

TERRITORY OF RESEARCH ON  
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT  
INTERNATIONAL JOURNAL  
OF URBAN PLANNING

20

# Inclusive coastal landscapes

green and blue infrastructure for  
the urban-land interface

2



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

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.11 n.1 (JUNE 2018)  
e-ISSN 2281-4574

## Table of contents/Sommario

### Editorial/Editoriale

|                                                                                                                                                                                                              |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Inclusive landscapes and ecological urbanism: green infrastructure and ecosystem services/ <i>Paesaggi inclusivi e urbanistica ecologica: infrastrutture verdi e servizi ecosistemici</i><br>Antonio ACIERNO | 7 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|

### Papers/Interventi

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Reshaping the sea-land interface through sustainable mobility: a project for a greenway in western Sicily/ <i>Rimodellare l'interfaccia terra-mare attraverso la mobilità sostenibile: un progetto per una greenway nella Sicilia occidentale</i><br>Ignazio VINCI, Fabio CUTAIA                                                                                                  | 21  |
| Competing land uses and sustainable development: regional planning and natural resources uses in some vulnerable areas of South of Italy/ <i>Conflitti d'uso del territorio e sviluppo locale: la pianificazione di area vasta e lo sfruttamento delle risorse energetiche in alcune aree vulnerabili del Sud Italia</i><br>Saverio SANTANGELO, Carmela IANNOTTI, Clara MUSACCHIO | 39  |
| For an inclusive coastal landscape northwest of Rome/ <i>Per un paesaggio di costa inclusivo a nord-ovest di Roma</i><br>Maria Teresa CUTRÌ                                                                                                                                                                                                                                       | 59  |
| Informals Bathing linearity/ <i>Linearità balneari informi</i><br>Claudio ZANIRATO                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 75  |
| Regenerating with the green: a proposal for the coastal landscape of Senigallia/ <i>Rigenerare con il verde: una proposta per il paesaggio costiero di Senigallia</i><br>Elisa CONTICELLI, Simona TONDELLI                                                                                                                                                                        | 91  |
| New perspectives for the 'Barcelona model' and proposals for the regeneration of the waterfront of Naples/ <i>Nuove prospettive per il 'modello Barcellona' e proposte per la rigenerazione del waterfront di Napoli</i><br>Maria Fabrizia CLEMENTE                                                                                                                               | 105 |
| Natural and man-made landscape in the Phlegraean Fields: linking identity and potentials for sustainable development/ <i>Paesaggi naturali ed antropici nei Campi Flegrei: relazioni tra identità e potenzialità per lo sviluppo sostenibile</i><br>Paolo CAMILLETTI, Gianluca LANZI                                                                                              | 119 |
| A sustainable strategy for the port area of San Giovanni a Teduccio/ <i>Una strategia sostenibile per l'area portuale di San Giovanni a Teduccio</i><br>Irina DI RUOCCO, Salvatore POLVERINO, Silvia SIVO, Stefania REGALBUTO                                                                                                                                                     | 141 |

### Sections/Rubriche

|                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------|-----|
| Book reviews                                                        | 155 |
| Events, conferences, exhibitions/ <i>Eventi, conferenze, mostre</i> | 159 |

## A sustainable strategy for the port area of San Giovanni a Teduccio

*Irina Di Ruocco, Salvatore Polverino, Silvia Sivo, Stefania Regalbuto*

### *Abstract*

The process of deindustrialization that in latest decades has marked the productive fabric of Neapolitan area has determined the economic, social and cultural crisis of the city (Fusco Girard, 2012). The port areas, formerly economic and social driver characterized by different-scales connections have become parting areas between the port and the surrounding districts often marked by infrastructural bundles that connect and separate the city from its coastline, close to which abandoned and degraded areas have increased.

The paper aims to highlight in which way the design process, starting from an accurate fact-finding analysis of the territory, can re-establish a proper sea-city relationship, preserving its identity but also introducing new dynamics of local development. According to this scenario, the regeneration of cities is configured as a strategic tool for sustainable



*Fig. 1 - San Giovanni a Teduccio – vista aerofotogrammetrica dell'area di studio*

development.<sup>1</sup>

The analysis of the urban fabric and of the current planning tool, supported by data, led to a knowledge basis, starting from which it was possible to identify the project macro-themes, still to be developed in the planning purpose.

**KEY WORDS:**

*Sustainable development, port city, design process.*

**Una strategia sostenibile per l'area portuale di San Giovanni a Teduccio**

Il processo di deindustrializzazione che negli ultimi decenni ha segnato il tessuto produttivo dell'area napoletana ha determinato la crisi economica, sociale e culturale della città (Fusco Girard, 2012). Le aree portuali, un tempo motore economico e sociale caratterizzato da connessioni a scala diversa, sono diventate aree di separazione tra il porto e i quartieri circostanti, spesso caratterizzati da pacchetti infrastrutturali che collegano e separano la città dalle sue coste, vicino alle quali le aree abbandonate e degradate sono aumentate.

L'articolo si propone di evidenziare in che modo il processo di progettazione, partendo da un'accurata analisi fattuale del territorio, può ristabilire una corretta relazione città-mare, preservandone l'identità ma introducendo nuove dinamiche di sviluppo locale. Secondo questo scenario, la rigenerazione delle città è configurata come uno strumento strategico per lo sviluppo sostenibile<sup>1</sup>. L'analisi del tessuto urbano e dell'attuale strumento di pianificazione, supportato dai dati, ha portato a una base di conoscenza, a partire dalla quale è stato possibile identificare i macro-temi del progetto, ancora da sviluppare nello processo di pianificazione.

**PAROLE CHIAVE:**

*Sviluppo sostenibile, città portuale, processo progettuale*

<sup>1</sup> A thesis history support for the port case of San Giovanni a Teduccio in Naples, object of the study and still underway at the II level Master's Degree in Planning and sustainable design of port areas at the Interdepartmental Research Center in Urban Planning "Alberto Calza Bini" of the Department of Architecture (DiARC) University of Naples Federico II, coordinated by prof. Maria Cerreta.

## **Una strategia sostenibile per l'area portuale di San Giovanni a Teduccio**

*Irina Di Ruocco, Salvatore Polverino, Silvia Sivo, Stefania Regalbuto*

### **Introduzione**

Le città luogo di condivisione, in quanto tali, sono da caratterizzate dai flussi di relazioni materiali e immateriali che le attraversano (Fusco Girard, 2006). I porti, punti di accesso privilegiati alla città, luoghi contraddistinti da una “forte” densità, ne amplificano la complessità e la connettività (Carta, 2007).

Il waterfront urbano è un'area liminale, soglia tra artificio e natura dove la città ha tradizionalmente rappresentato sé stessa sul limite tra terra e acqua: il porto è un luogo di transito, linea di demarcazione della città tra la densità dei flussi- transiti, scambi e commerci e la sua storia, vettore di profonde valenze simboliche e identitarie.

Le aree portuali, in virtù della loro posizione geografica, sono spesso state crocevia tanto dei traffici commerciali che dei flussi di persone, divenendo così anche in virtù della loro multifunzionalità, i luoghi dello spazio pubblico nella città storica, e fungendo da volano per lo sviluppo economico e sociale.

(Carta, 2006)

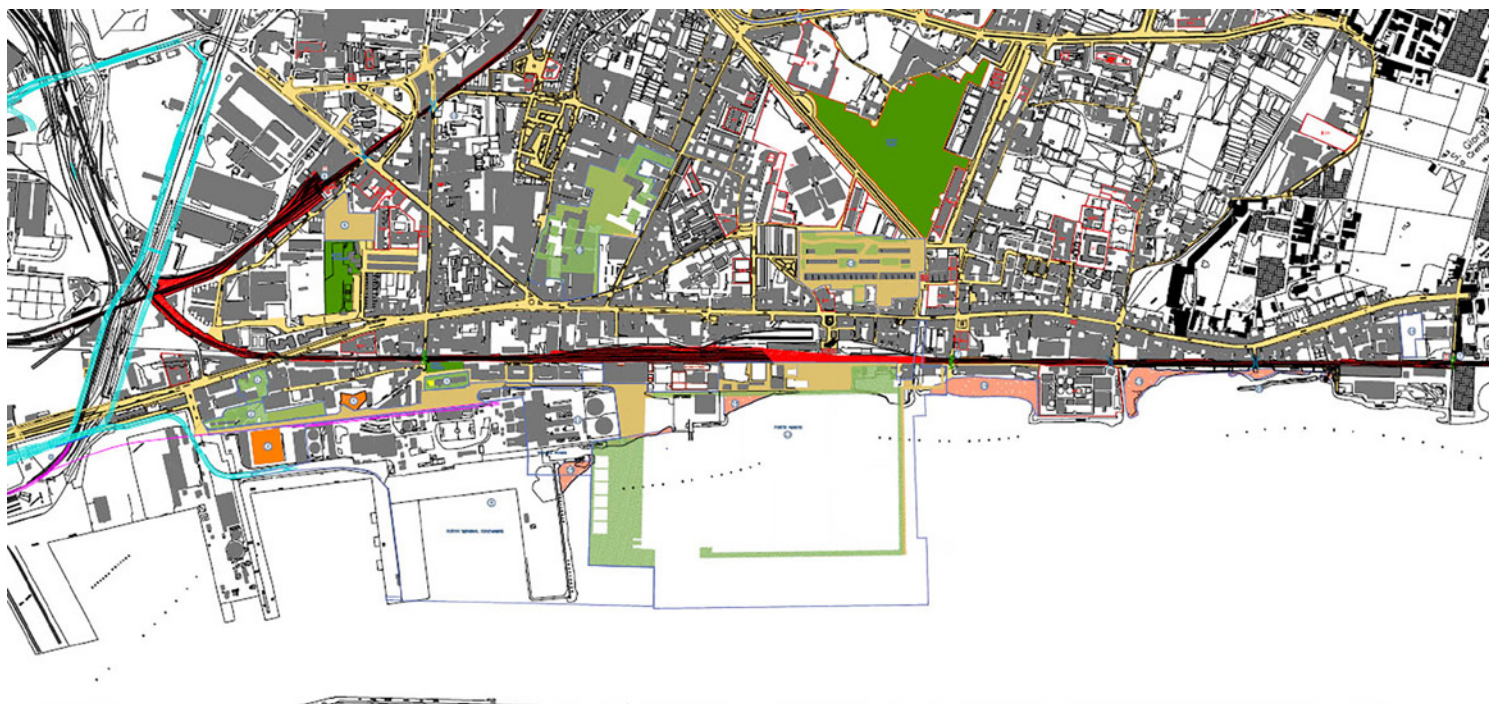
Il più recente processo di modernizzazione ha privato i porti di quel carattere urbano trasformandoli in delle infrastrutture specializzate, funzionali al commercio marittimo, ma settoriali e avulse dal contesto urbano.

Si consolida la dual city nella quale coesistono seppur separate il tessuto costiero e quello urbano. Due realtà del tessuto insediativo che possono assumere anche configurazioni fisiche profondamente diverse, conflittuali, in cui alcuni spazi di un territorio non governato da alcun ordine, rischiano di diventare degli scarti. Un dualismo che trova riscontro anche nella governance, che mette a confronto interessi, regole e obiettivi di diversi soggetti quali l'amministrazione municipale e l'Autorità di Sistema Portuale, spesso divergenti (Russo, 2017).

### **Gli strumenti di pianificazione vigenti: verso un'integrazione sistemica**

Il quadro normativo degli strumenti di pianificazione ivi vigenti conferma il carattere duale delle aree di interfaccia tra città e porto, ricadenti sia nella competenza della pianificazione territoriale che di quella portuale.

La pianificazione territoriale è normata da vari piani afferenti alle diverse scale di governo del territorio: il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, il Piano Regolatore Generale, il Piano Urbanistico Attuativo (l'area oggetto di studio, estesa dal Forte di Vigliena al Museo di Pietrarsa, infatti, ricadente in gran parte nell'area delimitata dall'ambito 14 del PRG, è compresa nel PUA di San Giovanni a Teduccio); la pianifi-



*Fig. 2 - Piano urbanistico attuativo San Giovanni a Teduccio, Preliminare di Piano, Tavola 1*

cazione portuale è stata invece regolamentata da un approccio più autonomo, che ha portato spesso a Piani Regolatori Portuali avulsi dalle politiche urbane del contesto geografico dei porti.

Gli strumenti di pianificazione spesso non inquadrati in una logica sistemica, sono risultati inefficaci per l'assenza di integrazione, oltre che per la loro obsolescenza, essendo sovente approvati alcuni decenni dopo essere stati concepiti (il PRP Piano Regolatore Portuale di Napoli attualmente vigente risale al 1958, mentre il Piano Regolatore Comunale risale al 1972, con una variante del 1998). Si pensi anche alla difficile attuazione del PUA di San Giovanni a Teduccio (figura1) rispetto ai tempi previsti, o al fallimento di progetti immaginati come volano dello sviluppo urbano, tra cui l'approdo turistico di Porto Fiorito.

L'approvazione della riforma portuale sancita dal decreto 169/2016, introduce un cambio di paradigma, orientando la costruzione dei piani verso un'ottica di co-pianificazione e collaborazione all'interno di una visione sistemica di territorio (come da modifiche e integrazioni all'art. 5 della legge 84/94).

È in quest'ottica di integrazione sistemica regolata da chiari rapporti gerarchici e di competenze che si inserisce il tentativo della riforma portuale di costruire un orizzonte di sviluppo condiviso tanto dall'amministrazione comunale quanto da quella portuale all'interno del quale delineare obiettivi strategici di ampio respiro in un quadro metropolitano.

In accordo con questo scenario che mira all'integrazione tra porto e città anche sul piano della governance, si inserisce il Piano di Sviluppo Strategico della Zona Economica Speciale della Campania, approvate con delibera della Giunta della Regione Campania n.175 del 28/03/2018. Si tratta di aree del Sud Italia collegate a zone portuali,

destinatario di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, previste per consentire lo sviluppo di imprese già insediate e per attrarre anche nuovi investimenti dall'estero. Un'opportunità per creare un sistema di "commercio e di lavorazione" delle merci, basato su un sistema a tre vertici - porto, interporti e zone retro-portuali - che può contribuire allo sviluppo di una nuova forma del concetto di "porto-città" per Napoli, declinando in chiave contemporanea l'antica vocazione di centro urbano (ora metropolitano) le cui aree costiere e interne sono parte di una infrastruttura produttiva integrata e sistemica.

### **Il porto di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**

Il porto di Napoli, a seguito della Riforma della Portualità e della Logistica, rientra nel sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che comprende i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno. Tale decreto apporta una notevole trasformazione nella *governance* dei porti. "Il decreto legislativo n. 169/2016 introduce effettivamente novità rispetto al previgente regime della legge n. 84/1994. Insomma, trattasi di una riforma effettiva, dalla quale è possibile, e speriamo probabile, aspettarsi ricadute positive per il sistema portuale" (Munari, 2017). Il ruolo del porto cambia divenendo un cardine di un sistema più ampio e complesso con servizi di trasporto ad alto valore aggiunto: logistica, cantieristica, information technology" (MIT, 2015).

Con il nuovo decreto si delinea il nuovo Piano Operativo Triennale dei porti campani, il porto di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia, con orizzonte temporale 2017-2019. Tale piano prevede investimenti per 200milioni di euro e diviene il nuovo strumento di programmazione per lo sviluppo e il raggiungimento degli obiettivi strategici dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Gli interventi presenti nel piano mirano ad aumentare quantitativamente e qualitativamente i traffici del porto. In quale contesto si inserisce il porto di Napoli? Nel 2016 l'Italia si è posizionata al 16° posto in termini di connettività marittima misurata dal LinerShipping Connectivity Index (LSCI) dell'Unctad. Il raddoppio nel 2015 del Canale di Suez ha consentito un aumento del transito dei prodotti cinesi in Europa e può divenire un'opportunità per il Porto di Napoli di incrementare la produttività intercettando tali traffici. Dal 2015, infatti, sino agli ultimi dati registrati nel primo trimestre del 2018, il porto di Napoli ha registrato un aumento dei traffici. Positivo è stato l'anno 2016 che ha registrato un incremento del 10,3 %, e in particolare per il traffico merci nel 2018 è stata superata la soglia del 450mila TEU. Tali dati di crescita segnano un traguardo positivo per il Porto di Napoli ma risultano carenti se comparati con altri porti italiani (Genova, Livorno, La Spezia, Trieste) e con i porti del Mediterraneo. Ed è in questo contesto di competitività con gli altri porti che si delineano le strategie di crescita del porto di Napoli, mirate ad una collaborazione tra il sistema portuale e il sistema degli interporti. "Porti, aeroporti, interporti ed imprese devono avere un legame unico; lo sforzo comune deve essere

quello di dare una proiezione internazionale ed innovativa all'Italia, con il Mezzogiorno in prima fila con le sue Filiere di Eccellenza, le “4 A” più il settore Pharma: Automotive, Agroalimentare, Aerospazio, Abbigliamento e Farmaceutico; queste sono capaci di generare oltre 20 miliardi di export all'anno. Il nostro tessuto imprenditoriale ha bisogno di un sistema logistico portuale efficiente e ben agganciato alle rotte e alle dinamiche del commercio mondiale” (Paolo Scudieri, presidente SRM, 2018).

Gli obiettivi evidenziati nel Piano Operativo Triennale del porto di Napoli si basano sul potenziamento del traffico contenitori con un intervento di prolungamento della Darsena Levante a nuova banchina container, continuare a mantenere alto il traffico passeggeri e croceristico.

Potenziare le “Autostrade del Mare” Affinché il porto di Napoli consolidi la sua funzione di snodo fondamentale del sistema delle Autostrade del Mare. Dai dati disponibili sul sito dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale relativi all'anno 2016, il traffico container è presente sia al Porto di Napoli (483.481 TEU) che in quello di Salerno (388.572 TEU) quasi con la stessa intensità.

### La cesura tra la città e il territorio portuale

La varietà degli strumenti urbanistici vigenti conferma il carattere duale del sistema insediativo segnato da una netta cesura tra città e linea di costa.

Tale distanza tra mare e città ha origine con la realizzazione della linea ferroviaria Napoli-Portici (figura 2), la prima in Italia, inaugurata nel 1839. Da allora la linea ferroviaria è diventata sempre meno attraversabile, determinando il distacco del territorio costiero da quello urbano (Pezza, 2005).

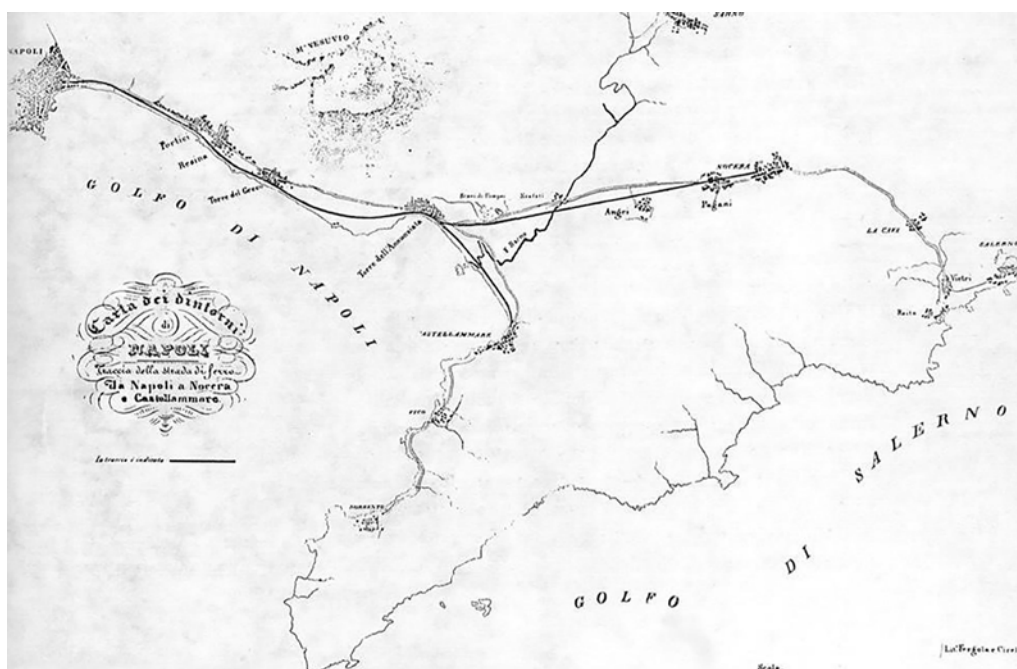
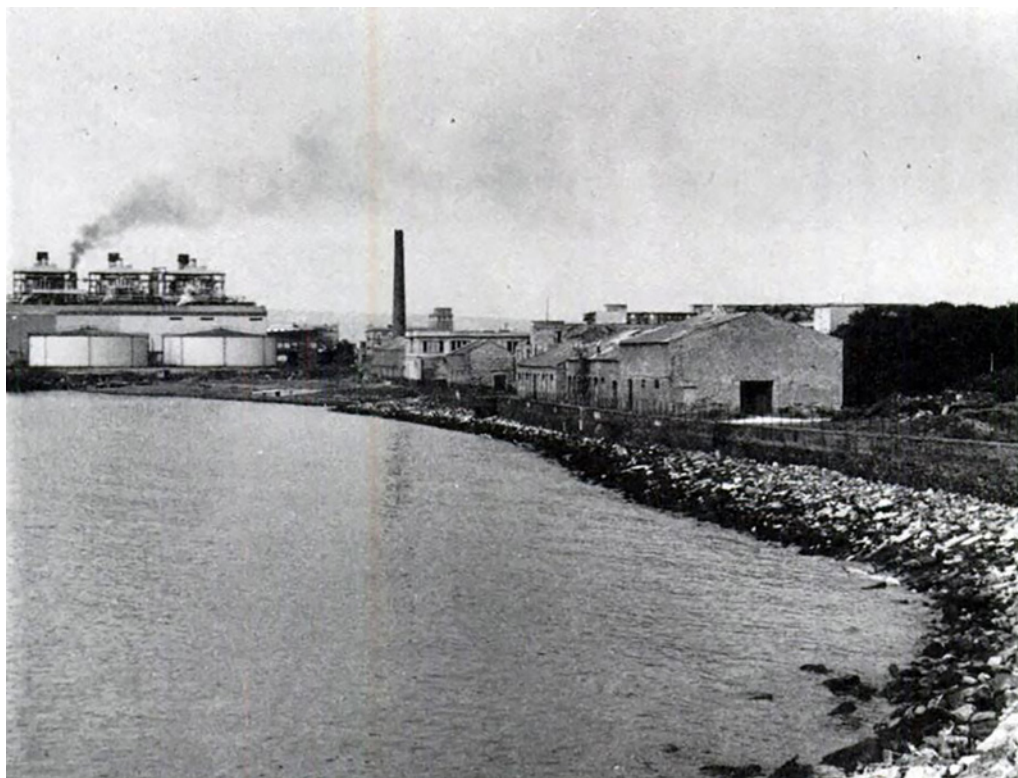


Fig. 3 - Pianta della strada ferrata Napoli-Portici-Torre-Castellammare-Nocera

La linea ferroviaria attraversa, disarticolandolo, il sistema insediativo. A nord, Il territorio compreso tra il rilevato ferroviario e la cortina storica di San Giovanni a Teduccio è stato occupato in modo indifferenziato. A sud, il territorio costiero è andato quasi del tutto perduto, ad eccezione delle aree su cui insistono la fabbrica ex Corradini e il Reale Opificio di Pietrarsa, che i Borboni fecero costruire proprio a servizio della ferrovia. Ciononostante, l'inaccessibilità ha prodotto talvolta l'abbandono come è avvenuto ad esempio nell'area della ex fabbrica Corradini a San Giovanni a Teduccio. Oggi il tessuto urbano appare dunque configurarsi come una successione di fasce che si estendono orizzontalmente e parallelamente alla linea di costa. Partendo dalla città consolidata si individuano il quartiere di San Giovanni a Teduccio, Corso San Giovanni, la cortina edilizia storica, la ferrovia, il retroporto e la linea di costa.

### **Verso una strategia di sviluppo sostenibile: nodi tematici per San Giovanni a Teduccio**

La posizione geografica del quartiere di San Giovanni a Teduccio, interfaccia tra città e porto che si sviluppa a ridosso dell'ex area industriale e della periferia orientale di Napoli, ha in sé il carattere della complessa identità del quartiere San Giovanni a Teduccio. La forte vocazione industriale dei primi anni del '900 (figura 2), che vide tale quartiere protagonista di un forte sviluppo industriale, oggi ha lasciato spazio ad aree dismesse e degradate, producendo un paesaggio quasi unico, ricco ma complesso, che si oppone tra mare e tessuto storico e degrado urbano ed industriale (figura 4).



*Fig. 4 - Vista del litorale di Vigliena con la centrale termoelettrica Enel sullo sfondo (foto Gabriele Basilico)*



*Fig. 5 - Vista del complesso ex fabbrica Corradini dalla Darsena di Levante (foto degli autori)*

L'area oggetto di studio, sita in una zona di confine tra il porto e la città di Napoli, si configura come un'area-cerniera tra la metropoli ed il porto (Clemente, 2014).

A valle della fase di analisi condotta, sono stati individuati tre macro-temi di progetto a partire dai quali verrà elaborata la proposta progettuale.

In continuità con gli strumenti di pianificazione che adottano l'integrazione, la multifunzionalità e l'intersectorialità come obiettivi strategici per il superamento della città duale si individuano tre macro-temi: il terminal container, il complesso di edifici dell'ex fabbrica Corradini e il nuovo waterfront urbano.

#### 1. Il terminal container

In accordo con il trend crescente dei volumi di traffico container, delle proiezioni e degli obiettivi strategici indicati negli ultimi strumenti di pianificazione, il tema del terminal container, particolare declinazione del porto commerciale, viene individuato come uno dei temi oggetto della proposta progettuale, che, opportunamente integrato con altre funzioni, rappresenta un'occasione per lo sviluppo socio-economico della municipalità di San Giovanni a Teduccio, oltre che della città metropolitana di Napoli e dell'intero sistema manifatturiero campano.

#### 2. L'ex fabbrica Corradini

Fondata nel 1874 come stabilimento metallurgico Deluy-Garnier, l'ex fabbrica, fu solo successivamente ceduta allo svizzero Giacomo Corradini, che nel 1906 fonda la G. Corradini S.p.A.

A lui il merito di aver trasformato la fabbrica nel grande complesso metallurgico la cui forma è ancora ben distinguibile oggi sebbene il conflitto bellico e la ferrovia l'abbiano mutilato. Si tratta di un complesso sistema di edifici distribuito su un'area urbana di 5 ettari e costituito da 54 unità immobiliari.

Le varie fasi di sviluppo tipologico dell'edificio fabbrica ottocentesco e novecentesco,



Fig. 6 - Il masterplan funzionale

denotano uno sviluppo verticale multipiano tipico degli impianti tessili e che si evolve verso linee più moderne del capannone terraneo in muratura a campate multiple e coperture a tetto, giustificato solo dalla disponibilità di sicure fonti di energia meccanica ed elettrica.

Con la regressione della domanda di armamenti, essendo lo stabilimento specializzato negli ultimi anni dell'Ottocento nella produzione di manufatti bellici, questa ripercussione ricadde sulla annosa mancanza di lavoro post Risanamento.

Oggi l'ex fabbrica Corradini insiste proprio sull'area di interfaccia tra la linea di costa e la città. Il manufatto, opera di archeologia industriale, in virtù della sua posizione e dei valori di carattere tipologico-testimoniale di cui è foriero, offre attraverso il tema del rapporto tra nuova costruzione e preesistenza, l'occasione progettuale per recuperare l'identità del luogo integrandola al tempo stesso con degli elementi contemporanei. Si configura pertanto come l'occasione per includere l'identità locale all'interno di una proposta che miri ad uno sviluppo locale sostenibile.

A partire dalla definizione dei suddetti nodi tematici sono state individuate diverse funzioni (figura 4), che saranno ulteriormente sviluppate nella fase progettuale.

### 3. Il nuovo waterfront urbano

Altro tema individuato in continuità con l'obiettivo strategico dell'integrazione è la realizzazione di servizi dedicati ad una fruizione urbana. Si intende in questo modo rendere accessibile la linea di costa ai cittadini attraverso la predisposizione di opportuni percorsi e la dislocazione di attività legate al tempo libero, come strutture per attività sportive e un sistema di piscine di acqua dolce, balneabili durante le ore diurne, cavea di un teatro all'aperto nelle ore serali. Il sistema di piscine darebbe risposta ad un desiderato particolarmente sentito dai cittadini di San Giovanni, lasciando spazio nelle ore serali ad attività di carattere culturale. Il sistema del waterfront urbano che si estenderebbe così dal complesso dell'ex fabbrica Corradini fino al Museo di Pietrarsa, includerebbe una mixité funzionale in grado di intercettare diverse tipologie di utenti, rendendo più fruibile la linea di costa e dando spazio ad attività sia di carattere commerciale, sportivo, che culturale.

### Conclusioni

Lo studio ancora in corso consta in un processo che si articola in una successione di diverse fasi consequenziali, che vanno dall'analisi, alla definizione della proposta progettuale. Il processo di separazione tra porto e città avviato con la realizzazione della prima linea ferroviaria italiana ha portato oggi ad un assetto del tessuto urbano disordinato e avulso da quello costiero. È il tema della città duale, che presenta tessuti insediativi aventi configurazioni anche molto diverse, tessuti insediativi sviluppatisi in assenza di una pianificazione sovraordinata in cui alcuni spazi divengono scarti.

Obiettivo dello studio è la definizione di una strategia in grado di consentire il superamento di questa dualità conflittuale che trova riscontro anche nel quadro della governance. Integrazione, multifunzionalità e intersectorialità sono i termini chiave in una nuova concezione del porto urbano che consenta il superamento dei conflitti della dual city città-porto.

È il tema della città-porto del Mediterraneo, caratterizzata da spazi di accesso tra città e mare, cruciali, sia rispetto all'intersezione di flussi e funzioni, che per la tipologia e la storia di cui sono testimonianza, dunque occasioni per rivitalizzare un'identità stratificata e superare la cesura imposta dalla dual city attraverso l'integrazione, la multifunzionalità, l'intersectorialità.

Il lavoro di analisi condotto, da inquadrare come fase iniziale all'interno dell'intero processo progettuale, ha prodotto una conoscenza critica dell'area, a partire dalla quale sono stati individuati tre macro-temi che verranno ulteriormente sviluppati. Il terminal container, l'ex fabbrica Corradini e il nuovo waterfront urbano rappresentano in maniera sintetica e tematica le diverse vocazioni dell'area.

Obiettivo finale del lavoro di studio è la definizione di una proposta progettuale per la rigenerazione della città portuale, coerente con gli obiettivi strategici di integrazione, interscalarità, multifunzionalità e intersectorialità indicati dagli ultimi aggiornamenti dei nuovi strumenti di pianificazione territoriale e portuale.

Il progetto che propone interventi in continuità con lo sviluppo dell'identità locale, si configura pertanto come strategia di rigenerazione della città portuale, strumento per

## REFERENCES

- AA.VV., *Manifatture in Campania, Dalla produzione artigiana alla grande industria*, Guida Editori, 1983
- Betocchi A. (1874), *Forze produttive della provincia di Napoli*, vol. II, p. 247, 248
- Carta M. (2006), "Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa". *Portus*, n. 12, pp. 84-89.,
- Carta M. (2007), *Creative City. Dynamics/Innovations/Actions*, ActarBirkhouser Distribution, New York, USA
- Clemente M. (2013), *Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare*, BDC. Bollettino del Centro Calza Bini, vol. 13, n. 1, pp. 181-194.
- De Rosa L. (1968), *Iniziative e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Napoli, 1968, pp.68-69
- Fusco Girard L. (2006), *Innovative strategies for urban heritage conservation, sustainable development, and renewable energy*, Global Urban Development Magazine, vol. 2, issue 1.
- Fusco Girard L. (2012), *Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana?*, Quaderni SVIMEZ, Roma, marzo 2012
- Pezza V. (2005), *Città e metropolitana*, Clean, Napoli, p. 21-24, 49-63
- Russo M. (2017), *La città-porto come sistema duale: prospettive multiscalarì di integrazione. Il caso di Napoli*, in A. Aveta, B. G. Marino, R. Amore (a cura di), *La Baia di Napoli. Strategie Integrate per la conservazione e la fruizione del paesaggio culturale*. Volume secondo, Napoli, 2017.

## SITOGRAPHY

- Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, Bollettino Statistico Dati aggiornati al mese di Aprile 2018, [https://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2018/06/Andamento-congiunturale\\_IQuadrimestre2018\\_04062018.pdf](https://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2018/06/Andamento-congiunturale_IQuadrimestre2018_04062018.pdf), 12/07/2018
- MIT Decreto per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali 31/8/16, [http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2016-09/Testo%20Decreto%20riorganizzazione%20porti%2031\\_8\\_16.pdf](http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2016-09/Testo%20Decreto%20riorganizzazione%20porti%2031_8_16.pdf), 12/07/2018
- SRM, Quinto Rapporto Annuale Italian Maritime Economy, 2018, <https://www.sr-m.it/presentato-il-quinto-rapporto-annuale-italian-maritime-economy>, <https://www.sr-m.it/wp-content/uploads/2018/06/cs-maritime-5-6-2018.pdf>, 12/07/2018
- Assoportì, <http://www.assoporti.it/media/2731/bollettino-statistico-anno-2017.pdf>, 12/07/2018
- <https://www.liberoricercatore.it/strada-ferro-castellammare>, 18/07/2018

## IMAGE SOURCES

FIGURA 1, Source: Google maps.

FIGURA 2, <http://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/9441>, 19/07/2018

FIGURA 3, <https://www.liberoricercatore.it/strada-ferro-castellammare/>, 19/07/2018

FIGURA 4, AA.VV., *Manifatture in Campania, Dalla produzione artigiana alla grande industria*, Guida Editori, 1983, foto di Gabriele Basilico

FIGURA 5, Le fotografie sono di proprietà degli autori.

FIGURA 6, Le elaborazioni grafiche sono di proprietà degli autori.

**Irina Di Ruocco**

*Scuola Politecnica e delle Scienze di Base – Dipartimento di Ingegneria Civile, dei Sistemi idraulici e di Trasporto*

*Email: irinadiruocco@gmail.com*

Irina Di Ruocco is a transport engineer; she has got degree at the Department of Transport and Idraulic System, University of Naples Federico II, Italy. The main topic of her works are planning and economic analysis in decision-making processes. She is also working for Public Institution. San Giovanni a Teduccio is her case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attending in 2018

**Salvatore Polverino**

*Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura*

*Email: salvatorepolverino89@gmail.com*

Salvatore Polverino is an architect and he has got his degree at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. He works between Italy and Germany in BIM and graphic projects. San Giovanni a Teduccio is his case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attending in 2018

**Silvia Sivo**

*Politecnico di Bari*

*Email: silvia.sivo.sis@gmail.com*

Silvia Sivo is an engineer and she has got her degree in Architecture and Building Engineering at Politecnico di Bari.

Since 2013, she is working in urban requalification, with focus in urban land state and in reuse architecture projects. San Giovanni a Teduccio is her case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attending in 2018

**Stefania Regalbuto**

*Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura*

*Email: regalbutostefania@gmail.com*

Stefania Regalbuto is an architect and she has got her degree in Architecture “Arc5UE” at Department of ARchitecture, University of Naples Federico II in 2017. She is a PhD student in Valuation and Urban Planning at Department in Architettura, University of Naples Federico II. Her main subject of research are urban regeneration processes and territorial transformation of port-city. San Giovanni a Teduccio is her case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attending in 2018