7

Interventi/Papers

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

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

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

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

Carmin PISCOPO

42

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

Sergio ZEULI

53

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

Fabrizia FORTE

67

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

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

Alessandro CASTAGNARO

83

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

Francesco Domenico MOCCIA

99

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

Mario LOSASSO, Marina RIGILLO

117

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

Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO, Gaia DALDANISE

133

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

Harbour waterfront: landscapes and potentialities of a contended space

Michelangelo Russo

Abstract

The port is a strategic area of transition, where it is possible to perceive the territory-landscape and the urban front. However, the harbour waterfront mislaid its urban character, gradually becoming an high specialized “independent machine”, a sectorial infrastructure divided from the city: this phenomenon has created increasingly socio-economical marginalization. Within a double view, lengthwise and transverse, we can describe the port as a space closed to the city and as an unfathomable barrier for the transverse flows that previously connected the waterfront to the city. The paper examines the case study of Naples, where the port expansion continues to grow without any integration with other parts of the city, distorting its “urban area” role, establishing



Antonio Bulifon, “Fidelissimae Urbis, Neapolitanae ...”, 1685

its independence and making urban system compatibility conditions even weaker. The functional and physical division increases the perception of the port as a barrier rather than a filter, turning the sense of these conditions aims at rethinking waterfront as a public space and as a landscape, where integration and specialization spaces become new open and accessible spatial devices. The project of a new public space between the sea and the hinterland could involve all these conflicting functions creating, with different strategies, a potential multifunctional landscape. In Naples as well, because the waterfront is still waiting to be re-connected with the story of the city itself.

KEYWORDS

Harbourscape, public space, multifunctional landscape

Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso

Il porto è un'area di transizione strategica dove è possibile percepire i caratteri di un territorio-paesaggio: quello del waterfront portuale. Si tratta di un territorio che perde il suo carattere e la sua identità urbana quando diventa una “macchina autonoma” ad alto grado di specializzazione, un'infrastruttura settoriale separata dalla città: è un carattere che determina la progressiva frammentazione e marginalizzazione socio-economica delle aree portuali. Un'interpretazione incentrata su un approccio trasversale e longitudinale, consente di descrivere il porto come spazio chiuso, come barriera che taglia i flussi trasversali che storicamente collegano la città con la sua linea di costa. Il paper esamina il caso di Napoli, dove l'espansione portuale continua senza integrazione con la città e si pone come sistema indipendente che esprime forme di compatibilità sempre più deboli con il sistema paesaggistico e urbano. Le divisioni fisiche e funzionali confermano questo senso di frammentazione, e reclamano la necessità di ripensare l'area portuale come spazio pubblico e come paesaggio, dove *integrazione* e specializzazione funzionale possano divenire nuovi dispositivi di *integrazione* spaziale. Il progetto di un nuovo spazio pubblico tra il mare e la città coinvolge potenzialmente quelle funzioni in reciproco conflitto che – attraverso diverse strategie di *trasformazione* – possono *trasformare* queste aree in un “paesaggio multifunzionale”. A Napoli ciò è possibile poiché l'identità del paesaggio urbano costiero è profondamente radicata nella storia materiale della città e dei suoi spazi.

PAROLE CHIAVE

Harbourscape, spazio pubblico, paesaggio multifunzionale

Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso

Michelangelo Russo

Due nozioni chiave

Il tema dei waterfront urbani e delle aree portuali può essere trattato chiamando in gioco due nozioni chiave del discorso contemporaneo sulla città: quella di *paesaggio* e quella di *spazio pubblico*. Il waterfront è un'area urbana liminale, straordinaria soglia tra artificio e natura, dove la città ha tradizionalmente rappresentato se stessa sul limite tra terra e acqua: il porto è un luogo di transito, demarcazione della vita urbana che per la densità dei flussi e delle funzioni ha visto crescere nel tempo la sua attrattività e la sua capacità di accoglienza, la sua valenza simbolica e rappresentativa.

Si tratta di un'area strategica in cui la città si trasforma in paesaggio: l'infrastruttura portuale nasce assecondando la morfologia naturale della linea di costa e rimodellando uno spazio che è al contempo dispositivo di accesso, luogo di percezione del territorio-paesaggio, linea di costa e fronte urbano.

È una linea che assume uno straordinario spessore, una geometria ad ampiezza variabile che definisce l'identità della città, spesso rafforzata da elementi di architettura (fari e lanterne, moli, magazzini, dogane) che ne hanno rafforzato il ruolo di magnete, attrattore di attività collettive, economiche e urbane.

Le aree portuali hanno costituito uno straordinario spazio pubblico nella città della storia non solo per la loro centralità e per la presenza dei traffici commerciali, ma anche per il forte senso di appartenenza sociale che questi luoghi hanno suscitato per ragioni riconducibili al carattere paesaggistico che rappresenta la singolarità e l'identità della topografia e del ruolo del porto nella morfologia della città.

Tuttavia il porto, nel tempo, ha perso questo carattere urbano per trasformarsi progressivamente in una macchina autonoma ad alto grado di specializzazione, espungendo qualsiasi funzione o attività che non fosse legata essenzialmente alle regole del suo funzionamento interno.

Nell'evoluzione moderna del porto come infrastruttura settoriale e separata dalla città, si è persa progressivamente questa doppia natura di paesaggio e spazio pubblico: la crisi di questa relazione ha prodotto marginalità e degrado delle parti di città a ridosso

Fig. 1 - Evoluzione storica della linea di costa-date



dei porti, in particolare nelle fasce di bordo, negli spazi di contatto e di filtro tra il porto e i quartieri circostanti, nei fasci infrastrutturali che collegano e separano la città dalla sua linea di costa. La fase post-fordista di abbandono, dismissione e obsolescenza di un grande numero di strutture portuali nella città europea contemporanea¹, ha mostrato un profondo e strutturale ripensamento di questa doppia natura, in particolare in aree urbane dense e stratificate, con l'obiettivo di ripensare il porto come luogo potenziale di straordinarie prospettive trasformative, in grado al contempo di offrire spazi inediti alla vita urbana, aree di attraversamento, territori attrattivi per il tempo libero, ma anche forme di nuova residenzialità nonché spazi per la produzione e per il lavoro.

Ripensare questa doppia natura, vuol dire concepire il porto come sistema multifunzionale: l'intersezione tra attività storicamente inconciliabili possono infatti trovare forme innovative di articolazione spaziale e funzionale entro una nuova logica di progetto intersettoriale, che consenta la coesistenza di usi in conflitto attraverso la creazione di luoghi urbani, integrati tra loro e con la città, dove la sovrapposizione critica di funzioni non compatibili sia un campo di ricerca progettuale da esplorare attraverso la creazione di un nuovo tessuto di spazio pubblico. Un tessuto di spazi di raccordo tra la città e il mare, centrali per la loro topologia, per la ricchezza di infrastrutture, per l'intersezione di flussi e funzioni e – non da ultimo – per la capacità di rivitalizzare una identità stratificata che caratterizza queste aree.

Integrazione e intersettorialità sono i termini chiave che – in una prospettiva trasformativa dello spazio portuale – rendono possibile una nuova concezione del porto urbano come *paesaggio* e *spazio pubblico*. L'estensione del concetto di *multifunctional landscape*² ai waterfront portuali, è un riferimento concettuale rilevante per ripensare queste aree che, pur se tradizionalmente destinate ad usi produttivi e settoriali, possono essere considerate come parti di un sistema sovra-scalare di paesaggio che – oltre a dover essere trasformato in termini di sostenibilità – deve essere riconfigurato attraverso la considerazione di tutti i materiali che ne legano l'identità a figure territoriali a scala più ampia.

Nel contemporaneo, paesaggio è una nozione plurisenso, usata in contesti culturali diversi, riferimento obbligato di diversi approcci al progetto: l'ampiezza del suo uso deriva dalla sua attitudine a rappresentare la “lunga durata” e le connessioni tra spazio e società. Si tratta di una nozione ormai estesa a tal punto da non riguardare esclusivamente lo stato di natura, né l'ecologia della biodiversità: il paesaggio è sempre più un'argomentazione che identifica diverse forme di spazi, insediamenti e infrastrutture, una nozione inclusiva anche degli spazi-frammento, esito dei fenomeni di urbanizzazione contemporanea, del degrado delle periferie, degli scarti dei processi urbani e funzionali, di materiali cioè che esprimono potenzialità ecologiche derivanti dalle diverse forme di metabolismo urbano³. Il paesaggio riguarda spazi potenziali, aree malleabili e trasformabili della città, risorsa di una pluralità di fenomeni del mutamento urbano: include le aree interstiziali e le potenzialità degli spazi aperti interclusi, coinvolge le aree agricole urbane e i luoghi in abbandono, i territori incolti, i *waterfront*, i *brownfields*, le aree dismesse, e tutti quei paesaggi ordinari identificabili come *drosscapes*⁴.



Fig. 2 - Antonio Joli, Napoli dal Molo
XVIII secolo

Si tratta di luoghi che hanno valori paesaggistici consolidati o latenti, potenziali *paesaggi comuni*, intesi come spazi di socialità e di inclusione, di continuità e di riequilibrio tra funzioni urbane e polarità infrastrutturali e funzionali. Il paesaggio in questo senso è spazio pubblico, uno spazio spesso marginalizzato dalla modernità del Novecento, talvolta relegato al ruolo di “spazio inverso”, di estensione residuale nel disegno della città funzionale, forma inerziale di un progetto settoriale che ha prodotto specializzazione, frammentazione e discontinuità.

Il porto è potenzialmente paesaggio e spazio pubblico: la sua forma, la sua posizione, la sua storia, il suo rapporto con la linea di costa, la sua natura di spazio pubblico come estensione della città sull'acqua, definiscono i caratteri di luogo sociale e urbano, oggi divenuto recinto chiuso di separazione.

Una doppia natura per una duplice scala di lettura: il caso di Napoli

Questa doppia natura di spazio pubblico e paesaggio, propone l'ambivalente chiave interpretativa del porto sia come *macchina autonoma*, regolata da leggi e dispositivi tutti interni al proprio recinto di spazi e di competenze, sia come *parte di città*, estensione naturale dei tessuti e degli spazi che caratterizzano la morfologia urbana.

Il porto, nella città contemporanea, può essere letto secondo un doppio sguardo: longitudinale e trasversale. Uno sguardo a due dimensioni, che consente di interpretare il waterfront portuale con il suo carattere di territorio ibrido appartenente alla terra e all'acqua: spazio di frontiera e propaggine della città, infrastruttura e luogo specializzato, spazio di flussi e fronte urbano, luogo pubblico e collettivo, spazio di scambi e di attraversamenti. Uno spazio che vive in una condizione sospesa, la cui identità è mutata nel tempo perdendo via via la ricchezza del paesaggio e acquistando l'alienante statuto di recinto chiuso, impenetrabile e sorvegliato: il waterfront portuale mette a sistema aree specializzate che perdono le loro caratteristiche di luogo, e sedimenti di razionalità settoriali che hanno segnato il territorio con profonde incisioni e fasce di discontinuità, materiali critici e potenziali della città contemporanea che devono essere interpretati attraverso una lettura percettiva e funzionale degli spazi.

Una lettura che ne definisce una doppia chiave interpretativa.

In *longitudinale*, il porto è uno spazio chiuso alla città tra la sua recinzione e il mare, una fascia impenetrabile organizzata secondo relazioni tra parti diverse, aree, elementi, edifici, caratterizzati da logiche funzionali spesso prive di legami con il contesto urbano, eccettuato i fasci infrastrutturali che determinano l'accessibilità e le possibilità di attraversamento dello spazio interno. Il recinto del porto ha accessi controllati e direzioni



Fig. 3 - Tavola Strozzi, 1465

di scorrimento obbligato che definiscono – appunto in longitudinale – un’organizzazione interna di volumi in sequenza lineare, di recinti ed edifici che nel loro complesso definiscono l’immagine del fronte urbano dal mare, percepito come figura la cui composizione è definita dall’architettura dei grandi edifici, delle infrastrutture lineari, dei poli funzionali. In senso longitudinale, l’articolazione del porto gioca sulla percezione architettonica della *sequenza*: la stazione marittima, le attrezzature di supporto, le piattaforme di movimentazione dei mezzi per il Ro-Ro, i grandi magazzini, gli uffici, i silos, gli edifici militari, la cantieristica, i bacini di carenaggio, il fuori-scala delle grandi gru e dei carri ponte, le piattaforme cargo e gli edifici multiformi e multicolore degli assemblaggi variabili e temporanei dei container. In longitudinale il porto è un’infrastruttura governata dalla logica dell’efficienza in chiave di razionalità settoriale, autoreferenziale.

In senso *trasversale*, invece, il porto riguarda le relazioni con la città, è scandita dal tempo lungo della storia. Infatti ai moli storici delle città-porto (Napoli, Genova, Marsiglia, ad esempio) si giungeva attraverso le “calate”, strade trasversali alla linea d’acqua allineate con i pontili, piccoli e grandi, che proiettavano la città sull’acqua incrociandone gli spazi e le relazioni. Il porto storico – come estensione naturale del fronte urbano sul mare – era il luogo dove oltre agli attracchi, si svolgevano attività sociali, pubbliche e mercatali, senza distinzione tra spazio pubblico e specializzato, come risulta con grande chiarezza dall’iconografia storica delle città-porto, ad esempio la splendida veduta della città di Napoli dal mare nella rinascimentale tavola Strozzi (databile prima del 1487⁵) che rappresenta un paesaggio che si integra mirabilmente con la struttura urbana.

La soluzione di questa continuità identitaria di spazi urbani che procedevano dalle piazze del tessuto urbano interno verso il mare, ha determinato la costruzione di uno spazio separato dalla città e ha *definitivamente* sottratto la presenza dell’acqua, e dunque la morfologia della linea di costa, dal principio di identità delle *città-porto*. Il progressivo consolidarsi e ampliarsi delle aree portuali ha *definitivamente* modificato il senso del fronte-mare come spazio aperto e collettivo della città, creando una barriera impenetrabile per i flussi trasversali che collegavano il paesaggio costiero alla città.

Sull’asse trasversale, la geometria propria delle relazioni morfologiche tra luoghi della città e tratti di costa, è possibile leggere il palinsesto delle relazioni urbane nella storica trasformazione della città portuale come sistema autonomo. Infatti, in questa direzione si è consolidata la percezione del porto attraverso una tradizionale integrazione tra i suoi spazi e il suo uso sociale: un uso indebolito nel tempo fino a determinare un pro-

fondo dualismo nelle relazioni tra città e porto, sia dal punto di vista morfologico che dal punto di vista della gestione dei processi di trasformazione.

Attualmente, come è evidente nel caso di Napoli, la progressiva divaricazione degli obiettivi di sviluppo tra porto e città, il disallineamento tra i tempi, le azioni dei piani e le forme di gestione degli spazi, rendono sempre più marginale l'integrazione tra le aree funzionali più propriamente portuali e gli spazi pubblici della città. Al punto che le logiche di progetto orientate ad una possibile integrazione, si trasformano in misure di "mitigazione degli impatti" mirate esclusivamente alla compatibilità degli interventi interposti tra le aree di servizio del porto e le parti di città circostante.

Questo processo di incipiente separazione fisica e funzionale rende la separazione tra porto e città sempre più come una barriera piuttosto che un filtro, producendo la marginalità di spazi interstiziali, spesso inibiti alla trasformazione, oggetto di degrado e di abbandono: spazi urbani in attesa di nuove funzioni, di riqualificazione urbana o di ridisegno dello spazio pubblico e di servizio (come ad esempio, nel parco della Marinella a Napoli). Questa condizione, spesso circoscritta a parti specifiche della città, al bordo delle aree portuali, rende evidenti le criticità relazionali che riguardano il ruolo nel contesto urbano di una infrastruttura sempre più specializzata che espunge lo spazio pubblico, esclude l'attraversabilità e confina il paesaggio al ruolo di mero sfondo.

Nel tempo le fasce portuali si sono tradotte in impenetrabili recinti industriali e produttivi, infrastrutture che separano e segmentano il territorio, grandi piastre isolate dal contesto attraversate da tracciati ferroviari, viadotti e linee di viabilità ad alto scorrimento, costellate da piattaforme per la logistica e grandi parcheggi.

Ribaltare il senso di queste condizioni vuol dire ripensare i *waterfront* – interni o esterni ai porti – come spazio pubblico. Cioè come sistema di luoghi in cui specializzazione e integrazione possano tradursi nel progetto di nuovi dispositivi spaziali, aperti e accessibili, in grado di ospitare funzioni non esclusivamente centrate sugli usi specializzati del territorio, in relazione con il contesto urbano, attraverso un progetto di tracciati latenti e di spazi potenziali per reinventare la continuità e l'identità della città.

Ciò può consentire di *ripensare* le infrastrutture, il transito e l'attraversamento del territorio, le condizioni di abitabilità di quartieri degradati lungo e a ridosso della linea di costa, *ripensando* l'identità sociale e le relazioni tra parti che interagiscono come frammenti di reti ecologiche, ambientali, paesaggistiche.

La visione *longitudinale*, legata alla fascia parallela alla linea di costa, fa riferimento, oltre che alla morfologia, anche a logiche amministrative e gestionali nel controllo dei soggetti legati esclusivamente alle funzioni settoriali del porto⁶ per il suo funzionamento (Autorità Portuale, soggetti concessionari, Capitaneria di Porto, etc.); la visione *trasversale*, invece, richiede la costante e continua esplorazione delle possibili relazioni con i luoghi della città, coinvolge più soggetti istituzionali (Comune e Autorità Portuale), pubblici e privati, mobilitati dai valori della città.

L'integrazione tra queste due dimensioni non riguarda solo la morfologia dell'area portuale, ma soprattutto una nuova concezione di usi e funzioni, che potrebbe consentire di ripensare il waterfront portuale come "macchina non banale" di rigenerazione urbana,

come infrastruttura paesaggistica in senso ampio e relazionale, come sistema di spazio pubblico accessibile e integrato con la città.

Progettare il porto può significare ripensare un sistema di relazioni interne con le funzioni urbane, prevedendo “soluzioni di continuità” cioè punti di attraversamento pubblico delle barriere che separano le attività portuali tradizionalmente intese. Ma vuol dire soprattutto ampliare il perimetro e la scala degli interventi di trasformazione, in una politica urbana entro cui sia possibile riconfigurare l’area portuale. L’interfaccia porto-città non deve essere limitata al ridisegno del bordo dell’area specializzata, ma deve orientare il progetto delle aree funzionali del porto, dei suoi spazi e delle infrastrutture urbane entro uno scenario in cui sia possibile valutare e scegliere opzioni quali la delocalizzazione di parti importanti del sistema porto, o la loro profonda riconfigurazione urbana (come insegnano i casi delle più importanti città europee che hanno visto una profonda trasformazione delle loro aree portuali, quali Amsterdam, Francoforte, Rotterdam, Londra).

Ciò significa concepire il porto come paesaggio multiscalare con diretto riferimento alla dimensione della città-porto: la nozione di *harbourscape* indica uno spazio d’incontro tra storia e cultura urbana, caratterizzato da usi attrattivi di carattere pubblico; uno spazio che occupa una posizione strategica del territorio urbano che conferisce a questa parte di città un’identità dovuta alla integrazione percettiva e funzionale tra le componenti ambientali del territorio e le tracce della sua storia millenaria⁷.

Questa specificità – in una realtà come quella del porto di Napoli – rappresenta un

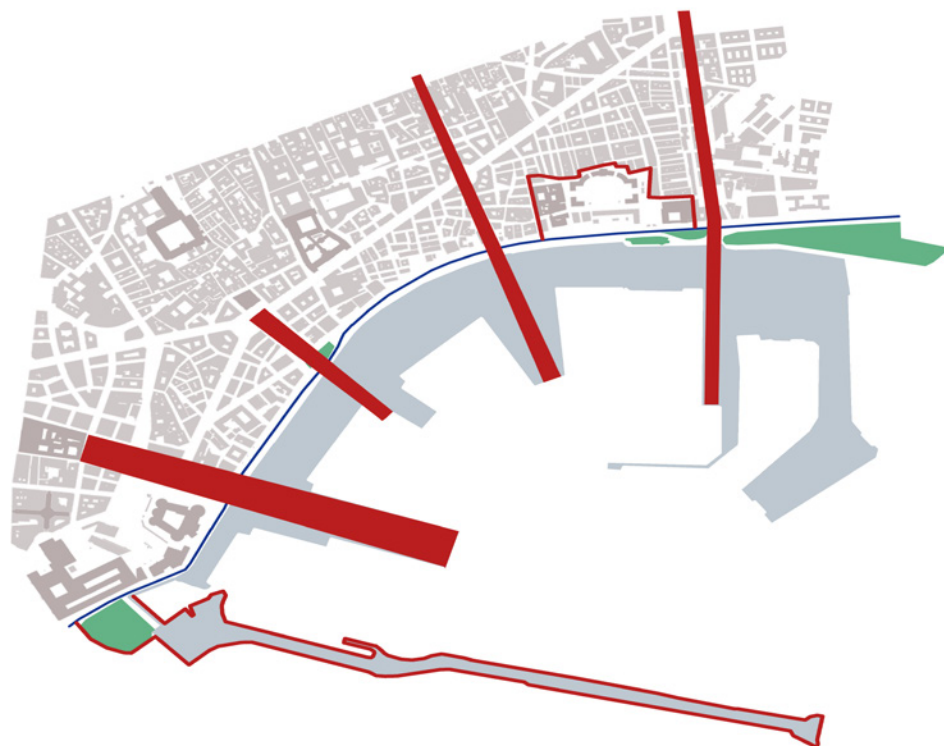


Fig. 4 - Napoli connessioni città-porto

valore negato al punto da snaturare l'originario rapporto tra mare e linea di costa: le politiche che hanno sostenuto la gestione dell'area urbana portuale di Napoli negli ultimi decenni, dal nuovo Prg del 2004 fino al piano portuale (peraltro non ancora definitivamente approvato), sono lontane dal focalizzare l'attenzione su un progetto organico e integrato di quest'area come forma di rigenerazione della città sul mare.

Nelle riflessioni che seguono si vuole delineare una traccia possibile per ripensare il ruolo del porto per la città – a partire dal caso di Napoli – nel tentativo di definire un approccio strategico per la rigenerazione delle relazioni città-porto improntata sull'uso pubblico dello spazio portuale e sul complessivo ripensamento della natura funzionale delle attività portuali e delle *tensioni trasversali* e longitudinali che regolano il funzionamento del porto e il suo radicamento con il contesto urbano.

Napoli: un *harbourscape* alla ricerca dei suoi valori fondativi

Napoli è un *harbourscape*⁸, un paesaggio che ha preso forma, nel tempo, attraverso la sedimentazione degli usi e delle attività portuali che hanno reso la morfologia costiera come progressivo ispessimento della linea di costa, approdo e luogo di fondazione del sistema insediativo caratterizzante lo sviluppo della città⁹.

Il porto è stato intensamente collegato alla città dal punto di vista morfologico e funzionale, economico e sociale, con la sua storia e le sue trasformazioni; la *forma urbis* di Napoli, come si evince dall'iconografia storica, è costruita dall'intima relazione tra insediamenti, spazi e linea di costa, che nelle loro reciproche connessioni hanno costituito l'immagine stessa della città.

Harbourscape pone in risalto un'idea di città improntata sulla relazione tra stratificazione storica, identità urbana e forma del paesaggio, come palinsesto della città. Identificare il porto con il paesaggio e con l'immagine che la storia ci ha restituito, richiede che il waterfront non sia più da considerarsi come *macchina banale*, ma come parte di un sistema di scala più ampia che include componenti territoriali e ambientali: questo slittamento di significati trasforma radicalmente una prospettiva di recupero delle componenti di paesaggio e della sua rappresentazione.

Il porto va considerato come paesaggio multifunzionale nel senso che, oltre ad essere una infrastruttura specializzata è anche una fitta rete di valori urbani e ambientali (legati alla presenza di *water communities*, con i loro valori oggetto di tutela e di sviluppo), un paesaggio, ampio, multiscalare, condiviso e identitario, uno spazio di natura collettiva, dove valori e usi, forma fisica e contenuto funzionale, costruiscono nelle loro relazioni il senso di *spazio pubblico*.

Paesaggio e spazio pubblico, rappresentano una duplice chiave interpretativa del waterfront come tipologia di spazio sempre più ambiguo ed autoreferenziale della città contemporanea, definiscono due nozioni profondamente strategiche per ripensare il porto come parte vitale e propulsiva della città.

A Napoli, il porto è una forma costitutiva del paesaggio urbano: è un punto di vista da

cui si traggono i *landmark* del contesto ambientale, il Vesuvio e le ali del golfo di Napoli (con il promontorio di Posillipo e la Penisola Sorrentina); ma è anche tessuto della città stratificata, con i suoi fronti monumentali (il molo di San Vincenzo, che si estende verso il golfo, e i moli Angioino, Beverello, la calata del Piliero), e con le architetture dal carattere urbano (Immacolatella Vecchia e Porto Salvo, fino alla stazione Marittima di Bazzani e all'edificio dei Magazzini generali di Canino, o ai silos granari fino alle straordinarie architetture industriali delle gru e dei carriponte verso levante).

I luoghi che condensano il senso delle relazioni tra porto e città, costituiscono i nodi per un nuovo disegno di spazio pubblico aperto dovuto alle relazioni tra la linea di costa e la città storica. In particolare ciò accade in tre punti che coincidono con i varchi più importanti dell'attuale porto: la Piazza del Municipio, in direzione di Palazzo San Giacomo; l'antica chiesa di Porto Salvo, nel sistema che collega con piazza della Borsa con la *risalita* verso il centro antico costituita dalla *risalita* del Monterone; e la storica Piazza del Mercato, in adiacenza all'asse di via Garibaldi e in prossimità con la zona del Mercato Ittico di Luigi Cosenza e del Parco della Marinella attualmente in abbandono.

Questi luoghi di potenziale ricucitura con la città costituiscono potenziali spazi di continuità pubblica e pedonale e di raccordo funzionale oltre che geometrico tra il porto e la città.

È necessario ripensare le funzioni specifiche del waterfront e le rispettive accessibilità, in modo da consentire l'innesto di spazi aperti al pubblico – in continuità con gli assi della città – che potrebbero determinare, di fatto, l'apertura, seppure localizzata e puntuale, del recinto dell'area portuale. Ciò vuol dire creare puntuali “piattaforme funzionali” intese come spine di percorsi e di spazi di affaccio sul mare. Questi luoghi devono essere caratterizzati da una natura funzionale meno specializzata e più aperta al pubblico.

Il recinto si interrompe dove le funzioni sono miste e non specializzate, come nella stazione marittima, nei tratti di banchina riservati a scalo dei passeggeri su tratte locali: spazi pubblici che – come nelle stazioni ferroviarie o metropolitane – rappresentano dei ricchi attrattori di frammistione tra flussi, provenienze e destinazioni.

L'incastro morfologico tra le direttrici che provengono dalla città e la sequenza longitudinale delle funzioni specializzate del porto, insieme con un uso misto di funzioni capaci di creare una forte accessibilità dalla città, è una strategia che può attivare una rigenerazione capace di ampliare e pluralizzare la natura di una “water community” – intesa come comunità di interessi collegati al recupero del fronte sul mare – capace di agire sulla rivitalizzazione dello spazio portuale.

La potenziale multifunzionalità del porto ne rafforza l'attrattività e implica il necessario coinvolgimento di diversi attori per strutturare un processo circolare di amministrazione, gestione, trasformazione e uso che reclama l'interlocuzione dei grandi *stakeholder* e l'ascolto di tutti i cittadini.

Tradizionalmente la direttrice longitudinale – focalizzata sul sistema-porto – è quella degli interessi di impresa dei soggetti imprenditoriali e dei concessionari delle aree portuali che tendono a delimitare il porto come spazio chiuso, securitario e specializzato.

La direttrice trasversale è un'area contesa tra pubblico e privato: la fluidità delle rela-

Fig. 5 - Napoli tracciati della città-porto



zioni trasversali tra porto e città valorizza il waterfront come bene comune, come spazio pubblico. Un esempio di questa conflittuale tensione tra apertura del porto alla città e la sua chiusura come macchina infrastrutturale è costituito dal concorso di progettazione per la riqualificazione del porto monumentale di Napoli¹⁰ gestito da Nausicaa – la società partecipata da Autorità Portuale, Comune, Provincia e Regione nata nel 2003 per ridisegnare il waterfront di Napoli – nel 2005. Il concorso, finalizzato alla costruzione di un tessuto intermedio tra la città e il porto, è stato vinto da un gruppo di architetti italiani e francesi (coordinato da M. Euvè, con R. Pavia, G. Salimei e altri) il cui progetto disegna un sistema relazionale flessibile di relazioni porto-città, giocato sulla dimensione architettonica di un'osmotica linea di confine icasticamente definita come *filtering line*, cioè spazio-filtro. Questo spazio è stato inteso come dispositivo di controllo e di accesso al porto e ad alcune aree funzionali, in particolare quelle destinate al traffico passeggeri. Il progetto alla scala urbana si arricchisce della presenza di una nuova stazione della linea metropolitana di Napoli, progettata da Alvaro Siza, che a Piazza Municipio – cioè nello spazio antistante la Stazione Marittima, recapito di tutto il traffico croceristico che passa per il Mediterraneo e per Napoli – prevede una galleria pedonale ipogea che collega il nodo di transito con la piazza, il porto, la linea di costa.

Neanche quest'occasione, è stata sufficiente per innescare la trasformazione dello spazio portuale: il progetto è ancora frenato da un'Autorità Portuale condizionata dalle *lobbies* dei soggetti concessionari e degli armatori¹¹, contrari all'apertura del porto al contesto circostante e ad un assetto misto e permeabile, considerato come una potenziale perdita di controllo sugli spazi portuali e della loro trasformazione.

Il porto continua ad essere uno spazio conteso, gestito settorialmente in opposizione ad una possibile apertura al contesto, alla valorizzazione della sua identità, alla sua potenziale

multifunzionalità. Il progetto del porto monumentale, con il concorso del 2005, era esito di una politica derivante in quegli anni da una maturata consapevolezza verso l'apertura alla città come prospettiva strategica: l'abbattimento del muro lungo la darsena Acton, era stato uno dei primi gesti simbolici di riappropriazione della linea di costa, seguito appunto dal concorso per l'area monumentale come percorso verso una possibile integrazione.

Tuttavia il dialogo tra il Comune e l'Autorità Portuale, non si è concretizzato in politiche, azioni, o strumenti di pianificazione per una trasformazione coerente: all'assenza di un piano regolatore portuale, da decenni in fase di approvazione, fa riscontro la genericità del piano urbanistico vigente impossibilitato – anche a causa del dualismo delle competenze¹² – ad incidere sulle forme di integrazione tra porto e città. Il porto continua ad essere oggetto di politiche espansive dei suoi traffici e delle sue infrastrutture: un'espansione che determina una crescita priva d'integrazione con le diverse parti della città, che continua a snaturare del porto il ruolo di "parte urbana", rafforzandone autonomia e rendendo sempre più fragili le condizioni di compatibilità con il sistema urbano. Così, ad esempio, l'ingente investimento europeo pari a 240 milioni di euro a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2007 – 2013 concentrato nella realizzazione del Grande Progetto Sistema Integrato Porto di Napoli¹³, rappresenta un insieme di interventi legati essenzialmente a rafforzare il ruolo settoriale del Porto con azioni volte ad eliminare i vincoli allo sviluppo delle attività portuali e dei traffici marittimi, il potenziamento delle infrastrutture portuali e di rete. Alla sostanziale incapacità tecnica e politica da parte delle istituzioni preposte di costruire una ipotesi di assetto dello spazio fisico e delle strutture funzionali di medio lungo periodo, fa riscontro una prospettiva di sviluppo consolidatasi negli ultimi venti anni, con la previsione di importanti opere infrastrutturali. Tra queste la più rilevante riguarda l'ampliamento della Darsena di Levante, grande Polo della Logistica in cui si prevede un terminal container ricavato dal completo tombamento dell'attuale Darsena, per rafforzare il flusso dei traffici con l'Oriente. Attualmente nel porto di Napoli solo un modesto 10% dei containers viaggia su ferro, il resto è movimentato su gomma; se, come previsto nel 2020, il nuovo terminal container raggiungerà una movimentazione annua di 1,5 mln di TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), escludendo le merci che si muovono con altri sistemi come il RO-RO utilizzando le autostrade del mare, questo ampliamento produrrà un traffico di circa 1.000 automezzi per ogni ora in entrata e uscita dal porto. Alla prospettiva di straordinario ampliamento del porto fa riscontro uno scenario molto meno sostenibile, legato al problema di congestione veicolare del traffico che si andrà a determinare nel sistema della viabilità retro portuale verso le altre piattaforme della logistica regionale, con effetti di progressiva frattura con il tessuto urbano, e di degrado degli spazi di contatto con il recinto specializzato del porto. In assenza di un progetto, la *macchina portuale* continua a crescere, ponendo in crisi non solo la potenziale integrazione porto-città ma anche le minimali condizioni di reciproca compatibilità.

Principi e possibili strategie

Al profondo dualismo tra specializzazione e integrazione che rende sempre più discontinue le relazioni del waterfront portuale con la città, è possibile opporre, anche sulla base dell'analisi del caso di Napoli, alcune prospettive di cambiamento che richiedono di ripensare le procedure, gli strumenti e i metodi per progettare le intersezioni tra questi spazi urbani, in relazione ai loro usi e alla loro forma.

Il paesaggio e lo spazio pubblico sono un volano per ripensare il sistema portuale poiché definiscono l'identità urbana del *waterfront* in chiave relazionale, cioè in rapporto alla città, alla sua vita e alla percezione dei suoi spazi, in una logica multiscalare di rapporti con il territorio.

E' possibile definire alcuni principi, che hanno valore di orientamento delle strategie:

1. Pensare il porto in una logica multiscalare:

Una *vision* interscalare costituisce il *framework* indispensabile per mettere in coerenza gli interventi di trasformazione. Alla scala metropolitana è infatti possibile ripensare – in un quadro sensibile ai valori ecologici e alle relazioni infrastrutturali, legate ai flussi, ai principi insediativi, alla mobilità – il funzionamento del porto nel sistema regionale, la ridefinizione dei suoi usi e del suo ruolo, valutato in relazione al sistema delle centralità e della portualità alla scala regionale. Attraverso questo approccio è possibile formulare scenari entro cui valutare le opzioni di decentramento di alcune parti o funzioni del sistema portuale in una visione integrata del territorio e delle sue componenti. Alla scala urbana è possibile prevedere l'uso pubblico dello spazio, e creare lungo il fronte portuale spazi di *mixité*, e luoghi di intersezione con funzioni urbane. Ripensare le relazioni porto-città vuol dire lavorare su diverse dimensioni, fisiche e immateriali, progettuali e procedurali, legate al modo di mettere in tensione strategie e progetti per questa infrastruttura intesa come parte di città, cioè come spazio eminentemente pubblico ad alta valenza paesaggistica.

2. Intersettorialità nella *governance* della linea di costa:

È necessario un principio di co-pianificazione dei soggetti mirato ad un obiettivo comune: il recupero e l'integrazione del waterfront con la città. È necessario che i piani e gli strumenti di regolazione e di gestione del territorio portuale interagiscano tra loro per definire strategie coerenti e integrate, altrimenti il loro spazio di relazione diviene una linea di separazione tra strategie e spazi. In mancanza di coordinamento, il loro spazio di relazione è una linea di separazione, oltre che fisica anche procedurale, che divide strategie settoriali e politiche urbane – a carattere collettivo – definendo una profonda frammentazione fisica tra i luoghi rilevanti del sistema urbano e le aree della fascia portuale.

3. Integrazione tra la linea di costa e la città:

Integrare la linea di costa con la città vuol dire rivisitare un'idea di affaccio a mare, che, nel caso di Napoli – e in particolare per l'area est, tradizionalmente occupata dalle funzioni industriali oggi largamente in declino – consiste nel ripensare complessivamente il sistema urbano, lavorando sui progetti in itinere, ma soprattutto sulle aree interstiziali, spazi strategici per definire un nuovo disegno di relazioni. Si tratta di ambiti di potenzia-

le trasformazione il cui ridisegno può essere finalizzato al riequilibrio funzionale alla rigenerazione urbana di spazi rilevanti di progetto che, per la loro topologia e trasformabilità, consentono di definire un nuovo senso dei rapporti tra funzioni, tessuti, infrastrutture e centralità urbane.

Spazi spesso trascurati dalle pratiche istituzionali di pianificazione, il cui recupero e riuso, rappresenta una straordinaria occasione per ridefinire logiche comprensoriali che diano senso a intere parti di città: queste “terre di mezzo”¹⁴ rappresentano una risorsa strategica di “rivitalizzazione relazionale” che consente di ricostruire continuità tra parti di città che hanno storicamente perso il reciproco contatto, proprio come è accaduto per il waterfront portuale di Napoli.

4. Partenariato come modello attuativo (economico e finanziario):

Le considerazioni che precedono, conducono ad affermare che, dal punto di vista procedurale, la co-pianificazione e il partenariato rappresentano l'unico possibile modello attuativo (urbanistico, economico e finanziario) per la rigenerazione dei waterfront portuali: se è vero che la città costiera è la “polpa”, utilizzando la ben nota e potentissima metafora di Rossi Doria, è necessario lavorare sulla valorizzazione di questi insediamenti come attrattori di nuove attività, di flussi e di investimenti privati, utilizzando la loro coerenza con le strategie istituzionali come volano per incrementare il valore dei beni comuni.

5. Paesaggio come dispositivo:

In conclusione, il nesso tra ecologia e componenti del paesaggio urbano e portuale che è possibile cogliere attraverso un approccio multiscalare, è alla base di un'idea innovativa di ristrutturazione dei *waterfront urbani*¹⁵.

È cioè possibile utilizzare l'idea di paesaggio nella sua valenza multidimensionale e multifunzionale, come riferimento territoriale per rigenerare lo spazio della città. Il paesaggio consente di individuare e mettere in relazione le caratteristiche morfologiche, fisiche, storiche e naturali di un territorio complesso e stratificato come quello che definisce la transizione tra terra e acqua: in questa fascia di transizione esso perde la sua “convenzionale” identità puro-visibilista, per diventare un materiale complesso che guida il progetto urbanistico nel rintracciare segni di storia, nel ridefinire i sistemi di continuità ecologica, nel mettere in evidenza la stratificata identità del contesto urbano costiero.

ENDNOTES

1 A partire dagli anni '80 del 900 sono stati molto frequenti gli esempi di rimodellazione delle aree portuali in chiave di nuova integrazione con il tessuto della città esistente: i casi di Moll de la Fusta di Barcellona, dei Docklands di Londra, degli Eastern Docklands di Amsterdam, di Kop Van Zuid a Rotterdam, di Hafen City ad Amburgo sono esempi che hanno mostrato le straordinarie potenzialità urbane dei waterfront come occasioni di rigenerazione urbana e sociale e di ricostruzione di complessive e integrate parti di città.

2 *Multifunctional landscape* è una nozione esplorata in rapporto alla natura degli ecosistemi in cui la funzione ecologica deve trovare forme di compatibilità con usi diversi e spesso incompatibili: gli studi sui multifunctional landscapes sono spesso orientati verso il tema dell'agricoltura o – nel campo dei materiali urbani – delle *greenways* intese, in particolare nel paesaggio statunitense, come strutture <<planned, designed and managed for multiple purposes including ecological, recreational, cultural aesthetic or other purposes compatible with the concept of sustainable land use>>. Ahern J. F., *Greenways as Strategic Landscape Planning: Theory and Application*, Wageningen University, The Netherlands.

3 Una forma evidente di metabolismo urbano è insita anche la processualità della costruzione della città e dei suoi insediamenti, con effetti di produzione di rifiuti e scarti che determinano nuove categorie di paesaggio: "Contemporary modes of industrial production, driven by economical and consumerist influences, contribute to urbanization and the formation of "waste landscapes" (.....) there is no growth without waste and the urban growth and dross go hand in hand, and always have (.....) due to physics itself. Complex processes must export waste to their boundaries in order to maintain and grow". A. Berger, *Drosscape. Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, New York, 2006 (pag. 45).

4 Per *drosscapes* si fa riferimento alla nota definizione di Alan Berger, ma in particolare alle forme di reinterpretazione e di diversa contestualizzazione di questo termine in alcune ricerche in corso, tra cui Re-cycle Italy.

5 De Seta C., *Napoli fra Rinascimento e Illuminismo*, Napoli, Electa 1991 (pp. 12-16).

6 In particolare nel porto di Napoli, si individuano la funzione commerciale; cantieristica navale; industriale; mista; passeggeri e merci (crociere, unità navali veloci per trasporto passeggeri, unità navali veloci, Ro-Pax e Ro-Ro); servizi portuali generali.

7 Può essere molto interessante leggere il tema del paesaggio come forma di specificità dei luoghi, come nozione che riscatta le posizioni moderniste del sito come tabula rasa, attraverso una definizione di *site specificity* come costruito di dinamiche relazionali, ovvero come specificità relazionale (Braae, Diedrich, 2012).

8 Un simile neologismo è utilizzato per descrivere il fronte portuale della città di Aalborg sul paesaggio dei fiordi, e un modello di rigenerazione *design-based* della città portuale; Kiib H., *Harbourscape*, Aalborg University Press, Aalborg, 2007.

9 Gravagnuolo B., "La città e il porto. Storia di una dialettica", in Gravagnuolo B. (a cura di), *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1994.

10 Pavia R., 2010

11 Gasparrini C., 2010

12 M. Russo, 2010.

13 Il Grande Progetto è definito come <<(....)una serie di lavori, attività o servizi intesi a realizzare un'azione indivisibile di una precisa natura tecnica o economica che ha finalità chiaramente identificate e il cui costo totale supera i 50 milioni di EUR>>.

14 M. Russo, 2012.

15 Kate Orff studia le potenzialità dei waterfront urbani di essere rigenerati attraverso un approccio progettuale adattivo ed ecologico, basato sulla considerazione che <<designers in the new era will look for inspiration to the dynamic equilibrium of water and aim to restructure the city shores to be more changing, interactive and mobile>>, (Orff, 2010).

REFERENCES

- Amirante R., Bruni F., Santangelo M., Il Porto, Napoli, Electa Napoli 1993.
- Berger A., Drosscape. Wasting Land in Urban America, New York, Princeton Architectural Press, 2006.
- Braae E., Diedrich L., Site specificity in contemporary large-scale harbour transformation projects. *Journal of Landscape Architecture*, vol. 7, issue 1, 2012, London: Routledge (pp. 20-33).
- Gasparrini C., “Le mire degli armatori dietro il no a Nausicaa”, *La Repubblica*, 11 novembre 2010.
- Gravagnuolo B. (a cura di), Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1994.
- Gren M., Svensson L., Carlsson M., Kevin Bishop, “Policy design for a multifunctional landscape”, *Regional Environmental Change*, Volume 10, Issue 4, December 2010, pp. 339-348.
- Kato S., Ahern J., “Multifunctional Landscapes as a Basis for Sustainable Landscape Development”, *Landscape Research Japan* 72 (5): 799-804, 2009.
- Kennedy, C., Cuddihy, J. & Engel Yan, J., “The Changing Metabolism of Cities”, 2007 *Journal of Industrial Ecology*, 11 (2), pp.43-59.
- Russo M., “Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale”, in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Milano, FrancoAngeli, 2010.
- Russo M., “L'esperienza come progetto: conoscere l'area est di Napoli”, in Lucci R., Russo M. (a cura di), *Napoli verso Oriente*, Napoli, Clean 2012, (pag. 143-163).
- Mossop E., “Landscapes of infrastructures”, in C. Waldheim, *Landscape Urbanism Reader*, pp. 165-177.
- Orff K., “The new waterfront”, in AA. VV., *Waterfront Visions / Visies: Transformations in North Amsterdam/Transformaties in Amsterdam-Noor*, Nai Uitgevers Publishers, Rotterdam 2010, pp. 43-51.
- Hans Kibb, *Harbourscape*, Aalborg, Aalborg University Press, 2007.
- Pavia R., “Waterfront. L'interfaccia del conflitto”, in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Milano, FrancoAngeli, 2010.
- Pavia R., “La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli”, *Dossier Portus* n. 20, 2010
- Toma P. A., *Storia del Porto di Napoli*, Genova, Sagep Editrice, 1991.

IMAGES SOURCES

- Le immagini Le immagini da 1, 4, 5, 6, 7 sono tratte dagli studi per la tesi di Laurea di Marica Castigliano, Corso Magistrale in Architettura 5UE, Università degli Studi di Napoli Federico II, relatore Prof. M. Russo, correlatore Prof. M. Clemente.

Michelangelo Russo

Università degli Studi Federico II di Napoli, DiARC Dipartimento di Architettura
 russomic@unina.it

Architetto e urbanista, è professore straordinario di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II, dove coordina il dottorato di ricerca in Architettura. È autore di numerosi progetti urbani e urbanistici. Redattore della rivista «Crios», dirige per Clean la collana Urbana/Studi per la città contemporanea; insegna in numerosi master e corsi post-laurea. Tra le sue ultime pubblicazioni: *Città Mosaico* (Clean, 2011) e *Urbanistica per una diversa crescita. Progettare il territorio contemporaneo* (a cura di, Donzelli, 2014). Dal 2014 è Presidente nazionale della Società Italiana degli Urbanisti (SIU).