

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

13

SPECIAL ISSUE



il mare e la città
metropolitana
di Napoli

a cura di Massimo Clemente



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

Vol. 7 n. 2 (LUGLIO 2014)

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

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

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



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

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

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

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

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

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Prefazione/Introduction

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

Editoriale/Editorial

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

Massimo CLEMENTE

7

Interventi/Papers

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

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

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

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

Carmine PISCOPO

42

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

Sergio ZEULI

53

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

Fabrizia FORTE

67

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

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

Alessandro CASTAGNARO

83

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

Prefazione

Mario Coletta e Antonio Acierno

La rivista TRIA dedica il suo primo *Special Issue* al tema del rapporto tra mare e città metropolitana di Napoli, illustrando ricerche, idee, riflessioni e progetti sviluppati sulla capitale partenopea. Dopo i due precedenti numeri (11 e 12) dedicati allo stesso tema, ma rivolti alla disamina di esperienze internazionali e nazionali, costruiti in risposta ad un call che ha riscosso particolare successo, ha preso corpo l'idea di destinare un numero speciale alla città di Napoli, in un momento di particolare fermento del dibattito sulla città metropolitana.

I due precedenti numeri raccolgono esperienze e riflessioni di carattere generale con particolare attenzione ai casi stranieri, il primo, e prevalentemente ad esercizi progettuali il secondo, con una vivace partecipazione di giovani autori.

Lo *Special Issue* invece nasce dal lavoro del gruppo di ricerca del CNR coordinato da Massimo Clemente, il quale ha curato il numero invitando a scrivere la maggioranza dei relatori di due convegni dallo stesso organizzati nel settembre 2012 e nell'aprile del 2013, dedicati al rapporto tra mare e città.

E' con particolare interesse e apprezzamento che la rivista TRIA ospita il lavoro di Massimo Clemente, che da anni sviluppa con dedizione scientifica e meticoloso approfondimento il tema dell'identità marittima, ampliando lo sguardo al di là delle aree portuali e rivolgendo l'attenzione all'intera articolazione e diversità naturale ed antropica delle aree costiere.

La riflessione di Massimo Clemente punta a cogliere l'essenza più profonda del rapporto tra il mare, la linea di costa e le comunità che vivono sul mare, analizzando la processualità insediativa conformata dalla fertile presenza dell'acqua che plasma la cultura degli uomini di mare.

Napoli esprime la propria complessa e difficile identità marittima mostrando talvolta il legame profondo con il mare e talora negandolo, in una dialettica articolata che ha radici molto antiche. Erri De Luca ha più volte raccontato questa conflittualità rappresentando l'identità marittima, aperta e vivace, di Napoli, assimilandola alla Parthenope greca, solare e luminosa, sorta sull'acqua, e l'identità più chiusa e rivolta all'entroterra della Neapolis, città nuova che nasceva con l'apporto delle popolazioni italiche locali di cultura agricola che temono il mare.

In questo difficile equilibrio tra la cultura solare di Parthenope, disponibile al viaggio e alla scoperta della città di mare, e la cultura del timore della Neapolis radicata sulla terraferma, Napoli deve ritrovare la capacità di sollevarsi dal "malessere" urbano che

sembra segnare la contemporaneità, immaginando una struttura unitaria all'interno della vasta area metropolitana.

Lo Special Issue prova a riflettere su questi temi, analizzando questioni generali e casi specifici, che sono stati sapientemente orditi da Massimo Clemente secondo una coerente trama concettuale caratterizzata da maglie distinte e complementari, che tengono insieme le idee di architetti, urbanisti, storici, geografi, giuristi e progettisti attivi sul territorio metropolitano.

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

Abstract

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

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

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

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

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

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

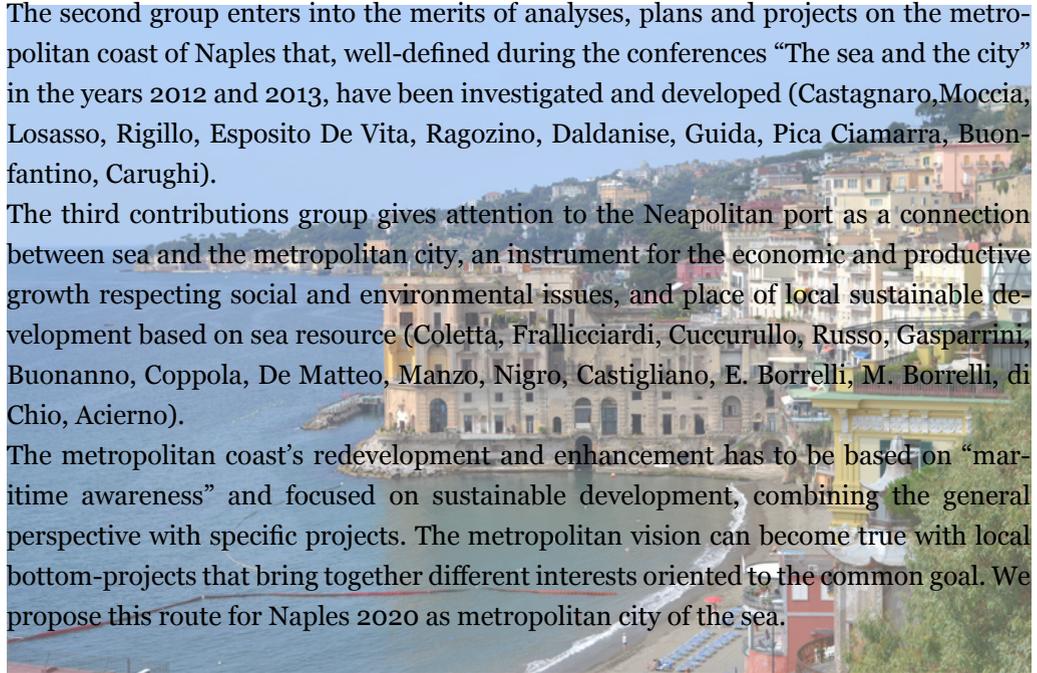


Fig. 1 - Palazzo Donn'Anna e Capo Posillipo visti da Villa Doria d'Angri, Centro Congressi dell'Università Parthenope che ha ospitato i convegni “Il mare e la città”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La costa metropolitana di Napoli vista dal mare

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

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

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

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

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

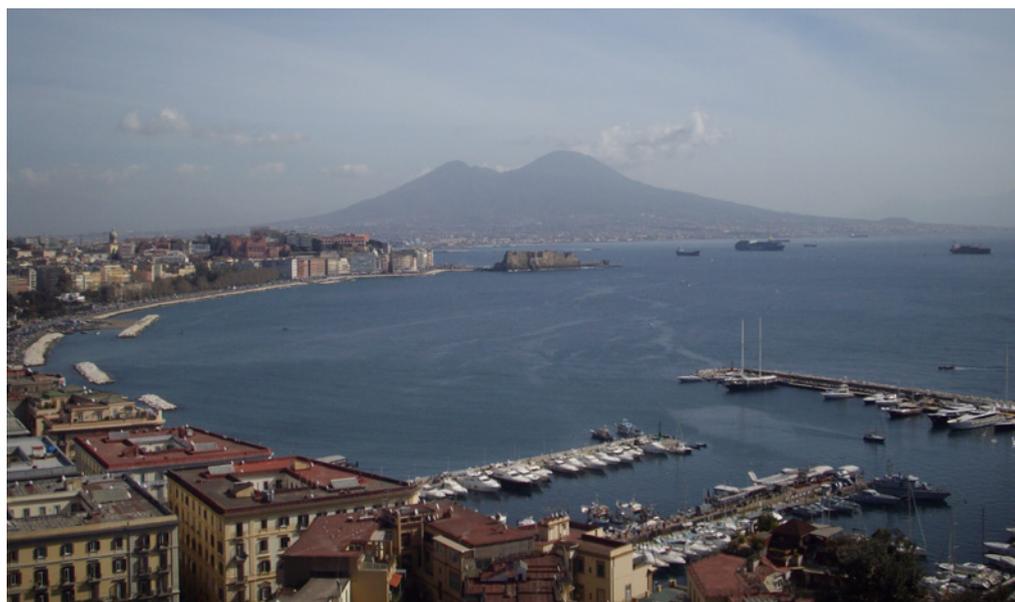


Fig. 2 – La veduta classica del Golfo di Napoli dalla collina di Posillipo: dietro la cartolina troviamo il lungomare liberato dalle auto ma ancora in cerca di una identità.



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

fuoco i problemi, per individuare potenzialità e risorse.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La condivisione della conoscenza per la costa metropolitana di Napoli

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

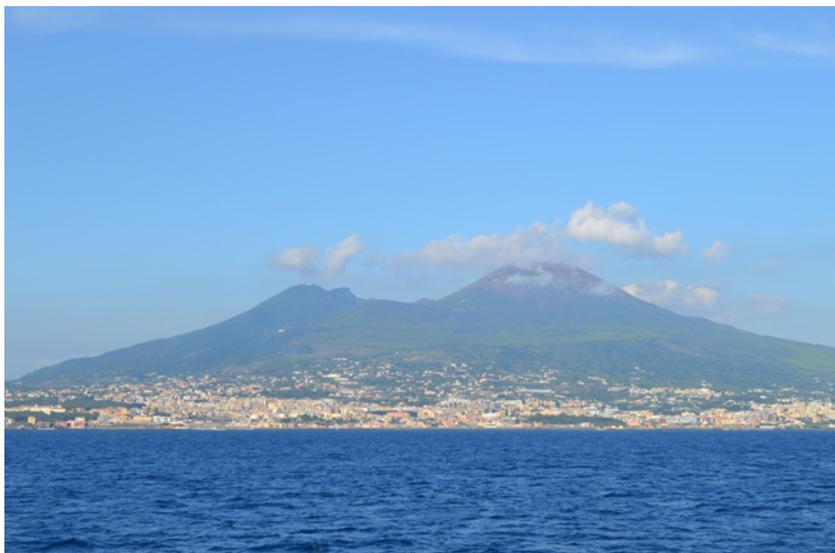


Fig. 10 – La fascia costiera alle pendici del Vesuvio, probabilmente, è la parte più degradata e, allo stesso tempo, quella con le maggiori potenzialità di valorizzazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le prospettive per Napoli 2020 città metropolitana di mare

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

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

network internazionale – possono così essere sintetizzate:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REFERENCES

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

In
ter
venti

Abstract

The nature of limit. The coastline between artifice and nature

Marina Rigillo, Marella Santangelo

Abstract

The article presents a “two voices” talk on the topic of border. The thought of an environmental designer (Rigillo), strongly oriented to develop an ecological approach to the urban waterfront, and the thinking of an urban designer (Santangelo), interested in reading the urban waterfront not only as topographic matter, but as generative condition that marks profoundly the city shape and its destiny. In this meaning the concept of limit - in the sequence of sea / land / settlement - is focused on exploring the reciprocal relationship between the architecture of the city and its coastline, looking at the history



Fig. 1 - Palmarola, Ponza

of the urban transformation and to the environmental specificities that have generated it. The paper proposes a double reading of the coastline as cultural landscape, resulting from the adaptation between the specificity of native ecosystems and the human needs. The cost line is a prime ecological infrastructure that the city - in a renewed culture of limits - must be able to understand and use. Through the analysis of the coastal environment and its architecture, the paper provides a set of theoretical consideration that lead towards new cultural awareness by the aim of developing new opportunities for the sustainable city project. The gaze is directed to the project, learning from the past and open to the future, by the goal of controlling sensitive performances to re- create an artificial landscape consistent with the morphological and ecological features of the site, adding meaning and quality in its articulation of new forms and reports to the needs expressed by the city.

KEY WORDS:

City environment, city shape, urban waterfront, environmental performance

La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura

L'articolo presenta una narrazione a due voci sul tema del limite. Le riflessioni di un progettista ambientale (Rigillo), fortemente orientato a sviluppare un approccio ecologico al tema, e quello di un progettista della città (Santangelo), interessato a leggere la città sulla costa non solo a partire dal dato topografico, ma anche dalla condizione strutturale che ne segna profondamente forma e destino. In questa accezione ragionare sulla nozione di limite, nella sua sequenza mare/ terra/ insediamento, è funzionale ad esplorare il rapporto di reciprocità tra l'architettura della città e la sua costa, guardando alla storia delle trasformazioni urbane ed alla specificità dei sistemi ambientali che l'hanno generata. Il contributo propone una lettura della linea di costa urbana come paesaggio culturale - risultato dell'adattamento tra la specificità degli ecosistemi originali e le funzioni d'uso che la società ha scelto nel tempo - ma anche come infrastruttura ecologica che la città, in una rinnovata cultura del limite, deve saper comprendere ed utilizzare. Attraverso l'analisi dell'ambiente costiero e dell'architettura della città si afferma la necessità di perseguire una consapevolezza tecnica che diventi cultura del progetto, di apprendere dal passato per operare con successo le trasformazioni del presente, proporzionando gli obiettivi di sviluppo alle istanze di conservazione. Lo sguardo è rivolto al progetto, alle possibilità di trasformazione che esso racchiude, alla capacità dello stesso di ri-creare un paesaggio artificiale coerente con i caratteri ecologici e morfologici del sito, aggiungendo significati e qualità nel suo articolarsi in nuove forme e relazioni al sistema di bisogni che la città esprime.

PAROLE CHIAVE:

Ambiente urbano, forma urbana, waterfront urbano, capacità ambientale

La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura

Marina Rigillo, Marella Santangelo

Cambiare il punto di vista

Sulle mappe è una linea. Lunga, sinuosa, continua. E' il modo con cui da secoli l'uomo rappresenta quel confine irregolare e inquietante che contiene lo spazio terrestre ed oltre il quale c'è il mare con la sua diversità. Al segno corrisponde un nome, la linea di costa, per meglio ribadire il senso di limite che il segno intrinsecamente contiene, così come l'illusione di poter agire sulla linea assecondando le ragioni e gli interessi della società degli uomini.

Sappiamo però da lungo tempo che la linea non esiste. O, per meglio dire, che esistono molte linee vicine e simili attraverso cui, un passo per volta, l'ecosistema terrestre incontra quello marino, l'artificio dell'habitat umano incontra la potenza e la bellezza dell'acqua, dando vita ad un sistema ecologico eccezionale e vulnerabile. L'ambiente marino costiero è un sistema dinamico di transizione che definisce il passaggio dalla terra al mare, ed è uno dei luoghi più segnati dalla presenza dell'uomo, dal desiderio di dominio del naturale che nel tempo ha costruito le coste del Mediterraneo.

Non è uno spazio univocamente determinato, ed è perciò che quel confine lineare non è sufficiente a descriverlo, non rappresentando la complessità delle relazioni che lì si attuano, né l'unicità dei paesaggi che ne scaturiscono. Per meglio comprendere le caratteristiche e la specificità di questo spazio occorre guardare attraverso altre linee, quella del profilo in primis. La sezione è infatti un elemento chiave per avviare la conoscenza dello spazio costiero: la profondità dei salti di quota che dalla terra portano al mare, l'evoluzione delle forme che dal mare risalgono verso la superficie, la vegetazione marina e terrestre che descrive il spettacolo dei fondali e della riva, la fauna che li abita.

E' importante leggere la sequenza degli spazi lungo il profilo. Gli ecologi marini li descrivono come "piani" ed in essi leggono la variazione dei parametri ambientali lungo l'asse verticale, riconoscendo funzioni ecologiche specifiche ad ognuno di essi (Occhipinti, Sacchi, 1993). Le relazioni tra un piano e l'altro sono ecologicamente determinate e morfologicamente mutevoli. Il dinamismo naturale dei flutti, in un'azione incessante di sottrazione e accrescimento della materia, interviene costantemente sulla struttura del profilo modificandone aspetto e dimensioni, secondo un'azione continua e proporzionata che investe tutto il sistema.

Questa continuità è evidente nella progressione delle sagome, nella logica coerenza dei pieni e dei vuoti che segnano l'unicità dei diversi paesaggi. La costa bassa, ad esempio, con la morbida successione delle dune e la vegetazione aggrappata alla sabbia, pronta a radicare e a trasformarsi in un paesaggio lussureggiante; oppure la costa alta, che evolve secondo fenomeni di abrasione e scalzamento, con l'azione penetrante del vento e delle onde che determinano tagli, grotte, crolli.



Fig. 2 - Ventotene

Passare dalla linea orizzontale a quella trasversale del profilo è il primo obiettivo che questa riflessione si pone. Il secondo è quello di ammettere all'ambito rigoroso della ricerca scientifica un termine ad essa apparentemente "straniero": bellezza, cercando di coniugarlo con altri più consueti come uso, tecnica, sicurezza, sviluppo. Il terzo è offrire una prospettiva sui possibili modelli di gestione delle aree costiere, con particolare riferimento a quelle urbane, accogliendo il parametro ambientale tra le variabili significative del progetto dei litorali.

Spostare il punto di vista, passando da una visione statica – la linea – a quella dinamica del profilo, è uno degli assunti di base dell'indagine. Significa accogliere i processi naturali tra le variabili del progetto, accettandone la rilevanza sia per la conformazione dei luoghi che per le opportunità d'uso ad essa collegate, riportando la forme e l'uso dell'ambiente costiero all'interno delle analisi per la valutazione della capacità ecologica dello stesso.

In ecologia come in architettura, infatti, forma e funzione non sono termini duali. Ed è in questa accezione che il termine "bellezza" entra a far parte dello studio, volendo con esso indicare una condizione di efficienza ecologica e urbana, in cui le necessità dell'uso antropico non si sovrappongono, ma viceversa assecondano, le dinamiche ambientali. Un esempio in tal senso è quello delle dighe olandesi, organizzate su tre linee di difesa – waker, slaper, dromer ossia il guardiano, il dormiente, il sognatore – che ripropone il dispositivo dell'ecosistema dunale attraverso forme e tecniche compatibili con il regime del trasporto solido e delle maree ed al contempo offrendo alla città un paesaggio di grande interesse (McHarg, 1969). Analogamente, la costa del Mediterraneo offre testimonianze molteplici dell'intelligenza d'uso dei paesaggi naturali, dimostrando come, nel tempo, l'uso antropico della costa non ha determinato impatti significativi sulla linea di riva e sulla morfologia del profilo, poiché sia gli interventi specifici di trasforma-

one delle aree costiere, sia i valori di trasporto solido dei corsi d'acqua limitrofi erano ancora ricompresi nella capacità di carico dell'ecosistema.

Lungi dal proporre qui ipotetiche quanto improbabili nostalgie per le forme del passato, vale però la pena di mettere in evidenza la qualità di un *modus operandi* in cui la specificità della relazione tra natura-artificio era il fulcro del sistema di conoscenza che dava origine, e sosteneva, l'intervento antropico. E vale anche la pena di sottolineare come la moderna cultura della trasformazione, nell'imporre un approccio alla questione ambientale del tipo *end of pipe*, fortemente orientata all'oggetto ed alla tecnica di trasformazione, ha di fatto interrotto la corrispondenza funzionale, fisica ed ecologica tra ambiente costruito ed ambiente naturale. Soprattutto, il focus delle trasformazioni è stato ricondotto a dinamiche puntuali dimenticando che le modifiche nell'uso del suolo – e nella copertura dei suoli - anche in ambiti non immediatamente limitrofi alla costa, possono determinare gravi elementi di perturbazione che incidono sul bilancio dei materiali di riporto proprio delle dinamiche costiere, aggiungendosi ai fattori di squilibrio più comunemente citati in letteratura (pesca illegale, inquinamento, interventi meccanici di modificazione e riduzione degli habitat, introduzione di specie esotiche).

Inoltre, in una condizione dinamica quale è quella descritta, gli interventi antropici innescano una serie di processi a catena che, se non ricompresi nella capacità di carico del sistema naturale, vanno ad alterare i fattori di rischio nell'area.

Viceversa, la lezione appresa dal passato ci dice che la salvaguardia delle funzioni ecologiche della linea di costa è stata sempre considerata condizione necessaria (anche se non sufficiente) per garantire alla città uno spettro di prestazioni ambientali tese a supportare la qualità della vita urbana e a potenziare la messa in sicurezza delle infrastrutture costiere da eventi di carattere eccezionale. L'approccio prestazionale al tema della tutela e della gestione dell'ambiente costiero, nella storia delle trasformazioni urbana, si evidenzia attraverso la messa in essere di dispositivi di progetto in cui la scelta tecnica è commisurata alle dinamiche ambientali ed alla specificità del sistema costiero.



Fig. 3 - Punta Ballena, Uruguay

Si legge con chiarezza la volontà dell'uomo di governare i fenomeni naturali adattandosi ad essi, proporzionando i bisogni alle condizioni dei luoghi, decidendo il "dove" ed il "cosa" anche in relazione alla variabile ambientale, sviluppando usi compatibili e una cultura dei luoghi fortemente identitaria.

Questa condizione, in un passato nemmeno troppo remoto, ha determinato uno status insediativo molto particolare, in cui la forma dell'ambiente urbano era funzionale ad un sistema economico e sociale a sua volta innestato sulla specificità del contesto naturale, dando vita ad un insieme di prestazioni ambientali (difesa dal rischio idrogeologico, difesa del suolo, produzione di biomassa, di ossigeno, regolazione del microclima, etc.) riconoscibili a diverse scale di osservazione e tali da generare condizioni di vita urbana di grande efficienza. Nel Mediterraneo, in particolare, la corrispondenza tra forma e uso dell'ambiente costruito ha prodotto paesaggi di grandissima qualità messi in crisi nella loro struttura fisica e funzionale proprio dal venir meno dell'impianto produttivo e sociale su cui tale equilibrio si era formato (Mininni, 2010, Perna, 2002; Rigillo et al. 2012). Lo scadere del sistema di prestazioni urbane ed ambientali collegate a questi paesaggi ha posto inoltre le basi per una cultura della conservazione improntata alla convinzione della "negatività" della trasformazione, assumendo che il cambiamento sia considerato sempre e comunque una "riduzione" della qualità intrinseca del luogo (Antrop, 2005). Ciò è tanto più vero nei paesaggi costieri dove la sovrapposizione di nuove esigenze di accessibilità, urbanizzazione, globalizzazione ha portato non solo la scomparsa di assetti fisici di grande pregio ma anche l'innalzamento delle condizioni di rischio¹. In una prospettiva di *climate change*, quale è quella attuale, un approccio prestazionale al progetto dei luoghi, e segnatamente dei luoghi costieri, trova ragione nella necessità di implementare le misure per la riduzione del rischio, riconoscendo nell'alleanza tra natura e tecnica uno dei più efficaci (e sperimentati) dispositivi per la trasformazione dello spazio urbano.

In questo quadro, scegliere oggi di affrontare il tema del progetto sostenibile delle aree costiere significa cambiare il punto di vista per ripensare la trasformazione in termini di *governance*, integrando il paradigma funzionale con una più matura "educazione" alla natura del luogo (Aerts & Botzen, 2011, Yabareen, 2012). Significa ri-definire le gerarchie interne dell'azione progettuale in una logica prestazionale che vede la trasformazione come parte di un sistema complesso, in cui natura ed artificio restano in equilibrio (ancorché dinamico) e che non ha come obiettivo la definizione delle migliori soluzioni tecniche, ma piuttosto la messa in essere della migliore soluzione tecnica possibile in quel contesto ambientale, sociale e produttivo. E significa, infine, estendere temporalmente gli obiettivi del progetto, in una prospettiva adattiva dell'intervento che rimanda ad una capacità di governo tran-scalare (attuando un esercizio di previsione che mette sullo stesso piano la strategia di impianto e la scelta costruttiva) e trans-temporale (osservando le ricadute nell'arco dell'intero ciclo di vita)².

La consapevolezza della centralità della *governance* nell'attivazione di dinamiche sostenibili per la ri-costruzione degli ambienti antropizzati rappresenta oggi un territorio di sperimentazione importante della progettazione ambientale, guidando la ricerca

disciplinare verso un approccio al progetto volto a facilitare l'esercizio di previsione e il controllo degli interventi in una logica sistemica ed intrinsecamente ecologica (Losasso 2006, Schiaffonati & Mussinelli 2008, Rigillo et al. 2009). Una sfida tecnica e culturale che punta a fornire un contributo effettivo per la crescita sostenibile della società contemporanea, ri-costruendo le condizioni ambientali, sociali ed economico per dare senso e significato ad un paesaggio artificiale coerente con i caratteri ecologici e morfologici del sito urbano, aggiungendo valori e qualità nel suo articolarsi in nuove forme e relazioni al sistema di bisogni che la città esprime.

Costa e città: limite e costruzione

Il concetto di limite esprime una condizione di necessità per ciascuna realtà di essere definitiva attraverso un confine e, in quanto circoscritta, attraverso il confine stesso distinta dalle altre. Nell'architettura della città il confine ha una sua matericità da muro diviene spazio, da linea diviene fascia di mediazione.

L'identità della città sull'acqua è affidata alla sua immagine dal mare, al paesaggio che offre a chi la osserva; parlare di paesaggio della costa significa indagare sugli elementi materiali e sui rapporti tra gli elementi che la configurano, sulle ragioni e sui



Fig. 4 - Bonifacio, Corsica

motivi storici che hanno restituito e portato fino a noi quella immagine. La specificità dello spazio costiero si presenta da un punto di vista estetico, esattamente in relazione all'orizzontalità e al doppio principio di visibilità (dalla costa/dal mare) dello stesso paesaggio (Dubini, 1998).

Si può parlare di una architettura della linea di costa, di architettura sulla costa, di manufatti e natura che si fondono in una "costruzione" nella quale si ritrovano specificità e identità, in un continuo rimando tra artificialità e naturalità, tra mare e terra. In particolare si indaga sulla città costiera per leggere ed interpretare in termini progettuali una condizione fisica e posizionale assolutamente peculiare, che dal mare appare ancor più evidente e straordinaria.

L'essere città sulla costa non è semplicemente un dato topografico, ma è una condizione che segna lo sviluppo e la crescita della città; vi sono alcune questioni centrali come l'adeguamento della città alla geografia, l'appartenenza della geografia alla città, il divenire della linea di costa essa stessa architettura che segnano il destino dell'urbano costiero. D'altronde è legittimo leggere la linea di costa e tutti i manufatti su di essa realizzati come "sistemi insediativi autonomi per caratteri dimensionali, geometrici e topografici ed in relazione alla geomorfologia dei luoghi".

La città costiera è profondamente segnata nella sua costruzione dalla condizione geografica, dal rapporto con l'acqua, dall'essere sul limite laddove finisce la terraferma, una linea fisica e ideologico-concettuale che ha influenzato tutta l'esperienza dell'uomo che ha fissato la sua dimora sulla costa.

La città sull'acqua ha informato la sua struttura insediativa rispetto alle condizioni del *locus*, che ha influito sul disegno complessivo e sulle giaciture dell'impianto urbano, ritrovando negli elementi puntuali o lineari, talvolta preesistenti, posti sulla costa



Fig. 5 - Costiera Amalfitana da Ravello

dei riferimenti fisici e percettivi tanto dal mare quanto dalla terra, e questo sistema di elementi puntuali nel tempo si è progressivamente arricchito e tecnologicamente aggiornato, assolvendo molteplici ruoli nella costruzione urbana e nella storia della navigazione. Il tema della trasversalità si conferma chiave di lettura e interpretazione imprescindibile, come in architettura così in natura la sezione racconta e svela.

Le specifiche logiche di insediamento della città sono cambiate volta per volta, luogo



Fig. 6 - Istanbul

per luogo, per le caratteristiche delle condizioni naturali: la spiaggia, la baia, il flesso; per le condizioni di artificialità imposte al territorio: i porti, gli scali, i moli, le ferrovie, che rispondono a logiche specifiche e a volte molto diverse da quelle propriamente urbane. E la storia dell'occupazione delle sponde è storia dell'uomo.

Le antiche città di fondazione sull'acqua sono l'esemplificazione di un rapporto inscindibile, la regola di costruzione della città che si adagia sul terreno e trova le sue eccezioni in relazione alla geografia del luogo; l'esempio forse più straordinario è dato dalla città di Mileto, considerata emblematica per l'utilizzazione della regola geometrica nella costruzione della città operata da Ippodamo. In uno scritto di molti anni fa Costantino Dardi racconta come Aristotele, nel II libro della *Politica*, ricorda Ippodamo come colui che «escogitò la divisione regolare della città» ma anche come colui che «pretendeva di nulla ignorare della natura. Mileto, dunque, due reticoli regolari che seguono l'andamento del territorio, due insenature, due porti, i sistemi monumentali nei punti di eccezione, direzionati verso il porto principale; questo diventa il luogo delle funzioni pubbliche più importanti ed assume una posizione di assoluta centralità nello sviluppo urbano.

In Sabaudia, moderna città di fondazione, si ritrova con esiti diversi lo stesso reciproco adattamento, terra, mare, acque; la conferma è nel suo tracciato, nel rapporto con il territorio e con la linea della costa, bassa e sabbiosa. Dunque, il progetto della città di fondazione si misura, oggi come allora, con il sito scelto per la sua realizzazione e con le condizioni orografiche e topografiche che lo distinguono. Disegnata su un asse princi-

pale e per elementi primari unici, Sabaudia si presenta come una sorta di “palcoscenico di pietra” il cui fondale è sempre disegnato dal verde e dal mare che segnano l’orizzonte. E questo si percepisce da qualsiasi punto di vista interno alla città. La chiarezza del recente impianto fondativo di Sabaudia rimanda con forza al suo intorno, ed il rapporto con il territorio, la geografia, il terreno diviene elemento fondamentale dell’identità urbana, assumendo un ruolo sostanziale nella comprensione e nella descrivibilità della città stessa.

La particolare condizione orografica, fisica e posizionale non informa solo la costruzione della città, bensì crea un rapporto di reciprocità tra terra e mare, che diviene elemento fondante nella storia delle trasformazioni urbane. La costruzione urbana sulla costa ha due “facce”, quella sull’acqua e quella interna e tutto il sistema si specifica nelle relazioni con le altre parti di città alle spalle, con gli elementi urbani interni a secondo della loro posizione: natura e forma confermano il parallelismo con la linea di costa, o la intersecano in punti precisi con linee ortogonali alla costa stessa, linee che sono direzioni, assialità, centralità. Così come questo limite diviene condizione, contraddizione, riferimento, contesto, materiale dell’architettura.

Provando a ripercorrere sinteticamente alcune fasi dell’evoluzione della costruzione della città sul mare, a valle della questione propriamente fondativa, si rintraccia con grande chiarezza questo tema affascinante della “reciprocità” nelle trasformazioni del nucleo urbano e del suo bordo, reciprocità che segna con nitidezza la storia di questi luoghi e degli uomini che la abitano.

In sintesi è opportuno ricordare come un primo momento di eccezionale importanza è legato alla mutazione ed al valore che assume la costa come spazio. Con gli ampliamenti medievali e poi rinascimentali delle mura la città si amplia ed abbandona il modello dell’arroccamento, il disegno dell’andamento delle mura segue il profilo della costa, o la



Fig. 7 - Barcellona



Fig. 8 - Montevideo

murazione corre lungo la costa o lungo di essa si posizionano in punti strategici, per la difesa della città, forti e bastioni; la posizione e l'andamento delle mura dettano nuove misure e centralità nel tessuto urbano.

Un caso emblematico è quello della città di Messina, nella quale la fortificazione viene spostata sull'acqua, l'arco della linea di costa viene ridisegnato e si crea un nuovo rapporto tra città, costa e mare. Nella prima metà del Cinquecento si inizia l'ampliamento della cinta urbana, si costruisce sulle colline prospicienti la città il nuovo castello e si trasforma il monastero basiliano di San Salvatore posto sulla punta estrema della penisola in forte, perché divenga baluardo difensivo all'imboccatura del porto e per tutta la baia, rendendo superflua la realizzazione della nuova murazione lungo l'arco costiero urbano. Il ridisegno della "faccia" sull'acqua diviene il tema urbano, si realizzano una serie di edifici che formano una imponente cortina edilizia, la cosiddetta Palazzata o "teatro marittimo", un elemento edilizio praticamente continuo, con diversi accessi porticati, lungo circa un chilometro, destinato al governo della città e alle principali famiglie patrizie. Distrutta dal terremoto del 1783 fu ricostruita nel 1809 e definitivamente abbattuta durante l'ultima guerra». Nel caso di Messina la trasformazione dell'apparato difensivo e della cinta muraria diviene l'occasione di ripensare e riformulare la costruzione del bordo sulla linea di costa, creando una situazione quasi unica di confronto fra l'urbano e il suo limite. La facciata a mare, l'immagine che la città offre a chi arriva navigando è la facciata di rappresentanza, negli anni a venire il "bordo" sull'acqua diverrà il luogo principale della rappresentazione urbana.

Nel Settecento, infatti, si inizia il progressivo abbattimento delle mura e la questione

del fronte d'acqua diventa tema di architettura propriamente urbana, si presenta l'occasione per il ridisegno della città sull'acqua, la linea di costa diviene anche il luogo simbolico per eccellenza. Al contempo i porti iniziano ad ampliarsi e ad essere potenziati, si cambia la distribuzione degli elementi infrastrutturali, si costruiscono gli edifici monumentali della città sulla sponda, così anche i porti divengono luoghi monumentali in sé e la città alle spalle identifica nuove assialità e riferimenti fisico-percettivi.

L'occasione della liberazione di vaste aree lungo le coste porta alla ricostruzione di importanti parti di territorio, questo comporta grandi trasformazioni nell'architettura, sia estetiche, per le facciate verso l'acqua, sia tecnologiche, per le attrezzature idrauliche, la costruzione dei ponti, il consolidamento delle rive, la creazione di banchine e di spazi pubblici.

Altro momento storico molto significativo per questo ragionamento è l'Ottocento, stagione di ampliamenti e radicali trasformazioni urbane, ma anche dell'inizio del predominio dell'infrastruttura sul disegno urbano. Nelle città d'acqua, in particolar modo in corrispondenza dei fronti portuali, si avvia la progressiva chiusura dei margini sull'acqua, si alzano muri, cancellate, separazioni. Le espansioni di questo secolo spesso sono realizzate attraverso le colmate o, laddove ci sono gli spazi, con la costruzione dei nuovi quartieri lungo le coste, ma sia il tessuto che la geometria dei nuovi insediamenti è quasi sempre mutuata dalla città esistente che detta posizioni, assi e misure, ancora una volta è un gioco di rimando tra costa e città.

Un esempio emblematico è la trasformazione di tutta la costa urbana di Napoli, che fino alla fine del XIX secolo (il progetto del porto realizzato del Cavalier Zainy è del 1889) ha visto preponderante la condizione di naturalità della sua costa, come racconta l'immensa mole dell'iconografia settecentesca, sia per la parte occidentale che per quella orientale. In questi anni da occidente ad oriente si ridisegna la linea di bordo e –di conseguenza– i diversi tratti di fronte urbano sul mare, dalla lunga via litoranea alla colmata del quartiere di S. Lucia, fino alla realizzazione del nuovo porto commerciale che ingloba l'area del porto militare esistente ai piedi del Maschio Angioino, e si estende ad est fino al Carmine. Il disegno della nuova area portuale segue, peraltro, una logica di impianto molto vicina a quella propriamente urbana, tanto che i principali moli sono conformati in asse con elementi e strade significative della città alle spalle. (Amirante, Bruni, Santangelo 1993).

Una situazione diversa ma dagli esiti per certi versi analoghi, si determina con l'occasione della ricostruzione di intere parti urbane a seguito della seconda guerra mondiale; i principali porti e gli edificati lungo le coste sono bombardati, le città sono sfigurate proprio nei luoghi della loro immagine più significativa. Vengono così realizzati interi nuovi quartieri dall'autonomia formale e strutturale, che si configurano sin dalla loro fondazione come parti urbane autonome, ma sempre strettamente connesse alla città storica, come la Le Havre di Perret e la Marsiglia di Pouillon.

Nel primo caso il progetto è impostato su una griglia logica ed una modularità cartesiana, a partire dalla struttura triangolare dei tre assi principali, desunta dal tracciato originale del centro storico; si nota la differenza tra lo schema compositivo degli edifici

che, come una fitta cortina contro i venti oceanici, separano il boulevard dalle infrastrutture portuali, e quello degli edifici, tagliati dalla diagonale e ridotti a L, che si innestano sulla maglia del tessuto retrostante.

Nel caso del porto vecchio di Marsiglia, Fernand Pouillon ridisegna il fronte del porto ricreando un equilibrio che appariva perduto per sempre. La realizzazione di edifici forti e materici, che restituiscono al fronte l'unità strutturale, inglobando gli edifici rimasti in piedi e mediando il rapporto con la città alle spalle, ha restituito al porto vecchio di Marsiglia una reale configurazione di fronte a mare urbano e al contempo un dialogo forte e continuo con l'acqua, con il sole e con il maestrale.

Con le ricostruzioni post-belliche si sancisce, forse definitivamente, la separazione tra la città e la sua architettura da una parte e le aree portuali dall'altra. Con questi presupposti ed in un tempo naturalmente assai più rapido, si arriva alle questioni dell'oggi: l'infrastrutturazione della costa e la mancanza di spazi. La costa da linea sottile assume uno spessore e diviene fascia di mediazione tra la città e l'acqua con i porti, tanto commerciali che diportistici; diviene ancora linea piatta ma artificiale con le passeggiate, i lungomare; diviene il luogo dell'infrastruttura con le ferrovie o con le strade a scorrimento veloce, assumendo un ruolo importante nel sistema infrastrutturale urbano.

Infrastrutturazione è anche la trasformazione dei porti in macchine, in impianti produttivi, che da luoghi in continuità con la città diventano enclaves recintate e assumono sempre di più le caratteristiche di cittadelle chiuse, luoghi sempre più specializzati e funzionali da collegare ai grandi assi di comunicazione viaria e ferroviaria.



Fig. 9 - Minori



*Fig. 10 - Ginostra,
il porto più piccolo del mondo*

Ed ecco svincoli, ponti, fasci inestricabili di binari segnano il nuovo bordo della città e disegnano diversi paesaggi costieri, paesaggi urbani delle infrastrutture. Quest'esperienza non si ferma ai fronti urbani, ma investe le coste più in generale con le strade, che da viali di passeggio si sono poi trasformate in strade carrabili, in assi di scorrimento spesso veloce; la ferrovia costiera, che in Italia sembra aver assunto le caratteristiche di una vera e propria tipologia, che ha alterato sia le relazioni tra le aree e gli elementi preesistenti, che la coerenza costitutiva delle parti. Tutto ciò comporta una nuova, ulteriore, monumentalizzazione del bordo, dovuta agli interventi all'interno delle aree portuali. Si ridefinisce l'impianto dei porti, che assumono i caratteri e la struttura di parti urbane in un rapporto di autonomia e di relazione; si crea un principio di insediamento, una sorta di tessuto interno.

Dall'inizio degli anni Ottanta di questo secolo si assiste al fenomeno della dismissione delle aree industriali, inevitabile conseguenza della obsolescenza di molti impianti, che ben presto investe anche i porti. L'abbandono può essere letto come l'ultima occasione delle aree portuali e della città per riformulare un rapporto tra la città e l'acqua e ridefinire il nuovo ruolo che questi brani urbani devono assumere. Ripensare comples-

sivamente il tema delle aree portuali, totalmente o parzialmente dismesse, vuol dire riflettere sulla logica dello svuotamento alla quale ha fatto seguito quella del riempimento, della terziarizzazione, dell'espansione urbana, connessa alla necessità di restituire a queste parti di territorio un ruolo preciso, che sembrava indissolubilmente connesso a nuove funzioni. Le aree dismesse come “vuoti urbani” sono sì delle occasioni, ma da analizzare attentamente come dimostrano esemplarmente le aree portuali. Il progetto dei vuoti può dunque essere considerato il pretesto per una rifondazione della città in un rapporto dialettico con la città storica e non, per una riproposizione di regole e tessuti.

Peraltro, la città nella storia delle sue stratificazioni è sempre stata caratterizzata da pieni e vuoti, troppo spesso riassunti unicamente -secondo una logica ottocentesca- in strade e piazze. In una città portuale l'abbandono delle banchine, dei moli, dei magazzini, può divenire il “congedo” non solo da una funzione, ma può modificare il destino stesso della città.

ENDNOTES

1 La devastazione della costa Newyorkese ad opera dell'uragano Sandy nel 2012 trova ragione nella magnitudo della perturbazione ma anche dalla scomparsa delle dune dalla costa di Staten Island, privata così di un importante dispositivo di difesa.

2 Vedi a riguardo il bando del concorso Far.Roc per la costa Newyorkese di Arvene East (Queens) disponibile all'indirizzo: <http://www.farroc.com/competition>) avente ad oggetto best practices e strategie innovative per ri-progettare 80 acri di costa distrutta dall'uragano in una prospettiva di sostenibilità e resilienza degli interventi e delle destinazioni d'uso.

REFERENCES

- Bachelard Gaston, *L'eau et le reve*, Paris, Corti, 1942.
- Biraghi Marco, *Porta multifrons*, Palermo, Sellerio, 1992.
- Biraghi Marco, Ferlenga Alberto, (a cura di), *Architettura del Novecento. Teorie, scuole ed eventi*, Torino, Einaudi, 2012, 990 pp. – 2 vol.
- Braudel Fernand, *Le Mediterranée*, Flammarion, Paris, 1985. trad. it *Il Mediterraneo, Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Milano, Bompiano, 1987
- Camassa G., *Il sapere del mare*, Torino 1992
- Caravaggi Lucina, *Paesaggi di paesaggi*, Roma, Meltemi, 2002
- Corbin Alain, *Le territoire du vide*, Paris, 1988, trad. it. *L'invenzione del mare*, Venezia, Marsilio, 1990
- Cusmano M.C., *Misura misurabile*, Milano 1997
- Dubbini Renzo, *Geografie dello sguardo. Visioni e paesaggio in età moderna*, Torino, Einaudi, 1994
- Farinelli Franco, *I segni del mondo*, Firenze, La Nuova Italia, 2002
- Lanzani Arturo, *I paesaggi italiani*, Roma, Meltemi, 2003
- Matvejevic Pedrag, *Mediterranski Brevijar*, Zagabria, 1987, trad. it. *Mediterraneo Un nuovo breviario*, Milano, Garzanti, 1987,
- McHarg Ian, *Design with Nature*, 1969 trad it. *Progettare con la natura*, Muzzio ed., Padova 2007,
- Jabareen Yoseph “Planning the resilient city: Concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk” *Cities*. doi:10.1016/j.cities.2012.05.004, pp 220-229
- Michelet Jules, *La mer*, Paris, 1961, trad .it. *Il mare*, Genova, il melangolo, 1992
- Mininni Maria Valeria, *La costa obliqua*, Donzelli Ed. 2009

- Mollat Du Jourdin Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, 1993, trad. it. *L'Europa e il mare*, Roma – Bari, Laterza, 1993
- Occhipinti Andrea, Sacchi Cesare F. , “Ambienti marini costieri”, in Marchetti Roberto (a cura di), *Ecologia Applicata*, Città Studi Milano 1993, pp. 43-68
- Perna Tonino, Aspromonte. I parchi nazionali nello sviluppo locale, Bollati Boringhieri Torino 2002
- Rigillo Marina, Clemente Massimo, Esposito Gabriella, Gilchrist Stuart, “Urban form and city environment. A proposed methodology for understanding sustainability” in: De Joanna P., Francese D., Passaro A., *Sustainable Mediterranean Construction*. Napoli, 12-13 febbraio 2012, vol. 1, p. 312-324, Franco Angeli Editore, Milano
- Santangelo Marella, *La costruzione dei luoghi urbani*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2007
- Schiaffonati Fabrizio, Mussinelli Elena, *Il tema dell'acqua nella progettazione ambientale*, Maggioli Milano 2008
- Turri Eugenio, *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia, Marsilio, 2004

Marina Rigillo

Department of Architecture of University of Naples, Federico II
 marina.rigillo@unina.it

Dr. Rigillo is researcher at the University of Naples. Her academic studies concern the issue of sustainable development applied to urban design. As for Dr. Rigillo's academic role, she is member of the Directive Board of the Architecture Department (Diarc) and member of the Scientific Board of CIRAM (Environmental Research Centre). Since 2011 she is Associate to CNR-Irat. Since 2001, she has involved as a senior researcher in several research programs funded by the European Union. Dr. Rigillo teaches Environmental Design.

Marella Santangelo

Department of Architecture of University of Naples, Federico II
 msantang@unina.it

Marella Santangelo, PHD, is Associate Professor in Architecture and Urban Design at the University of Naples “Federico II”. She is member of board of PHD in Architecture and board of Master in Architectural, urban and environmental recovery. She is in charge of Architecture Department in Centro Linguistico di Ateneo. She is Academic Responsible of Agreement with University of Buenos Aires , Argentina, and La Habana, Cuba. Her academic studies mainly concern urban transformation and architecture design.

Abstract

Port, city and coast-line

Carmine Piscopo

Abstract

Places of expectation and hope, of arrival and departure, where the routes towards distant cities and cultures intersect; ports have to exist on a fragile destiny. As fragile as their memory is fragile. Large civil and military machines, around which the dawn of the civilisations gathered, with their emporia, their cultures, their fleets and their schools; for all their size and the imposing scale of their construction, they have to exist on a fragile and uncertain destiny.

The destiny of ports is a fragile one.

Marvellous ephemeral machines, they live off the eloquence of the landscape and its modification, its emerging, its subaltern role. For us, they are extraordinary pieces of civil mechanical engineering that have always been bound to the life of the city to form



Fig. 1 - Il lungomare di Viareggio, dagli stabilimenti balneari alla pineta comunale

an indissoluble single body: arrayed like preparatory “first stones”, waiting for new images of the city.

KEYWORDS

Inland, vulnerability, port, sea, city

Porto, città e linea di costa

Luoghi di attesa e di speranza, di fermata e di ripartenza, di incroci di rotte di città e di culture distanti, i porti vivono di un destino fragile. E fragile è la loro memoria.

Grandi macchine civili e militari, intorno alle quali si sono addensati gli albori delle civiltà, con i loro empori, le loro culture, le loro flotte e le loro scuole, a dispetto delle loro misure e dell'imponenza delle opere, vivono di un destino fragile e incerto.

Macchine meravigliose ed effimere, i nostri porti partecipano dell'eloquenza del paesaggio e della sua modificazione, come della sua emergenza e della sua subalternità.

Da sempre legate alla vita delle città a formare un corpo indissolubile, esse oggi si dispongono come “pietre d'attesa” per nuove immagini di città.

PAROLE CHIAVE

Entroterra, vulnerabilità, porto, mare, città

Porto, città e linea di costa

Carminè Piscopo

1. Entroterra e fragilità

In origine erano i porti, con i loro retroterra naturali e i loro nuclei affioranti sulla costa, a indicare una realtà di transiti tra terra e acqua, come punti di un paesaggio marino fatto di costruzioni, di ritratti di città e di improvvise interruzioni. Un'antica alleanza tra città, porto e linea di costa, che ha definito, nel tempo, il potenziarsi di rotte e di scambi tra città distanti, come il ramificarsi, verso l'interno, di dinamiche e di intrecci, nel dar vita a realtà più solide, nel loro farsi "entroterra" (Bonney, 1972; De Poli, 2010, pp.112-113).

Di questa antica alleanza, oggi, poco o nulla resta, giacché i nostri porti e le nostre città vivono di realtà separate, come entità autonome e circoscritte dotate di enormi fragilità, le cui proiezioni in avanti sono rilevabili sempre più entro contesti definiti da politiche figlie di programmazioni economiche. È la fine di antichi legami che avevano fatto dei porti e delle loro relazioni con l'entroterra un corpo indissolubile, le cui tracce appaiono ancora visibili entro contesti governati da nuove precarietà e dispersioni non relazionate, che segnano l'avanzare di nuovi paesaggi e nuove nature geografiche.

Alla definizione di questa fragilità concorrono numerosi fattori, tra cui, la ciclica sovrapposizione di confini amministrativi come di differenti regimi di tutela e di quadri programmatori eterogenei, spesso antagonisti, definiti dal repentino cambiamento



Fig. 2 - Livorno, da piazza San Luigi di Savoia a piazza San Jacopo in Acquaviva

di strategie e di ipotesi di sviluppo. Un'instabilità amministrativa e decisionale, cui si aggiunge una precarietà geografica dovuta ai cambiamenti climatici e allo stato delle nostre coste, dove si registrano fenomeni di erosione, di crollo, di cedimento dei nostri versanti e di crescita dei fenomeni di desertificazione e di sterilizzazione che affliggono i nostri litorali, come un quadro che oggi si mostra tra i più allarmanti in materia ambientale nel nostro Paese. Dell'insieme di queste fragilità vivono oggi i nostri *waterfront*, come luoghi di attesa in continua oscillazione tra programmi di contrazione e politiche di rilancio, secondo un taglio diviso tra abbandono e nuovi possibili destini.

2. Luoghi di attesa

Dagli scali temporanei delle città fantasma, agli ormeggi malsicuri delle rotte abbandonate, ai nastri trasportatori degli impianti industriali dismessi, è la morte delle darsene e delle località marine a esse legate, il loro canto, “quel nulla di inesauribile segreto” a cui Giuseppe Ungaretti, sedicenne, aveva dedicato la sua prima raccolta di poesie.

Luoghi di attesa e di speranza, di fermata e di ripartenza, di incroci di rotte di città e di culture distanti, i porti vivono di un destino fragile. E fragile è la loro memoria. Grandi

Fig. 3 - La terrazza di Sorrento nella costiera amalfitana



macchine civili e militari, intorno alle quali si sono addensati gli albori delle civiltà, con i loro empori, le loro culture, le loro flotte e le loro scuole, a dispetto delle loro misure e dell'imponenza delle opere, esse vivono di un destino fragile e incerto, così intimamente connesso alla vita delle città, alla loro fioritura come al loro declino e al loro tramonto. Un destino certamente singolare, che le separa dalle altre opere civili dell'uomo di cui sempre resta traccia. Così, nel silenzio, tra le sabbie dei fondali marini, le darsene si lasciano morire. E, con esse, intere località marine, con i loro "Hotel Miramare", i loro lungomari e i waterfront diversamente disseminati sulla costa, entrano nel medesimo silenzio.

È così accaduto, nella storia, al fiorente porto di Elea (Velia), dove nacquero Parmenide e Zenone, come al Portus Julius, sede dell'imponente flotta di Miseno che si spingeva nei canali navigabili del lago di Lucrino e del lago d'Averno. Agli imponenti e maestosi attracchi delle città di Pozzuoli e di Baia, su cui prosperavano i traffici della potente Cuma, prima città di fondazione greca nell'Italia meridionale, il cui nome è legato al viaggio di Enea. È così accaduto ai porti etruschi e romani, come ai porti greci, come Capo Lacinio nel crotonese, dove una "nobile colonna si alza ancora oggi al cospetto del mare" (Caputo, Rea, Fantini, 2007; Friolo, 2007). O, ancora, alle Repubbliche di Amalfi e di Pisa, come al maestoso porto di Ravenna, la Città Eterna, la più bella delle città del Mediterraneo orientale.

Fig. 4 - Lido di Venezia, dal lungomare di San Nicolò al viale Malamocco. In primo piano, lo Stabilimento Bagni



Sono i “porti sepolti” o “fantasma” delle nostre città di mare, e il canto mediterraneo delle loro darsene parla una lingua antica fatta di rotte, di scambi, di inabissamenti, di città potenti strappate al mare e agli eventi, nella secolare lotta dell’uomo contro il silenzio del tempo.

Così, ancora oggi, si ergono i lungomari delle nostre coste, con i loro porti anfiabi, salmastri, terragni, battuti dal mare. Circa 7.500 chilometri di costa aggrediti da radiazioni solari, da fenomeni di erosione e da crolli improvvisi, da bradisismo e innalzamento delle acque, da detriti e sabbie che, per effetto delle traversie o di discariche a cielo aperto, si depositano sui fondali. Dalla Calabria, alla Campania, alla sponda orientale dell’Adriatico, interi lungomari e, con essi, intere città di mare sono a rischio sparizione. Trentasei porti marittimi di prima grandezza, cui si affiancano 41 porti per la sicurezza dello Stato e più di 700 porti minori collegati a 400 località marine dotate di servizi e di attrezzature turistiche e cantieristiche, per un totale di 1.100 attracchi e 282 chilometri di moli (Ministero Infrastrutture, 2010). Un patrimonio di grandi infrastrutture, secondo in Europa soltanto alla Grecia, cui il bilancio dello stato italiano destina ogni anno circa 800 milioni di euro per le sole opere di manutenzione. Un patrimonio straordinario, cui si dedicano professioni legate al mare (circa il 12% del totale della forza lavoro dell’UE in questo settore), una flotta mercantile di grande riguardo (la quarta in Europa) e un imponente traffico marittimo a corto raggio (il secondo in Europa, dopo il Regno

Fig. 5 - Cesenatico, dal porto-canale alla statale adriatica



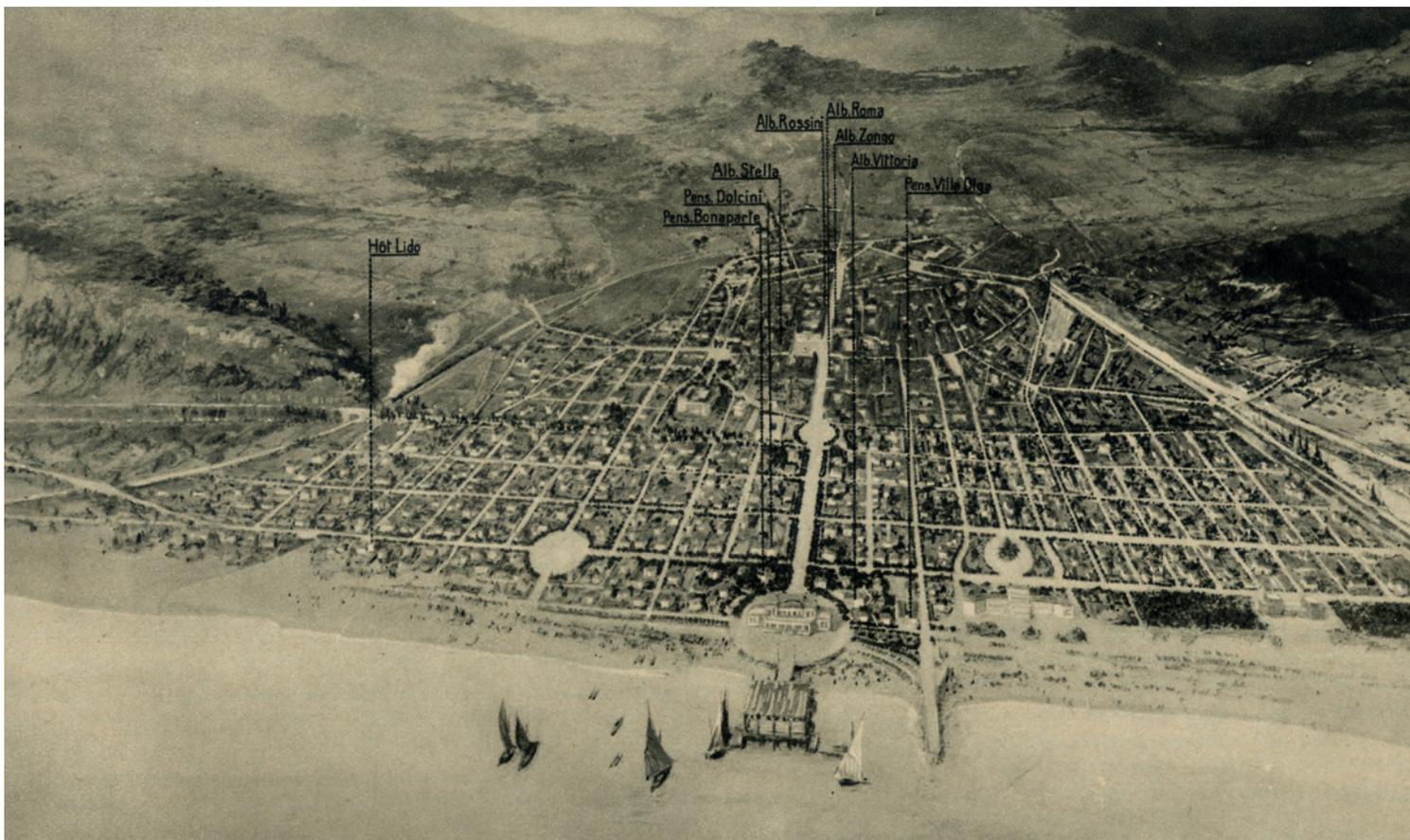


Fig. 6 - Rimini con il “vastissimo” piazzale a mare e l’edificio Kursaal in primo piano

Unito) (Commissione Europea, 2010). Ma, soprattutto, un patrimonio di opere legato al paesaggio e alla mano dell’uomo, come il punto di arrivo di attese e di desideri, nel suo farsi manufatto concreto ed espressione autentica di cultura.

Legati alla vita e ai paesaggi delle città, alle politiche demografiche dei centri litoranei e delle località marittime, i nostri porti, in origine figli di civiltà e di gemmazioni urbane, sono oggi figli di politiche pianificatorie definite in sede europea da programmi di Amministrazioni che non dialogano con le città (Autorità portuali e Capitanerie), come singolari appendici che li separano dalla loro naturale origine, finendo per legarli a corridoi e autostrade del mare, o, ancora di più, a processi di deterritorializzazione, di ritrazione, di divisione delle città dal proprio mare, entro scenari di contesti di similarità

Fig. 7 - Il lungomare di Pesaro



o nel silenzio di territori privi di insediamento.

È il caso del porto di Venezia, storicamente identificato con la città, sempre più diviso da essa dagli interventi infrastrutturali che hanno investito la laguna nel secolo scorso (Pavia, 2004). Se all'espansione di Marghera ha corrisposto la crescita informale di Mestre, gli effetti di un radicale cambiamento delle politiche costiere hanno sempre più orientato il porto di Venezia nel complesso sistema del corridoio adriatico, acuendo una separazione drammatica dal tessuto della città.

È il caso delle scelte funzionali e settoriali che investono i porti delle città storiche, come ad esempio Palermo, dove la forma della Cala ha da sempre condizionato il disegno della città, come una figura generatrice di corrispondenze e di forme di città (Culotta, Sciascia, 2008). Dove, l'antico porto — come nella celebre descrizione di Goethe — rappresenta ancora l'ingresso alla città, in una straordinaria immagine geografica che lega la Conca d'Oro al corpo della città e al mare.

Una situazione, questa, non diversa da quanto accade per la città di Napoli, dove il retroterra del porto si spinge nella periferia orientale, mentre il retroporto si realizza nell'interporto di Nola, o per i porti dei centri minori della costiera amalfitana, forzati nel ruolo di servizio crocieristico, diportistico e turistico.

È il caso della formazione, per gemmazione, dei porti di Sampierdarena per Genova, di Vigliena per Napoli e di Vado Ligure per Savona, ridotti al rango di piattaforme

Fig. 8 - Il lungomare di Bari ripreso dalla cima del Faro di San Cataldo: si scorgono la Fiera del Levante e la spiaggia di San Francesco all'Arena



logistiche (Maggi, 2005), ove la visione del mare si piega a programmi di composizione-ricomposizione di flussi modali, dove ciò che conta è il valore di posizione delle città lungo le rotte commerciali. Dove, ancora, la relazione con i retroterra naturali, con tutta la complessità della loro definizione, si fa *waterfront* extraurbano (Campioni 2004). O, ancora, come accade nel caso della trasformazione del porto vecchio di Genova, ricondotto a immagine di porto tardo-medievale, dove i Consorzi autonomi hanno dimostrato quanto il valore d'uso del suolo possa trasformare un insediamento urbano in un "pastiche di frammenti astratti dalle condizioni della propria esistenza" (Bertelli 1990, p.59).

È il caso del porto di Taranto, che vive oggi un processo di trasformazione radicale, in attesa del completamento di una piattaforma logistica per terminal container di un milione di metri quadri, o del porto di Catania, stemma di una città che ingloba i traffici di Sigonella, di Comiso, di Pozzallo e della Val di Noto, proiettandosi nel Mediterraneo centrale verso Gioia Tauro e Malta. Dove l'"ultimo miglio" si dischiude come un territorio frammentato, memoria di un'armatura industriale che, ancora una volta, irride la città.

O come accade ancora per porti industriali delle città siderurgiche di Bagnoli, di Genova Campi, di Piombino e di Taranto, attualmente sospesi in un quadro di attese, le cui radici affondano in percorsi burocratici labirintici che nel tempo si sono sedimentati. Un destino non diverso da quanto si verifica per gli attracchi dei siti minerari dismessi di Porto Flavia e dell'Argentiera in Sardegna, o per i porti industriali, in origine petrolchimici, di Manfredonia (2,6 chilometri di molo nel mare aperto), di Gela, di Augusta, di Livorno, di Porto Torres. Potenti icone della nostra storia recente, essi si dispongono, con le loro darsene ad abbracciare il mare e i loro chilometri di torri industriali nell'entroterra, come feroci simulacri di paesaggi umani lasciati all'incuria e all'abbandono. Da residui infrastrutturali, essi divengono frammenti di un "Paese senza paesaggio" (Purini, 1991, pp. 575-576).

Fragile è il destino dei porti. Macchine meravigliose ed effimere, vivono dell'eloquenza del paesaggio e della sua modificazione, come della sua emergenza e della sua subalternità. Straordinarie macchine civili, da sempre legate alla vita delle città a formare un corpo indissolubile, per noi, si dispongono come "pietre d'attesa" (Pirenne, 1927; Vitale 1992, p. 44) per nuove immagini di città.

REFERENCES

- Bertelli Carlo, “Le trasformazioni del porto di Genova”, in *Rassegna*, 42, 1990, p. 59.
- Bonnefoy Yves, L'Arrière-Pays, 1972; trad. it. L'entroterra, Roma, Donzelli, 2004.
- Campione Giuseppe, Porti, in “Atlante dei tipi geografici”, Roma, Istituto Geografico Militare, 2004, p. 602.
- Caputo Tonino, Rea Olindo, Fantini Francesco, “I porti sepolti”, *Apulia IV*, dicembre 2007, Bari.
- Commissione Europea, Direzione Generale della Pesca e degli Affari Marittimi, Bruxelles 2010.
- Culotta Pasquale, Sciascia Andrea, Gli Archivi dell'Architettura del XX Secolo in Sicilia, Palermo, L'epos, 2008.
- De Poli Aldo, “Elogio dell'Entroterra. Oltre alla condizione costiera”, *Dromos* n. 1, Genova, Il Melangolo, 2010, pp. 112-113.
- Friolo Ricardo, “I porti scomparsi”, in *Rivista Marittima*, 8/9 agosto 2007, Roma.
- Maggi Stefano, Storia dei trasporti in Italia, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 250-251.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma 2010.
- Pavia Rosario, Venezia, Il porto e la città, in Aa.Vv., Il Porto come struttura urbana, Pasion di Prato, Campanotto Editore, 2004, pp. 25-27.
- Piscopo Carmine, “La morte delle darsene. Il canto delle darsene”, *Dromos* n° 1, Genova, Il Melangolo, 2010, pp. 96-97.
- Pirenne Henri, 1927; trad. it. Le città del Medioevo, Roma-Bari, Laterza, 1971.
- Purini Franco, “Un paese senza paesaggio”, in *Casabella* 575-576, 1991, pp. 40-47.
- Ungaretti Giuseppe, Il Porto sepolto, Udine, Stabilimento tipografico friulano, 1917.
- Vitale Daniele, “Le pietre di attesa”, in La trasformazione delle aree dismesse nell'esperienza europea, Bollettino del Dipartimento di Progettazione urbana di Napoli, “Argomenti” n. 2, Napoli 1992, p. 44.

IMAGES SOURCES

Le immagini sono tratte da:

Touring Club Italiano, *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*, parte I – Le stazioni a mare, voll. I, ottobre-novembre 1932, Milano, Stabilimento Arti Grafiche Bertarelli.

Carmine Piscopo

Department of Architecture of the University of Naples Federico II
carmine.piscopo2@unina.it

Naples 1968, PhD in Urban Design, Associate Professor in Architectural and Urban Design at the Department of Architecture of the University of Naples, Federico II, since 1998 to present day he has been carrying out research at the Department Architecture of the University of Naples within international and national research groups. He has collaborated, for the PhD programme in Urban Design and Planning of Naples, to the organization of the National Conference of the Italian Phd Programmes in Architectural and Urban Design.

His research and work focus on issues which are related to the interpretation of the components of change in the city, in their “en avant” projections and in the construction of new sceneries. The attention to the city, as a lively field, opened to look and observation, the extension of the meanings of urban materials in the construction of theory and design practices, the update of the toolkit, joined with a reflection on the meanings and experiences which refer to the field of Human Science, are aspects of continuous reflection, attention, interrogation, according to a cut which points towards the investigation of continuity and new disciplinary confluences.

Consultant for the public administrations for the editing of urban projects and plans, he has participated in national and international competitions of planning, resulting admitted to the first degree and getting signaled projects. He has carried out consultancy assignments for public administrations, and since 2013 he has been the City Councillor of Naples Municipality for Town Planning, Urban Policies and Common Goods.

Abstract

Town planning and seaside town: law sources and legal drafting criteria

Sergio Zeuli

Abstract

This report is composed by two subjects. First of them emphasizes law sources on which are grounded juridical and sea side town planning in western political theory. The analysis studies and refers the matter in particular to Foucault's work "Surveiller et punir - Monitor and punish" and Schmitt's theories based on "The nomos of the earth", his most important work in that field .

Second subject concerns perspective difficulties connected in legal drafting for sea-



Levar del sole, Monet

side town planning, caused by eccentric sociological nature of the community leaving in this kind of city organization.

KEYWORDS

Seaside town, juridical planning, legal drafting

Urbanistica della città di mare: norme e criteri redazionali per gli interventi giuridici

Lo studio si compone di due parti. La prima è dedicata all'analisi dell'origine delle norme che disciplinano (e legittimano) l'organizzazione giuridica ed urbanistica delle città di mare, con particolare riferimento alle teorie sulla nascita del politico nelle moderne società occidentali. Particolare attenzione è dedicata alla nozione di filosofia (politica) degli spazi per come essa emerge dagli studi di Michele Foucault (in particolare da Sorvegliare e punire) e di Carl Schmitt (in particolare da "Il nomos della terra").

La seconda parte – che tenta di raccogliere i risultati della analisi teorica appena descritta – delinea le difficoltà di prospettiva e, quindi, di sguardo nell'elaborazione di linee-guida redazionali per gli interventi giuridici in tema di tutela dell'ambiente e del paesaggio nella regolazione dell'uso del territorio. Difficoltà, dovute per l'appunto, alla natura "eccentrica" delle comunità che si sviluppano all'interno delle città che si affacciano sul mare.

PAROLE CHIAVE

Città di mare, organizzazione giuridica, linee-guida redazionali

Urbanistica della città di mare: norme e criteri redazionali per interventi giuridici

Sergio Zeuli

Premessa

L'intervento segue due linee direttrici, la prima è più filosofico- politica, mentre la seconda è decisamente più interna al diritto amministrativo come scienza giuridica che si occupa della gestione del territorio.

La conclusione è il tentativo di suggerire alcuni criteri pratici di orientamento, da utilizzare per il “*legal drafting*” o anche solo per l'interpretazione giuridica, entro i quali canalizzare le problematiche teoriche coinvolte nel Convegno sulle Città di mare del 28 settembre 2012 a Napoli.

La dimensione impolitica del mare. Schmitt e Foucault

Partendo dal primo punto, il tema relativo al mare, alle città di mare, ai rapporti tra mare e terra e tra mare ed urbanizzazione, rivela un nervo scoperto della filosofia politica europea del secolo scorso e di quello ancora precedente, quando con Marx, per citare il filosofo che più di tutti ha influenzato, in senso politico, questi due secoli, il problema stesso è venuto in evidenza. Si allude alla questione della cd. “filosofia della geografia” o della “filosofia degli spazi”¹.

Per essere più precisi, seppure non vi sia dubbio che, nella teoria marxista, lo spazio, quello terrestre, almeno, abbia rivestito importanza fondamentale, (si pensi alla ricostruzione della storia economica ed alla sua dimensione sociale presupposta dalla filosofia marxista) ciò nonostante, pur nel fiorire degli studi marxisti, nessuno di essi si è mai sufficientemente soffermato sull'importanza della geografia (europea) nel suo pensiero. Invece, a tacere di altre opere, lo spazio geografico ha avuto significativo rilievo per l'intero impianto teorico dell' “Ideologia tedesca”². In questa accezione, la nozione di spazio geografico si identifica nello spazio della socialità europea, la “*polis*” e poi la “*civitas*” entrambe delimitate dal mare.

Vero è, piuttosto, che la filosofia occidentale – per motivi e ragioni varie, sui quali non mette conto intrattenersi in questa sede- è stata da sempre più attratta dal rapporto tra speculazione e tempo, come categoria trascendentale (ed Heidegger ha portato a definitivo compimento questa prospettiva).

In codesta dimensione “spaziale” della filosofia politica, due autori, e cioè Karl Schmitt e Michel Foucault, entrambi filosofi del conflitto, ma soprattutto filosofi anti-moderni (se si accetta tale appellativo, predicabile per entrambi, pur nella diversità delle posizio-

ni), hanno trovato spunti di speculazione per la costruzione e la descrizione del “politico” contemporaneo.

Per quanto ci interessa, hanno in particolare individuato occasioni interessanti di riflessione teorico-politica, nel rapporto “terra/mare”, o, per meglio dire nella relazione territorio sociale/spazio marino. In Schmitt quest’ultimo binomio è ampiamente sottolineato ed esplicitato, in Foucault esso è più sottinteso, ma trova in entrambi un significativo rilievo.

La caratteristica di entrambe le posizioni risiede nella constatazione che esse legano in modo indicativo il momento storico e sociale della decisione politica, ossia quello del potere, con l’efficacia giuridica nello spazio degli atti emanati dall’Autorità, cioè con il prodotto del potere. Quest’ultimo, attraverso questo effetto, diventa fondativo di un confine – che è visibile e culturale, al tempo stesso – tra terra e mare. In questa accezione lo spazio “terrestre”, inteso in senso geografico, diviene lo spazio “territoriale” inteso in senso giuridico, ed assume – in modo in parte ingannevole- connotazioni appunto politiche e legali al tempo stesso. E che ci sia un raggio nell’aggettivo territoriale aggiunto al sostantivo spazio lo dimostra il sintagma, per alcuni versi un ossimoro, di “mare territoriale” che identifica un istituto del diritto internazionale e che serve ad estendere, in modo fittizio, l’efficacia di un ordinamento al di là dei suoi naturali (perché terrestri) confini.

In effetti l’intera teoria di Schmitt, (interessanti, sul punto, alcuni passaggi della relazione di De Marco al Convegno di Napoli Le città di mare del settembre del 2012), inizia dal concetto di confine spaziale dell’atto autoritativo che risolve il conflitto sociale e finisce delimitando il territorio di efficacia della Decisione che è lo strumento che serve ad individuare il titolare del potere sovrano.

Innanzitutto il confine spaziale, per il filosofo tedesco, è l’ambito nel quale si esercita il potere sovrano della Decisione, che è la categoria costitutiva del Politico, ma è anche la linea di delimitazione dell’efficacia del giuridico, cioè rappresenta il limite di validità (e di vincolatività) delle norme emanate dai detentori del potere.

E per Schmitt tale spazio è garantito proprio dalla distinzione sovrana tra *terra* e *mare* operata dal diritto internazionale europeo dei secoli XVII-XVIII, il cosiddetto *Ius Publicum Europaeum*. E ciò accade, evidentemente, per il semplice, ma rilevante motivo che la decisione ha efficacia limitata ad uno specifico territorio (quello governato) ma, al contempo, trattandosi di decisione che costituisce la categoria politica, è destinata a fondersi con quest’ultimo politicizzandolo. Il che significa, di converso, che ciò che è al di fuori del territorio politico, e cioè per l’appunto il *mare*, non essendo governato (non potendo ritenersi in esso vigente quell’atto normativo) è impolitico.

Del resto, sempre De Marco nella sua Relazione ha sottolineato, su di un altro versante, la dimensione illuminista e moderna di Kant. Questi, inquadrando in termini filosofici il fenomeno di questa produzione di efficacia, - creativa, come detto, di una linea di confine giuridica e politica che si affianca a quella geografica – ricorda che “entro lo spazio dell’intelletto puro, vincolato da confini chiaramente misurabili della terra, i fenomeni acquisiscono forme certe e ben determinate, il giudizio può assurgere al rango

dell'oggettività. Oltre di esso, nel vasto oceano tempestoso le misure e le proporzioni perdono senso, ogni determinazione si tramuta in una mera allucinazione”.

Ovvero, posto che lo Stato moderno nasce con un meccanismo di produzione di norme situato al centro geografico e politico dell'Ente, norme che si propagano verso le periferie, dispositivi ordinanti tenuti insieme e riconosciuti, giuridicamente e politicamente, sulla base di confini territoriali, è chiaro che non si può esigere analoga razionalità da uno spazio marino, che per definizione fa saltare misure, proporzioni ed in definitiva sconvolge tutte le coordinate fisiche cui il sistema di produzione di norme e di efficacia ci ha abituato. Non è un caso che lo spazio del mare non compaia affatto nelle elaborazioni filosofiche-politiche avutesi da Hobbes in poi, che puntualmente teorizzano l'esistenza di un potere su di un territorio de-terminato³.

E che il mare, quello aperto, in senso politico rappresenti l'opposto della definizione (giuridica) di spazi territoriali chiusi ed, al contempo, anche un problema per la filosofia - che, da un lato, mette in luce quel tremendo, “quel *periculosum maxime* del mare”, ma “dall'altro non può condividere quella demonizzazione della potenza del mare e sul mare...che appare via e metodo ⁴ - lo sottolinea anche Massimo Cacciari, in “Geofilosofia dell'Europa”. In questo saggio il filosofo veneziano – citando Hegel de “La filosofia della storia” - sottolinea la differenza tra il mar mediterraneo, che chiuso dai confini terrestri europei e nordafricani, non ha potuto avere sui popoli e sui paesi che ivi si affacciano, la stessa decisiva influenza che invece ha avuto l'oceano atlantico sui popoli nordamericani. A proposito degli agricoltori, dice Cacciari, a differenza di quegli europei, che sono agricoltori e basta, quelli nordamericani, sono agricoltori e marinai. Dunque essi rappresentano il contrario del principio del radicamento cui si ispirano⁵.

Come intuì benissimo del resto anche Alexis de Tocqueville⁶ che ravvisò, in quello che definiva il “punto di partenza” (e cioè l'origine del popolo americano dalle prime comunità di immigrati, “padri fondatori”) i germi di quello che sarebbe stato il ringiovanimento barbarico dell'Europa. E qui, ancora una volta, non può non notarsi che il mare, in questo caso quello oceanico, (per meglio dire, l'attitudine a percorrerlo, in modo libero e svincolato da ambiti normativi costrittivi) ha impresso a quella società una dimensione politica dinamica, e perciò stesso variabile e libertaria, così confermandosi il rapporto mare, anarchia, sviluppo, anti-modernismo evoluzione rivoluzione che in premessa si ricordava⁷.

Quanto a Foucault, il rapporto tra il suo pensiero e lo spazio terra/mare è più sottinteso, ma in contropunto deve reputarsi altrettanto intenso. Si deduce da quello che scrive, in “Sorvegliare e Punire” a proposito della società panottica⁸, e cioè il dispositivo che sancisce la nascita del potere politico nelle società moderne, laddove la transizione rispetto allo stato assoluto si ha dal diritto di morte riconosciuto come titolarità esclusiva del sovrano al dovere di garantire la vita.

Lo spazio, il territorio politico, che non è quello del mare, ma è quello, materiale dove gli individui vivono in modo stabile, per Foucault è indubabilmente quello terrestre perché, per garantire la vita, in quella nuova dimensione dispositiva, il potere ha bisogno di conoscere la popolazione, deve interessarsi proprio come un pastore, del suo

gregge e delle singole pecore che lo compongono. Deve essere cioè un potere individualizzante e totalizzante al tempo stesso, da cui la necessità di incamerare la maggior parte di informazioni utili: nasce la volontà di sapere.

Sul versante delle teorie politiche del XVI secolo si afferma l'idea che un buon governo non possa prescindere da una conoscenza della popolazione nel suo insieme: proprio in quel periodo nascono la statistica e la Ragion di Stato come strumenti di cui le amministrazioni statali debbono assolutamente munirsi. Più che una ricentralizzazione del potere politico attraverso la legge, a quel periodo risale il decentramento delle funzioni amministrative per consentire tecniche di governo collegate più direttamente al territorio amministrato⁹. Compito del governo diviene disseminare all'interno dello stato e per mezzo dei suoi apparati decentrati, un controllo ordinante delle diverse attività dei cittadini ed indirizzare queste energie verso fini di utilità sociale ed è evidente quanta importanza, come coordinate spaziali, abbia lo spazio terrestre in questa ricostruzione. In questo senso, si diceva, aggiunge alla sua connotazione materiale di spazio terrestre, quella più politica di spazio territoriale come confine e limite di efficacia delle norme.

La dimensione disciplinare del potere, che è controllo dei corpi, ha una strettissima interrelazione con lo spazio (terrestre): la disciplina esige infatti una ben precisa ripartizione spaziale degli individui. Le strutture disciplinari vanno perciò accuratamente finalizzate da un punto di vista conformativo: i corpi vengono distribuiti all'interno di aree funzionalizzate e gerarchizzanti; la classificazione su estensioni architettoniche ha due funzioni: applica una forza ordinante (potere) ed è strumento di conoscenza delle diversità (sapere).

Proprio come le scienze naturali, che tendono alla classificazione delle specie, le strategie di potere hanno quale scopo proprio una catalogazione degli individui, in funzione della conoscenza dei comportamenti umani, e della prevenzione di quelli devianti.

Vengono progettate strutture che consentono di vedere senza essere visti: sorvegliare senza dare la possibilità ai sorvegliati di sapere in quale preciso momento il potere di controllo verrà esercitato. Il che equivale a tenerli in uno stato di continuo allarme. Muta la filosofia degli spazi architettonici: non più finalizzati a creare una visibilità degli edifici dall'esterno, bensì una sapiente visibilità interna volta a favorire i controlli. L'architettura diviene utopia politica. E' noto che la struttura che F. individua come quella che garantisce il funzionamento di un potere è il Panopticon di J. Bentham.

La reclusione nella prigione panottica diviene un sistema per illuminare i detenuti: la visibilità del condannato è presupposto e causa della sorveglianza. Egli non può conoscere il momento in cui è osservato, ma poiché potenzialmente può esserlo in ogni momento, si crea un'automatizzazione del potere che fa sì che sia lui stesso, consapevole della sua controllabilità, a divenire portatore e produttore di potere; facendo giocare il potere su di sé, diviene il principio del proprio assoggettamento.

Il Panopticon non è solo un'utopia architettonica penitenziaria, ma è anche un'utopia politica di organizzazione sociale, una volta esteso a tutta la popolazione, infatti, diviene il vero e proprio diagramma della società disciplinare.

Le pratiche di potere elaborate dalle prassi governamentali hanno preso in gestione le

categorie dello spazio e del tempo utilizzate per la dominazione dei sudditi.

Aver contezza delle scansioni temporali delle stagioni significa sapere in quale spazio, in quale luogo si trovino i sudditi in un determinato momento dell'anno (d'inverno e d'autunno seminano, in primavera raccolgono). Questa coscienza del tempo, e indirettamente dello spazio offre al potere la possibilità di localizzare i dominati - attraverso la loro vita - oggi diremmo di "zonizzarli", e fornisce quindi uno strumento di controllo. Conoscere il tempo per zonizzare gli spazi, questo è il principio che funziona nelle società agricole.

Nella società del XVIII secolo, si è completata questa funzione: oltre al tempo, a fini di controllo della popolazione, si progetta di gestire anche gli spazi. In una società industriale dove grosse masse di uomini sono concentrate per problemi produttivi in spazi urbani ristretti, è lo spazio a divenire la categoria fondamentale del potere. E qui appunto l'importanza della geografia per Marx di cui parlavo all'inizio¹⁰.

In questa nuova dimensione storica, non è più il tempo a funzionare come calibratore e regolatore della vita; sarà piuttosto necessario gestire lo spazio perché sarà questa categoria a svolgere una medesima funzione di "calibratura sociale". Il dispositivo panottico trova in questa necessarietà la sua emergenza. La tecnologia politica da esso implicata rende ogni istante uguale al precedente perché, in tutti, a rigore, l'assoggettato è potenzialmente sottoposto a controllo e dunque costantemente sorvegliato. Il tempo, come categoria, si annulla. Da qui nasce l'esigenza del filosofo di Poitiers di promuovere nuove forme di soggettività. E qui Baudrillard gli dirà: in questa sfida finale gioca il potere contro il potere il tempo contro lo spazio, e cerca la morte¹¹.

Nel nostro caso, per sottrarci alla sfida di Baudrillard, potrebbe invece giocare il mare contro la terra, perché il mare che si sottrae, come vide Schmitt, alla regola che è politica e di controllo, che è oltre il confine spaziale, che è in senso fisico-politico un "non-spazio" rappresenta la categoria al cui interno ci si può sottrarre dal controllo politico. In questo senso il mare, oltre a non essere spazio terrestre, non è neppure spazio territoriale o, meglio, può evitare di prestarsi a questa strumentalizzazione ed alle sue implicazioni giuridico-politiche.

In finale di questa prima parte, due notazioni, (la prima storica, la seconda filosofica) che potrebbero confermare questo legame, concettuale e culturale tra mare e disordine, e quindi consolidare la sensazione che il mare è un elemento "anti-illuminista" per così dire.

Quanto alla prima non dovrebbe essere un caso che uno dei più grandi rivoluzionari che la storia, non solo italiana, abbia conosciuto, e cioè Giuseppe Garibaldi, era un uomo di mare, molto più di quanto non fosse generale e men che mai politico. E Garibaldi non era certo un illuminista, (semmai un romantico), proprio perché mare e regole, mare e razionalità non vanno molto d'accordo.

Quanto alla seconda, va sottolineata l'attenzione dedicata al mare dal più antimoderno dei filosofi del XIX secolo, che vide nel mare, meglio nell'"aldilà del mare" il vero "oltre" dell'uomo in crisi. Meta, quella "aldilà del mare", che egli spera venga raggiunta da altri, che diversamente da lui "porteranno in sé non più il senso della fine del passato, ma già

quello dell'inizio del futuro"¹²: *“Tutti i nostri grandi maestri e precursori hanno finito con l'arrestarsi; e non è il gesto più nobile e il più leggiadro atteggiamento, quello con cui la stanchezza si arresta: sarà così anche per me e per te! Altri uccelli voleranno oltre! Questo nostro sapere e questa nostra fiducia spiccano il volo con essi e si librano in alto, salgono a picco sul nostro capo e oltre al sua impotenza, lassù in alto, e di là guardano nella lontananza vedono stormi di uccelli molto più possenti di quanto siamo noi, i quali agogneranno quel che agognammo noi, in quella direzione dove tutto è ancora mare, mare, mare! E dove dunque vogliamo arrivare? Al di là del mare? Dove ci trascina questa possente avidità che è più forte di qualsiasi altro desiderio? Perché proprio in quella direzione, laggiù dove sono fino ad oggi tramontati tutti i soli dell'umanità? Un giorno si dirà forse di noi che, volgendo la prua ad occidente, anche noi speravamo di raggiungere un'India, ma che fu il nostro destino naufragare nell'infinito? Oppure, fratelli miei? Oppure?”*¹³

La tutela giuridica della costa: problemi definatori ed individuazione della prospettiva di riferimento.

Passando dal rapporto teorico tra regole e mare, alle tecniche giuridiche di gestione del territorio, ossia alle tematiche giuridico-amministrative in senso stretto, va osservato che la gestione del territorio di una città di mare necessita evidentemente di tutele giuridiche rafforzate a protezione della linea costiera e già solo per questo marca una differenza con l'ordinario sistema di tutela delle altre metropoli.

Ciò premesso, la prima difficoltà, in diritto, è di inquadramento semantico, con conseguenti implicazioni di carattere giuridico e di tutela. Ed infatti, non è punto chiaro se la ratio di tutela risieda – in questo caso – nella nozione giuridica di “ambiente” o, piuttosto, in quella di “paesaggio”, nozioni sono solo in parte coincidenti.

Con il termine ambiente in diritto si allude ad una nozione polisemica che comprende almeno tre diversi significati, secondo l'insegnamento di Giannini¹⁴: 1) una zona circoscritta del territorio di cui si vuole soprattutto la conservazione (ambiente in riferimento al paesaggio); 2) un'unione di tutte le dimensioni spaziali contro le quali può esercitarsi un'azione aggressiva dell'uomo su elementi che compongono o potrebbero comporre l'ambiente (riferimento al suolo, all'aria, all'acqua). Infine, 3) l'ambiente urbanistico è quello considerato nella sua globalità, ed è la dimensione giuridica su cui si esercita l'attività di pianificazione territoriale.

La comparsa ufficiale del termine “paesaggio” nel nostro ordinamento si ha invece con la legge 29 giugno 1939, n. 1497, relativa alla protezione delle bellezze naturali che, pur non contenendone un'esplicita definizione, la presuppone in più di una norma. Una caratterizzazione sufficientemente compiuta di tale categoria giuridica è evincibile dai nn. 3) e 4) dell'art.1 della suddetta legge che comprende – fra le bellezze naturali ivi indicate – i complessi di immobili e le bellezze panoramiche costituenti cd. “bellezze d'insieme”, laddove è ovvio che l'accento va a cadere sul significato “estetico (in senso ampio) e ve-

dutistico-panoramico sotteso a tali due categorie dalla legge del 1939". L'art.9 comma 1 n.4) del regolamento attuativo della legge del 1939 (r.d. 3 giugno 1940, n. 1357), con riferimento alle bellezze d'insieme, che sottolineava come l'esistenza dei valori estetico e tradizionali in un complesso di cose immobili dovesse risiedere nella "spontanea concordanza e fusione fra l'espressione della natura e quella del lavoro umano».

La tutela del paesaggio risulta poi da noi costituzionalizzata all'articolo 9 comma 2 con formulazione derivata dall'art.150 della Costituzione di Weimar.

L'ampliamento della portata semantica di tale nozione –rispetto all'originaria visione che la confinava nella sola dimensione delle bellezze naturali – si ha con l'elaborazione dovuta alla commissione Franceschini, (dal nome del presidente dell'organo istituito dal Parlamento Italiano con legge 26 aprile 1964 n.310, su proposta del Ministero della pubblica istruzione) - in seno alla quale il paesaggio viene sostanzialmente attratto in una nuova visione culturale, che fa emergere il concetto di bene culturale ambientale, risultante dalla fusione dei profili estetico-naturalistici con quelli storico-artistici dell'interazione della cultura dell'uomo sul territorio, nel quadro della più ampia nozione di testimonianza avente valore di civiltà. La commissione Franceschini, nella relazione finale, definiva i beni culturali ambientali come «le zone corografiche costituenti paesaggi, naturali o trasformati dall'opera dell'uomo, e le zone delimitabili costituenti strutture insediative, urbane e non urbane, che, presentando particolare pregio per i loro valori di civiltà, devono essere conservate al godimento della collettività».

Tanto premesso, non è agevole l'inquadramento della ratio di tutela delle città di mare (con il connesso problema della loro gestione urbanistica), anche perché a ciascuna delle due nozioni corrispondono diversi regimi disciplinari e normativi; d'altro canto, verosimilmente la soluzione più ragionevole sarebbe quella mediana di una combinazione dei due interventi, ma in ogni caso – lasciando agli urbanisti la risposta a questo quesito - ciò che più preme sottolineare è che tali definizioni consentono di individuare quanto meno quale sia l'oggetto della tutela: in tal senso deve essere chiaro che l'area che ci interessa è quella della linea di confine, come spiega benissimo Massimo Clemente, ossia quello spazio che divide la terra dal mare: la linea di costa.

Orbene, richiamando anche quello che si diceva nella prima parte di questo intervento, pare di poter dire che il concetto di gestione di questa area in larga parte si presenta sfuggente anche in una prospettiva di diritto amministrativo, rivelandosi refrattario alla nozione di autoregolazione che i cives si danno usualmente attraverso le norme. O quanto meno, pare si possa dire a giudicare dalle esperienze normative concrete che la regola si presenta, in questi casi, meno definita e più fluttuante.

Questo significa che le norme di tutela in questo settore sono quasi sempre generiche e rimettono la loro determinazione applicativa all'Autorità (o alle Autorità) preposte alla tutela del vincolo.

A volersene fare una ragione, questo accade, verosimilmente, perché il mare, come dimensione "oltre confine", per quello che si diceva, come presupposto della norma e come categoria concettuale, sfugge alle dimensioni moderne delle nostre vite ed organizzazione sociale perché non ha trovato, nella storia, un'adeguata individuazione filo-

sofico-politica. “Noi – scrive Kant¹⁵ a proposito del mare – abbiamo fin qui percorso il territorio dell’intelletto puro [...] ma l’abbiamo anche misurato, e abbiamo in esso assegnato con cura a ciascuna cosa il suo posto. Ma questa *terra* è un’isola chiusa dalla stessa natura entro confini immutabili. È la terra della verità (nome allettatore) circondata da un vasto *oceano tempestoso*, impero proprio dell’apparenza, dove nebbie grosse, ghiacci, prossimi a liquefarsi, danno ad ogni istante l’illusione di nuove terre”. Orbene, questo confronto kantiano tra mare e terra sembra ancora una volta confermare quanto osservato sopra, in merito alla incolmabile distanza tra mare e Ragione.

Ed allora non può essere casuale che le città di mare, quelle europee sicuramente, presentino un’organizzazione urbanistica e politica che quasi mai è illuminista: penso, oltre a Napoli (di cui tutto si può dire tranne che sia illuminista, l’abbiamo definitivamente rifiutata nel 1799, quell’idea), ma anche a Marsiglia, a Barcellona, forse Amburgo (la più disordinata delle città tedesche, cui è dedicato ampio spazio nel libro *Le città di mare* a cura di M. Clemente e G. Esposito).

A ben guardare, a questo schema del disordine si sottrae la città di New York che, pur essendo una metropoli completamente affacciata sul mare, presenta un’urbanizzazione di grande razionalità. E tuttavia si può obiettare che New York è unica al mondo e che comunque non è europea e che in ogni caso è una città proiettata sul futuro. Inoltre che se è vero che New York è razionale nelle sue strade, dal punto di vista sociale è ecumenica e globalizzata, e – come è noto - la globalizzazione è il contrario dell’illuminismo, incentrato sulla “*reductio ad unum*” e non sull’esaltazione delle differenze, che invece una società globalizzata enfatizza.

In definitiva, e per concludere: dall’urbanista, dal tecnico della gestione del territorio chi scrive le leggi o i provvedimenti amministrativi generali destinati a regolare l’urbanizzazione delle città di mare o chi interpreta quelle regole – cioè chi si occupa di tutela giuridica del bene- ha bisogno di avere, anche considerato il segnalato basso tasso di definitività delle norme generali, degli elementi prescrittivi che gli dicano come interpretare la ratio di tutela. Tra questi, quello che pare essere uno dei dati caratterizzanti, è quello relativo all’individuazione, per così dire, del lato dal quale si deve guardare la linea di confine tra terra e mare.

Per dirla in termini molto semplici: il paesaggio di confine che deve essere fruito dall’individuo – che rappresenta il parametro della tutela - da dove deve essere guardato, dal mare o dalla terra? O dal mare o dalla terra insieme? Ed è più importante il mare, come momento commerciale, paesaggistico industriale che deve essere fruito dai cittadini che sono sulla terraferma, o nella regolazione della disciplina è lo sguardo del navigante che deve essere preferito? A seconda della risposta data a questa domanda, la prospettiva sia destinata a cambiare, forse non radicalmente, ma cambia.

E’ ovvio che la risposta è condizionata anche da prospettive politiche, da diverse visioni della vita e dalle diverse culture di chi la dà ed è altrettanto evidente che le ragioni politiche degli uni sono destinate a confrontarsi con quelle, contrarie, degli altri, nel processo democratico. Ma non ci possono essere solo le ragioni politiche, né tanto meno possono valere esclusivamente quelle economiche, nella fruizione di paesaggio ed am-

biente e d'altra parte il Tecnico deve avere anche una funzione culturale, ed assumersene responsabilmente gli oneri, nell'esercizio di questa funzione.

Un ruolo difficile, questo nelle città che si affacciano sul mare, perché, per quanto posso comprendere, queste ultime non hanno mai una conformazione "illuminista" proprio perché lo spazio del mare non è illuminista, perché quest'ultimo pensiero presuppone, esattamente come diceva Kant, un "io a priori", ossia un centro da cui guardare l'organizzazione urbanistica ed in funzione del quale procedere alla programmazione, le città di mare vivono questo dualismo prospettico che le esclude dalle possibilità di una programmazione "a priori". Lo sguardo dal mare, lo sguardo di mare – credo che questo anche Massimo Clemente, ma anche gli altri autori lo abbiano intuito come dimostra la scelta di questo studio – muta la prospettiva di chi progetta le città e quindi, inevitabilmente, della regola ma anche del modo di produrla.

(Lo sguardo dal mare: penso ancora una volta a New York ed a come cambia Manhattan vista dalla baia piuttosto che guardarla e viverla essendo al suo interno. Ma penso, anche ad es. ad alcuni posti del nostro Cilento, per es. ad Acciaroli ed al suo lungomare, visto dal mare, che proietta uno spettacolo emozionante al navigante, ma soprattutto diverso, non so se più bello, dallo sguardo terrestre. Cito il Cilento, perché tra tutte le foto nel libro delle Città di mare benché abbia letto che nel gruppo di lavoro c'era anche una studiosa cilentana, non c'è neanche una foto di quel territorio).

Ecco questo è verosimilmente uno dei nodi da sciogliere, risolto il quale i giuristi saranno meglio in grado di decidere dove posizionare il "water-front" in quel dizionario dei termini giuridici della programmazione della gestione del territorio.

Altri intrichi, altrettanto problematici, sarebbero da sciogliere, per es. il rapporto tra linea di confine e difesa militare, tra porto e città, tra attività commerciali e porto, tra viabilità da diporto, commercio e navigazione turistica, infine sulle interdizioni introdotte, per la prima volta dalla legge Galasso (oggi contenute nel codice dei beni culturali), ma la loro analisi richiederebbe troppo tempo.

Tuttavia l'aspetto prospettico ora segnalato sembrava il più interessante da porgere in termini interrogativi, perché era di metodo e, dunque, preliminare rispetto a tutti gli altri.

Sul rapporto che lega, fra loro, tutte le città di mare ha scritto, benissimo, Erry De Luca, dedicandosi alla Napoli non illuminista, appunto, ma a quella maledetta e romantica, e mi pare importante concludere così richiamando una descrizione della città in cui si è tenuto questo Convegno (che è poi la Napoli di noi tutti, mia certamente): *"Napoli è città che non dev'essere più nominata, perché se ne è stramaledetto, se ne è strariso, strapianto, stracantato. E' città che ha bisogno di non essere nominata invano, sulla quale accumulare il tesoro del riserbo, della discrezione, della cautela verso quello che non si capisce. La sociologia spicciola e a dispense consente a chiunque di sputare qualche sentenza meridionalista alle sue spalle. La città se ne fotte, ma non basta, perché la strafottenza è solo difensiva. Perciò non la nomino, la lascio in pace, scrivo di una città del sud perché il sud è il Mediterraneo e siamo gente che getta il*

pane in questa vasca. Quando Albert Camus scrive di Algeri sento che narra di miei balconi. Però non mi è stata madre la città, come non è madre la notte nei confronti degli incubi, come non è padre il coltello nei confronti della ferita. Questa cittàmi è stata causa. Attribuisco a lei l'origine dei miei gesti commossi e di quelli disumani” (Napolide pagg. 29-30)¹⁶.

ENDNOTES

1 Cfr. per questo aspetto, Michele Foucault “Foucault risponde sulla geografia” in “La microfisica del potere” a cura di Pasquale Pasquino ed Alessandro Fontana pagg.147-161 Einaudi Editore Torino 1977.

2 Cfr. K. Marx L'ideologia tedesca, si pensi a tal proposito a cosa dice Marx, a proposito degli spazi, nel Capitolo dell'Ideologia dedicato a Feuerbach Cfr.:A. L'ideologia in generale e in particolare l'ideologia tedesca: “I presupposti da cui muoviamo non sono arbitrari, non sono dogmi: sono presupposti reali, dai quali si può astrarre solo nell'immaginazione. Essi sono gli individui reali, la loro azione e le loro condizioni materiali di vita, tanto quelle che essi hanno trovato già esistenti quanto quelle prodotte dalla loro stessa azione. Questi presupposti sono dunque constatabili per via puramente empirica.

Il primo presupposto di tutta la storia umana è naturalmente l'esistenza di individui umani viventi. Il primo dato di fatto da constatare è dunque l'organizzazione fisica di questi individui e il loro rapporto, che ne consegue, verso il resto della natura. Qui naturalmente non possiamo addentrarci nell'esame né della costituzione fisica dell'uomo stesso, né delle condizioni naturali trovate dagli uomini, come le condizioni geologiche, oro-idrografiche, climatiche, e così via. Ogni storiografia deve prendere le mosse da queste basi naturali e dalle modifiche da esse subite nel corso della storia per l'azione degli uomini”.

E più avanti, sempre nello stesso paragrafo: “La divisione del lavoro all'interno di una nazione porta con sé innanzi tutto la separazione del lavoro industriale e commerciale dal lavoro agricolo e con ciò la separazione fra città e campagna e il contrasto dei loro interessi. Il suo ulteriore sviluppo porta alla separazione del lavoro commerciale da quello industriale.

Ancora [ibid] La terza forma è la proprietà feudale o degli ordini. Mentre l'antichità muoveva dalla città e dalla sua piccola cerchia, il Medioevo muoveva dalla campagna. La popolazione allora esistente, scarsa e dispersa su una vasta superficie, debolmente incrementata dai conquistatori, determinò questo spostamento del punto di partenza. Al contrario della Grecia e di Roma, lo sviluppo feudale comincia quindi su un terreno molto più esteso, preparato dalle conquiste romane e dalla diffusione dell'agricoltura che originariamente vi è connessa. Gli ultimi secoli del cadente Impero romano e la stessa conquista, dei barbari distrussero una grande quantità di forze produttive; l'agricoltura era caduta in abbandono, l'industria rovinata per mancanza di sbocco, il commercio intorpidito o violentemente troncato, la popolazione della campagna e delle città era diminuita. Queste condizioni preesistenti e il modo come fu organizzata la conquista, da quelle condizionato,

provocarono, sotto l'influenza della costituzione militare germanica, lo sviluppo della proprietà feudale.

3 Dalla relazione di De Marco: La terra continentale è, infatti, "divisa nei territori ben delimitati degli stati sovrani; il mare, al contrario, rimane libero". Carl Schmitt dirà, in un articolo del 1941, intitolato Sovranità dello Stato e libertà dei mari che lo spazio oceanico

" [...] non conosce confini e diventa così uno spazio unitario, senza riferimenti alla posizione geografica e agli stati vicini, il quale sia nei rapporti amichevoli che nella condotta della guerra deve essere «libero» [...]. Sulla terra lo stato diventa l'unico soggetto normale del diritto naturale, quindi l'unico fattore dell'ordine, del progresso e della civiltà. La guerra terrestre, in modo speciale, viene regolamentata nel senso che diventa una guerra di stati, cioè un cozzo armato di eserciti [...]. La guerra marittima, secondo questo ordinamento del diritto naturale, al contrario, non è affatto una semplice guerra di combattenti, ma si basa su un concetto totalitario del nemico, il quale considera appunto come tale non soltanto ogni cittadino appartenente allo stato avversario, ma anche chiunque abbia rapporti commerciali col nemico o ne favorisca l'economia".

4 M. Cacciari "Geofilosofia dell'Europa" Adelphi Milano Quinta edizione 2001 pag. 54-55

5 M. Cacciari cit. pag-66 e 67

6 Ibid.

7 Sempre in Geofilosofia dell'Europa, Cacciari segnala una differenza, forse fondamentale soprattutto per il giurista, tra la diversa dimensione socio-politica delle società sorte in aree che non si affacciano sul mare, (per tutte pensiamo a quelle dell'Asia centrale, da quelle europee) e più in generale, al rapporto che esiste tra vie e sistemi di conoscenza, conoscibilità comunicazione, ubbidienza ed osservanza delle norme. Cacciari cit. Pag.68

8 M. Foucault Sorvegliare e punire Einaudi Torino 1977, pagg. 228 e ss.

9 M. Foucault La governamentalità in "aut aut nn.167-168 pagg.12-21 settembre-dicembre 1978 pagg.3 e ss.

10 M. Foucault "Omnes et singulatim" Per una critica della ragion politica in "Lettera Internazionale anno 4 n.15 Inverno 1988 pagg. 35-42

11 J. Baudrillard "Dimenticare Foucault" Bologna 1977

12 R. Escobar Introduzione a F. Nietzsche "Così parlò Zarathustra Longanesi Milano 1093 pag. 25

13 F. Nietzsche Conclusioni di "Aurora"

14 (Secondo il fondamentale insegnamento di M.S. GIANNINI, <Ambiente: saggio sui diversi suoi aspetti giuridici> in Rivista Trimestrale di diritto pubblico, 1973 Milano, pagg.276 e ss. ma vedi anche CARPENTIERI La nozione giuridica di paesaggio in Riv. trim. dir. pubbl. 2004, 2, 363, e lo stesso autore PAESAGGIO CONTRO AMBIENTE nota a Cons. Stato Sez. VI, 09/03/2005, n. 971 T.A.R. Sicilia Palermo Sez. II, 04/02/2005, n. 150 In Urbanistica e appalti, 2005, 8, 931

15 Citazione tratta dall'intervento di De Marco.

Sergio Zeuli

s.zeuli@giustizia-amministrativa.it

Sergio Zeuli è magistrato ordinario dal 1991. È magistrato amministrativo dal 2003. Ha svolto e tuttora svolge attività didattica e di ricerca, prima presso la Federico II alla Cattedra di Filosofia del Diritto del prof. F.M. De Sanctis, ora quale Titolare di un insegnamento presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università S. Orsola Benincasa. È stato Consulente del Governo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e presso il Ministero dell'Ambiente. Ha lavorato anche con l'Ufficio della Cooperazione coi paesi in via di sviluppo presso il Ministero degli Affari Esteri. Attualmente è componente elettivo del Consiglio di Presidenza della Giustizia Amministrativa, l'organo di autogoverno della magistratura amministrativa. È autore di numerose pubblicazioni giuridiche, ed in materia di ruolo del giudice nella società contemporanea.

Abstract

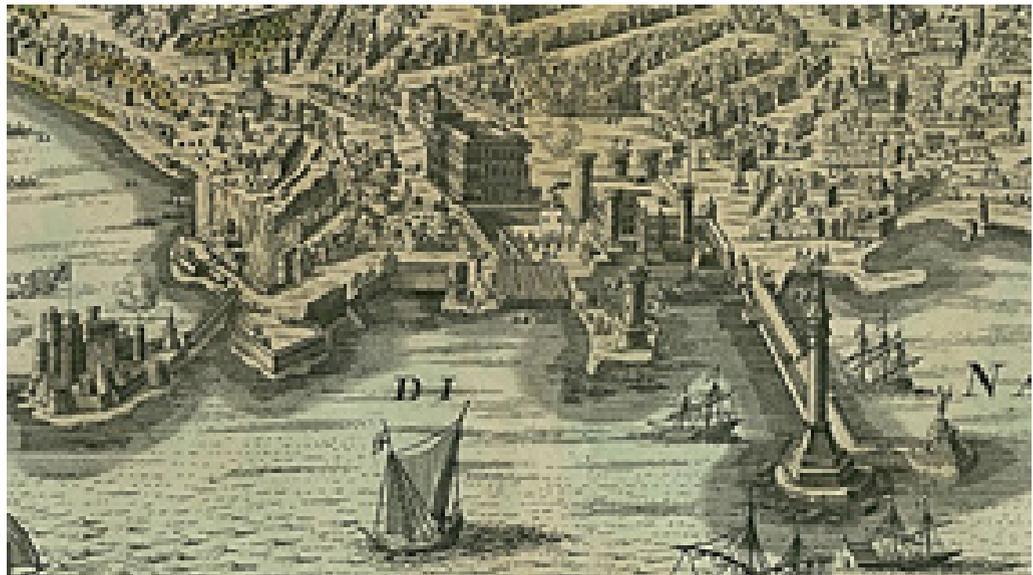
Inspiration from land-sea connection. Landscape visions, addresses to the project

Fabrizia Forte

Abstract

We can consider “the sea” to be a marvelous place to observe the contemporary city. From the sea the shape of the city recovers memory and becomes a form of inspiration. Hence the role of the sea and its legends perform in planning. The demand of quality investing the contemporary city, brings to redefine the ways of life and living and to meet sensible subjects as those of redevelopment of marginal areas between sea and land, by the creation of “new landscapes”. In the difficult context of our urban problems, the subject of the “waterfront” transformation and recovering becomes one of the most overspread phenomena of the changing face of our contemporary city.

Reflecting on the relationship between the man with the sea and the sea with what has



Veduta di Napoli (stralcio), Homann Johann Baptist, 1734.

been built, come out ideas and inspirations for the project and to have a future able to give a higher value to urban identity.

KEYWORDS

Inspiration, memory, morphology, function, urban planning

Ispirazioni dal rapporto terra-mare. Visioni di paesaggio, indirizzi al progetto

Il mare può considerarsi un punto di vista privilegiato per osservare la città contemporanea. Vista dal mare la forma della città recupera la memoria e diviene forma di ispirazione. Da ciò il ruolo che il mare e le sue leggende assolvono nel progettare.

L'attenzione alla domanda di qualità che investe la città contemporanea, ridefinendone i modi del vivere e le forme dell'abitare, porta i progettisti più sensibili ad affrontare temi delicati come quelli della riqualificazione di aree di margine tra città e mare, attraverso la creazione di "nuovi" paesaggi. Nel quadro complesso e articolato delle attuali problematiche urbane il tema della trasformazione e del recupero dei "waterfront" è uno dei più diffusi fenomeni del volto mutevole della città contemporanea. Dalle riflessioni sul rapporto che lega l'uomo al mare ed il mare al costruito nascono spunti per il progetto, ispirazioni di interventi sapienti e consapevoli e di strategie cui ricondurre immagini e visioni di futuro che valorizzino l'identità urbana.

PAROLE CHIAVE

Ispirazione, memoria, morfologia, funzione, progettazione urbana

Ispirazioni dal rapporto terra-mare. Visioni di paesaggio, indirizzi al progetto

Fabrizia Forte

1. Motivi di ispirazione per riflettere sul rapporto terra-mare

Sono varie le sfumature del fascino che il mare esercita da sempre sull'uomo: spazio di libertà senza barriere e, nello stesso tempo, frontiera tra noi e una realtà sconosciuta, sognata, mitizzata, elemento di separazione da terre lontane, rafforzato dall'idea di essere concepito come un'unica entità, unico ostacolo tra noi e ciò che è o appare come distante. Il mare costituisce una sorta di non-territorio, in cui il nostro passaggio, onda tra le onde, non può lasciare una traccia sensibile, dove le regole per muoversi e riuscire a sopravvivere non possono essere dettate da convenzioni superficialmente tracciate che ne stabiliscano l'utilizzazione e dove qualsiasi forma di appropriazione scompare.

Il mare rappresenta uno scenario carico di eventi storici di portata globale, teatro di civilizzazione e di conflitti, di intreccio di scambi e di incroci, di esplorazioni e di scoperte. Il mare è vita, rapporto tra popoli, economia, ma rappresenta anche una sfida per la sua grandezza e la sua forza, una grande scuola di umiltà. Parlare del rapporto tra uomo e mare, delle rotte e delle navigazioni, della scoperta del nuovo, della sfida e del coraggio necessari per affrontare la paura dell'ignoto e la forza della natura, riporta all'enigma della conoscenza di sé e del creato.

L'ispirazione a questa riflessione porta in sé due anime contrapposte, oscillanti tra antitetiche possibilità di destino: ricchezza ma anche sofferenza e morte, perdita e promessa di conquista, distacco e speranza di ritorno, abbandono angoscioso e sogno di una vita migliore. I viaggi per mare segnano l'inizio di avventurose quanto rischiose esplorazioni, come anche di molte storie di emigrazione, in cui a separare i luoghi familiari, trafitti dalla sofferenza o dalla miseria, e le terre sconosciute della speranza c'è la vastità del mare, che come un ponte unisce popoli, culture, civiltà differenti. La parola "ponte", non a caso, deriva da *Pontos*, il nome del più antico degli dei ellenici del mare, con cui i greci indicavano il mare aperto, inesplorato e minaccioso, distinguendolo da *Thàlassa*, personificazione femminile della divinità, il mare calmo, vicino alla costa, nel quale non era pericoloso navigare.

Dalla mitologia alla letteratura il passo è breve, laddove viaggi e avventure si trasformano in allegorie e al tempo stesso in epopee epiche, costanti letterarie che riescono ad ispirare pensieri importanti sul senso dell'io e sulla storia.

Il mare produce immaginario nei letterati, "rappresenta la sfida, l'ostacolo da affrontare, la vita che bisogna attraversare, è il passaggio nel quale si colloca, fin dall'Odissea, ogni storia che racconta del senso della vita e la formazione della propria identità. Se il fiume è il tempo, lo scorrere che trascina e porta via, il mare è l'eterno"¹ (Pellegrini, 2003).

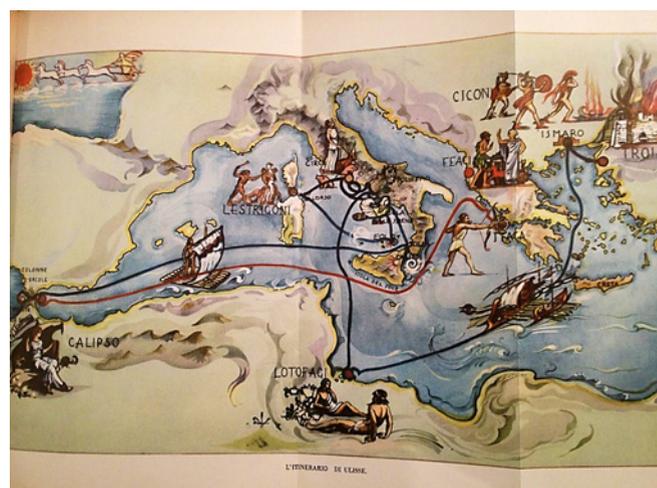


Fig. 1 - *Ulisse e le Sirene. Particolare di un mosaico proveniente da Dougga, III sec., conservato presso il Museo del Bardo, Tunisi.*

L'epica che ha formato l'immaginario collettivo, dall'Odissea alle Argonautiche, all'Eneide, ha come scenario il mare, come anche molte narrazioni riportate nei testi sacri, dal naufragio di Giona, salvato miracolosamente dalla balena (Ger. 18,7-8), alla lunga navigazione di San Paolo da Gerusalemme a Roma, descritta negli Atti degli Apostoli (Atti 27,1-28,16), in cui il missionario cristiano, perseguitato e poi imprigionato, chiede alle autorità, come cittadino romano, di appellarsi a Cesare. Nel viaggio dell'Ulisse omerico il mare è qualcosa di più di uno sfondo, è il luogo del movimento, dove avvengono partenze e ritorni, approdi e fughe, in una continua ricerca di un punto d'arrivo e di pace. La narrazione del viaggio per mare di Ulisse ritorna nella Commedia di Dante e conduce alle Colonne d'Ercole, all'apertura verso l'ignoto il cui disvelamento potrebbe cambiare tutto. Ulisse, uomo errante e navigatore, rappresenta l'emblema del desiderio di conoscenza che porta l'uomo a sacrificare anche ciò che ha di più caro, a piegare un fato avverso, attraverso quella *virtus* pragmatica tanto decantata dagli antichi. Ma se per Omero Ulisse è colui che ritorna, in Dante la prospettiva muta: Ulisse è colui che cerca, in costante esplorazione, spingendosi oltre il limite dell'inviolabile. Ulisse è un peccatore e viene collocato nell'Inferno tra i consiglieri di frode. Il desiderio di conoscenza è tale che nell'ultimo viaggio insieme ai compagni si spinge oltre le Colonne d'Ercole (Stretto di Gibilterra), sulle quali, secondo i latini, era incisa la scritta: "Nec plus ultra". La prudenza consigliava di "non andare oltre" il confine del mondo allora conosciuto, ma la brama di scoperta e conoscenza spinge Ulisse a varcare i limiti imposti alla sua condizione umana. La conclusione è il naufragio.

Come nell'Ulisse di Omero anche in quello di Joyce l'eroe rappresenta il simbolo della ricerca del sapere ed attraverso il viaggio si costrui-

Fig. 2 - *Odissea, Ed. Lattes, 1953, Libreria Fossataro, Cagliari. Mappa illustrativa del viaggio di Ulisse.*



sce la propria identità, arricchendosi grazie alle diversità con cui entra in contatto senza risultarne schiacciato o assorbito. L'opera di Joyce ha come punto di riferimento la cultura e la storia dell'umanità, rappresentate nell'Odissea dalle diverse terre che Ulisse esplora, nell'opera di Joyce dai personaggi che l'eroe incontra.

Dall'Odissea omerica all'Eneide virgiliana, dalla Commedia dantesca ai romanzi cavallereschi, dai racconti della folle impresa di caccia del capitano Achab del candido capodoglio *Moby Dick* (Melville, 1851), al breve romanzo, o anche lungo racconto, di Hemingway, *Il vecchio e il mare*², in tutte le narrazioni l'intimo peregrinare dell'uomo si fonde con esteriori forme di movimento e il viaggio in mare si trasforma in metafora della vita. Sono racconti di viaggi avventurosi, ricerche e pellegrinaggi, allontanamenti da patrie perdute e ritorni, in cui il rapporto tra l'uomo e il mare si carica di valenze simboliche che oscillano tra due mondi, quello dolente, che nasce dalla paura della sfida con l'ignoto, con la sofferenza dell'uomo, con lo smarrimento e il disorientamento, e quello delle meraviglie, che nasce dal confronto entusiasta con la vita, dall'emozione dell'esplorazione, dallo stupore della scoperta. Il navigatore solitario Bernard Moitessier³, moderno Ulisse alla ricerca del proprio Io, nel 1960 scriveva: "È ora di stendere le mie bianche vele alla leggera brezza di sud-est che mi annuncia essere giunta l'ora di partire, ancora una volta, verso quella linea dell'orizzonte che la mia barca non raggiungerà mai. Ma dietro quell'orizzonte ci sono altre terre, altri amici che vorrei conoscere meglio prima di doverli lasciare. Destino del marinaio, sempre insoddisfatto, perché pensa che, sull'altra riva, sempre più lontano, debba trovarsi quello che cerca" (Sonnino, 2008).

Il concetto di sfida avventurosa, di partenza verso l'irraggiungibile orizzonte di cui parla Moitessier, di desiderio di andare sempre "oltre" di cui è campione l'Ulisse dantesco, è il vero motore dell'evoluzione umana, all'origine dei grandi viaggi che dalla seconda metà del '400 condussero gli europei a solcare i mari dando inizio alla conquista del mondo: "Tra la seconda metà del sec. XV e la fine del XVII gli europei impararono a conoscere il mondo nella sua totalità e a considerare tutti i mari come un mare unico" (Parry, 1963).

Descrizioni e disegni minuziosi delle particolarità della costa e delle caratteristiche dei fondali accompagnavano le esplorazioni dando luogo a manuali per la navigazione, i portolani, discendenti dai peripli di origine greca e latina, e a rappresentazioni iconografiche, frutto di una razionalità scientifica, inizialmente finalizzate a rappresentare la costa in modo simbolico ma veritiero e via via sempre più dettagliate dal perfezionamento delle conoscenze scientifiche, tecniche e artistiche. L'esperienza visiva e la trasformazione percettiva, unite alla conoscenza scientifica, danno luogo alla rappresentazione cartografica del territorio che si serve della riconoscibilità dei punti costituenti il carattere identitario dei luoghi, superando la dimensione poetica e pittorica della rappresentazione.

Per duemila anni carte nautiche, disegno della costa, elementi fisici rilevanti, hanno guidato il navigante nello stabilire la posizione delle barche in mezzo al mare e la rotta da seguire attraverso bussole di rilevamento e triangolazione. I segni cospicui a mare consentono di accertare, attraverso angoli di rilevamento, il punto nave.

Oggi la navigazione è resa più sicura da sofisticati strumenti di rilevamento elettronico, ma è indubbio che bussole, portolani e carte nautiche dell'Istituto Idrografico della Marina (IIM) costituiscono strumenti essenziali ed insostituibili per chi conduce una barca.

Nonostante i progressi della tecnologia, un fascino particolare conservano sempre i disegni a mano che guidano e orientano il navigante nell'esplorazione di nuove coste. Un'impronta alla nautica da diporto nel nostro paese l'ha data il giornalista e appassionato navigatore Mauro Mancini con i suoi volumi "Navigare lungocosta"⁴, nati sul finire degli anni Sessanta e annualmente aggiornati, con lo scopo primario di aiutare i naviganti di piccolo cabotaggio. Attraverso centinaia di disegni è rappresentata gran parte della costa italiana: i punti riconoscibili dal mare, gli approdi, gli ormeggi, i fondali, le foci di canali e di fiumi, tutto disegnato con pazienza e precisione. L'autore, tragicamente scomparso durante una navigazione in luoghi lontani con l'amico esploratore Ambrogio Fogar, continua ad essere ricordato da coloro che hanno l'opportunità di trasformare il sogno in esperienza di mare attraverso la navigazione costiera.

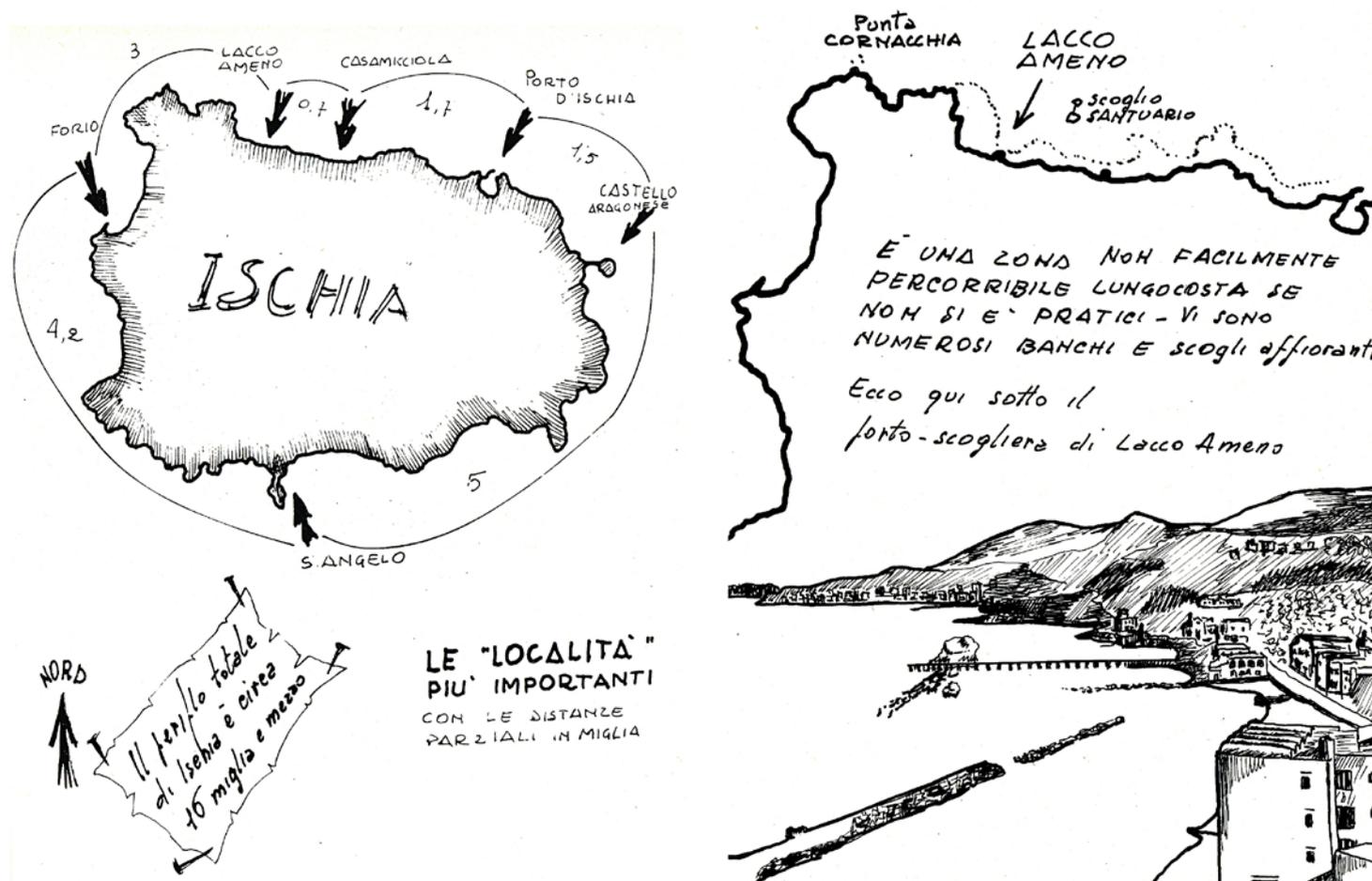


Fig. 3 - Mauro Mancini, "Navigare lungo costa, 3 - Dall'Argentario a S. Maria di Leuca", editore Nischi-Lischi, Pisa, 1976, collana il Tagliamare. I volumi della collana hanno come scopo quello di aiutare i naviganti attraverso minuziosi disegni a mano, descrizioni, informazioni sugli approdi e i fondali, prezioso e utile strumento per la nautica da diporto.

Disegni e cartografia hanno quindi uno scopo utilitarista, accompagnano la navigazione e la scoperta. Per essere rappresentato, il paesaggio si studia con un'intenzione, dialogando con le preesistenze - masse, densità, tessiture, specifiche conformazioni del suolo - di cui si serve per la riconoscibilità dei punti. Il paesaggio trasmette valori segnici simbolicamente rilevanti. Visto dal mare, è volutamente strutturato: è un artificio. L'artificio è un elemento che si vuole far riconoscere. I segni artificio che realizziamo nel paesaggio dunque, non hanno solo un valore estetico ma possono avere un ruolo, essere conoscenza applicata rispetto al ruolo che assumono.

2. Visioni di paesaggio

La visione di un paesaggio dal mare propone immagini sempre nuove ed inconsuete. La distanza posta dal mare tra l'osservatore e l'oggetto trasforma le forme in configurazioni mutevoli, spesso indefinite, che non possono essere pienamente abbracciate, comprese dallo sguardo. Un repertorio di scenografie molto vario, che si presenta agli occhi di chi osserva a scale multiple e variabili, difficili da misurare e controllare, ma che, allo stesso tempo, grazie al contatto col mare, evocano sogni e nuovi stimoli.

Accanto all'idea di un continuo cambiamento di scenario, man mano che cambiano le distanze dalla costa, occorre parlare anche di un perenne perdurare che caratterizza l'identità dei luoghi: da un lato immagini di segni artificio che mutano in relazione alla dinamica della posizione; dall'altro elementi ben definiti, profili di monti e di altopiani, skyline che evidenziano la morfologia naturale del territorio.



Figg. 4, 5 e 6 - Stromboli, isole Eolie. Il lento avvicinamento alla costa durante una navigazione consente di leggere la morfologia che caratterizza l'identità dei luoghi ed il mutare dei segni artificio in relazione alla dinamica della posizione.



La linea di contatto tra terra e acqua costituisce un limite ambiguo e fluido: è una linea apparentemente definita ma perennemente mutevole nel disegno di un equilibrio dinamico dettato dall'energia del moto ondoso e delle maree, dalla miopia generata dalla distanza e dalla percezione della sua immaterialità che ci costringe a percepirla come un dettaglio in una scala smisurata. Quando la definizione dello sguardo ci permette di leggere l'effettivo spessore della linea di costa è allora che si rivela un paesaggio caratterizzato dall'incontro tra mare e terra e dalla mutevolezza generata dalle peculiarità dinamiche di questo contatto. Tale linea è frutto di un disegno che nasce dalla trasformazione morfologica, materiale e tangibile, dovuta all'energia e alla violenza dell'incontro. E' un margine fluttuante, un disegno sempre mutevole con cui è doveroso confrontarsi se orientati verso la ricerca di forme progettuali possibili, in cui flessibilità e apertura devono risultare protagoniste.

“La linea di costa - commenta Massimo Clemente - non è una barriera ma un'apertura che potenzialmente collega la forma e la sostanza della città di mare, la sua essenza più profonda, alle altre città di mare”⁵ (Clemente, 2011). Nello stesso tempo, benché in con-



tinua mutazione e trasformazione, la linea che separa terra e acqua è un limite preciso che introduce, rispetto alla dimensione terrestre, la scala dell'orizzonte e l'immensità del vuoto.

Per definire l'architettura di un waterfront è necessario riconoscere qualità e fragilità di un luogo come questo, margine e spazio di relazione tra mare e terra, luogo simbolico dell'idea del limite della città, risultato dell'incontro tra le regole della città e le regole della natura, tra la stabilità e l'indeterminatezza. L'incontro tra città e mare produce dei luoghi caratterizzanti l'identità urbana.

Se la città si guarda dal mare il suo volto cambia. Cambia il modo di vedere il tessuto urbano e i sistemi di relazione, cambiano i rapporti tra gli spazi, non esistono più singoli oggetti ma grandi masse, il concetto di confine perde significato. Il mare può considerarsi un punto di vista privilegiato per osservare la città contemporanea e per leggere ed interpretare in modo innovativo le sue molteplici risorse, fratture, discontinuità e articolazioni.

3. Indirizzi al progetto

Dalle riflessioni sul rapporto che lega l'uomo al mare ed il mare al costruito possono nascere spunti per il progetto, ispirazioni di interventi sapienti e consapevoli e di strategie cui ricondurre immagini e visioni di futuro che valorizzino l'identità urbana.

L'attenzione alla domanda di qualità che investe la città contemporanea, ridefinendone i modi del vivere e le forme dell'abitare, porta i progettisti più sensibili ad affrontare temi delicati come quelli della riqualificazione di aree di margine tra città e mare, attraverso la creazione di "nuovi" paesaggi. La vera sfida è riuscire a superare la visione di intervento sul paesaggio come semplice occasione di "abbellimento" a corredo di un progetto o di azione di mitigazione, e a proporre azioni progettuali coraggiose che affrontino il tema della costruzione e riqualificazione del territorio urbanizzato a diverse scale di intervento, da quella urbanistica a quella architettonica, con il contributo di un team multidisciplinare che consenta l'intreccio di saperi e di esperienze sedimentate di più discipline. Il progetto di paesaggio deve rientrare nella complessa opera di trasformazione di parti di città, reinterpretate alla luce delle spinte e delle sollecitazioni che giungono dalla società e dal vivere contemporaneo. Nel quadro complesso e articolato delle attuali problematiche urbane il tema della trasformazione e del recupero dei waterfront è uno dei più diffusi fenomeni del volto mutevole della città contemporanea. Il mare rappresenta un limite geografico non cancellabile e la linea di costa, margine tra aree ecologicamente diverse, rimane una delle più importanti forme fisiche che contribuiscono alla riconoscibilità e identità urbana.

La storia delle città di mare ha un fascino particolare, condizionata da fattori politici, economici, geomorfologici, ambientali che ne hanno conformato la stessa identità. Molte città hanno risentito di un rapporto di difficile coesistenza, strutturandosi nei secoli con le spalle rivolte al mare e rafforzando solo nel corso del novecento un'intenzionalità



Fig. 7 - Veduta panoramica della città di Napoli dal mare (dettaglio), Homann Johann Baptist, 1734. Incisione in rame.

di apertura e di riappropriazione della sua immensità, incorporandolo nello spazio urbano.

Ciò che accade nella città di Napoli è estremamente interessante da un punto di vista documentario: la città del Seicento si sviluppa ad est sotto i crinali delle colline, tra Piazza Dante, il Castel dell’Ovo e Porta Capuana con la Piazza del Mercato. Le rappresentazioni cartografiche della città del Seicento e del Settecento la ritraggono da est, con prospettive a volo d’uccello che hanno in primo piano il mare, adagiata sul crinale del colle: ciò che si evidenzia è il contrasto tra città murata e morfologia della natura.

Le vicende storiche hanno dato forma alla città, la cui crescita è avvenuta per implosione all’interno delle mura: motivi politici e di difesa allontanano Napoli, capitale del Regno delle due Sicilie, dal suo mare. La separatezza tra la necessità di difesa e l’interazione tra mare e terra è implicita e condiziona la percezione del mare, malsicuro e sfuggente, desiderato eppure irraggiungibile, anche nelle successive generazioni. Lungo i venti chilometri da est ad ovest della città contemporanea, il mare si coglie per frammenti, tra palazzi, capannoni industriali, divieti di balneazione e club nautici riservati. Emblematico il titolo del celebre romanzo di Anna Maria Ortese “Il mare non bagna Napoli”⁶, in cui la scrittrice coglie acutamente lo “spaesamento” (Sartre, 2000) che vive la città contemporanea nei confronti del suo elemento primario, in un rapporto di difficile coesistenza e di sospensione tra terra e mare.

La rappresentazione della città contemporanea dal mare è da considerare in una prospettiva frontale. La città è cresciuta espandendosi lungo i crinali delle collina, da Capodimonte a Castel Sant’Elmo con San Martino e le verdi frange che si diradano andando verso Posillipo. E’ l’immagine universalmente familiare di Napoli che la vede ritratta dal mare con il suo golfo dominato dal profilo del Vesuvio. Eppure la separazione con il mare è sempre evidente, nella permanenza delle consuete relazioni con la città. Ricomporre i conflitti che sostengono l’equilibrio del reale è obiettivo primario dei diversi attori della gestione politico amministrativa della città, orientati verso una rinnovata

offerta di qualità del sistema insediativo. La sfida del recupero di un rapporto con il mare, attraverso un disegno ampio di riqualificazione del tratto di costa, è ancora aperta e tutta da esplicitare sia a livello amministrativo che progettuale attraverso una rifunzionalizzazione dell'area portuale, una gigantesca "anti-città" (Lama, 2010) che acquista un ruolo dominante nel complessivo disegno di riqualificazione urbana, ed attraverso un sistema di interventi finalizzati alla fruizione della costa come un'unica straordinaria infrastruttura per il tempo libero. Si tratta di politiche di innovazione che hanno interessato molte città europee e americane a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, quando i processi sociali ed economici caratterizzanti la moderna città industriale pongono all'attenzione dei governanti il difficile incarico di fronteggiare il declino urbano attraverso il rinnovo del centro città. Audaci interventi di riqualificazione dei fronti portuali e delle aree industriali sottoutilizzate vengono intrapresi da città americane come Baltimora, nel Maryland (Usa), in cui a partire dagli anni Settanta si avvia la riflessione sul futuro delle aree portuali e si attua il programma di azione, o da città europee come Londra, con la delocalizzazione del porto commerciale alla foce del Tamigi e la riconversione dell'intera area portuale delle Docklands in nuovi quartieri destinati ad attività terziarie, residenziali, commerciali.

Il "modello" europeo, conseguente dalla lunga esperienza britannica, tenta di coniugare interessi economici, esigenze sociali e forme di sviluppo sostenibile ricostruendo o riconvertendo l'immagine della città attraverso il recupero del rapporto con la fascia costiera.

Nel panorama europeo, Barcellona è tra i casi ritenuti di maggior successo, modello esemplare di buone pratiche da cui apprendere. Il processo di rinnovamento urbano che mira all'apertura dell'area portuale alla città, ha inizio negli anni Ottanta e prosegue negli anni Novanta sulla spinta dei giochi olimpici. Il Forum delle Culture del 2004 rappresenta un'ulteriore occasione per consolidare il processo di rinnovamento avviato. I grandi eventi costituiscono il pretesto per un rinnovamento urbano in cui l'Ayuntamiento de Barcelona, con il coordinamento di Oriol Bohigas, promuove interventi urbanistici, architettonici ed infrastrutturali che trasformano completamente la struttura urbana della città.

La politica barcellonaese è stata chiara e concreta. I grandi eventi mediatici sono diventati strumento di una strategia di riqualificazione urbana con cui sono stati captati capitali pubblici e privati per riconvertire intere e vaste aree degradate del porto e del litorale a nord della città. Il rinnovamento urbano del waterfront è andato di pari passo con il rinnovamento sociale dei quartieri popolari ed il successo dell'operazione, che in particolare ha affrontato il tema del rinnovamento attraverso il progetto dello spazio pubblico, è derivato dalla giusta integrazione tra questioni sociali, ambientali, funzionali ed economiche. Con la costituzione di società di gestione e realizzazione dei progetti, finanziati con canali di investimento pubblico e privato, ha saputo dare efficacia e velocità alla macchina amministrativa, agevolando i tempi di concessione e permessi. Barcellona nel giro di quindici anni ha recuperato il rapporto con il suo mare, impedito per anni dalle strutture del vecchio porto, dalle fabbriche e dalla caoticità delle strutture

litoranee. Analizzare il nesso intercorso tra i grandi eventi e le trasformazioni territoriali potrebbe aiutare ad interrogarsi sul modo in cui grandi metropoli colgono le opportunità per rinnovare se stesse e la propria immagine in una visione strategica di scala vasta (metropolitana o regionale).

“Napoli come polo dei grandi eventi” si sente ripetere dal sindaco De Magistris in una strategia che appare chiara e che vede nell’evento internazionale una delle linee su cui fondare il rilancio economico della città. Per seguire questa strada serve però una scatola strutturata e dotata di risorse. L’esempio riportato dei progetti realizzati a Barcellona rispecchia il volto di una città metropolitana caratterizzata da un’estrema funzionalità, da uno stretto rapporto con il territorio (in particolare con il mare), dall’integrazione sociale e dall’equilibrio tra tradizione costruttiva ed innovazione tecnologica.

Le buone pratiche di governo sono caratterizzate da azioni ed innovazioni che si confrontano con due velocità di cambiamento: quella rapida delle scelte decisionali e quella lenta della trasformazione fisica. L’esempio di Barcellona ci mostra come l’ottimizzazione dei tempi è chiave del successo.



Fig. 8 - Forum Universale delle Culture, Barcellona, 2004. La manifestazione si tenne in un’area, accanto all’estuario del fiume Besòs, che per l’occasione fu completamente riquilificata e ricostruita con edifici, tuttora utilizzati, tra cui il Forum Building, progettato dagli architetti di Norman Foster. La città di Napoli è città del movimento, di opposte a un governo della superficie della linea 4 della metropolitana.

cialità e delle mancate azioni. “Spesso si parla di scempio e spesso ci si riferisce ai danni del cemento - commenta Diego Lama - al contrario si discute poco dei danni derivanti dal non-cemento. Questo perché il territorio trattiene le ferite prodotte dalla costruzione ma non mostra le ferite dettate dalla paralisi. La vera emergenza è salvare Napoli dall’immobilismo dei processi, dalla paralisi delle trasformazioni”⁷ (Lama, 2010). La causa dell’immobilismo è senz’altro da ricercarsi in un mal governo che non è stato in grado di controllare, gestire e condurre l’innovazione, che sempre porta con sé tensioni e conflitti in quanto destabilizzatrice di equilibri. Perché vi sia innovazione e cambiamento vi deve essere volontà e strategia.

La sfida aperta del programma “waterfront” e del piano di riassetto organico del porto di Napoli, con un investimento di ottocento milioni di euro, porta con sé molte perplessità generate dalla parzialità e dalla confusione del programma. Barcellona ha perseguito la politica dell’innovazione attraverso l’offerta di luoghi di aggregazione, “nuove centralità” che hanno conferito alla città una nuova immagine verso il mare, rinnovata all’insegna dello spazio pubblico. Il mare, in tale quadro, è inteso come una risorsa di valore, non solo economico ma, in una accezione più ampia, anche sociale, ambientale e culturale, da gestire opportunamente. Le risorse non vanno solo utilizzate ai fini dell’ottenimento di risultati ma vanno anche difese e valorizzate.

Nel World Urban Forum, tenutosi a Napoli nel settembre del 2012, ci si è posti la domanda sul “Futuro delle città”, nell’obiettivo condiviso di uno sviluppo sostenibile che utilizzi le risorse disponibili preservandole per le future generazioni. Il mare rappresenta per Napoli e per la Campania una risorsa importante e strategica. Una risorsa produttiva, turistica, sociale e culturale che può soddisfare il bisogno di futuro e di cui il progettista deve tener conto nel valutare e costruire paesaggi.

Il mare come risorsa, come opportunità, come osservatorio privilegiato sulla città e sulla tettonica dei luoghi, offre spunti per il progetto, riflessioni per azioni di governo ispirate dai plurimi valori connessi alla sostenibilità del cambiamento, opportunità per la costruzione del futuro.

La riflessione ci riporta ad Ulisse, coraggioso navigatore, simbolo della ricerca del sapere, e alle narrazioni dei suoi viaggi in cui il mare non è mai solo uno sfondo ma il luogo del movimento, dove si svolgono le azioni e dove l’uomo cerca instancabilmente nuove strade e sposta in continuazione i suoi traguardi. La celebre frase che Ulisse rivolge ai suoi compagni con i quali s’imbarca in quello che Dante definisce il *folle volo*, “Considerate la vostra semenza, fatti non foste a viver come bruti ma per seguir virtute e canoscenza” (Dante Alighieri, Divina Commedia, Inferno canto XXVI, 116-120), è un capolavoro d’eloquenza retorica tesa a sminuire il senso del pericolo per intraprendere il viaggio verso la conoscenza e l’esempio più grande che l’umanità dovrebbe perseguire.

ENDNOTES

¹ E. Pellegrini, Epica sull’acqua. L’opera letteraria di Claudio Magris, Bergamo, Moretti e Vitali, 2003, pag. 50.

² Il romanzo *Il vecchio e il mare* (titolo originale: *The Old Man and the Sea*) fu pubblicato per la prima volta sulla rivista *Life* nel 1952. Grazie a questo romanzo Hemingway ricevette il premio Pulitzer nel 1953 ed il premio Nobel nel 1954.

3 Bernard Moitessier (Hanoi 1925 - Parigi 1994) è stato uno dei più famosi navigatori solitari, il primo a circumnavigare il globo senza scalo.

4 Il libro fu disegnato per la prima volta da Mauro Mancini alla fine degli anni Sessanta e poi da lui stesso aggiornato fino alla VI edizione. Dalla sua scomparsa l'opera è stata continuamente ristampata con l'aggiornamento dei dati e delle notizie necessarie. I volumi sono quindi da considerarsi come un archivio di informazioni sempre controllate, modificate e aggiornate.

5 Clemente Massimo, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011, pag. 26.

6 La raccolta di novelle pubblicata nel 1953 da Einaudi vincerà il "Premio speciale per la narrativa" all'edizione del 1953 del Premio Viareggio.

7 Lama Diego, "L'immobilismo dei processi", articolo pubblicato sul quotidiano *Il Corriere della Sera - Corriere del Mezzogiorno*, Napoli, dell'11/05/2010 (http://napolitans.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/2010/05/11/immobilismo_dei_processi/).

REFERENCES

- Bentagna Alberto (a cura di), *Paesaggi di mare e di costa. Dessiner sur l'herbe 2005*, Quaderni Iuav 4, Padova, Il Poligrafo, 2006, 122 pp.
- Clemente Massimo, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, "Città e Architettura", 02, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011, 320 pp.
- Doglio Carlo, *Dal paesaggio al territorio: esercizi di pianificazione territoriale*, Bologna, Il Mulino, 1968, 492 pp.
- Forino Alessandra, *Paesaggi sull'acqua*, Firenze, Alinea, 2003, 177 pp.
- Forte Fabrizio, Forte Francesco, Forte Carlo Maria, *Architettura-Città-Porti-Territorio*, Roma, Aracne Editrice, 2013, 508 pp.
- Forte Fabrizio, "Il rapporto pubblico privato negli interventi di trasformazione urbanistica: la Urban Development Corporation e l'intervento nei Docklands di Londra", in Francesco Forte, *Il progetto urbanistico e la disciplina perequativa*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2000, 331 pp.
- Forte Fabrizio, "La fascia costiera di Bagnoli-Coroglio", in Luigi Picone, *La costa del Golfo di Napoli*, Napoli, Massa, 2009, 200 pp.
- Gargiulo Carmela, "Le aree dismesse nel rapporto città-mare: il porto di Vigliena a Napoli", in *Portus 12*, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2006, pp. 28-33.
- Giovinazzi Oriana, "Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto. Port Cities and Urban Waterfronts: Constructing Scenarios of Transformation in the Context of Conflict", *Méditerranée: Revue géographique des pays méditerranéens*, n.111, Presses universitaires de Provence, 2008, p. 69-74.
- La Rocca Rosa Anna, "Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli", in *Portusplus 3*, rivista digitale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2012, pp. 1-13.
- Lama Diego, "L'immobilismo dei processi", in *Il Corriere della Sera*, *Corriere del Mezzogiorno* (http://napolitans.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/2010/05/11/immobilismo_dei_processi/), 11/05/2010, Napoli.
- Mancini Mauro, *Navigare lungocosta*, Milano, Editore Class, "Il tagliamare", 2010, 16 ed. - 6 vol.
- Mastropietro Eleonora, "I grandi eventi come occasione di riqualificazione e valorizzazione urbana. Il caso di Genova", *ACME - Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano*, Volume LX, Fascicolo I, Gennaio-Aprile 2007, www.ledonline.it/acme/, pp. 169-207.
- Nunes Ferreira João, "Progetti di fronte all'acqua", in *AAVV Paesaggi di mare e di costa*, a cura di Bentagna Alberto, Quaderni Iuav 4, Padova, Il Poligrafo, 2006, 122 pp.
- Ortese Anna Maria, *Il mare non bagna Napoli*, Milano, Adelphi, 1994, 176 pp.
- Parry John H., *Le grandi scoperte geografiche*, Milano, Il Saggiatore, 1963.
- Pavia Rosario, Salimeni Guendalina, "Il nuovo waterfront monumentale di Napoli", in *Portus 10*, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto

e città, 2005 , pp. 77-80.

- Pellegrini Ernestina, Epica sull'acqua. L'opera letteraria di Claudio Magris, Bergamo, Moretti e Vitali, 2003, 266 pp, 2 ed.
- Sartre Jean Paul, Spaesamento. Napoli e Capri, Napoli, Dante & Descartes, 2000, 72 p.
- Savino Michelangelo, Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti, "Studi urbani e regionali", Milano, Franco Angeli, 2010, 424 pp.
- Sonnino Sorisio Luca, Rapsodia blu. Il mare in poesia, prosa e fotografia, Roma, Nautica Editrice, 2008, 200 pp, 3 ed.
- Viola Paolo, Grimaldi Franco, "Waterfront fra piano (quale?) e progetto", in Portus 10, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2005, pp. 18-25.
- Viola Paolo, Grimaldi Franco, Olivieri Marco, Rigoni Roberto, "I Piani Regolatori Portuali in Italia", in Portus 13, rivista semestrale, Venezia, RETE-Associazione per la collaborazione tra porto e città, 2007, pp. 4-9.
- Viola Paolo, Colombo Emanuele, Porti turistici. Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata, Palermo, Dario Flaccovio, 2010, 405 pp.

Fabrizia Forte

Department of Architecture of the University of Naples "Federico II"
fabrizia.forte@unina.it

Architect, PhD in Landscape Architecture. She carries out scientific research in the Department of Architecture of the University of Naples "Federico II", where from the academic year 2007/08 performs the role of teacher in Landscape Architecture. She has published several monographs, articles and essays in books, national and international planning magazines, concerning landscape architecture and urban planning.

Abstract

From Puteoli To Stabia an historical zenith stratification

Alessandro Castagnaro

Abstract

The essay aims to demonstrate that the neapolitan coast, bordered to the east by Castellamare di Stabia and to the west by Pozzuoli, represents, with Naples in a central position, a valuable architectural and historical stratification identified sometimes by a series of punctual architecture, and sometimes by entire towns established by the ancient origin, up to express significant examples of contemporaneity.

In these treatise we analyze same sample works with the aims to use them as proof of the historiographic artifice which demonstrate our thesis.



Tavola Strozzi, 1472 (dettaglio)

The vision from the sea, for points or for panoramic readings, has been the subject of attention from the modern to the contemporary age, this has placed the emphasis on the historical and artistic age permitting to draw an historical reading from the sea.

In fact we found in two castels the incipit and the closing of the discussion- the castle of Baia, and the castle of Castellammare di Stabia- a journey that represents a significant pattern of Mediterranean culture: the culture that has always affected our architecture, with gold examples but also with the relationship between the individual parts and the whole. The evidence of the monument read in its entirety and in its relationship with the surrounding nature of its skyline.

KEYWORDS

Neapolitan skyline, historical stratification, Naples from the sea

Da Puteoli a Stabia una stratificazione storica zenitale

Il saggio mira a dimostrare che la costa partenopea, delimitata ad oriente da Castellammare di Stabia e ad occidente da Pozzuoli, rappresenta, con Napoli in posizione baricentrica, una stratificazione storica di pregio architettonico individuata talvolta da una serie di puntuali architetture emergenti, talaltra da intere città di fondazione dalle antiche origini, fino ad esprimere significativi esempi di contemporaneità.

Nella trattazione vengono analizzate alcune opere campione con l'intento di utilizzarle come artificio storiografico a dimostrazione della tesi avanzata.

La visione dal mare, per punti o per letture panoramiche, è stata oggetto di attenzione dall'età Moderna a quella a noi più contemporanea, e ciò ha posto l'accento su tale patrimonio storico, artistico e paesaggistico consentendo di tracciare una interessante lettura storiografica dal mare.

Infatti viene individuato, attraverso una lettura zenitale che trova in due Castelli incipit e chiusura della trattazione — il Castello di Baia, nel Golfo di Pozzuoli, e quello di Castellammare di Stabia all'innesto con la costiera sorrentina — un percorso che nell'insieme rappresenta un significativo modello di cultura Mediterranea: quella cultura che ha sempre influito sulla nostra architettura, con esempi aurei ma anche con il rapporto tra le singole parti e il tutto.

L'evidenza del monumento letto nell'interezza e nel rapporto con la natura circostante del suo skyline.

PAROLE CHIAVE

Skyline partenopeo, stratificazione storica, Napoli dal mare

Da Puteoli a Stabia una stratificazione storica zenitale

Alessandro Castagnaro

Premessa

Il saggio vuole rappresentare e dimostrare che la costa della vasta area partenopea delimitata ad oriente da Castellammare di Stabia e ad occidente da Pozzuoli, rappresenta, con Napoli in posizione baricentrica, una stratificazione storica di pregio architettonico individuata ora da una serie di puntuali architetture emergenti ora da intere città di fondazione dalle antiche origini, fino a significativi esempi contemporanei.

Saranno analizzate alcune opere a campione, senza la pretesa di una lettura esaustiva della vasta area presa in esame, ma solo con l'intento di utilizzarle come artificio storiografico per dimostrare la tesi avanzata.

La Napoli dal mare

La visione dal mare, per punti o per letture panoramiche, è stata oggetto di attenzione, dall'età Moderna a quella a noi più contemporanea, di studiosi, cartografi, vedutisti, viaggiatori del *Grand Tour*, fotografi e ricercatori che con diversi mezzi espressivi hanno posto l'accento su tale patrimonio artistico e paesaggistico tracciandone una significativa storiografia.

La prima rappresentazione della città partenopea per immagini — quella che sicuramente costituisce un'opera paradigmatica in tale ambito — si deve a Francesco Rosselli ed è la cosiddetta Tavola Strozzi¹ (1472-73) dalla quale emergono capisaldi monumentali della città antica rappresentati dalle fortezze di Castel dell'Ovo — maniero emergente dal mare, di antiche origini - di Castel Nuovo sul porto, di fondazione angioina

Fig. 1 – Tavola Strozzi, 1472



e poi passato agli aragonesi - di Sant'Elmo edificato con una singolare pianta stellare a cinque punte e che, con la sua massa tufacea, troneggia sulla parte più alta della città dominando il grande golfo nella sua interezza; ed ancora Castel Capuano, prima reggia e poi espressione di un plurisecolare connubio fra Giustizia e luogo, e l'ormai demolito Castello del Carmine nei pressi della porta omonima, segnato ancora oggi dal campanile più alto della città, una sorta di faro urbano². Una serie di elementi puntuali che circoscrivono idealmente la città del tempo, all'interno della quale emergono altri significativi elementi identitari caratterizzati per lo più da architetture religiose: Santa Maria La Nova, Santa Chiara, San Giovanni Maggiore, San Domenico Maggiore, San Lorenzo, il Duomo e San Pietro Martire. Ancora appaiono le murazioni e le opere difensive volute da Alfonso II d'Aragona e attirano l'attenzione altre parti di città quasi del tutto inurbanizzate. La tavola, che raffigura il

rientro trionfale della flotta aragonesa dalla battaglia di Ischia il 6 luglio 1465 contro il pretendente al trono Giovanni d'Angiò, è considerata una delle prime rappresentazioni attendibili della città di Napoli³. Come è stato notato: «La sua restituzione volumetrica, esaltando le stereometrie degli edifici, ci rende più semplice la lettura della complessità dell'impianto urbano. La veduta sembra proporre un'immagine della città secondo un punto di osservazione posto sul mare, verso il centro del golfo» (de Seta, 1991, p.18). In essa emerge la struttura urbana del centro greco romano con i

cardines e i *decumani* che li scandiscono, con la cinta di mura turrette che chiudeva l'intera città e l'impianto fortificato del castello o del faro, pure circondate da mura merlate. La conformazione del porto con la Torre di San Vincenzo, demolita durante il Regno di Carlo di Borbone, che Vittorio Spinazzola descrive «tutta sola sul mare costruitavi da Carlo I, ma solo da Alfonso portata a quell'altezza e mirabile perfezione che essa offre qui, col suo rivellino cinto di mura merlate, e le tre torri celle sulla base, ed il vallo ed il ponte» (Vittorio Spinazzola, 1904, p.

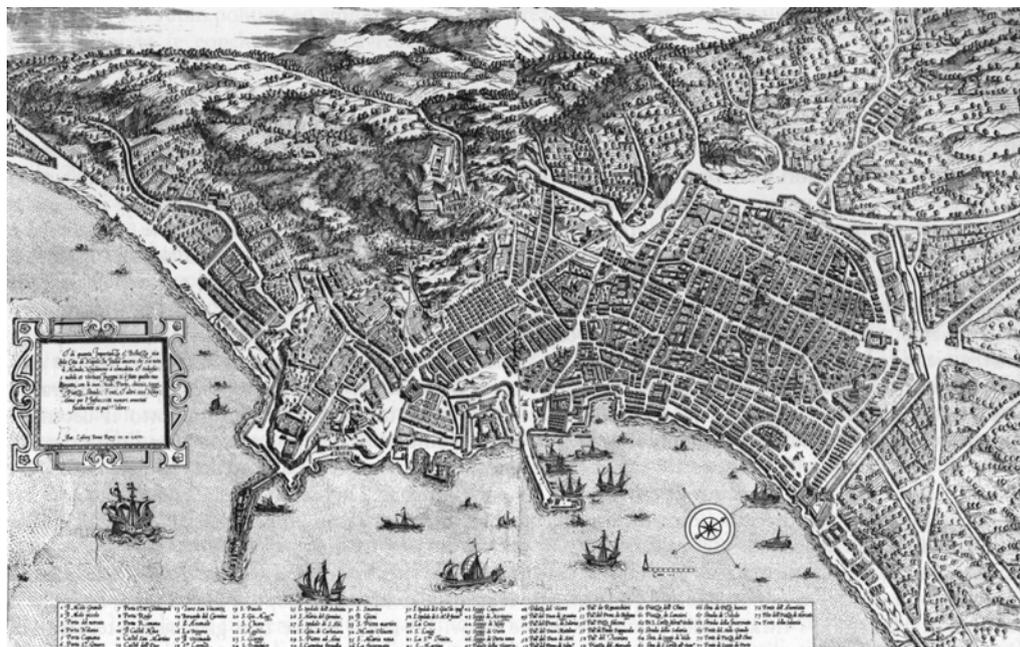


Fig. 2 – Castel dell'Ovo (tratto dalla Tavola Strozzi, 1472)



Fig. 3 – Torre San Vincenzo (tratto dalla Tavola Strozzi, 1472)

Fig. 4 - Quale e di quanta Importanza è Bellezza sia la nobile Cita di Napole in Italia, E. Dupérac A. Lafréry, 1566



63). Quel porto che rappresenta un significativo momento per le trasformazioni radicali che subirà nel corso dei secoli e anche quelle più recenti nel corso del XX e XXI.

Le espansioni della città al 1566 vengono registrate nella incisione di E. Dupérac, edita a Roma da A. Lafrèry, anche qui il mare rappresenta una visione privilegiata estendendosi da San Giovanni a Teduccio alla spiaggia di Chiaia. A distanza di pochi anni, nel 1582, la veduta di Napoli dello Jan van Stinemolen la rappresenta nel confine più a monte, con il mare che assume uno sfondo prospettico con la chiusura del Golfo da Stabia a Pozzuoli in una visione diametralmente opposta a quella che è la chiave di lettura, nostra e delle tavole precedentemente citate.

Ma uno dei capisaldi rappresentativi di Napoli, un'incisione prospettica a volo d'uccello del 1628, è la veduta di Alessandro Baratta che spazia dal Ponte della Maddalena in adiacenza della spiaggia del Carmine fino all'estremità della costa di Posillipo guardando i Campi Flegrei e l'intero golfo di Pozzuoli fino a Capo Miseno. Essa ha un punto di vista alto nel cielo ma ha anche in primo piano il golfo con una varietà di navi ed imbarcazioni di ogni tipo, ora tra i Nuovi Arsenali, ora che lambiscono Castel dell'Ovo. E così il XVII secolo venne segnato dalla realizzazione del nuovo palazzo vicereale tra la vecchia residenza reale ed il mare, su progetto di Domenico Fontana, che sarà «destinato a essere con il largo che si apre di fronte uno dei soggetti ricorrenti nella pittura di veduta» (de Seta, 1988 p. 149, 1997).

In questo periodo altri significativi riferimenti puntuali sul mare sono rappresentati dalle fabbriche posillipine individuate dalle denominazioni dei proprietari riportate sulle imbarcazioni antistanti: quello che poi diventerà Palazzo Donn'Anna porta la denominazione del duca di Traetta del principe di Stigliano. Palazzo Donn'Anna⁴ progettato da Cosimo Fanzago intorno al 1630 fu edificato su un grande scoglione tufaceo sul mare, al posto della preesistente dimora dei principi Carafa di Stigliano, dopo il matrimonio



Fig. 5 - *Fidelissima Urbis Neapolitanae*, A. Baratta, 1629

della principessa Anna con il vicerè Ramiro de Guzman duca di Medina de las Torres.

Fu sicuramente la prima fabbrica moderna espressione di quella eccezionale stagione che fu il barocco. La sua incompletezza e la sua vasta mole in stato di parziale rudere, gli conferiscono tutt'ora unicità attrattiva.

Nelle immagini del Baratta per questo tratto di costa «si delineano quelle che resteranno elementi e motivi dominanti l'immagine architettonica delle case di Posillipo:

- a) l'abbondanza delle torrette di guardia incorporate negli edifici;
- b) il loro basamento bastionato, in parte motivato come difesa dalle onde del mare, in parte dal fatto che inglobano antiche murature romane;
- c) le coperture che segnano la maggioranza delle fabbriche» (R. De Fusco, 1988, p.72).

Le scoperte archeologiche e il Grand Tour

In seguito il '700 fu testimone di un grande evento storico - le scoperte archeologiche, fra il 1719 e il '48, di Pompei, Stabia, Oplonti ed Ercolano città seppellite da una coltre di ceneri, lapilli e fango durante l'eruzione del Vesuvio del 79 d.C. — che ebbe luogo lungo la nostra costa orientale che, conseguentemente, divenne espressione di altrettante significative trasformazioni del gusto che diedero vita a quello che poi sarà l'affermazione del "neoclassico" nella versione archeologica⁵. Tale codice stile, nasce dall'attività antiquaria, dai citati scavi di Ercolano e Pompei e poi dalle ulteriori ricerche condotte a Roma e soprattutto in Grecia⁶. Da quel momento si affermò sempre più la passione neoclassica e il grande Golfo di Napoli cominciò a diventare meta dei viaggiatori del *Gran Tour*, di studiosi e curiosi dall'Accademia di Francia e di ogni circolo e salotto culturale. Durante gli scavi del XVIII secolo furono prodotti una grande quantità di documenti e alcune opere di ordine descrittivo che contribuirono a far conoscere Pompei ed Ercolano in tutta Europa⁷.

Attratti anche del versante orientale dei Campi Flegrei, i viaggiatori si soffermarono sugli aspetti naturalistici e sulla unicità del paesaggio tanto da descriverlo con parole piene di entusiasmo e stupore.

«Una gita per mare a Pozzuoli, facili escursioni per terra, serene passeggiate attraverso la più meravigliosa regione del mondo. Sotto il cielo più puro, il suolo più insicuro! Avanzi d'impensabile splendore diruti e tristi! Acque bollenti, crepacci esalanti zolfo, monti di scorie opponendosi alla vegetazione, spazi deserti, repulsivi, e poi ancora finalmente una vegetazione sempre florida che s'afferra dovunque può, sollevandosi intorno ai laghi ed ai rivi su tutto ciò che è morto, affermandosi perfino con la più superba selva di querce sulle pareti di un antico cratere» (De Lorenzo, 1909, p.42). Con queste parole Johann Wolfgang Goethe nel 1787 descrive la conca del Golfo di Pozzuoli chiusa dal promontorio di Posillipo e dal capo Miseno, aperta verso Capri e punta della Campanella, e protetta alle spalle da una corona di colline vulcaniche in un unico scenario naturale.

Colline la cui azione vulcanica oggi non può considerarsi ancora conclusa per un sottosuolo che conserva energie più che attive, come dimostrano — dopo l'esplosione del Monte Nuovo formatosi in una sola notte, tra il 28 e il 29 settembre 1538 e che seppellì il villaggio termale di Tripergole — l'attività ridotta e sopita, ma non esaurita, della Solfatarata e il continuo alternarsi dei bradisismi positivi e negativi⁸. Quest'ultimo fenomeno, particolarmente intenso nel centro urbano di Pozzuoli ma esteso a tutta la zona costiera, ha determinato nei secoli la sovrapposizione di numerosi strati costruttivi riportati in luce dagli scavi archeologici. Per la descritta conformazione orografica e geologica fu inevitabile che lo sviluppo della città iniziasse dal mare, in particolare dalla punta più avanzata della costa, nei dintorni del molo, che ebbe la designazione di Rione Terra — o "Castello" — e che ancora oggi indica la rocca su cui sorge il centro antico di Pozzuoli.

Alla luce di recenti scavi e studi⁹ è chiaro che possono ormai ritenersi definitivamente superate le vecchie teorie che ascrivevano ad epoca greca l'assetto urbanistico regolare del Rione Terra, caratterizzato da un'omogeneità ancora ben leggibile nell'attuale reticolo viario del quartiere; questo reticolo — i nuovi scavi l'hanno in più punti confermato — risale all'impianto della colonia del 194 a.C.

Con l'avvento dei Romani iniziano le grandi fortune di Pozzuoli e l'originario nucleo comincia a espandersi e ingrandirsi secondo due diverse direttrici principali: l'una coincidente con la zona ai piedi del promontorio del Rione Terra, quindi lungo l'*emporium*, in direzione di Lucrino, l'altra, parallela alla prima, dà inizio allo sviluppo a monte del rione, con edifici pubblici differenziati da quelli commerciali, caratteristici della zona portuale. Nei secoli seguenti la città di Pozzuoli raggiunge il culmine dello splendore tanto da essere considerata la più importante dopo Roma: il territorio si espande in modo sorprendente; il porto viene ampliato con opere ciclopiche e nuove attrezzature; si costruiscono case per abitazioni — tra cui quella di Cicerone, assiduo frequentatore del litorale. Uno dei momenti più felici di Pozzuoli fu l'età augustea. L'imperatore aveva posto a Pozzuoli il porto d'approdo di Roma. La presenza imperiale si manifesta peraltro non solo

Fig. 6 - Campanile del Carmine e Castello del Carmine visto dal mare, dipinto di M. Zampella XIX secolo



in città e nel porto, ma in tutta la regione circostante, dal palazzo di Baia alla villa di Posillipo, alle ville di Capri e Sorrento. L'importanza della Puteoli augustea è simboleggiata dal rifacimento del tempio capitolino, testimonianza di un processo di monumentalizzazione che è la più chiara manifestazione della restaurazione ideologica imposta dall'imperatore non solo a Roma¹⁰.

Il cosiddetto Tempio di Augusto a Pozzuoli

Il nuovo tempio, fatto edificare nella parte più alta del Rione Terra, su di un *capitolium* in tufo preesistente, poteva trovare confronto solo negli edifici della capitale: con il suo impianto pseudoperiptero, con accesso da una scala laterale, l'edificio è l'emblema del classicismo augusteo. Sulla parete posteriore del tempio era inciso il nome dell'architetto che lo aveva costruito, Lucio Cocceio Aucto¹¹.

La rinascita urbanistica e demografica di Pozzuoli e del Rione Terra dopo la buia stagione medioevale, a partire dai secc. XIV e XV, si deve a Carlo II d'Angiò e a don Pedro di Toledo — attratti dall'amenità del paesaggio e dalla rinomanza delle acque termali — ed è favorita da una fase di bradisismo ascendente che solleva il suolo, amplia nuovamente la zona costiera e fa riemergere le pilae del molo¹².

In questo contesto, nel secolo successivo, altra determinante trasformazione si ebbe con l'avvento del vescovo spagnolo fra Martin y Leon de Càrdenas (1631-1650) che intervenne sull'antico Tempio, cosiddetto di Augusto, che ospitava già la Cattedrale, con radicali mutamenti ed ampliamenti di gusto barocco con progettazioni prima di Bartolomeo Picchiatti (1571-1643) e poi di Cosimo Fanzago (1591-1678) e con l'aggiunta di notevoli opere pittoriche di artisti quali Artemisia Gentileschi, Giovanni Lanfranco, Cesare e Francesco Fracanzano, Heinrich Schoenteldt, Massimo Stanzione, ossia, come ha fatto a suo tempo giustamente rilevare Raffaello Causa, «una delle più alte e selezionate Gallerie del Seicento napoletano», per ottenere una grande cattedrale di Pozzuoli che dominava dall'alto del Rione Terra¹³.

Alla fine degli anni '60 del secolo scorso ci fu un'accelerazione del movimento tellurico bradisismico, tant'è che il 2 marzo 1970 con ordinanza prefettizia si diede inizio all'evacuazione forzata del Rione Terra. Esso a partire dagli anni '94 è in fase di ristrutturazione e la città sepolta sta emergendo con interventi archeologici e con recenti scavi che, oltre a consentire il ritrovamento e la messa in luce di tutto il tessuto urbanistico ed architettonico romano al di sotto degli edifici di età moderna sviluppatosi dopo il terremoto del 1538, stanno fornendo significativi contributi scientifici per documentare la storia dell'antico Rione Terra e hanno dato l'avvio ad interessanti processi di archeologia urbana. L'11 maggio 2014, a distanza di 50 anni di chiusura dall'incendio del 1964¹⁴— che distrusse parzialmente la Cattedrale, ma che fece riemergere il tempio di Augusto



Fig. 7 - Tempio Duomo di Pozzuoli, foto attuale dopo i recenti interventi di restauro

mascherato e camuffato dalla barocchizzazione del XVII secolo — viene inaugurato il Tempio-Cattedrale di Pozzuoli dopo i lavori frutto del progetto vincitore del Concorso internazionale bandito nel 2003¹⁵ che si sono articolati secondo la filosofia dell' «elogio del palinsesto».

Il Miglio d'Oro

Nell'area orientale dopo le scoperte del secolo XVIII inizia il momento di massimo sviluppo del cosiddetto Miglio d'Oro che rappresenta il lungo rettilo costiero dove vengono edificate su modello della prestigiosa Reggia di Portici, iniziata nel 1738 su progetto di Antonio Canevari, in un contesto paesaggistico di altissimo pregio tra il mare del golfo e le pendici del Vesuvio, circa 130 ville che nell'insieme rappresentano complessi monumentali, richiamando talvolta un'alta concentrazione di architetti che realizzarono un forte connubio tra artificio e natura. La loro produzione si orientò su due diverse tipologie edilizie:

- a) Ville dove prevale la funzione produttiva. Per lo più isolate e disposte verso le falde del Vesuvio;
- b) Ville dove alla funzione produttiva si affianca quella di «luogo di delizie» o ville concepite unicamente come «luogo di delizie».

«Ciò che è del tutto eccezionale a confronto di altri celebri sistemi residenziali e produttivi è che le ville vesuviane non sono l'espressione di un meccanismo economico e sociale di scala locale. Queste ville sono al contrario espressione dell'aristocrazia delle classi dirigenti di tutto uno stato: è almeno a partire dalla metà del Vicereame che la fortuna dell'area vesuviana è un crescendo che ha il suo apice a metà del XVIII secolo» (C. de Seta, L. Di Mauro, M. Perone, 1980, p.11).

Fig. 8 - Castello Castellammare di Stabia, foto attuale

I castelli di Baia e Stabia



Se Napoli, nella sua posizione baricentrica nel golfo, è caratterizzata anche dai cinque castelli riportati dalla pianta del Duca di Noja, Baia e Stabia, luoghi di ideale inizio e fine del nostro percorso storiografico sono contraddistinti da due castelli altrettanto significativi: quello di Castellammare e quello di Baia.

Il primo, il “Castello a Mare” — fatto costruire per volere del Duca di Sorrento, di osservanza bizantina, come fortezza di frontiera del suo dominio — subì una serie di trasformazioni nel periodo dal XI al XV secolo, sino a raggiungere l'attuale conformazione frutto di modifiche a partire dal 1470, al fine di rendere il forti-

lizio atto a sostenere gli attacchi delle artiglierie. Il “Castrum de Stabiis ad Mare” era, infatti, il caposaldo di un complesso sistema difensivo comprendente tra l’altro i castelli di Gragnano, Lettere e Pimonte ed aveva diverse torri dislocate sul terreno antistante tra cui una torre di notevole mole che sorgeva sul lido collegata al castello da un camminamento sulla muraglia. Molte sono le analogie con il Castel Nuovo di Napoli che, anche se fu attrezzato a difesa in epoca aragonese, va considerato certamente un’opera medioevale.

Nel XVII secolo, divenuta oramai Castellammare una vera e propria città, il Castello, superato strumento di guerra, perse la sua originaria funzione di fortezza. Nel corso degli anni successivi fu abbandonato definitivamente, anche in conseguenza delle mutate strategie politiche della Corona di Spagna nel Viceregno, che mirava alla neutralizzazione politica dei feudatari.

Tuttavia la rovina del fortilizio, con lo sgretolamento delle vecchie pietre e dei vecchi merli, con il prorompere dalle mura dirute, continuò a suscitare interesse e ad affascinare i visitatori fino a che nel 1931 quando, divenuto proprietà privata, fu oggetto di un primo intervento di ricostruzione e di restauro sotto la guida di Gino Chierici, l’allora soprintendente all’Arte Medioevale e Moderna della Campania, volto a salvare le mura esterne e le strutture preesistenti.

Il Castello Aragonese, in posizione opposta a quello di Castellammare nella fascia litoranea - i due castelli si traggurano e sono entrambi a picco sul mare - sorge a Baia, frazione di Bacoli nei Campi Flegrei, ed è situato anch’esso, in un’area di notevole importanza strategica¹⁶. Fu eretto su di un promontorio (51 m s.l.m.) naturalmente difeso ad est da un alto dirupo tufaceo a picco sul mare e ad ovest dalla profonda depressione data dalle caldere di due vulcani chiamati “Fondi di Baia”; con l’aggiunta di mura fossate e ponti levatoi, il castello risultava praticamente inespugnabile. La sua posizione — dalla quale si dominava tutto il Golfo di Pozzuoli fino a Procida, Ischia e Cuma — consentiva un controllo molto ampio della zona, impedendo tanto l’avvicinamento di flotte nemiche, quanto eventuali sbarchi di truppe che avessero voluto marciare su Napoli con una azione di sorpresa. La costruzione del Castello fu avviata dagli Aragonesi — insieme a numerose altre fortificazioni nel Regno di Napoli — nel 1495, poco prima dell’invasione dei francesi di re Carlo VIII. Per la progettazione del sistema difensivo e delle singole fortezze, il re Alfonso II d’Aragona si servì della consulenza di Francesco di Giorgio Martini, architetto senese, rinomato per le nuove tecniche e le soluzioni da lui applicate a difese militari.

Dopo l’eruzione del Monte Nuovo, nel generale programma di difesa delle coste dalle incursioni saracene e turche, il viceré spagnolo Pedro Álvarez de Toledo avviò radicali azioni di ristrutturazione ed ampliamento del castello (1538-1550), in seguito alle quali esso assunse il suo

Fig. 9 - Castello Aragonese di Baia, foto attuale



aspetto attuale, a forma di stella¹⁷.

L'edificio mantenne la sua funzione di fortezza militare nel periodo del vicereame spagnolo (1503-1707), del dominio austriaco (1707-1734), ed infine del regno Borbonico (1734-1860). Oggi sede del Museo archeologico dei Campi Flegrei.

Esempi di contemporaneità

Lungo la costa di Napoli, estesa da oriente a occidente, non mancano significative architetture contemporanee che vengono lette dal mare: in città quasi all'innesto tra Mergellina e Posillipo, su un costone tufaceo, spicca Villa Oro. Prima opera razionalista locale progettata da Luigi Cosenza e Bernard Rudofski nel 1934 è il risultato dell'elaborazione di un'attenta analisi della casa spontanea mediterranea esaminando e rilevando la casa procidana e della costiera, e costituisce un significativo esempio di applicazione del codice moderno allora quasi del tutto ignorato in città.

A Pozzuoli sulla Domitiana, a poca distanza dallo stadio di Antonino Pio, recentemente ritrovato dopo una campagna di scavi, sorge tra il 1951-54 con successivi ampliamenti fino al 1970, un rappresentativo complesso industriale frutto di un felice connubio tra un committente illuminato Adriano Olivetti ed architetti colti e raffinati Luigi Cosenza, con Pietro Porcinai per le sistemazioni esterne e Marcello Nizzoli per l'impianto cromatico. Una fabbrica moderna proiettata tra natura — affaccia sul golfo di Pozzuoli di fronte all'isola di Capri — ed artificio e rispettosa della storia e del paesaggio e di chi dovesse lavorarci.

Nonostante la fascia costiera vesuviana, da San Giovanni a Teduccio a Castellammare di Stabia dal secondo dopoguerra abbia subito delle alterazioni paesaggistiche dovute ad una scriteriata urbanizzazione accentuata da una smodata cementificazione, non mancano casi di architetture puntuali di qualità. Penso al Centro Ricerche ENEA realizzato su progetto dello studio Gregotti Associati tra il 1978 e il 1989: un organismo modulare adagiato lungo il mare di Portici al confine con Ercolano, basato sulla linearità di un sistema compositivo che coniuga la costa con il disordinato sistema urbano adiacente. Oppure il caso del Magazzino della Fincantieri nel porto di Castellammare di Stabia su progetto di Umberto Riva con Pierpaolo Ricatti e Cherubino Gambardella realizzato tra il 1998 e il 2001. Visto dal mare, rappresenta una sorta di nave che si staglia sul profilo della montagna stabiana, una struttura significativa che si innesta in una compromessa situazione di degrado industriale. Ultima in ordine di realizzazione è il cantiere della Stazione della Metropolitana di Piazza Municipio a Napoli, un progetto di Alvaro Siza e Eduardo Souto de Mura che interessa la piazza dal Palazzo San Giacomo alla stazione marittima di Cesare Bazzani e che «convive in tutta la sua estensione con le rovine dell'antica murazione di epoca vicereale di Castel Nuovo e con le altre costruzioni di epoca più antica su livelli storici successivi, fino all'epoca romana. Un progetto per un'infrastruttura moderna che segna la contemporaneità, valorizza le preesistenze e si coniuga con un processo di archeologia urbana. »¹⁸ (A. Souto de Mura, E. Siza, 2012, p.4).



Fig. 10 - Villa Oro, L. Cosenza B. Rudofsky, 1934-1937

Conclusioni

In definitiva possiamo sostenere che il golfo, da Stabia a Baia, altro non sia che un significativo modello di cultura Mediterranea, quella cultura che ha avuto sempre notevole influenza sulla nostra architettura, con molti esempi aurei, quali le configurazioni spaziali dei templi greci e romani, il rapporto tra le singole parti e il tutto, l'evidenza del monumento letto nella sua interezza e nel rapporto con la natura circostante, l'orografia del luogo. Per usare termini attuali "letto nello sky-line paesaggistico". Oltre tali esempi monumentali, richiamano la mediterraneità le architetture domestiche di Pompei ed Ercolano ove anche l'osmosi tra vuoti e pieni, tra zone in ombra e zone soleggiate della casa entra a far parte di quel carattere protettivo e conformativo che l'architettura ha sempre assunto, quali lo spazio urbano, la piazza intesa come invaso di un involucro costruito e, soprattutto, come elemento di aggregazione e di socialità. Sono tutti elementi presenti nell'architettura spontanea che da secoli caratterizza le case disseminate sulla nostra costa le quali, nonostante la maniera apparentemente disordinata, configurano gli aspetti tipologici e soprattutto morfologici della mediterraneità. Si tratta di una serie di molteplici elementi che dimostra indiscutibilmente come il nostro golfo sia espressione della pluralità del Mediterraneo – che come scrive Braudel – sia fatta di «mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre. Viaggiare nel Mediterraneo significa incontrare il mondo romano in Libano, la preistoria in Sardegna, le città greche in Sicilia, la presenza araba in Spagna, l'Islam turco in Jugoslavia. Significa sprofondare nell'abisso dei secoli, fino alle costruzioni megalitiche di Malta o alle piramidi d'Egitto.» (F. Braudel, 1987, p.7-8).

ENDNOTES

- 1 Cfr. G. Pane, *La tavola Strozzi tra Napoli e Firenze*, Grimaldi & C., 2008, Napoli; G. Pane, V. Valerio, *La città di Napoli: tra vedutismo e cartografia*, Grimaldi, Napoli 1988; C. de Seta, *Napoli fra Rinascimento e illuminismo*, Electa, Napoli 1991.
- 2 Cfr. A. Gambardella, *Piazza Mercato a Napoli*, SAGEP, 1991, Napoli.
- 3 La vittoria pose fine alla lunga guerra aperta all'indomani della morte di Alfonso il Magnanimo (1458) dai potenti feudatari del Regno che non riconoscevano in Ferrante come un legittimo successore al trono, contrapponendogli Giovanni d'Angiò figlio di re Renato.
- 4 Cfr. R. De Fusco, *Posillipo*, Electa Napoli, 1988; G. Cantone, *Napoli Barocca e Cosimo Fanzago Editore: Banco di Napoli*, Napoli, 1984; G. Cantone, *Napoli Barocca*, Laterza, Bari 1992.
- 5 Gli scavi archeologici di Ercolano hanno restituito i resti dell'antica città di Ercolano, seppellita, insieme a Pompei, Stabiae ed Oplonti. Ritrovata casualmente a seguito degli scavi per la realizzazione di un pozzo nel 1709, le indagini archeologiche ad Ercolano cominciarono nel 1738 per protrarsi fino al 1765; riprese nel 1823, si interruppero nuovamente nel 1875, fino ad uno scavo sistematico promosso da Amedeo Maiuri a partire dal 1927: la maggior parte dei reperti rinvenuti sono ospitati al museo archeologico nazionale di Napoli, mentre è del 2008 la nascita del museo archeologico virtuale che mostra la città prima dell'eruzione del Vesuvio.
- 6 Si deve a Winckelmann l'inizio della teorizzazione dell'arte antica e classica come modello insuperato.
- 7 A. Venditti, *Architettura neoclassica a Napoli*, ESI, Napoli, 1961.
- 8 Questi sono lentissimi movimenti di sollevamento e abbassamento generati da cause geotermiche, dovute al contrarsi del nucleo interno del globo per il progressivo raffreddamento ed il conseguente modellarsi della crosta terrestre, oppure alla pressione delle rocce, oppure a fenomeni di cristallizzazione.
- 9 Cfr. De Caro, C. Gialanella, *Il Rione Terra di Pozzuoli*, Electa Napoli, 2002.
- 10 ibidem
- 11 ibidem
- 12 Cfr.: Ch Dubois, *Pouzzoles antique, historie et tophographie*, Paris, Fontemoing, 1907.
- 13 Cfr.: A. D'Ambrosio, *Il Duomo di Pozzuoli: storia e documenti inediti*, Pozzuoli 1973; A. D'Ambrosio, R. Giamminelli, *Il Duomo di Pozzuoli. Evoluzione del tempio augusteo in chiesa cristiana "episcopium sancti proculi"*, Pozzuoli 2000; R. Giamminelli, *Il centro antico di Pozzuoli. Rione Terra e Borgo*, Sergio Civita Editore, 1987, Napoli.
- 14 In data 11 maggio 2014, dopo una processione solenne, è stata riconsacrata dall'attuale vescovo Gennaro Pascarella a distanza di cinquant'anni dalla sua chiusura avvenuta per l'incendio del 17 maggio 1964, anche se non completata del tutto. Infatti mancano ancora, tra l'altro, il campanile – progettato ed approvato –, il Lapidario ed il Coro.
- 15 Concorso internazionale ad inviti per il restauro del Tempio Romano, poi Cattedrale di Pozzuoli nel rispetto della duplice valenza e funzione: archeologica e di culto, bandito dalla Regione Campania. Gruppo vincitore Capogruppo: Marco Dezzi Bardeschi Architetti: Gnosis Architettura, Renato De Fusco, Alessandro Castagnaro, Laura Gioeni, Marzia Dezzi Bardeschi. Progetto Strutturale Ingegneri: Giampiero Martuscelli. Impianti Ingegneri: Domenico Trisciuglio, Fulvio Capuano; Cfr.: *Tempio-Duomo di Pozzuoli progettazione e Restauro*, Concorso internazionale di progettazione per il restauro del Tempio-Duomo di Pozzuoli. Luglio 2003-novembre 2004. Mostra dei progetti 6 maggio-4 giugno 2006, Giannini Editore, Napoli.
- 16 A. Mauro, *Le fortificazioni nel Regno di Napoli*, Giannini editore Napoli 1998.
- 17 S. De Caro, C. Gialanella, op. cit.
- 18 Per le metropolitane a Napoli Cfr. A. De Risi, *Questioni di ingegneria in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1/2011; S. De Caro, *L'archeologia preventiva in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1/2011.; A. Bonito Oliva, *Il museo obbligatorio in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1/2011; G. D'Amato, *La stazione della metropolitana di Piazza Bovio in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 2/2011.; O. Tusquets Blanca, *La stazione Toledo-Montecalvario in Rassegna ANIAI 3/2011.*; R. Amirante, *Metropolitana Garibaldi. Come trasformare una piazza in tante piazze in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 4/2011.; B. Gravagnuolo, *Viaggio nelle stazioni della modernità in Giannini, Napoli, Electa, 2005.*
- B. Gravagnuolo, *Idee e cose. Bilancio sulla nuova architettura infrastruttura in Campania in Casabella n.737, 2005 (Supplemento)*; S. Paoli (a cura di), *Le Stazioni dell'Arte*, Giannini Editore, Napoli 2004; U. Carughi, *Valori storici, urbani e architettonici strettamente interconnessi, in Rassegna ANIAI 1-2/2012.*

REFERENCES

- Aa.Vv., *I Campi Flegrei nell'archeologia e nella storia*, Atti del Convegno Linceo del 4 - 7 maggio 1976, Roma, 1977.
- Aa.Vv., *I Campi Flegrei*, Napoli, 1987.
- Anecchino Raimondo, *Storia di Pozzuoli e della zona flegrea*, ried. Adriano Gallina Ed., Pozzuoli 1960.
- Alisio Giancarlo (a cura di), *Campi Flegrei*, Di Mauro Editore, Napoli 1995.
- Amodio Gaetano, *Ville vesuviane tra Ottocento e Novecento*, E.S.I., Napoli 2002.
- Astarita Rossano, *Gli architetti di Olivetti. Una storia di committenza industriale*, Franco Angeli, Milano 2000.
- Baller Inkem, Hendreich Evelyn, Schmidt-Krayer Gisela (a cura di), *Villa Oro. Luigi Cosenza*, Bernhard Rudofsky, 1937 Neapel, Westkreuz-verlag, 2008.
- Belfiore Pasquale, Gravagnuolo Benedetto, *Napoli. Architettura e urbanistica del Novecento*, Laterza, Roma/Bari, 1994.
- Buccaro Alfredo, Mainini Giancarlo (a cura di), *Luigi Cosenza oggi 1905/2005*, Clean, Napoli 2006.
- Cantone Gaetana, *Napoli Barocca e Cosimo Fanzago*, Editore: Banco di Napoli, Napoli, 1984
- Cantone Gaetana, *Napoli Barocca*, Laterza, Bari 1992.
- Capaccio Giulio Cesare, *Puteolana Historia*, Napoli 1604.
- Capaccio Giulio Cesare, *La vera antichità di Pozzuolo*, Napoli 1607.
- Capaccio Giulio Cesare, *Il Forastiero*, Napoli 1634.
- Castagnaro Alessandro, *Architettura del Novecento a Napoli. Il noto e l'inedito*, prefazione di R. De Fusco, E.S.I., Napoli 1998.
- Castagnaro Alessandro, *Gnosis architettura – sovrastrutture interventi in archeologia, museografia, arte contemporanea*, prefazioni di Stefano De Caro e Renato De Fusco, Electa Napoli, 2002. Castagnaro Alessandro, *Verso l'architettura contemporanea. Percorsi dal Classico al Contemporaneo*, Paparo Editore 2012.
- D'Ambrosio Angelo, Giamminelli Raffaele, *Il Duomo di Pozzuoli. Evoluzione del tempio augusteo in chiesa cristiana "episcopium sancti proculi"*, Diocesi di Pozzuoli, Pozzuoli 2000.
- D'Ambrosio Angelo, *Il Duomo di Pozzuoli. Storia e documenti inediti*, Diocesi di Pozzuoli, Pozzuoli 1973.
- Dal Co Francesco (a cura di), *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*, Electa, Milano 1997.
- De Caro Stefano, Gialanella Costanza, *Il Rione Terra di Pozzuoli*, Electa, Napoli, 2002.
- De Fusco Renato, *Napoli nel Novecento*, Electa Napoli, Napoli 1994.
- De Fusco Renato, *Posillipo*, Electa, Napoli, 1988.
- de Lorenzo Giuseppe, *I Campi Flegrei*, Bergamo 1909.
- Della Rocca Alfonso, *Il bradisismo flegreo e l'eruzione di Monte Nuovo del 1538*, Loffedo, Napoli 1995.
- de Seta Cesare, *Napoli fra Rinascimento e Illuminismo*, Electa, Napoli, 1991.
- de Seta Cesare (a cura di), *L'architettura a Napoli tra le due guerre*, Electa, Napoli 1999.
- de Seta cesare, L.Di Mauro, M. Perone, *Ville Vesuviane. Campania*, Rusconi, Milano, 1980.
- Di Liello Salvatore, *Il paesaggio dei Campi Flegrei. Realtà e metafora*, ELECTA, Napoli, 2005.
- Di Liello Salvatore, *I Campi Flegrei. Il Paesaggio aperto alla metafora*, in «Eden. L'Architettura nel paesaggio», n. 2, Milano, 1993.
- Dubois Charles, *Pouzzoles antique, historie et tophographie*, Paris, Fontemoing, 1907.
- Frenkel William, *Guida dei Campi Flegrei*, Torre del Greco, 1927.
- Gambardella Alfonso, *Piazza Mercato a Napoli*, SAGEP, Napoli, 1991.
- Gialanella Costanza, *La Storia in Rione Terra percorso archeologico*, 2002.
- Giamminelli Raffaele, *Il centro antico di Pozzuoli. Rione Terra e Borgo*, Sergio Civita Editore, 1987, Napoli.
- Giamminelli Raffaele, *Immagini dei Campi Flegrei fra Ottocento e Novecento nelle cartoline della collezione Michele Iaccarino*, Napoli, 1987.
- Hamilton William, *Campi Phlegraei observation on the Volcanos of the two Sicilies*, 2 voll., Napoli, 1776.

- Mazzella Scipione, *Sito et Antichità della città di Pozzuolo...*, Napoli, 1591.
- Moccia Francesco Domenico (a cura di), *Luigi Cosenza scritti e progetti di architettura*, Clean, Napoli, 1994.
- Pagano Lilia, *Periferie di Napoli. La geografia, il quartiere, l'edilizia pubblica*, Electa Napoli, Napoli, 2001.
- Pane Roberto (a cura di), *Virgilio e i Campi Flegrei*, catalogo della mostra, Napoli, 1982.
- Petrini Paolo, *Vedute delle antichità della città di Pozzuoli*, Napoli, 1718.
- Pane Giulio, *La tavola Strozzi tra Napoli e Firenze*, Grimaldi & C., 2008, Napoli.
- Pane Giulio, V. Valerio, *La città di Napoli: tra vedutismo e cartografia*, Grimaldi, Napoli 1988.
- Pirovine Eugenio, *Napoli e i suoi castelli tra storia e leggende*, Edizioni Delfino, Napoli, 1974.
- Siza Alvaro – Souto de Mura Eduardo, *Stazione di Piazza Municipio* in Dossier. La Metropolitana di Napoli, Rassegna ANIAI 1-2/2012.
- Sommella Paolo, *Forma e urbanistica di Pozzuoli romana*, in «Puteoli studi di storia antica», vol. II, 1978.
- Stenti Sergio, Cappiello Vito, *Napoli guida e dintorni: itinerari di architettura moderna*, CLEAN, Napoli, 2010.
- Spinazzola Vincenzo, *La mostra fotografica al Museo di San Martino*, in «Napoli Nobilissima», 1904, XIII Venditti Arnaldo, Architettura neoclassica a Napoli, ESI, Napoli, 1961.
- Villamena Francesco, *Ager Puteolanus sive prospectus eiusdem insigniores*, Roma, 1620.

Alessandro Castagnaro

Dipartimento di Architettura, dell'Università "Federico II" di Napoli
alessandro.castagnaro@unina.it

Insegna Storia dell'architettura presso la Federico II di Napoli. Ha insegnato presso la facoltà di architettura Valle Giulia dell'Università La Sapienza di Roma. Presidente ANIAI Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani. È autore di numerose pubblicazioni di Storia dell'Architettura contemporanea. Direttore della Rivista Rassegna ANIAI, redattore della rivista Op. Cit. diretta da Renato De Fusco e della rivista ANANKE diretta da Marco Dezzi Bardeschi.

Castellammare di Stabia

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

Francesco Domenico Moccia

Abstract

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

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

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



Castellammare di Stabia, vista aerea

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

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

KEYWORDS

Waterfront development, deindustrialization, strategic planning

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

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

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

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

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

PAROLE CHIAVE

Progetti di waterfront, deindustrializzazione, pianificazione strategica

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

Francesco Domenico Moccia

Introduzione

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

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

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

Come nasce il problema

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

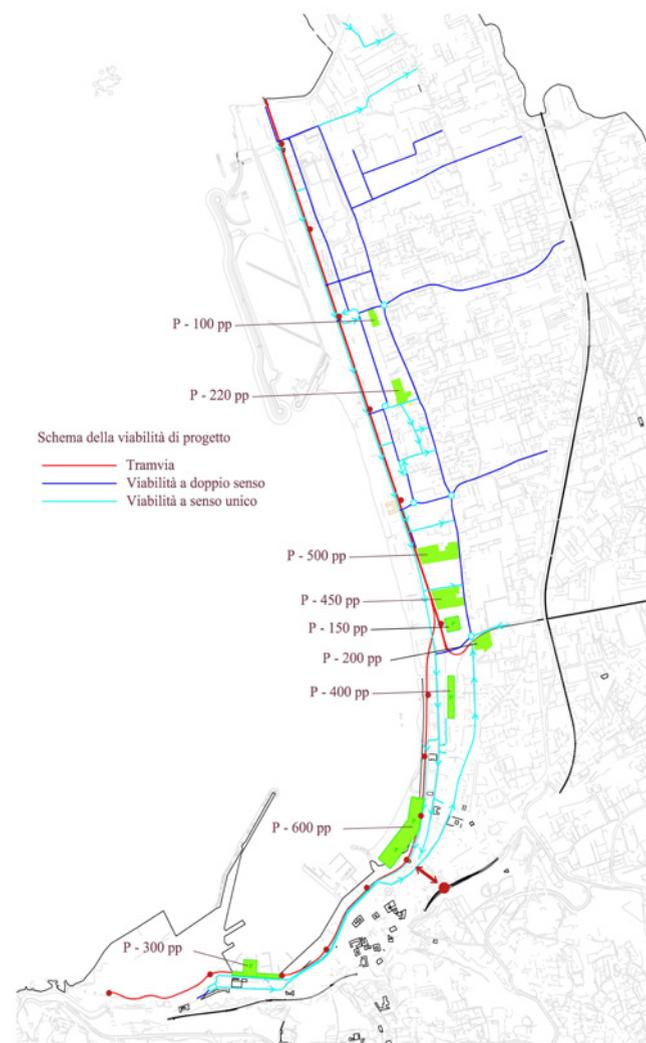
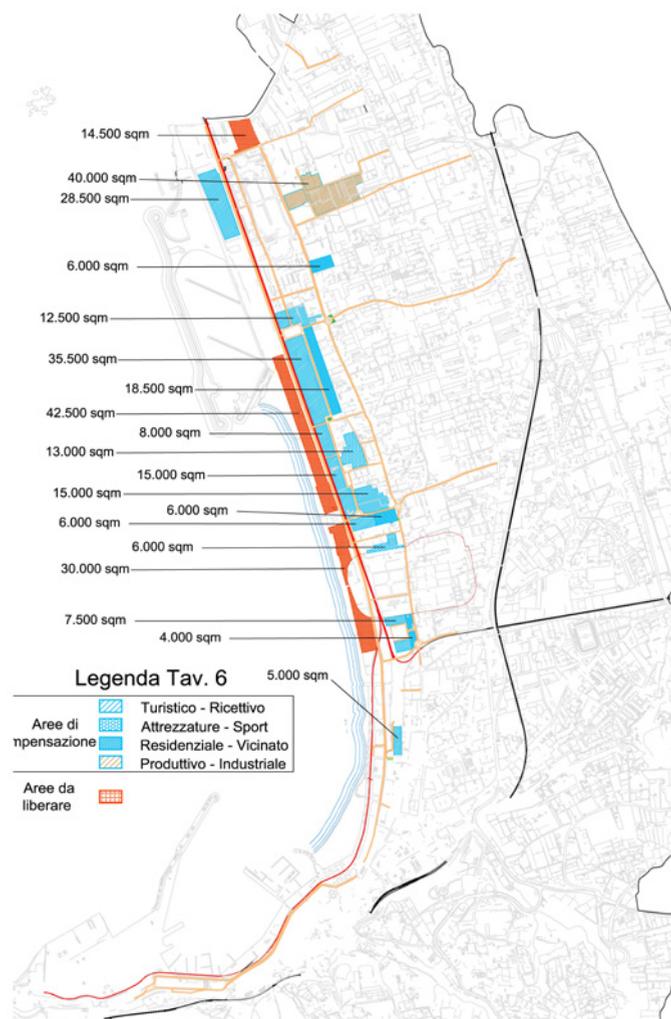


Fig. 1 - Progetto di riqualificazione della costa: Soluzione 1, schema delle aree di compensazione

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

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

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

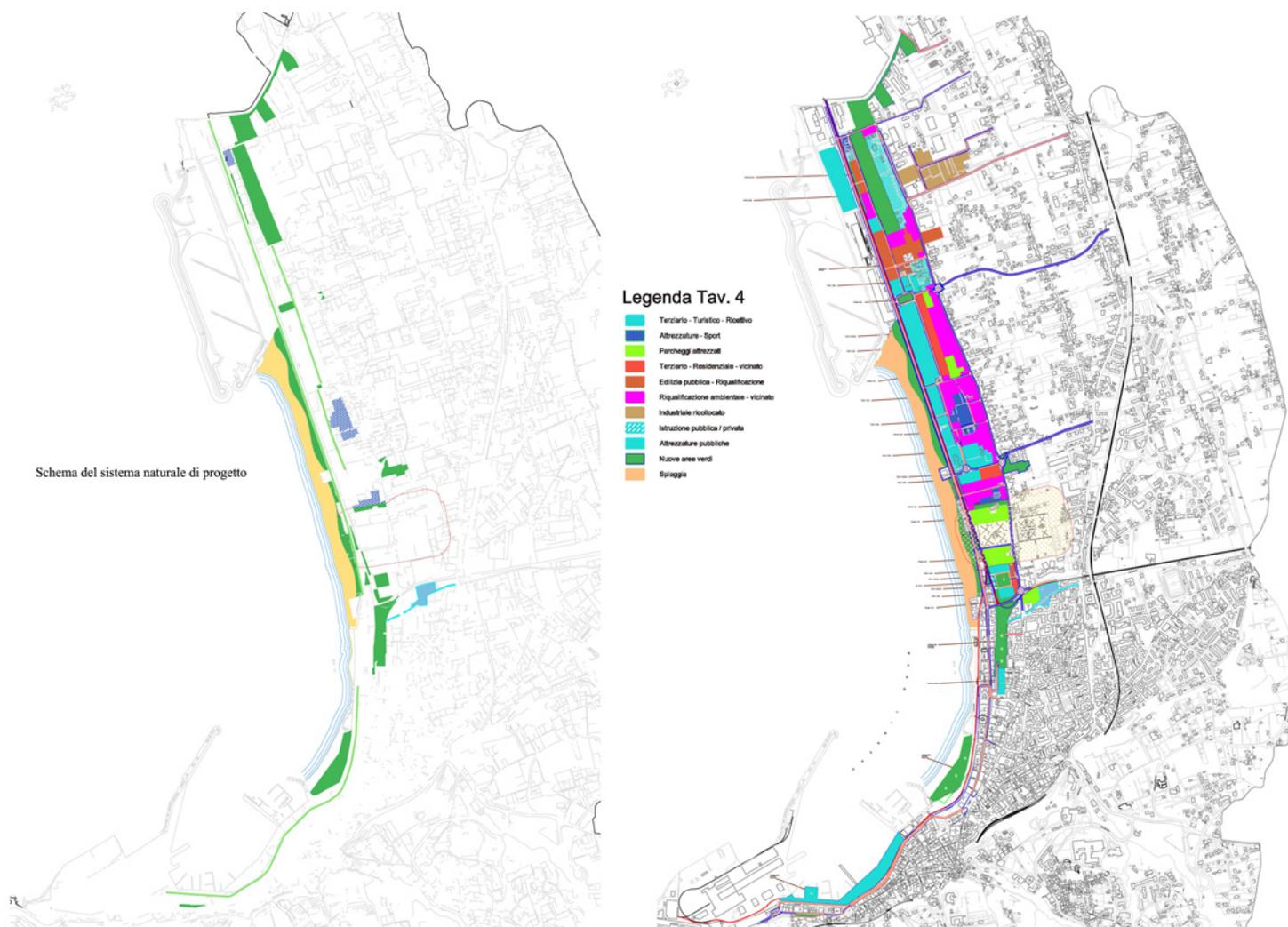


Fig. 3 - Progetto di riqualificazione della costa: Soluzione 1, schema delle aree verdi

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

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

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

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

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

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

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

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

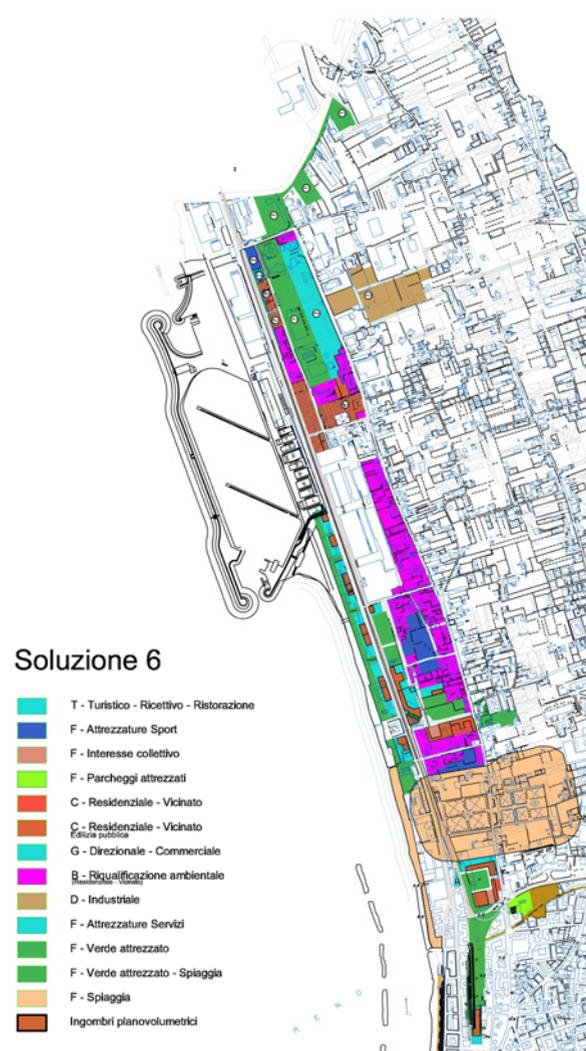


Fig. 5 - Progetto di riqualificazione della costa: soluzione alternativa, schema funzionale

Fig. 6 - Planimetria con schema funzionale

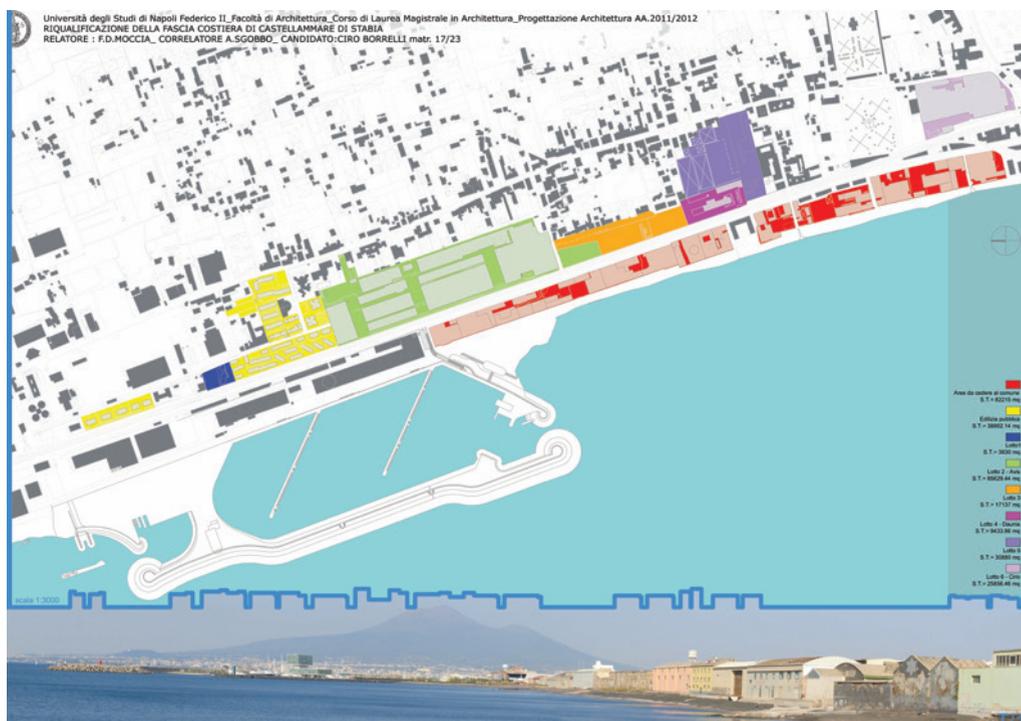
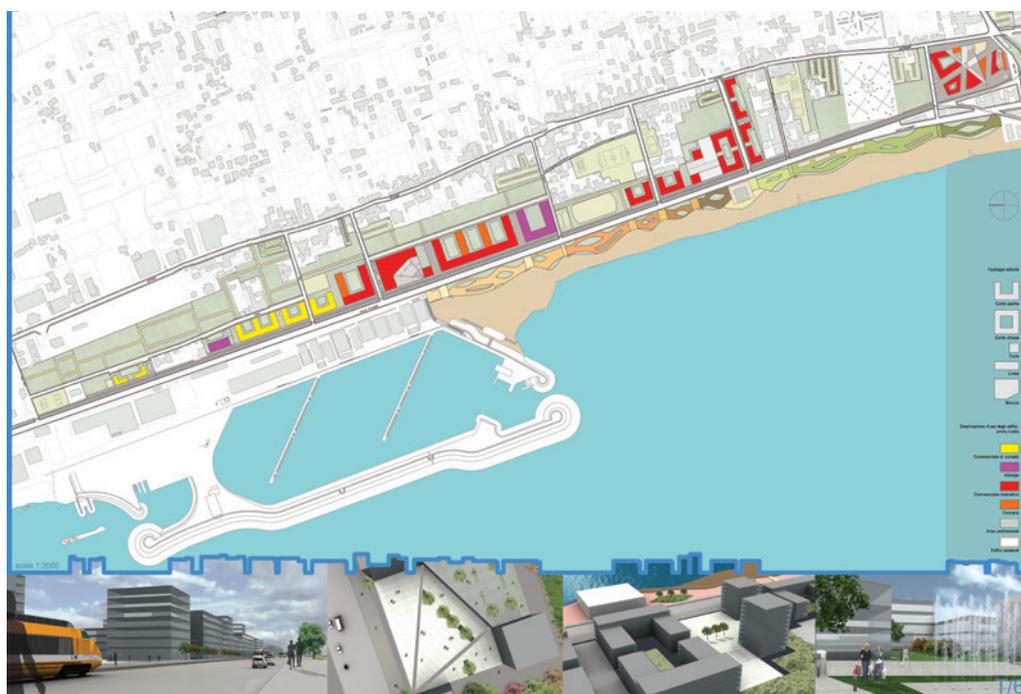


Fig. 7 - Planimetria tipi edilizi ed usi



L'intervento dello stato

L'area torrese-stabiese fu definita area di crisi ai sensi della legge 236 del 1993 e del DPCM del 14/4/98 per entrare a far parte di un programma di reindustrializzazione, avendo il governo avvertito la crisi occupazionale che si era determinata per la chiusura

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

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

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

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

Fig. 8 - Planovolumetrico e fotoinse-
rimento

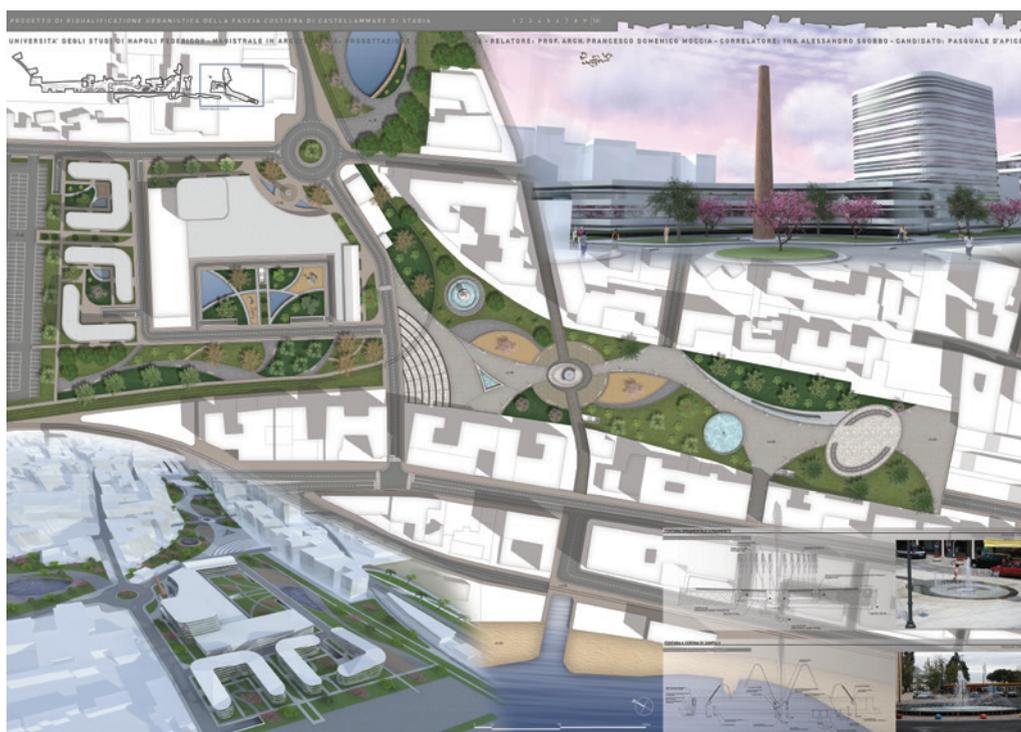


Fig. 9 - Planimetria funzionale e det-
tagli volumetrici





Fig. 10 e 11 - Dettagli volumetrici e rendering



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

Strategie nella programmazione dei Fondi Strutturali

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

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

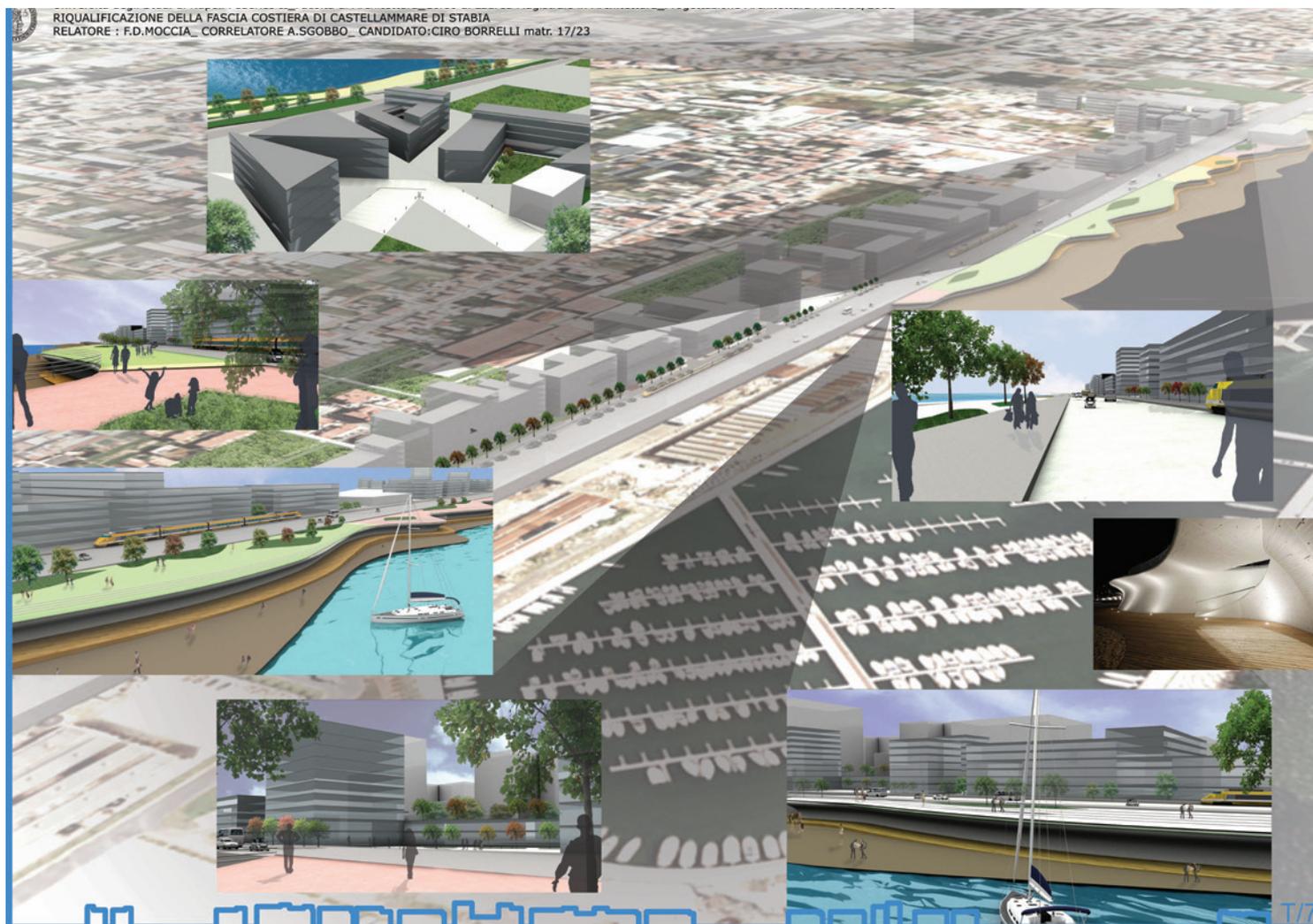
Agli albori di questa programmazione il comune di Castellammare si distingue, nel gruppo PIU Europa, per l'elaborazione di un pacchetto di progetti consistente ed articolato non privo di tentativi di messa a coerenza anche di varie fonti di finanziamento ed opportunità che vanno dai contratti di quartieri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

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



Figg. 12 e 13 - Dettagli volumetrici e rendering

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



Una vision per il waterfront

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

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

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

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

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

Soluzioni contestualizzate

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

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

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

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

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

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

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

Conclusioni

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

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

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

REFERENCES

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

2005, 2005p. 84-89

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

Francesco Domenico Moccia

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

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

Abstract

Building the coastal resilience. Two case study research for the governance of urban coastal areas

Mario Losasso, Marina Rigillo

Abstract

The paper proposes the review of two case studies located in the context of the Sorrento Peninsula, Italy. Both studies are here discussed as demonstration projects referring to the topic of the proactive management of coastal areas. The paper highlights first the common ground of the case studies in order to define the framework of understanding that links together the two experiences despite the diversity of the project aims and of the specific findings of each. The two demonstration projects work indeed on the topic of the governance of coastal areas by the aim of improving sustainable tourism. The main aim of both projects lie in achieving methodologies for supporting decision process and for communicating design options at different levels: political, technical, social. Further, the projects work on the use of indicators for orienting project decision (ex ante) and for monitoring the project efficiency (in itinere). The paper illustrates the



La costa di Meta di Sorrento

two experiences through the voices of the Authors/ Designers: the first part deals with the project proposal for enhancing the environmental and cultural value of the shoreline of Meta Municipality, a small centre near Sorrento, Italy, that aims at upgrading the existing urban and environmental services (Losasso). The other paragraph discusses the INTERREG Cooperation Project - Med.Coast.Net - by which the EU partnership worked for testing the viability of Emas Certification for the urban coastal area management (Rigillo). Conclusion points in evidence the findings of each project in terms of innovation of the project process and of the design products. The last comment deals with the feedback received from the territory and the concerns about the gaps to fill.

KEYWORDS

resilience, governance, urban coastal areas

Sviluppare ambienti resilienti. Due progetti per la governance delle aree urbane costiere

Il contributo illustra – e mette a confronto – due esperienze di ricerca realizzate nell’ambito delle attività di Terza Missione per la ricerca applicata dell’Università di Napoli Federico II. In entrambi i casi si tratta di progetti dimostratori volti a validare il rigore e l’originalità del metodo, nonché il contenuto di innovazione dell’esperienza progettuale. In entrambi i casi, infatti, si tratta di progetti tesi a definire metodi di controllo del processo decisionale, attraverso il rapporto informazione-decisione, lavorando sull’uso degli indicatori come supporto cognitivo delle scelte di programma e di progetto. A dare senso al confronto dei due casi studio è, inoltre, la comune collocazione nell’ambito disciplinare della progettazione ambientale che tradizione individua nei suoi contenuti scientifici connotanti il tema della governance dei processi complessi declinato sia ex ante, attraverso l’oggettivazione dei passaggi e della ricerca delle informazioni, sia in itinere utilizzando core set di indicatori per il monitoraggio ed il controllo. Il contributo si struttura pertanto a partire da un’introduzione ai due casi studio che descrive il contesto scientifico e l’obiettivo dei progetti (volti ambedue a delineare prospettive di sviluppo economico eco compatibile per il turismo sostenibile ed eco-culturale) e prosegue con la descrizione dei due casi studio. Il primo paragrafo riporta l’esperienza realizzata per il Comune di Meta dove l’intento di valorizzare la linea di costa si traduce in un’analisi delle opportunità di sviluppo anche in base ad una analisi costi-benefici tesa a “pesare” le alternative di progetto in termini di risposta alla qualità del contesto e di richiesta di implementazione dei servizi esistenti. Il secondo paragrafo illustra il progetto INTERREG MedCoast.Net attraverso cui il partenariato europeo, composto da Italia, Grecia, Malta e Cipro, affronta il tema dell’applicabilità del regolamento EMAS alla gestione delle aree urbane costiere, scegliendo quale sito pilota l’area di Punta del Capo, nel Comune di Sorrento.

PAROLE CHIAVE

Resilienza, governance, aree urbane costiere

Sviluppare ambienti resilienti. Due progetti per la governance delle aree urbane costiere

Mario Losasso, Marina Rigillo

Vulnerabilità e resilienza degli ambienti costieri

In termini di rischio, le aree costiere sono ambienti straordinariamente vulnerabili. L'uso dell'aggettivo "straordinario" è da intendersi qui letteralmente, riferendo il termine sia alla qualità degli ambienti naturali che definiscono la struttura ecologica dei sistemi costieri sia alla specificità della condizione insediativa che descrive queste aree. Fuori dall'ordinario sono infatti gli tutti gli ecosistemi di transizione e, in particolare, quelli che segnano il passaggio dalla terra al mare: aree dove si sviluppano condizioni importanti per la biodiversità degli habitat terrestri e di quelli marini, aree intrinsecamente sensibili esposte agli impatti derivanti dai cambiamenti nell'uso del suolo e dalle attività di sfruttamento delle risorse del mare (Odum 1973, ISPRA 2011). E di valore non comune sono anche i paesaggi antropici che sulla linea di costa si sono stratificati. Luoghi simbolici, fortemente identitari, rappresentativi della storia dei popoli che lì si sono insediati. Luoghi speciali (per il modo di dare forma alle città, per la capacità di sviluppare sistemi simbiotici tra natura e cultura) e per la capacità di attrarre persone, ricchezza, energia, sviluppando polarità importanti a scala regionale e non solo (Turri 2003, Mininni 2010). E' infatti verso le città di mare che si dirige la popolazione più giovane, muovendo dalle aree rurali dell'interno ed è nelle città di mare che si registra il maggiore consumo di suolo a livello europeo (EEA 2006, EEA 2011).

Sono queste, inoltre, le aree più soggette agli effetti diretti ed indiretti derivanti dalle anomalie ambientali prodotte dai cambiamenti climatici: inondazioni, uragani, precipitazioni intense, erosione hanno mostrato nell'ultimo decennio un potenziale distruttivo che è molto costato alle aree costiere in termini di vite umane e di emergenze sociali, di danni economici, di impatto sul patrimonio naturale e culturale.

Nell'analisi e nella valutazione degli scenari di rischio, il tema della vulnerabilità dei sistemi costieri si inquadra oggi in senso proattivo, mettendo cioè al centro dell'attenzione non solo le attività di previsione e prevenzione dell'evento, quanto anche la capacità di risposta della comunità e del sito stesso. La logica è di ridurre gli impatti sull'ambiente costiero attraverso misure integrate di *governance* calibrate sulla specificità delle relazioni tra habitat terrestre e marino, anche rivisitando con strumenti e metodi moderni la storia e la cultura dei luoghi: *"the starting point for reducing disaster risk and for promoting a culture of disaster resilience lies in the knowledge of the hazard and of the physical, social, economical and environmental vulnerabilities to disaster that most societies face"* (Hygo Framework, 2005).

Il concetto di rischio si declina così in un'accezione più ampia e sostanzialmente interdisciplinare, funzionale a migliorare la resilienza intrinseca di città e territori costieri

attraverso azioni che mettono insieme il know-how in materia di prevenzione con l'analisi della vulnerabilità degli ambienti osservati. Un obiettivo ambizioso che passa attraverso la valutazione integrata delle caratteristiche ecologiche degli ambienti osservati (definendone la capacità di carico), delle infrastrutture e del patrimonio costruito (nel loro funzionamento e nel portato di storia), delle attività che vi si svolgono con il loro impatto economico (fattori chiave per determinare la domanda sociale che interessa i luoghi). Un obiettivo di conoscenza – *in primis* – che è finalizzato a definire strategie progettate ad hoc per rafforzare la capacità di risposta dei sistemi costieri in termini di efficienza e di tempi di reazione, e ridimensionare il valore complessivo delle perdite.

Molto importante in questo senso è l'esperienza di New York, USA, che a seguito dell'uragano Sandy, nel 2012, ha avviato un'opera sistematica di ri-progettazione della sua linea di costa. Nell'ambito, infatti, della prospettiva di sviluppo delineata nel 2011 per la linea di costa della città - il City's Comprehensive Waterfront Plan/ Vision 2020 – il NYDCP interviene con nuovi strumenti di pianificazione per aggiornare in chiave adattiva l'originaria visione, operando sia in termini di indirizzo che in termini culturali (NYDCP, 2013 e 2014) con l'obiettivo di produrre un ambiente urbano *flood-resistant* che sia al tempo stesso anche attrattivo ed efficiente. Con il pragmatismo proprio dell'approccio anglosassone, la strategia mira a definire scenari di sviluppo adeguati alla vulnerabilità delle aree a rischio, operando attraverso il paradigma della resilienza urbana anche per ri-proporzionare i traguardi di crescita inizialmente fissati.

Con un orientamento più teorico ma con identica finalità, l'Unione Europea, nel formulare le priorità di ricerca per il prossimo futuro (2014-2020), ribadisce la necessità di ampliare il tema della sicurezza attraverso processi di innovazione culturale (oltre che tecnologica) e di integrare all'interno di una complessiva visione di crescita gli obiettivi di sostenibilità economica, ambientale e sociale. Un traguardo che mira a potenziare sia la capacità di previsione degli eventi di rischio, sia la gestione delle informazioni, operando attraverso "progetti dimostratori" cui è demandato il compito di verificare l'efficienza complessiva dell'innovazione proposta in termini di processo, prodotto e prestazioni (H2020-DRS-09-2014). Carattere distintivo dell'approccio europeo è inoltre la sollecitazione ad operare in una logica di *knowledge oriented research* adatta a facilitare il trasferimento al territorio dei risultati raggiunti, consolidando le esperienze di ricerca realizzate dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) attraverso l'adozione del programma delle Nazioni Unite denominato ICZM (Integrated Coastal Zones Management) un'iniziativa per la tutela della zone costiere nato nell'ambito dell'Agenda di Rio de Janeiro, nel 1992, e formalizzato - per l'area del Mediterraneo - nel 2008. Attraverso i report di ricerca prodotti e i progetti finanziati (IOC, 2003), il programma ha determinato importanti avanzamenti sul tema della gestione delle aree costiere, identificando metodologie e strumenti per la tutela integrata, inclusa la pianificazione dello spazio marittimo e la validazione scientifica di indicatori specificamente tarati per la valutazione degli ambienti costieri: "*Approach emphasizes on going paradigm shift in marine management characterized by multiple scales, long term perspectives and adaptive management that is orienting on sustaining eco system and their production*

potential for goods and services" (Meiner, 2010).

Il concetto guida delle iniziative europee è quello della linea di costa come *common good*, ossia patrimonio indivisibile di una società che interviene collettivamente nella gestione di servizi primari per la sicurezza e lo sviluppo del proprio territorio, considerando l'habitat costiero risorsa essenziale al mantenimento e alla implementazione di prestazioni ambientali e urbane. Sulla base di tale premessa, è possibile riportare gli avanzamenti prodotti in ambito europeo due linee di indagine principali: il tema dell'informazione, e segnatamente del rapporto informazione-decisione, e quello della gestione dei sistemi complessi, riconoscendo nelle aree costiere il luogo di interazione di fenomeni ed istanze molteplici.

L'approccio prescelto dalla EEA opera attraverso il paradigma del *case study research* (Yin 2003, Archer 1995), facendo della sperimentazione sul campo il carattere distintivo dell'approccio europeo sul tema: esperienze come il progetto Pegaso (2010-2014) o OurCoast (2009-2011), rappresentano un contributo importante alla ricerca *on field* per integrare gli avanzamenti prodotti in ambito accademico: attraverso il confronto di progetti e casi studio, scelti nei diversi Paesi dell'Unione, si individua una piattaforma di esperienze condivise (alcune delle quali individuate come *best practice*) e una serie di indicatori appropriati alla descrizione e agli interventi nelle aree costiere.

In questo senso, i due casi studio proposti s'inquadrano a pieno titolo nello scenario descritto. Si tratta di progetti dimostratori che, attraverso la sperimentazione sul campo, affrontano il tema della resilienza dell'ambiente costiero, lavorando in senso proattivo sulla riduzione delle criticità e sulla mitigazione del rischio.

In particolare, il primo caso studio, realizzato per la valorizzazione del litorale del Comune di Meta, esplora il tema della compatibilità degli usi attraverso una ricognizione molto strutturata delle informazioni, un lavoro di analisi e di valutazione insieme, che definisce il contenuto d'innovazione dell'esperienza, offrendo ai progettisti l'opportunità di articolare una serie di soluzioni alternative, tra loro confrontabili in termini prestazionali. L'altro contributo, racconta l'esperienza del progetto europeo MedCOAST.Net (INTERREGIIB-Archimed) finalizzato a verificare l'adattabilità dei dispositivi di certificazione dei sistemi di gestione ambientale (SGA) per le aree urbane costiere. In questo caso l'originalità della ricerca sta nella chiave di lettura adottata per tutelare la qualità del sito da certificare, così da pervenire a modalità di gestione coerenti sia con il dettato del Regolamento 761/2001 Emas che con il valore ambientale dell'area in oggetto.

Informazione/ decisione per la valorizzazione e l'uso sostenibile del litorale di Meta (M. Losasso)

Il tema del rapporto tra informazione e decisione occupa uno spazio importante nel dibattito disciplinare della progettazione ambientale. A partire dalle intuizioni di Giuseppe Ciribini (1991), la questione della qualità dell'informazione ha improntato la riflessione accademica, spaziando da tematiche inerenti gli strumenti e la modalità di

selezione dei dati, a quelle legate all'utilizzo degli stessi nel processo progettuale. Di particolare rilevanza le ricerche condotte sul tema del trasferimento della conoscenza, inteso sia come caratteristica interna al progetto (gestendo la dimensione interdisciplinare dell'informazione), sia come condivisione di un modello di sviluppo con il territorio e la sua comunità. Esperienze che hanno determinato un cambiamento importante nella metodologia stessa del "fare" progettazione: al modello dell'architetto come "regista unico" del processo, cui spettava l'impegno di governare i contributi extra-disciplinari, si è sostituito oggi un approccio "a rete", fondato cioè sulla capacità di attivare processi di *team building* tra esperti di diverse discipline (interne ed esterne all'architettura) che intervengono in tutte le fasi del progetto e ne condividono la responsabilità degli esiti.

Non è un cambio di poco conto. In termini di qualità dell'informazione significa passare da uno schema di comunicazione fondato sulla "traduzione" dei contenuti specialistici, alla produzione di quadri conoscitivi integrati, pensati per rispondere *ad hoc* alle richieste del progetto. Significa operare, contemporaneamente, sul piano della prefigurazione di nuovi scenari e su quello della comunicazione degli stessi, oggettivando il percorso logico del progetto e delle sue scelte così da portare il momento della decisione (tecnico, politico, sociale) all'interno del progetto stesso.

Questa breve premessa sul metodo serve per introdurre compiutamente l'oggetto della ricerca e soprattutto l'ambito culturale in cui questa si colloca. Nella richiesta del Comune di Meta di valorizzare ai fini turistici il proprio litorale è, infatti, implicitamente racchiusa la storia di un lungo contenzioso culturale (ma anche sociale e politico) sul tema della tutela delle risorse ambientali e paesaggistiche. La presenza del Piano Urbanistico Territoriale della Penisola Sorrentina – L.R. 35 del 27/06/1987 – ha, infatti, fortemente condizionato il dibattito e i comportamenti su gli obiettivi e le finalità di sviluppo dell'area costiera, dibattito che vede tradizionalmente opposte le ragioni della salvaguardia *hic et nunc* e quelle che, in nome del cambiamento e della crescita economica, sono pronte a sacrificare l'identità locale e il patrimonio di risorse ad essa collegato.

Senza volere entrare nel merito della storia dei dispositivi di tutela paesaggistica, né delle diverse posizioni espresse nel dibattito pubblico, emerge con sempre maggiore forza, la necessità di un cambio di rotta che, capitalizzando l'esperienza di una cultura giuridica totalmente improntata alla *vis cogendi*, sappia oggi introdurre principi di tutela strutturati come "norme di consiglio", in grado di aggiornare i contenuti e i metodi per la salvaguardia ambientale verso obiettivi di sviluppo integrato e sostenibile (Magnaghi, 2010). Si evidenzia soprattutto la necessità di operare attraverso strumenti di supporto per la decisione che riferiscono a processi oggettivabili e facilmente comunicabili, strumenti caratterizzati dalla messa in essere di strutture cognitive avanzate in grado di ridurre i fattori di criticità derivanti dalla ridondanza delle informazioni e dalla molteplicità degli interessi in gioco.

In questo scenario "lo studio per la valorizzazione e la riqualificazione innovativa e sostenibile del litorale di Meta" rappresenta l'opportunità di sperimentare un percorso di ricerca avente ad oggetto l'innovazione di prodotto (la struttura del progetto) e quella di processo (le modalità di trasferimento al territorio)¹. Lo studio definisce un prece-

dente importante nella sperimentazione sul campo di forme di tutela attiva del bene ambientale che, nel prendere in carico la domanda di servizi e di crescita espressa dalla comunità metese, non disattende il dettato di salvaguardia contenuto negli strumenti urbanistici a scala territoriale (PUT, PTCP di Napoli, Piano Urbanistico della Regione Campania) e sviluppa un dispositivo logico/ cognitivo in grado di oggettivare posizioni culturali e responsabilità politiche per la valutazione degli interventi a farsi.

La ricerca organizza apparati informativi ed iconografici che realizzano la base di conoscenza necessaria per articolare le tre diverse proposte di progetto, una conoscenza integrata, di cui le immagini rappresentano una sintesi strategica attraverso cui si dichiarano obiettivi e punti di vista adottati.

Non è un caso quindi che il lavoro prende avvio proprio con un'analisi dell'uso storico del litorale ricostruito attraverso immagini d'epoca. Una piccola rassegna critica che serve a chiarire la posizione culturale ed etica dei progettisti rispetto all'oggetto d'intervento – la linea di costa e la comunità che la abita – e condividere il punto di vista adottato: il litorale come insieme inscindibile di tre componenti principali: la struttura ecologica, la struttura sociale ed economica (sedimentata nella stratificazione degli usi) la struttura morfologica del costone roccioso (Fig.1).

Si tratta di una dichiarazione esplicita, volta a ribadire la condizione mai neutrale dello sguardo dell'architetto nei confronti dei luoghi che, in questa particolare contingenza, non si sottrae alla responsabilità di delineare il futuro possibile per questo contesto. Ed attraverso la scelta del punto di vista si comprende la posizione pragmatica dei progettisti nei confronti del termine “sostenibile” espresso nel titolo della commessa: *“Sustainable use of coastal and ocean areas and their resources must involve the con-*



Fig.1 - Inquadramento comparativo del litorale di Meta



Fig.2 - Lettura delle criticità del litorale di Meta

sideration of governance, ecological (including environmental) and socioeconomic dimensions, as well as the interaction between them” (IOC 2006).

In questa accezione, infatti, l’aggettivo “sostenibile” diventa la chiave interpretativa di un sistema territoriale fortemente condizionato dalle caratteristiche morfologiche del costone – che ne limita l’accessibilità e l’uso – e dalla visione urbanistica del PUT, che fa di Meta una destinazione “minore” rispetto ad altre località della Penisola, con una dotazione di servizi ed infrastrutture non adeguata alla vocazione turistica dell’area. La sequenza delle analisi ambientali e urbane, nel descrivere le caratteristiche del sistema urbano e le emergenze ambientali, mostra un sostanziale sotto-utilizzo del litorale ed evidenzia l’assenza – storicizzata - di una visione integrata di sviluppo della linea di costa intesa come infrastruttura paesaggistica. Una mancanza che, di fatto, ha impedito all’Amministrazione di accedere alle misure di finanziamento regionale ed europeo per il superamento del gap di sviluppo del Comune e di posizionarsi adeguatamente nel sistema di offerta turistica della Penisola. Si osserva, in particolare, una difficoltà a raccordare in termini progettuali gli interventi previsti per la messa in sicurezza del litorale (rischio frana e rischio erosione) con quelli finalizzati a facilitarne la fruizione (razionalizzazione del sistema degli accessi e della percorribilità del litorale) anche al fine di diversificare gli usi e l’utenza attraverso funzioni più attrattive e adeguate al contesto urbano.

Lo studio evidenzia inoltre la scarsa efficacia – nel lungo periodo - di un sistema di tutela basato esclusivamente sull’uso del vincolo: rispetto alle immagini storiche, che mostrano la qualità del paesaggio costiero derivato dall’adattamento delle antiche costruzioni alla natura del luogo, l’attuale configurazione del litorale si caratterizza per la

Fig.3 - Proposta di riqualificazione relativa ad uno degli scenari di progetto



presenza di edifici modesti, le cui proporzioni non sono inserite nelle linee costitutive del paesaggio, né si integrano con i colori e le tessiture dei materiali naturali. Ed è questo sguardo che, insieme alla esplicitazione del valore produttivo del litorale (imprese localizzate e posti di lavoro offerti), denuncia la sostanziale “debolezza” dell’area che, allo stato, non è in grado di competere con le altre destinazioni turistiche della penisola sorrentina, così come non riesce a definire, nell’area del litorale, spazi d’uso e nuove infrastrutture ambientali per la collettività (Fig.2).

Allo scopo quindi di oggettivare i passaggi logici del progetto - e guidare i decision makers alla scelta - la ricerca lavora su metodi di raccolta e analisi del dato riconducibili al modello SWOT così da fornire una base di conoscenza condivisa e verificabile rispetto agli scenari di trasformazione ipotizzati. A partire, infatti, dalla messa a sistema dei dati e dalla definizione della visione di sviluppo adottata dal progetto, la ricerca propone tre scenari alternativi di cui è possibile valutare il rapporto costo/benefici sia in termini assoluti, sia in ragione della maggiore/minore adattabilità degli interventi al sistema ambientale di riferimento. Le tre ipotesi si basano su un comune articolato di funzioni - selezionate tra quelle compatibili con la natura del litorale e con la storia dello stesso - che vengono utilizzate in una logica sistemica così che, al variare della localizzazione e del “peso” attribuito ad ognuna delle funzioni, è possibile delineare una strategia di intervento differente e un diverso rapporto costo/benefici per l’intervento (Fig.3). Per ognuno dei scenari proposti, la ricerca ha individuato una parametrizzazione di riferimento, basata sul confronto di indicatori rappresentativi del valore d’uso del litorale (Fig.4) ed evidenzia - attraverso quadri comparativi - i punti di forza e quelli di debolezza (Fig.5).

Le prospettive di sviluppo sono riferite, in termini concettuali, ad un comune denominatore che vede differenzialmente declinate il medesimo set di funzioni:

- la possibilità di utilizzo di aree non praticabili per rischio frana;
- la possibilità di implementazione della dotazione dell'offerta ricettiva e della potenzialità di sviluppo della portualità turistica;
- la possibilità di sviluppo di attrezzature per la fruibilità del lungomare e dei percorsi per la fruibilità della linea di costa;
- individuazione di potenziali luoghi per lo sviluppo di attività legate all'economia del mare e l'inserimento del Comune nelle rete delle "autostrade del mare".

La ricerca non si esprime con giudizi, né orienta la decisione. Al contrario essa si qualifica come strumento di supporto alla messa a punto di una "visione" di sviluppo sostenibile e integrata coerente con il dettato normativo e con le esigenze dell'Amministrazione Comunale, in cui l'azione del "prendersi cura" dell'ambiente del litorale si rivela sia nella implementazione dei sistemi per la messa in sicurezza (interventi di disaggancio sui costoni, barriere sommerse) sia nella scelta di elementi di design che amplificano l'attrattività dell'area.

I Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) come strumenti di supporto alla decisione

In modo diverso, ma con gli stessi obiettivi di condivisione dell'informazione, il secondo caso studio si sviluppa nell'ambito del programma INTERREG IIB, uno strumento di cooperazione finalizzato ad implementare - a scala europea - modelli di *governance* innovativi e sostenibili, così da migliorare l'efficienza delle politiche nazionali attraverso la condivisione di metodi, processi e strumenti attuativi. Essenziale, nell'ambito del programma, è la verifica dei risultati attesi per mezzo di progetti dimostratori (Pilot Project) volti a testare la messa sistema delle conoscenze acquisite e la fattibilità delle azioni proposte.

Nel caso studio che qui si descrive, il tema del progetto è la verifica dell'applicabilità dei Sistemi di gestione Ambientale (SGA) e segnatamente del Regolamento 761/ 2001 EMAS per le aree urbane costiere del Mediterraneo. Si tratta di un programma ambizioso, poiché EMAS nasce come strumento per la certificazione dei siti produttivi, ed è pensato per operare in una logica if/ then, in un ambito in cui si riconosce:

- la presenza di un soggetto responsabile della gestione del processo;
- la realizzazione di un ciclo produttivo, riconducibile ad una sommatoria di azioni

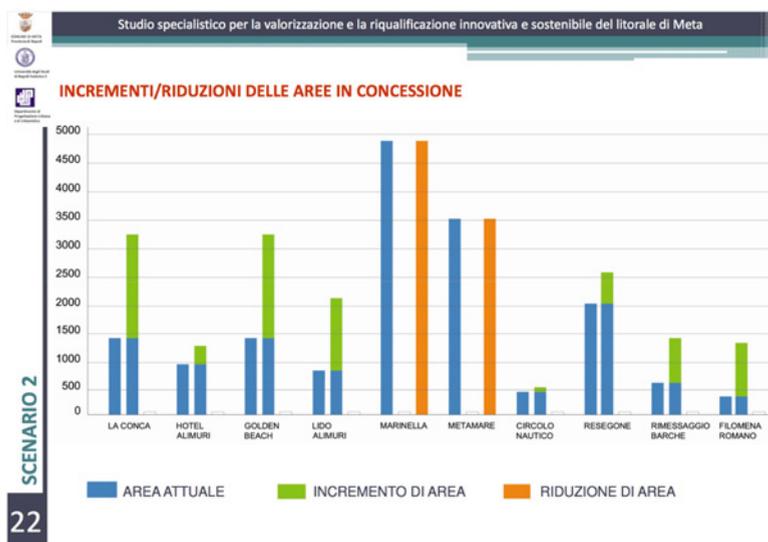


Fig.4 - Utilizzo di indicatori parametrici per il confronto delle alternative di progetto

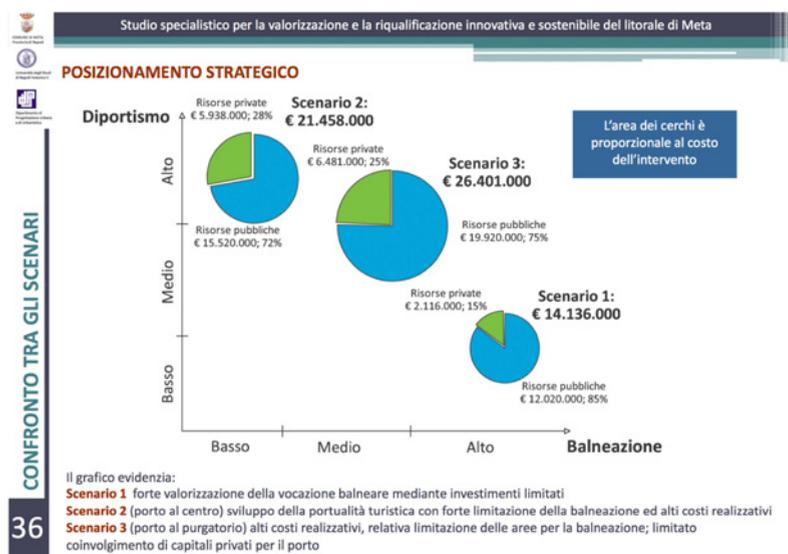


Fig.5 - Quadro comparativo delle tre soluzioni presentate

note;

- la produzione di condizioni di impatto sulle componenti ambientali del sito;

Viceversa, nell'estendere EMAS agli Enti Pubblici, le definizioni di "sito", di "soggetto responsabile" e di "attività di gestione" non sono così precisamente determinate. In particolare, per quanto concerne le aree urbane costiere, si evidenziano modalità di utilizzo e controllo distribuite tra differenti soggetti istituzionali e, di conseguenza, azioni e responsabilità non compatibili con la procedura di certificazione poiché non riconducibili ad un soggetto responsabile né rappresentative di una specifica (e univoca) attività di gestione.

Anche l'area selezionata come *pilot project* non è immediatamente riconducibili alla definizione di "sito", come intesa dal Regolamento, in quanto non rappresentativa dell'intero territorio comunale, ma solo di una porzione - peraltro molto speciale - dello stesso. L'area campione è infatti quella della Punta del Capo, nel Comune di Sorrento, Napoli, un ambito di grande valore paesaggistico ed ambientale in cui convivono tre ecosistemi: quello marino, la fascia di transizione mare/ terra e quello antropico, agricolo che, per le sue peculiari caratteristiche culturali può essere a tutti gli effetti descritto come "agroecosistema" (Fig.6). Inoltre, l'area è caratterizzata dalla presenza di un patrimonio archeologico e architettonico di grande rilievo. Insistono, infatti, sul promontorio, i resti dell'antica villa romana di Pollio Felice, risalente alla prima età imperiale, ed alcuni, notevoli edifici storici: la palazzina barocca dei Conti di Corrales di Terranova, detta il Sorito, dimora storica della famiglia Serracapriola, la chiesa di Santa Maria di Costantinopoli, con un magnifico pavimento di "riggiolo" settecentesco, la villa "La Rufola" della famiglia Benzoni. Da un punto di vista ecologico, la fascia di transizione è caratterizzata dalla macchia mediterranea, dove ancora sussiste una predominanza di specie legnose (lentisco) quale memoria naturalistica della presenza romana. Per quanto concerne la parte costiera, il promontorio del Capo è adiacente all'Area Marina Protetta "Punta Campanella" istituita nel 1997, ai sensi della legge n. 394/1991.

Fortemente condizionato, quindi, dalla scelta dell'area e dalle procedure attuative del Regolamento, l'obiettivo di ricerca (e *vulnus* del progetto) è mettere al centro del processo di certificazione la specificità del sito, piuttosto che il processo produttivo, ribaltando l'approccio canonico (basato su modello DPSIR – Determinanti, Pressioni, Stato, Impatti, Risposte) a favore di un metodo di gestione fondato sulla caratterizzazione della capacità di carico dell'area.

Lo studio adotta un sistema di descrizione volto ad evidenziare in modo semplice e diretto la vulnerabilità ed il valore dei beni esposti, ampliando la nozione di rischio ambientale – fulcro culturale di EMAS - a categorie di fenomeni che, pur non direttamente ascrivibili ad eventi calamitosi, possono risultare determinanti nella creazione

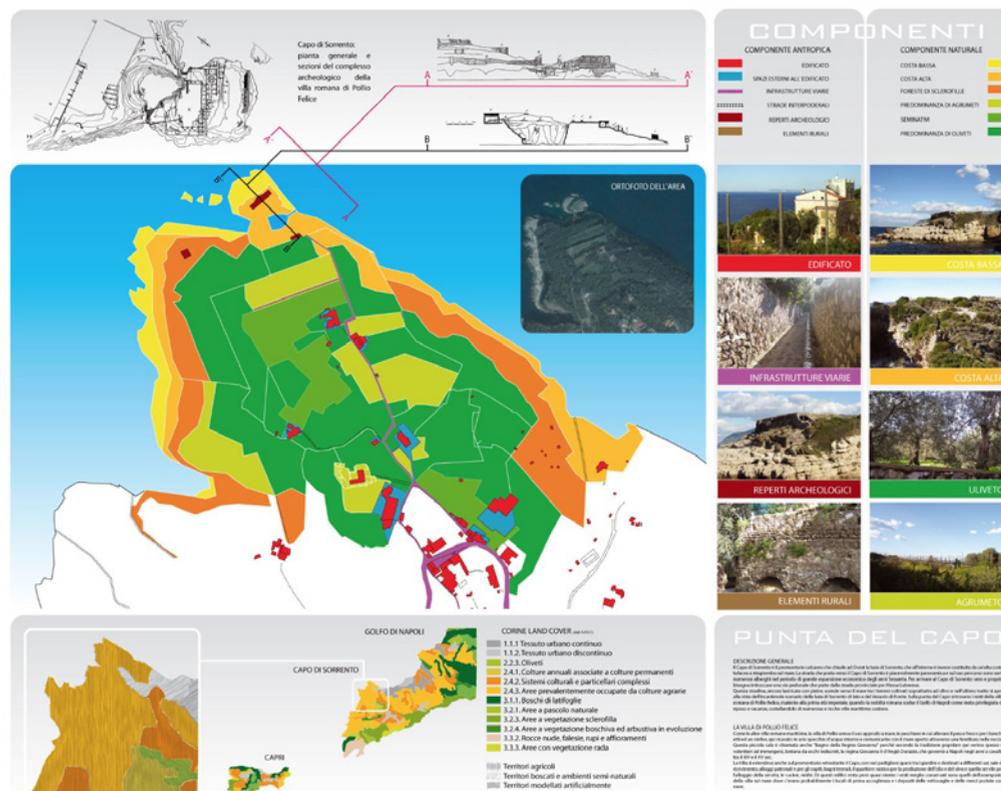


Fig.6 - Inquadramento dell'area della Punta del Capo, Sorrento

del danno ambientale. In particolare, si è approfondito il significato specifico dei termini pericolosità/ vulnerabilità/ valore per il contesto osservato, un ambito che, per la qualità delle risorse complessivamente allocate - e soprattutto per la condizione di equilibrio simbiotico tra i tre ecosistemi presenti - risulta essere estremamente sensibile alle modalità d'uso delle risorse marine e terrestri. La vulnerabilità dell'area in oggetto è, infatti, legata all'efficienza ecologica di due fattori limitanti: i sistemi agricoli tradizionali (necessari a proteggere il suolo da fenomeni di erosione e frana) e la macchia mediterranea presente sul costone tufaceo, che protegge le colture retrostanti da vento e salsedine e garantisce la stabilità del costone (Fig.7).

L'analisi evidenzia come la pericolosità dei rischi rilevati (frana, erosione, incendio) è variabile diretta delle caratteristiche ambientali dell'area - il suolo, *in primis* - e alle modalità di gestione, poiché è l'abbandono degli usi storici che fa da moltiplicatore della probabilità e della magnitudo degli eventi, così come la pesca illegale di datteri (condotta con l'ausilio di martelli pneumatici) è causa di erosione e crolli del costone roccioso. Considerazioni preliminari che si aggiungono alla constatazione - oggettiva - dell'impossibilità di ricondurre i fattori di rischio ad un unico soggetto responsabile (il Comune, nel caso) e ad azioni improntate al principio di causa/ effetto. Ultimo passaggio dell'analisi riguarda, infine, l'approfondimento del concetto di valore dei beni esposti a rischio, che porta a rappresentare la qualità delle prestazioni erogate da quella che, a tutti gli effetti, si configura come la maggiore infrastruttura paesaggistica del sistema

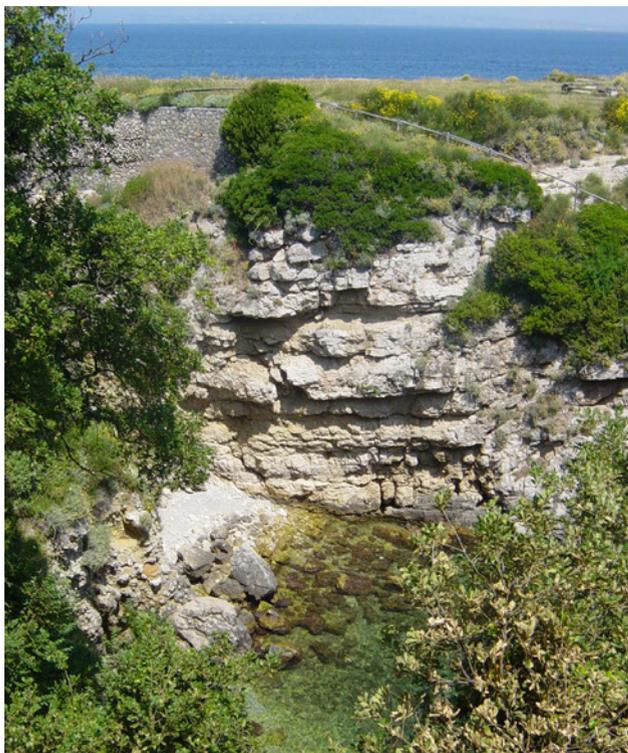


Fig.7 - L'ecosistema di transizione della Punta del Capo, Sorrento

urbano: il parco marino, la macchia mediterranea, le colture storiche, l'area archeologica.

Si riscontra, quindi, per quest'area, la necessità di attivare un SGA che funzioni come strumento di salvaguardia (comprendendo il valore ambientale e culturale del sito) e che sappia integrare al suo interno misure di tutela per mitigare la pressione antropica che si esercita sull'ecosistema costiero e sull'area archeologica. Un SGA avente ad oggetto un "processo produttivo" completamente incardinato nel progetto di uso dell'area - Parco Agricolo Urbano della Punta del Capo - progettato per garantire funzioni compatibili con la vulnerabilità del sito e per generare economie coerenti con il contesto sociale, economico ed amministrativo della Penisola Sorrentina.

In questa prospettiva, il progetto individua un "soggetto responsabile" di cui definisce competenze e responsabilità. Nello specifico si pensa al CdA del Parco Agricolo Urbano, in cui sono rappresentati le istituzioni deputate alla tutela dell'area (Comune, Guardia Costiera, Soprintendenza Archeologica) e una cordata di imprenditori privati che intervengono nella gestione dei beni, anche in considerazione della vocazione turistica del Comune.

A fronte delle considerazioni riportate, l'approccio prescelto è stato quello di certificare l'area della Punta del Capo quale "key site" (Crockean, 2004) così da restituire centralità alle specificità del territorio osservato ed alle particolari caratteristiche dell'Ente da certificare. L'impostazione del *key site approach* è inoltre coerente con una linea di interpretazione ed attuazione di EMAS sviluppata negli ultimi anni, impostata sulla registrazione parallela di più siti strategici, rappresentativi di ambiti produttivi simili e localizzati nello stesso territorio geografico (Certificazione di Distretto o *Cluster Approach*). Nel caso della Penisola Sorrentina, l'adozione del *cluster approach* consente di mettere in evidenza le caratteristiche del paesaggio agricolo (dalle modalità di coltivazione degli agrumeti, alle tipologie di imprese che operano sul territorio) e dell'area marina, con l'emergenza del Parco Marino e la presenza di specie faunistiche di pregio naturalistico. Tutti questi aspetti costituiscono un "sistema di key sites" riconoscibile, governato da amministrazioni diverse che si interfacciano con differenti stakeholder; un insieme di soggetti che potrebbero trovare un reciproco vantaggio nell'accedere alla registrazione di Distretto, anche contando sulla gestione integrata di risorse e servizi del territorio. Inoltre, la possibilità di utilizzare il logo EMAS potrebbe costituire un incentivo interessante per i comuni della Penisola, rappresentando esso un fattore di competitività sul mercato delle destinazioni turistiche.

La Certificazione di Distretto è infatti una forma di applicazione di "Emas Territoriale", attraverso cui è possibile pervenire alla registrazione di un insieme integrato di soggetti (imprese ed istituzioni) al fine migliorare la competitività delle imprese, ma anche la qualità complessiva del territorio in termini di controllo degli impatti e di implementazione delle prestazioni ambientali (Cancila & Ilardo, 2007). L'approccio di tipo

“territoriale”, inoltre, sembra essere più adatto alle esigenze di *governance* espresso dalle pubbliche Amministrazioni e da molte realtà imprenditoriali, specialmente quelle che già operano in una condizione di distretto e si caratterizzano per la prevalenza di piccole e medie imprese, quali sono in genere le aziende agricole e l'imprenditoria per i servizi al turismo.

Su questo punto in particolare vale la pena di sottolineare che la registrazione di un'area omogenea offre la possibilità di mettere insieme soggetti istituzionali con competenze diverse che non risultano però integrate sul territorio. In questa prospettiva, il *cluster approach* potrebbe aprire delle opportunità per l'attuazione di piani di gestione “verticali”, in cui risultano chiaramente definiti limiti e responsabilità dei diversi enti pubblici e dei soggetti privati, superando in parte alcuni problemi emersi dalle esperienze finora sperimentate quali, ad esempio, la confusione di funzioni e ruoli all'interno dei programmi di gestione e la difficoltà a reperire e condividere dati.

Riflessioni conclusive

Alla luce dei due casi studio esposti è possibile individuare alcune linee aperte per valutare le esperienze realizzate e orientare possibili sviluppi futuri. Linee che si articolano su alcune domande di ricerca:

- come arrivare ad una descrizione della vulnerabilità ambientale di un sito affinché la selezione degli aspetti conoscitivi sia funzionale a indirizzare il progetto e le dinamiche gestionali?

e di conseguenza:

- come definire approcci metodologici e progettuali in cui la gestione del rapporto informazione/decisione sia strumento di oggettivazione dei passaggi logici del progetto stesso?
- come declinare il tema della *governance* dell'intervento attraverso misure e strumenti propri del fare progettuale?

A partire da questi interrogativi, il contributo può essere letto nella prospettiva delle possibili risposte della ricerca in architettura, un ambito che ha nella ricerca applicata un prodotto importante dell'avanzamento disciplinare poiché consente di validare, direttamente sul campo, i contenuti di originalità delle tesi formulate. Nel caso di Meta, l'approccio si struttura attraverso strumenti logici per la valutazione delle alternative di intervento anche attraverso una maggiore trasparenza dei processi decisionali, mentre per la Punta del Capo l'interesse verte nella scansione analitica della struttura del Regolamento, nella verifica dei gradi di flessibilità dello stesso, dei limiti riscontrati e nella proposta di applicabilità dello stesso.

Nei due casi studio illustrati, le ricerche esprimono, seppure con diversa declinazione, la rilevanza del progetto come strumento di tutela attiva della linea di costa. Progetto d'uso, ma anche riconfigurazione dello spazio urbano finalizzato sia alla riduzione delle criticità esistenti e alla messa in sicurezza delle aree, ma anche a sviluppare le

potenzialità di crescita competitiva connessa alla presenza del patrimonio ambientale da valorizzare. Un'idea di tutela che fonda sull'assunto dell'uso dei luoghi come espressione di "cura", e che parte dalla conoscenza della vulnerabilità complessiva del sito per orientare le scelte di gestione verso usi compatibili con la vocazione del territorio e con la capacità di carico degli ecosistemi.

ENDNOTES

¹ Il lavoro di ricerca applicata si è sviluppato a partire dalla Convenzione fra il Comune di Meta e il Dipartimento di progettazione Urbana e di urbanistica dell'Università di Napoli Federico II (2009-2011). Il Gruppo di lavoro, coordinato da S. Russo Ermolli, si è avvalso dei contributi di docenti e ricercatori dell'Università di Napoli Federico II (M. Calabrese, M. Losasso, A. Falotico, V. D'Ambrosio, E. Tersigni, A. Salerno) e della Seconda Università di Napoli (E. Cinque, A. Mazzella)

AWKNOWLEDGMENT

Si ringrazia il gruppo di lavoro coordinato dal Prof. Sergio Russo Ermolli per avere consentito la pubblicazione delle immagini (fig.1-fig.5). Si ringraziano gli arch. Enrico Borrelli, Daniele Canatella, Pasquale Inglese, Domenico Pellegrini per avere consentito la pubblicazione della Fig.6

REFERENCES

- Archer Ben, *The Nature of Research*, in "Co-Design" Interdisciplinary Journal of Design, January 1995 pp. 6-13, disponibile su <http://archive.org/details/TheNatureOfResearch>
- Cancila Enrico, Ilardo Fabio, *CARTESIO: EMAS Network. L'importanza dell'approccio di cluster e la revisione del Regolamento Emas 761/2001*, "Regioni & Ambiente" vol.10, 2007, pp.28-31
- Casale Luigi M., *Gli strumenti volontari per la governance di un territorio: Il ruolo della Pubblica Amministrazione a livello Regionale: dalla Relazione sullo Stato dell'Ambiente alla Dichiarazione EMAS*, in "Regioni & Ambiente" vol.10, 2005, pp. 72-75
- Ciribini Giuseppe, *La Normativa dell'impatto ambientale*, Alinea Firenze 1991 pp. 159
- Crockrean Bruce, *Eco-management and Audit Scheme. Toolkit for Public Authorities*, Global to Local LTD 2004, su: http://ec.europa.eu/environment/emas/local/la_toolkit_commission_020204_en_pdf
- S. Dierna, "Tecnologie del progetto ambientale. Per una trasformazione sostenibile degli assetti insediativi", in: M. Sala (a cura di), *Florence International Conference for Teachers of Architecture*, Atti del Convegno, Alinea, Firenze, 1995.
- EEA Report 2011, *Overview of best practices for limiting soil sealing or mitigating its effects in EU-27*, EEA Report 2011, pp. 231
- EEA Report 2006, *Urban sprawl. The ignored challenge*, , pp. 56
- Hoffman Jens, *Indicators for an ICZM experience with a problem oriented approach*, in "Journal of Coastal Conservation" June 2009, vol. 13, Issue 2-3, pp. 141-150
- IOC 2003, *A reference Guide on the Use of Indicators for Integrated Coastal Management*, ICAM Dossier 1, Manuals and Guidelines 45, UNESCO 2003, pp. 127
- IOC 2006, *A Handbook for measuring the progress and the outcomes of Integrated and Coastal Management*, ICAM Dossier 2, Manuals and Guidelines 46, UNESCO 2006, pp. 127
- Losasso Mario, *Riqualificare i litorali urbani. Progetti e tecnologie per interventi sostenibili sulla fascia costiera di Napoli*, CLEAN, Napoli, 2006
- Magnaghi Alberto, *Il Progetto locale. Verso una coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri 2010 pp. 344
- Meiner Andreus, *Integrated Maritime Policy for the EU. Consolidating coastal and marine information to support marine spatial planning* in "Journal of Coastal Conservation" March 2010, vol 14. Issue 1, Springer pp. 1-11
- Mininni Maria Valeria *La costa obliqua*, Donzelli Ed. Roma 2010, pp. 270
- Odum Eugene P., *Fundamental of Ecology*, 1971, trad it. *Principi di Ecologia*, Piccin ed. Padova 1973, pp. 584
- Peronaci Marcello, *Marine and Coastal Environment. Annual topic update 2000*, EEA Topic Report 11/ 2001, pp. 35

- Rigillo Marina, *La gestione sostenibile delle aree urbane costiere. Limiti ed opportunità della certificazione EMAS nell'esperienza comunitaria Med.Coast.Net*, Liguori Editore, Napoli 2008 pp. 244
- Turri Eugenio, *Il paesaggio degli uomini. La natura, la cultura, la storia*, Zanichelli, Bologna 2003, pp.320
- UN DESA, *World Urbanization Prospectus*, 2014 Revision pp. 27, disponibile su: www.un.org/en/development/desa/publications/2014
- UN-ISDR, *Hyogo Framework for Action 2005-2015: Building the Resilience of Nations and Communities to Disasters*, Geneva, Switzerland 2005, disponibile su <http://www.unisdr.org>
- WD Report 2014, *Risk and Opportunity. Managing risk for development*, 2014 disponibile su <http://econ.worldbank.org>
- Varnes David J. & International Association of Engineering Geology (IAEG): *Landslide hazard zonation: a review of principles and practice*, UNESCO Report (1984).
- Yin Robert K., *Case study Research. Design and Methods*, Sage 2003, pp. 181

web sites

- EEA ICZM, www.pegasoproject.eu
- EEA ICZM, ec.europa.eu/ourcoast
- ISPRA Report 2011, www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/statoambiente/tematiche2011
- UN- Department of Economic and Social Affairs/Population Division: <http://esa.un.org/unup/pdf>

Mario Losasso

Department of Architecture of University of Naples, Federico II
 mariosario.losasso@unina.it

He is the Head of the Department of Architecture (DiARC) at Naples University Federico II. He is the President of the Italian Society of Architecture Technology (SITdA). He is the Coordinator of the PhD Course in Architectural Technology and he is part of the Scientific Board of the PhD Course in Architecture. He is part of the Scientific Board of the Inter-Universities Research Centre ABITA and he is the Coordinator of the Erasmus Programme Exchange between the University of Naples Federico II and the Hochschule für Technik Berlin, University of Applied Sciences. His scientific interests cover the fields of urban renewal, innovative technologies for sustainable building, innovation technologies for the energy retrofitting of buildings and open spaces.

Marina Rigillo

Department of Architecture of University of Naples, Federico II
 marina.rigillo@unina.it

Dr. Rigillo is researcher at the University of Naples. Her academic studies concern the issue of sustainable development applied to urban design. As for Dr. Rigillo's academic role, she is member of the Directive Board of the Architecture Department (Diarc) and member of the Scientific Board of CIRAM (Environmental Research Centre). Since 2011 she is Associate to CNR-Irat. Since 2001, she has involved as a senior researcher in several research programs funded by the European Union. Dr. Rigillo teaches Environmental Design.

Abstract

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

Abstract

The research experience here presented aims at dealing with the waterfront regeneration issues in urban environment, by combining a twofold approach: the coastal area protection and valorisation through a pro-active compatible use on the one hand and a management model based on a bottom up procedure of civic activation and public-private-partnerships, on the other hand.

In order to start a fieldwork for collecting evidences, a purposely-selected case study has been developed: the marine protected area of Gaiola in Naples (IT). The case offers the opportunity of addressing potentialities and obstacles of a process managed



La Gaiola

by a group of scholars and activists whose topic is to protect the heritage challenged by abandonment and decay and to disseminate the awareness regards the immaterial and material values of the area.

The results of the initiative, developed since 2002, could be considered the starting point for developing a civic activation process oriented to the waterfront regeneration.

KEYWORDS

Waterfront, urban regeneration, civic activation, cultural heritage, Site of Community Importance, marine protected area, Naples

Diritto al mare a Napoli: accedere, conoscere, ricordare, condividere l'area marina protetta di Gaiola

L'esperienza di ricerca che si illustra si propone di affrontare il tema della rigenerazione del waterfront urbano mediante la combinazione di due principali domande di ricerca; si indaga la possibilità di tutelare e valorizzare aree costiere che presentano caratteristiche di pregio storico ed ambientale ed un regime vincolistico mediante una fruizione controllata e compatibile e si propone quale modello gestionale un processo bottom up di attivazione sociale che consenta di rivisitare efficacemente forme di partenariato pubblico-privato.

Per verificare sul campo il percorso di ricerca è stata selezionata l'esperienza dell'Area Marina Protetta di Gaiola in Napoli che offre l'opportunità di riflettere su potenzialità ed ostacoli di un processo che parte dall'impegno di un gruppo di attivisti e studiosi per "salvare" un tratto di costa di incredibile bellezza e valore scientifico e culturale dallo stato di abbandono e degrado che l'assenza di presidio ed informazione aveva prodotto per decenni.

I risultati dell'iniziativa sviluppata per oltre 10 anni costituiscono la base per la messa a punto di un percorso generalizzabile di civic activation per la salvaguardia della risorsa mare sotto pressione.

PAROLE CHIAVE

Litorale urbano, rigenerazione, attivazione sociale, patrimonio culturale, S.I.C., area marina protetta, Napoli

Diritto al mare a Napoli: accedere, conoscere, ricordare, condividere l'area marina protetta di Gaiola

Gabriella Esposito De Vita, Stefania Ragozino, Gaia Daldanise

1. Focus e Background della ricerca

Le città di mare presentano peculiarità dovute in gran parte a questo elemento dominante che ne ha condizionato la fondazione, la forma urbis e l'organizzazione funzionale, rappresentando insieme un vincolo ed una opportunità per lo sviluppo urbano. Studi e pratiche interdisciplinari condotte in tali contesti hanno consentito riflessioni sui condizionamenti della morfologia urbana, sulle stratificazioni ed interazioni culturali accentuate storicamente nelle città-porto, sulle dinamiche sociali accelerate e sulle considerazioni logistiche e funzionali (Clemente, 2011). Interessanti opportunità di riflessione sono offerte anche dalle complesse relazioni tra la pressione antropica ed i fragili equilibri dell'ambiente marino (Simeone, 2008; Simeone et al., 2012; Wood et al., 2013). La linea di costa, che rappresenta la fascia di compensazione-decompressione di tali relazioni, richiede specifici strumenti di pianificazione e gestione che garantiscano l'equità di accesso e fruizione consapevole, la tutela delle risorse ambientali e culturali e la sostenibilità economica di iniziative ecocompatibili in un contesto di crisi (Fusco Girard & Nijkamp, 2004; Losasso, 2006; Clemente, 2011). Queste tre ineludibili ed inscindibili istanze – riconducibili alle tre dimensioni universali della sostenibilità – diventano di ancor più difficile realizzazione ove si addensano istanze sociali, emergenze ambientali e patrimonio culturale. In tali contesti le esigenze di tutela si scontrano con l'esiguità delle risorse e la complessità delle azioni necessarie. Molto spesso, le aree sottoposte a rigide norme di salvaguardia, che ne limitano la fruizione per le necessità di tutela, vengono abbandonate per carenza di risorse o per difficoltà gestionali, con conseguenti danni e devastazioni (Esposito De Vita e Petrella, 2006).

Il controllo rispetto agli usi non consentiti, la manutenzione costante ed il restauro o recupero laddove necessario rappresentano uno sforzo di Sisifo che viene accentuato laddove si realizza la combinazione tra vulnerabilità e attrattività dell'area che aumenta i rischi per le risorse esposte. In tali contesti, una opportuna gestione degli usi e dei flussi potrebbe consentire il controllo sociale delle aree a rischio, la diffusione di conoscenza e consapevolezza rispetto alle risorse culturali ed ambientali presenti, l'avanzamento della ricerca e diffusione scientifica e la sostenibilità economica delle iniziative.

L'ambiente costiero, anche laddove non siano presenti specifici vincoli di tutela, rappresenta un ambito vulnerabile per l'osmosi complessa tra ambiente marino e terrestre e per la pressione antropica dovuta alla complessa interazione di fattori di attrattività localizzativa (Zoppi, 1993; Carrada, 2003). Nei punti di contatto terra-mare in prossimità o inglobati in centri abitati i modelli *command-and-control* tradizionali si sono rivelati sovente inadeguati nei confronti del selvaggio sfruttamento delle risorse am-



bientali. L'intensità di usi – sia leciti che illeciti – che si riscontra in tali fragili aree determina fattori di vulnerabilità che diventa sempre più complesso gestire e che possono provocare anche eventi drammatici (Rigillo, 2013; Rigillo and Cervelli 2014). A ciò si aggiunge l'incalzare della crisi economica che sta attraversando l'Europa, riducendo le risorse disponibili per gestire la notevole estensione e la densità insediativa delle fasce costiere italiane. Una possibile strategia di lungo periodo per la gestione consapevole del fronte mare, in particolare delle aree che presentano riconosciute caratteristiche di pregio ambientale e culturale, è consentirne un accesso controllato, innescando processi virtuosi di educazione ambientale e di controllo sociale. Per favorire una fruizione consapevole, iniziative bottom up opportunamente congegnate possono assumere un ruolo portante per la tutela mediante la conoscenza, la condivisione e la promozione di usi ecocompatibili. Si tratta, però, di un percorso estremamente complesso che diventa ancor più arduo in presenza di vincoli normativi; le forme partenariali ed i modelli gestionali, pertanto, diventano centrali nel contemperare le prescrizioni normative, gli interessi diffusi e il coinvolgimento di soggetti privati profit e no-profit.

Per verificare questa tesi si è scelto di indagare – mediante studio di caso – una realtà nella quale sia stato messo in campo un approccio pro-attivo di recupero e rigenerazione associato ad una iniziativa di tutela attiva degli interessi diffusi collegati al waterfront. Applicando opportuni criteri di selezione si è focalizzata l'attenzione su di una esperienza in itinere a Napoli, nel Parco Marino Sommerso di Gaiola, che consente di riflettere sia sugli aspetti relativi all'architettura partenariale ed alle forme di attivazione sociale, che sugli aspetti relativi alla tutela attiva della risorsa mare (Figura 1).

Nelle pagine seguenti, dopo aver definito l'approccio metodologico, si introdurrà il caso studio mediante una indagine di contesto e l'interpretazione di dati quantitativi relativi alla fruizione dell'area. Il fieldwork ed il confronto con i key stakeholders dell'area sarà illustrato nel paragrafo successivo e, nelle conclusioni saranno presentati i risultati conseguiti e le prospettive per lo sviluppo e la generalizzazione della ricerca.

Fig. 1 - La Gaiola nel tratto costiero urbano di Napoli: la fruizione controllata dell'Area Marina Protetta è orientata a promuovere una nuova consapevolezza ambientale

2. Tutela e valorizzazione della costa in ambito urbano: possibili strategie bottom up

L'attenzione al tema degli interessi diffusi e dei beni pubblici è ampiamente condivisa e transdisciplinare (Donolo, 2005; Rodotà, 2011; Esposito De Vita, 2013) e presenta criticità e potenzialità rilevanti laddove si intreccia con la molteplicità di livelli interpretativi tipica delle aree costiere: in tali contesti si sovrappongono e collidono, ancor più che in altri ambiti territoriali, le istanze dei portatori d'interessi e gli obiettivi dei decisori, la pressione antropica e la vulnerabilità, i valori economici e quelli culturali ed ambientali, le competenze istituzionali e gli usi spontanei, la fruizione turistica e le attività produttive e portuali (Zoppi, 1993; Fusco Girard & Nijkamp, 2004; Forte, 2010; Cerreta & De Toro, 2012; Clemente, 2013a).

Non è questa la sede per una approfondita disamina del dibattito scientifico sul ruolo del waterfront nelle dinamiche di sviluppo locale, sugli aspetti relativi all'accessibilità e fruizione eco-compatibile della linea di costa e sulle complesse relazioni tra tradizioni marittime e processi di rigenerazione urbana collegati ad attrezzature portuali dismesse. A questi temi è stato dedicato ampio spazio in letteratura, nella programmazione istituzionale e nella prassi progettuale (Bruttomesso, 2004; Marshall, 2004; Feyen et al., 2008; Savino & Arena, 2010; Clemente, 2011, 2013; Hein, 2011; Esposito De Vita, 2011a; Carta, 2012; Fusco Girard, 2013); si pensi, tra le tante iniziative, ad esperienze paradigmatiche quali il masterplan di Anversa nel quale il lungo fiume e le relazioni città-porto assumono un ruolo centrale (Secchi et al., 2009; Esposito De Vita, 2011b), Hafencity ad Amburgo che, interamente circondata dall'acqua, rappresenta una delle operazioni di riqualificazione urbana più estese in Europa (Breckner, 2009; Clemente, 2011) e New York che coglie l'occasione per valorizzare il proprio waterfront attraverso il processo di ricostruzione post-uragano Sandy (<http://postsandyinitiative.org/waterfront/>).

Accanto ad importanti iniziative di rigenerazione urbana in ambiente costiero – per estensione territoriale e per risorse economiche investite – si riscontrano anche interessanti esperienze di iniziative dal basso che, facendo leva su processi di attivazione sociale, sul senso di appartenenza delle comunità locali e sulla acquisizione di consapevolezza rispetto alle risorse culturali ed ambientali in gioco, promuovono usi compatibili con l'esigenza di tutela di aree vulnerabili e preziose per la collettività. Partendo dallo sviluppo di un caso studio emblematico, nelle pagine seguenti si illustra il percorso interattivo d'indagine orientato all'identificazione di schemi partenariali che favoriscano l'iniziativa dal basso per la tutela della risorsa mare mediante la fruizione compatibile e l'attivazione sociale.

Per ragionare su meccanismi bottom up di attivazione sociale per la tutela e la valorizzazione di aree marine che versano in stato di abbandono e degrado si è scelto di sottoporre a studio una esperienza sviluppata in una città di mare di dimensione metropolitana e caratterizzata dalla presenza di un litorale complesso ed articolato, punteggiato da punti critici e riconosciute risorse culturali e naturalistiche (Clemente, 2013). Per

quanto concerne la selezione del caso studio, si è identificato un set di criteri: ambito urbano densamente popolato; presenza di un punto d'accesso al mare; coesistenza di caratteristiche di rilevanza dal punto di vista ambientale e culturale; condizioni di degrado dovute alla pressione antropica; presenza di una o più iniziative di fruizione controllata e/o tutela delle risorse esistenti; disponibilità di dati in serie storica idonei ad apprezzare il processo evolutivo.

Nello scenario italiano si è concentrata l'attenzione su Napoli, scelta per la ricchezza delle iniziative in itinere sul tema e per la complessità e, sovente, contraddittorietà del rapporto tra la città ed il mare che la lambisce ma che, parafrasando Matilde Serao, non la bagna. Questa preziosa risorsa che, oltre ad esserne la ragione fondativa, ne determina gli scorci mozzafiato e le vedute note in tutto il mondo è sovente presente nel dibattito cittadino, nella letteratura e nelle scelte istituzionali ma con sorprendenti negazioni. "Per i napoletani è sempre più difficile bagnarsi nel proprio mare. Le cause sono molte: l'inquinamento del golfo, l'incerta delimitazione delle aree di balneazione, la folla delle imbarcazioni a motore, la relativa lontananza dal centro popolare della città di quei pochi punti in cui è possibile bagnarsi, soprattutto il disatteso concetto del demanio. Com'è noto, demaniale è un bene dello Stato sul quale la collettività esercita un uso diretto, com'è o dovrebbe essere, il lido del mare. Viceversa, per tutto l'arco della costa che va dal Molosiglio alla Gaiola, da Coroglio a Pozzuoli, quest'uso diretto è impedito da ogni cosa che questa città "nobilissima" ha escogitato di riversare in o accostare al suo mare: le fognie, gli impianti industriali, i circoli nautici, le ville e i palazzi di Posillipo, dagli stabilimenti balneari a "numero chiuso" fino a quelli via via più economici." (De Fusco, 2004).

In tale litorale complesso, controverso e spesso degradato si è focalizzata l'attenzione su di una esperienza in itinere, ma che può vantare già i primi risultati, nell'area che comprende il Parco Marino Sommerso di Gaiola, alle pendici della collina di Posillipo. Tale iniziativa consente di approfondire schemi e procedure partenariali per favorire l'accesso e la riappropriazione della linea di costa in ambito urbano. Nell'area di Gaiola, infatti, opera il Centro Studi Interdisciplinari Gaiola onlus (di seguito citato come CSI Gaiola onlus) che, dal 2004, d'intesa con la Soprintendenza Archeologica di Napoli e Pompei, porta avanti un progetto di riqualificazione e valorizzazione territoriale in cooperazione con enti universitari e di ricerca, Comune di Napoli, scuole e gruppi di attivisti e studiosi, di uno dei tratti di costa di maggior interessasse naturalistico e culturale del litorale napoletano che si estende dal Borgo di Marechiaro fino all'antica Baia di Trentaremi a Posillipo e dal 2002 è stato oggetto dell'istituzione dell'Area Marina Protetta Parco Sommerso di Gaiola (di seguito citata come A.M.P.).

L'approccio d'indagine adottato è il protocollo dello studio di caso (Yin, 2009) ed è stato articolato in:

- indagine di contesto basata sull'inquadramento dell'area nell'ambito di riferimento territoriale, sull'interpretazione dello schema morfologico, dell'accessibilità fisica dell'area e delle caratteristiche ambientali e culturali emergenti;

- identificazione del quadro istituzionale, del sistema delle competenze e dello schema temporale delle iniziative promosse nell'area;
- raccolta ed interpretazione di dati quantitativi relativi all'evoluzione delle caratteristiche fisiche e funzionali dell'area;
- confronto con i soggetti coinvolti nelle iniziative e con i fruitori dell'area mediante somministrazione di interviste semi-strutturate, uso dei social network, osservazione attiva;
- ricostruzione del quadro partenariale e delle traiettorie di rigenerazione poste in campo.

I risultati del caso studio, dopo essere stati opportunamente generalizzati, verranno sottoposti a validazione mediante il confronto con altri casi studio significativi.

3. L'area di Gaiola: caratteristiche ed iniziative

L'area di studio scelta, comunemente nota come Gaiola, la cui etimologia probabilmente risale al latino *caveola* piccola grotta, si trova nell'area della prima delle dieci municipalità di cui è divisa la città di Napoli ed include la fascia costiera dell'estrema propaggine meridionale del promontorio di Posillipo e della collina di Coroglio e i due omonimi isolotti prospicienti. È presente sul posto una grotta nota anche col toponimo di "grotta di Seiano", che collega il Vallone della Gaiola con Bagnoli attraverso il promontorio di Coroglio.

Il Parco Sommerso di Gaiola, con una superficie di 41,6 ettari, si estende dal Borgo di Marechiaro alla Baia di Trentaremi racchiudendo verso il largo parte del grande banco roccioso della Cavallara. A differenza delle adiacenti aree costiere, le piccole spiagge e scogliere dell'area sono raggiungibili via terra attraverso la discesa di Gaiola che, partendo da via Tito Lucrezio Caro, scende ai piedi della collina di Coroglio fino al mare, consentendone l'accesso senza limitazioni e privatizzazioni. La discesa, dopo un primo tratto carrabile, diventa pedonale snodandosi tra macchie mediterranee, terrazze coltivate, pochi nuclei edificati e spazi incolti impraticabili fino a giungere con scale incise nel tufo alla piccola spiaggia omonima. Questa accessibilità rappresenta uno dei nodi critici dell'area: da un lato consente la fruizione collettiva di un tratto di costa di notevole pregio, dall'altro espone l'area al degrado dovuto alla presenza antropica che, senza gli opportuni controlli ed una adeguata informazione e formazione di coscienze, ha depauperato l'area per decenni.

La linea di costa presenta, quale scenario privilegiato, alte falesie di tufo giallo napoletano e costoni rocciosi punteggiati dalla folta vegetazione della macchia mediterranea. La particolare morfologia orografica e costiera ha attratto storicamente insediamenti antropici quali sontuose ville dell'aristocrazia romana a partire dal I sec. a.C.. Tra queste spicca il Pausillypon di Publio Vedio Pollione in seguito villa Imperiale nel 15 a.C., che entrò a far parte, dopo la sua morte (15 a.C.), dei possedimenti imperiali sotto Ottaviano Augusto, subendo col tempo modifiche ed ampliamenti.

Hanno inoltre favorito i primi insediamenti anche la presenza di una via d'accesso terrestre tra le poche di uso pubblico a Napoli, la vicinanza del Porto commerciale di Baia e di quello militare di Miseno.

Su tutta l'area si riscontrano peculiarità geologiche e morfologiche davvero suggestive grazie alle trasformazioni che hanno subito nel tempo sia la costa che i fondali a causa del fenomeno vulcanico-tettonico di lento sollevamento e abbassamento della crosta terrestre denominato bradisismo.

In effetti sui fondali, a pochi metri di profondità, sono ben visibili resti di ville marittime, cave di tufo, approdi, ninfei, camminamenti e peschiere, vasche per l'allevamento del pesce in voga tra l'aristocrazia romana tra la fine del II sec. a.C. ed il I sec. d.C. (Simeone e Masucci, 2009). Spostandosi più ad est, verso il borgo di Marechiaro, spiccano lungo la costa le vestigia di una villa marittima, nota con il nome di "Casa degli Spiriti".

Oltre alle dinamiche di natura vulcanica, di grande interesse scientifico sono l'estrema complessità geomorfologica dei fondali e la favorevole circolazione delle correnti marine che hanno permesso l'insediamento in pochi ettari di mare di una ricca comunità biologica (Simeone e Russo, 2005).

Ad una complessità morfologica e archeologica che caratterizza i fondali del Parco, corrisponde infatti una grande varietà di organismi marini – i cosiddetti fotofili (amanti della luce) e gli sciafili (amanti dell'ombra), pesci e cefalopodi – che hanno trovato il proprio habitat ideale sulla superficie e nelle fratture del banco roccioso della Cavallara che si estende per circa 700 metri dalla linea di costa, toccando una profondità massima di 25 metri (Simeone e Russo, 2005).

La concomitanza di questi fattori biologici e geo-morfologici ha fatto sì che la zona fosse classificata come area marina protetta "Parco Sommerso di Gaiola", nel settore nord occidentale del Golfo di Napoli. Il Parco Sommerso di Gaiola, di particolare valore storico-culturale e ambientale, rientra di conseguenza in un vasto sistema di pianificazione territoriale e in un ampio quadro normativo.

Il PRG attualmente vigente nel comune di Napoli assoggetta l'intera linea di costa di Posillipo all'approvazione di un piano urbanistico attuativo (Pua) da redigere, come richiesto anche dal Piano Paesistico vigente, al fine di definire soluzioni operative per l'azione di tutela. La ricostituzione del rapporto tra la città e il mare si persegue attraverso il miglioramento dell'accessibilità, delle infrastrutture e delle attrezzature che consentono di usare la costa come un'unica straordinaria struttura per il tempo libero, la ricreazione e il godimento delle risorse naturali (Simeone e Masucci 2009).

Con l'obiettivo di tutela integrale è stato identificato come Sito di Interesse Comunitario (SIC) marino costiero l'area di Baia e Gaiola che rappresenta un'unicità a livello internazionale per le peculiarità archeologiche sommerse e per la presenza nel sito di Baia di fenomeni di idrotermalismo (emissioni di acido solfidrico).

In particolare, l'A.M.P. è stata istituita con Decreto Interministeriale del 7/8/2002, sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con i Ministri per i Beni e le Attività Culturali, delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Politiche Agricole e Forestali, e d'intesa con la Regione Campania (ai sensi della legge 23 dicem-

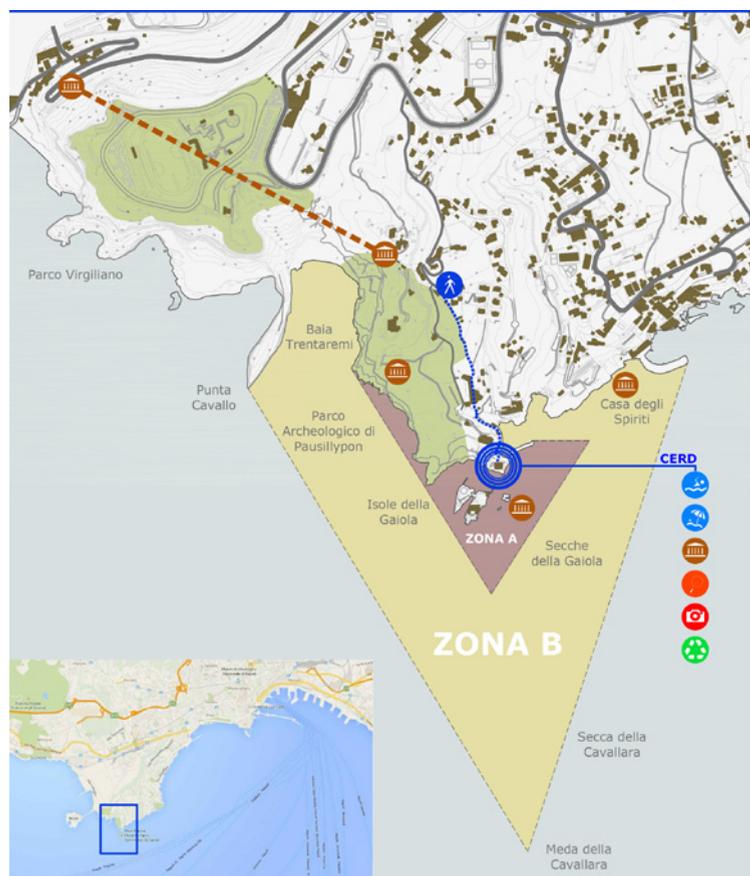


Fig. 2 - L'A.M.P. di Gaiola: ambiti di tutela ed emergenze culturali ed ambientali con il relativo quadro sintetico dell'accessibilità e delle attività che vi si svolgono

bre 2000, n. 388). Attraverso tale Legge (comma 10 dell'articolo 114) viene assegnato un finanziamento di 2 miliardi di lire a decorrere dall'anno 2001 per i parchi sommersi ubicati nelle acque di Baia nel golfo di Pozzuoli e di Gaiola nel golfo di Napoli "Al fine di garantire la tutela, la conoscenza e la valorizzazione, anche per finalità sociali e occupazionali, dei parchi e dei musei sommersi aventi rilevante valore ambientale, storico, archeologico e culturale".

Tutti i provvedimenti relativi all'utilizzazione e all'amministrazione del demanio ricompreso all'interno dell'A.M.P. vengono attualmente adottati dall'Amministrazione competente, sentito l'Ente preposto alla gestione del Parco: la Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei che si avvale, per la sorveglianza, della Capitaneria di Porto di Napoli e dei Carabinieri del Nucleo per la tutela dei Beni Archeologici.

Come indica l'art.2 del sopra citato Decreto, il Parco Sommerso di Gaiola interessa il tratto di mare antistante il promontorio di Posillipo e gli isolotti della Gaiola, comprendendo anche i relativi territori costieri appartenenti al demanio marittimo.

Tenendo presente le finalità della legge n. 388 del 2000, il Parco è stato realizzato con l'obiettivo di intervenire sull'area marittima e costiera per:

- la tutela ambientale e archeologica dell'area;
- la valorizzazione delle risorse ai fini di un miglioramento della dimensione sociale e occupazionale;
- la formazione e informazione relativa all'ecologia e alla biologia degli ambienti marini e costieri e del patrimonio archeologico sommerso dell'area, con relativi programmi di carattere educativo, di ricerca scientifica e di studio;
- la promozione di uno sviluppo socio-economico compatibile con le rilevanze storico-naturalistico-paesaggistiche dell'area, anche privilegiando attività tradizionali locali già presenti.

Ai fini di un adeguato e costante processo di tutela e controllo delle aree in oggetto, il decreto pone un divieto assoluto ai cittadini di svolgere tutte le attività che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dei beni ambientali ed archeologici oggetto della protezione, come ad esempio: la manomissione ed il danneggiamento dei reperti archeologici e di formazioni geologiche e minerali; qualunque attività che possa costituire pericolo o turbamento delle specie vegetali e animali; la discarica di rifiuti solidi o liquidi e l'immissione di scarichi; e così via.

Il Parco è stato inoltre suddiviso in due macro aree che sono più facilmente gestibili e controllabili da parte degli organismi di ricerca e di sorveglianza: la zona A, di riserva

integrale che comprende il tratto di mare prospiciente Posillipo e gli isolotti della Gaiola; la zona B, di riserva generale che comprende il residuo tratto di mare all'interno del perimetro del Parco Sommerso di Gaiola.

Per ogni zona il decreto prevede restrittive prescrizioni e divieti a salvaguardia delle caratteristiche dell'ambiente marino e dei reperti archeologici sommersi: ad esempio nella zona A, come indicato all'articolo n.4 del decreto, sono vietate la balneazione, le immersioni subacquee e la navigazione di imbarcazioni fatta eccezione per i mezzi di soccorso e sorveglianza o unità navali autorizzate dall'Ente gestore, la pesca subacquea e la pesca professionale o sportiva (Figura 2).

In linea con il quadro normativo vigente e le problematiche di accessibilità e qualità degli spazi riscontrate, sono state promosse svariate iniziative di ricerca e di rigenerazione dell'area. In particolare al fine di migliorare la qualità e la fruibilità dell'ambiente marino costiero, l'Assessorato all'Ambiente del Comune di Napoli, con il Servizio Risorsa Mare, fin dal 2000 ha interessato le università cittadine in tal senso. Le ricerche prodotte hanno consentito a partire dal 2003 di elaborare diversi progetti di consolidamento e riqualificazione della linea di costa di Marechiaro, Gaiola e Riva Fiorita, inseriti nel programma di "Riqualificazione del sistema degli approdi per la fruibilità turistica ed ambientale del tratto di costa tra Castel dell'Ovo e Nisida" (www.comune.napoli.it). Per il finanziamento delle opere si è fatto ricorso al "Progetto Integrato Portualità Turistica", nell'ambito del P.O.R. Campania 2006, nonché ai finanziamenti integrativi del Comune di Napoli e al programma regionale denominato "Qualità urbana". Nello specifico la marina della Gaiola è stata interessata da una serie d'interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza dell'approdo esistente al fine di migliorare l'accessibilità della zona sia da mare che da terra, nonché interventi di realizzazione ex novo di adeguate attrezzature e servizi (www.sito.regione.campania.it).

Gli studi interdisciplinari effettuati sull'intera area hanno favorito, inoltre, la nascita di meccanismi di attivazione sociale che hanno costituito una strategia vincente di riappropriazione dell'area da parte dei cittadini attraverso il prezioso lavoro dell'associazione CSI Gaiola Onlus.

4. L'esperienza di civic activation per la tutela e valorizzazione della costa: la Gaiola Onlus

A partire dalla ricca tradizione di processi partecipati (Healey, 1997), si propone una riflessione riguardo la riappropriazione da parte delle comunità locali e dei city-users (Atkinson, 2003) dello spazio pubblico e di uso pubblico della città. Non essendo questa l'occasione per una accurata disamina sull'argomento, ricordiamo che l'esperienza di partecipazione ha contribuito alla produzione sia di copiosa letteratura che di sperimentazioni progettuali (Balducci, 1996; Sclavi, 2002; Esposito De Vita & Ragozino, 2013). Questa tradizione consolidata trova nuovo slancio in uno scenario di crisi economica e valoriale, con particolare riferimento al processo partecipativo che conduce all'atti-

vazione del capitale sociale nei processi di rigenerazione degli spazi pubblici e nei più recenti progetti di matrice comunitaria. In quest'ambito è di fondamentale importanza sottolineare quanto sia centrale il ruolo proattivo della comunità, che immettendo nel circuito energia, creatività e risorse, mette le basi per le trasformazioni dei luoghi e per lo sviluppo delle attrezzature pubbliche di una data area.

Sono molteplici le iniziative attivate mediante partenariati costruiti sulla base di istanze espresse dalle comunità locali ed orientate ad innescare processi integrati di rigenerazione urbana o, più specificamente, azioni di tutela o di recupero di luoghi dal forte valore identitario (Esposito De Vita et al., 2013). Tra tutte si pensi alle iniziative statunitensi delle Community Development Corporation (CDC) che vedono la partecipazione di associazioni no-profit locali nel fare rete, promuovere idee e valutare l'operato dei decisori istituzionali. Le CDCs prevedono l'investimento diretto da parte delle comunità locali, in termini di risorse umane ed economiche, per avviare processi di rigenerazione di spazi e luoghi pubblici o di uso pubblico a fini sociali, così come di place branding (Gittell and Wilder, 1999; Skinner, 2011). Queste esperienze sono oggetto di ampia letteratura, trasversale a molteplici ambiti disciplinari, e di esperienze e proposte in ambito urbanistico (Goodpaster, 1968; Stoecker, 1997; Walker, 2002; Bevilacqua et al., 2013); in questa sede si è voluto inquadrare questo aspetto nell'ambito della tematica del "diritto al mare" mediante lo sviluppo di un caso studio imperniato sull'accesso alla linea di costa ed alle sue risorse culturali, ambientali e sociali.

Sulla base di queste considerazioni si sviluppa il caso studio dell'area marina protetta Parco Sommerso di Gaiola, che ha visto la sua evoluzione attraverso un percorso tipico e nel contempo originale di *civic activation*, intrapreso dapprima da un gruppo di giovani studiosi-attivisti negli ambiti della biologia marina e dell'archeologia poi confluiti nel CSI Gaiola onlus. Come già anticipato, il caso studio è stato selezionato per l'insieme complesso di fattori che vi coesistono: la caratteristica vocazione costiera che rinvia sia al cosiddetto "diritto al mare" sia ad una cittadinanza attiva che si mobilita per la riappropriazione dello spazio pubblico; il tema ampiamente discusso della vulnerabilità della linea di costa (condizioni meteo-marine, condizioni geologico-morfologiche, tendenza evolutiva delle spiagge, pressione antropica, esistenza e tipologia delle difese, uso del territorio ed elementi a rischio); presenza di un notevole patrimonio archeologico e di un altrettanto rilevante apparato biologico-marino caratterizzato da un'elevata biodiversità.

Il processo parte nel 2002 da un progetto di ricerca scientifica dal titolo "Analisi territoriale per una gestione integrata della fascia costiera di Posillipo", sviluppato presso la cattedra di Ecologia del Dipartimento di Scienze per l'Ambiente dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope da un gruppo di giovani ricercatori (archeologi, biologi, biologi marini, educatori e divulgatori naturalistici/ambientali, operatori subacquei, esperti di patrimonio culturale) con l'obiettivo di colmare un gap di rilievi sull'area risalente agli anni '40 per gli aspetti biologici e ad inizio secolo per quelli archeologici. Ispirandosi al modello della Stazione Zoologica di Anton Dohrn, fondata nel 1872 a Napoli per la conoscenza e lo studio della flora e della fauna del mare, il gruppo – aggregatosi

spontaneamente – si costituisce nel 2004 come associazione culturale Centro Studi Interdisciplinari Gaiola.

In precedenza l’A.M.P. era stata oggetto di iniziative e progetti che però non sono stati realizzati o sono rimasti incompiuti; nel 1992 l’isola, messa all’asta, è diventata proprietà della Regione Campania che nel 1996 la affida all’associazione “Marevivo” per realizzare un Museo per la valorizzazione delle risorse marine: progetto che non è stato mai realizzato.

Nell’anno 2005 viene sottoscritto il protocollo d’intesa – ancora vigente – tra l’associazione CSI Gaiola e l’ente gestore dell’A.M.P. – la Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici e Ambientali di Napoli e Caserta – per la collaborazione ad un progetto di studio, valorizzazione e riqualificazione del Parco Sommerso di Gaiola. Nello stesso periodo alcuni volumi di proprietà della Regione Campania, posti nella parte alta dell’area protetta e destinati ad attività correlate all’A.M.P., vengono dati in comodato d’uso al CSI Gaiola per insediare il nucleo operativo dell’associazione allo scopo di avviare attività informative per stimolare negli utenti comportamenti consapevoli nei confronti del Parco e, nel contempo, presidiare l’area precedentemente abbandonata a se stessa. Mentre l’associazione – diventata onlus – si attiva per la promozione di usi eco-compatibili nell’area, l’amministrazione comunale napoletana – avvalendosi di fondi del P.O.R. Campania 2000-2006 P.I. Portualità Turistica – impegna € 320.000,00 per il progetto di “Riqualificazione e potenziamento dell’approdo e della marina della Gaiola - Litorale Posillipo”. Questi interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza dell’approdo esistente e di riqualificazione e consolidamento degli accessi (sostituzione della pavimentazione esistente, recupero della muratura di sostegno al costone, consolidamento e ricostruzione del muretto in tufo, nuovo sistema di illuminazione su pali e a braccio, nuova area destinata a servizi igienici e docce) hanno contribuito a rendere praticabile l’azione del CSI Gaiola onlus per promuovere usi appropriati dell’area.

Gli sforzi degli attivisti culminano nell’apertura nel 2010 del CeRD - Centro per la Ri-

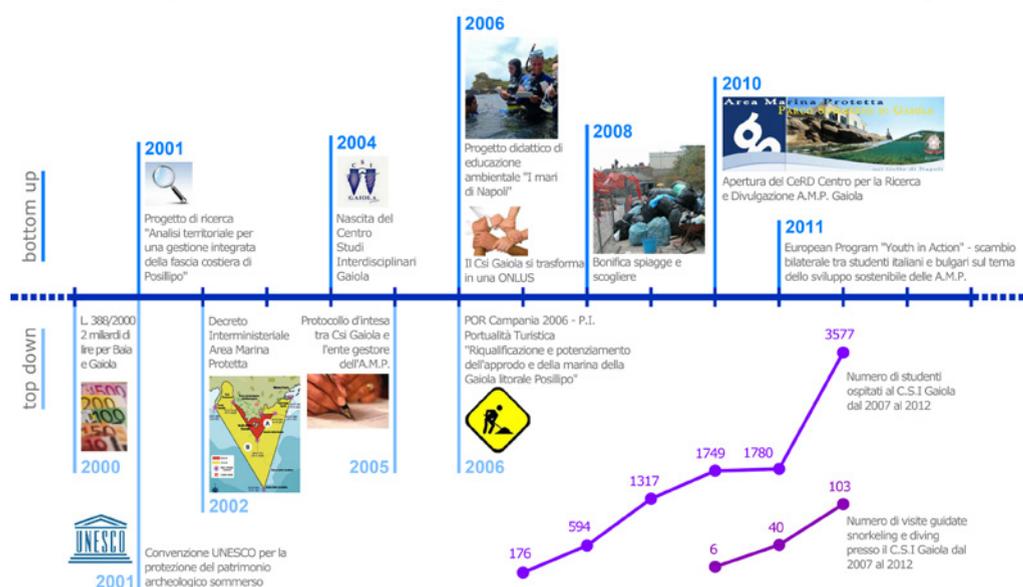


Fig. 3 - L'evoluzione temporale delle iniziative sviluppatesi nell'area

cerca e Divulgazione scientifica del Parco Sommerso di Gaiola. Il nuovo centro è localizzato nel fabbricato cosiddetto Conventino – proprietà della Regione Campania affidata all'Ente Gestore del Parco Sommerso di Gaiola nel settembre 2008 – posto in posizione strategica per consentire un'adeguata tutela della zona A di riserva integrale. Ristrutturato dalla Soprintendenza Archeologica di Napoli e Pompei con fondi dell'AMP e aperto al pubblico nel 2010, dopo più di trent'anni di abbandono, grazie anche alla collaborazione del CSI Gaiola onlus, il nuovo Centro rappresenta oggi un presidio di tutela e valorizzazione dell'A.M.P. Presso la struttura si concentrano tutte le attività operative, di ricerca, didattiche e informative, in particolare vi è allestito il centro accoglienza visitatori, una sala conferenze, un piccolo museo didattico, un acquario mediterraneo, uno spogliatoio per le attività subacquee e un laboratorio scientifico per le attività di monitoraggio biologico dell'A.M.P. e la formazione. Anche gli spazi esterni, recuperati e bonificati, sono stati trasformati in un giardino botanico mediterraneo di ausilio alle attività didattiche sull'ambiente marino costiero del Parco.

Il CSI Gaiola è Ente convenzionato con le Università Parthenope e Federico II di Napoli, Università di Genova e Milano per attività di ricerca e formazione nei settori delle scienze del mare, inoltre collabora con diversi istituti di ricerca come la Stazione Zoologica sopra citata, il CNR e associazioni scientifico-culturali quali AIOSS, AISA e AIGAE e dal 2011 è Partner ufficiale della MEDPAN (Network of managers of Marine Protected Areas in the Mediterranean)

Si avvale per le attività in mare di attrezzature e mezzi nautici propri ed ha la propria sede operativa presso il CeRD dell'Area Marina Protetta dove svolge anche attività di controllo ed informazione in mare contro gli abusi perpetrati ai danni del Parco e, a partire dal 2007, attività di monitoraggio subacqueo (Figura 3).

I primi obiettivi del CSI Gaiola sono la tutela, la riqualificazione e la valorizzazione dell'immenso patrimonio naturalistico e storico-culturale della città di Napoli. Insieme al gruppo dei ricercatori/formatori specializzati sia nel campo delle Scienze Ambientali marine e Naturali classiche che in quello dall'Archeologia e della Conservazione dei Beni Culturali, aderiscono all'iniziativa esponenti di istituzioni del mondo accademico e della ricerca scientifica partenopea.

Le maggiori problematiche affrontate dal CSI Gaiola in questi anni sono state:

- Contesto urbano e sociale difficile;
- Elevatissima pressione antropica da terra e da mare durante la stagione estiva per attività diportistica e balneazione;
- Pesca di frodo praticata a qualsiasi ora anche con metodologie altamente distruttive;
- Scarso senso civico e sensibilità ambientale da parte dei fruitori dell'area;
- Mancanza di un adeguato piano di gestione integrata della fascia costiera;
- Mancanza di controlli sugli illeciti;
- Alto Degrado ambientale a terra e a mare.

L'obiettivo perseguito dal Csi è creare un centro per la disseminazione dei principi di sviluppo sostenibile, a partire dalle generazioni più giovani, mediante la promozione di

iniziative formative con le scuole, laboratori didattici, campi-scuola marini ed archeologici. Accanto alla formazione e alla ricerca, il Csi svolge con i propri volontari attività dirette di presidio e controllo, pulizia della spiaggia e monitoraggio delle biocenosi marino-costiere dell'AMP, nonché deterrente alle attività illecite quali la pesca di frodo (Figura 4).

5. Verso una nuova prospettiva di waterfront regeneration

Anche se l'iniziativa di Gaiola ha una storia relativamente breve, in dieci anni si può fare un primo bilancio rispetto alle attività svolte ed al conseguimento degli obiettivi che conferma la duplice domanda di ricerca posta in premessa:

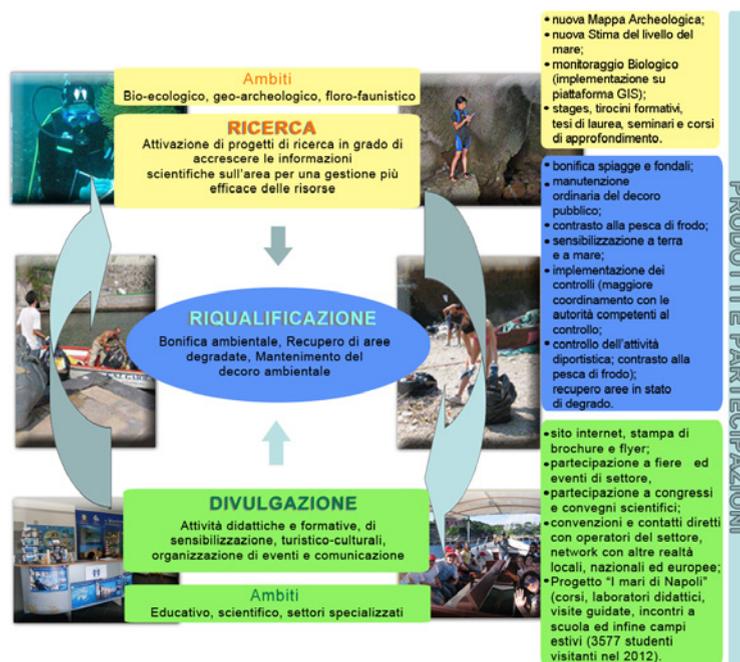
- l'attivazione dell'impegno civico coniugato con un'appropriata architettura partenariale pubblico-privato, anche in presenza di risorse economico-finanziarie limitate, può colmare carenze istituzionali e contribuire a perseguire interessi diffusi, conseguendo risultati notevoli e
- la fruizione controllata e consapevole dell'accesso al mare in aree protette rappresenta una efficace opportunità per la tutela perché integra il presidio delle istituzioni preposte con il controllo operato dalle comunità per scongiurare abbandono e vandalismi.

L'indagine di campo con sopralluoghi in diversi periodi dell'anno e giorni della settimana, la disamina dei documenti ufficiali che illustrano l'iter istituzionale ed il background dell'iniziativa, l'incontro e confronto con i protagonisti dell'iniziativa (membri del CSI e rappresentanti delle istituzioni coinvolte), la disamina delle diverse modalità di disseminazione adottate dal CSI (articoli divulgativi e scientifici, convegni ed eventi sui social networks, promozione presso le scuole), e la somministrazione di interviste semi-strutturate agli utenti concorrono a dipingere un quadro unitario.

Tra i punti di forza dell'iniziativa sono emersi:

- la grande capacità di autopromozione di una iniziativa portata avanti da attivisti che sono membri di una comunità che vanta un forte carattere identitario e che, al contempo, posseggono competenze scientifiche e formative idonee a perseguire gli obiettivi prefissati;
- il vantaggio offerto dall'operare in un'area costiera la cui attrattività costituisce nel contempo un grande valore aggiunto ma anche un fattore di complessità laddove la pressione antropica si scontra con la scarsità di risorse per il controllo e la gestione del regime vincolistico;
- la capacità di massimizzare i risultati a fronte di investimenti contenuti, avvalendosi di forme partenariali che

Fig. 4 - L'approccio del C.S.I. Gaiola onlus



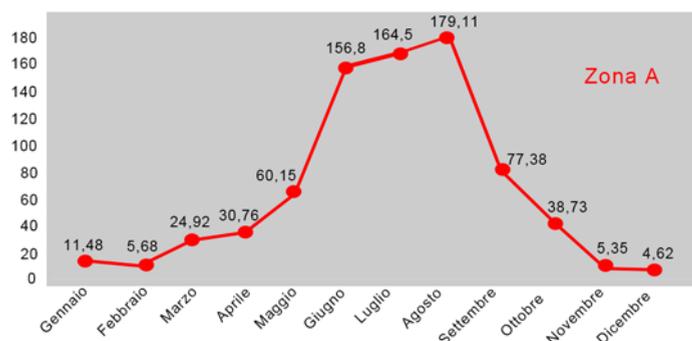


Grafico 1 - N° medio di accessi giornalieri scogliera Zona A suddiviso per mese-anno 2012- Relazione attività di Gestione CeRD

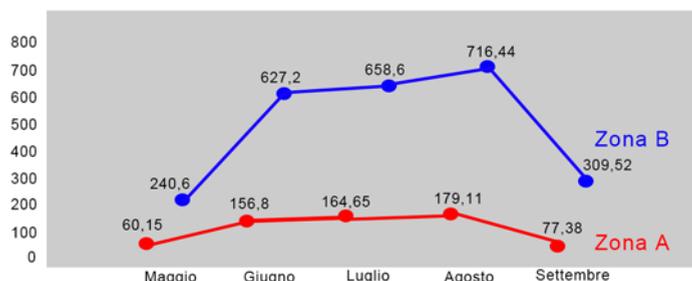


Grafico 2 - N° medio di accessi giornalieri Zona A e Zona B da maggio a settembre -anno 2012- Relazione attività di Gestione CeRD

Fig. 5 - Flussi di visitatori al Parco Sommerso di Gaiola nell'anno 2012

consentano l'autofinanziamento mediante la gestione di attività remunerative compatibili con la tutela dell'ambiente, il fund raising e lo scouting;

- la messa a sistema, operata dal CSI attraverso l'impegno volontario dei suoi membri, di interventi non collegati tra loro – quali la riqualificazione e la messa in sicurezza dell'accesso a mare, la ristrutturazione dell'edificio che ha ospitato la base operativa, piccoli finanziamenti per l'attività formativa – che ha prodotto la necessaria massa critica per avviare l'iniziativa;
- il radicale cambiamento dei comportamenti degli utenti dell'area nei confronti dell'habitat marino da quando il divieto assoluto d'accesso senza controllo è stato sostituito da un accesso consentito ad un numero limitato di persone e disciplinato da regole rigorose e dal presidio costante. Questo cambiamento è stato rilevato sia mediante i sopralluoghi che attraverso i dati raccolti dal CSI con il monitoraggio della qualità delle acque e del suo popolamento nonché dello stato di conservazione dei reperti archeologici;
- il notevole successo – in termini di partecipazione e di feedback dalle istituzioni scolastiche – delle iniziative di formazione strutturate in visite e campi-scuola tematici ed in iniziative estemporanee collegate a network internazionali quali "Iniziative oceaniche" (www.initiativesoceanes.org) che hanno coinvolto gradualmente la popolazione locale, consolidando uno spirito comunitario legato all'area oggetto di studio (Figura 5).

Il bilancio positivo dell'esperienza Gaiola è suffragata da indicatori quantitativi e da ciascuna delle fonti d'indagine e sarà oggetto di ulteriore approfondimento sia per quanto concerne il modello organizzativo che per quanto concerne l'azione di tutela pro-attiva messa in campo. Ma, nonostante la sostanziale efficacia delle azioni poste in campo, ci sono alcuni gap che dovrebbero essere considerati per la messa a regime e la generalizzazione dell'esperienza.

L'attività è stata avviata oltre dieci anni fa e sono state affrontate e superate notevoli emergenze quali:

- la rimozione dell'accumulo di rifiuti solidi urbani e di rifiuti speciali sulle spiagge e sui fondali, cui è stata associata una nuova procedura per lo smaltimento quotidiano;
- la messa in sicurezza dell'accesso a mare ed il ripristino della recinzione nel punto d'ingresso alla Zona di Riserva Integrale (Zona A) dell'A.M.P., cui è stato associato un presidio con registrazione e contingentazione degli ingressi consentiti;
- l'azione di disseminazione e condivisione del patrimonio culturale e naturalistico presente nell'area, orientata a colmare la carenza di informazioni e consapevolezza della comunità locale, cui è associata la realizzazione di un presidio-centro studi ed accoglienza nell'area;

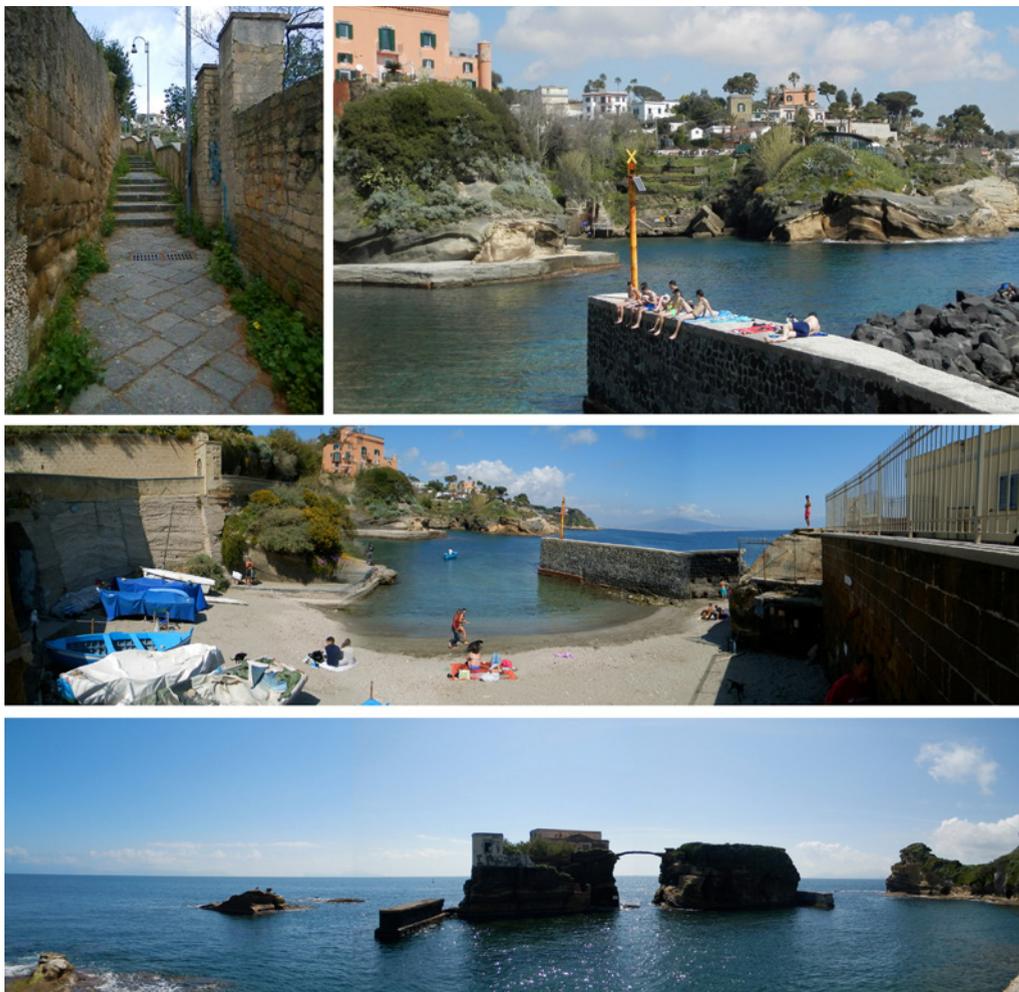


Fig. 6 - Il Parco di Gaiola oggi, elementi dell'indagine visuale

- il monitoraggio della pesca di frodo professionale che danneggia in modo significativo la popolazione ittica ma anche i fondali, cui è associato il controllo negli orari e periodi a rischio e la richiesta d'intervento alle autorità.

Nonostante il notevole lavoro effettuato ed i tangibili riscontri ottenuti, però, l'iniziativa è ancora affidata all'entusiasmo ed all'impegno dei promotori del CSI che svolgono quotidianamente una azione sul territorio che ha profondamente modificato la qualità intrinseca, la percezione e l'uso dell'area (Figura 6).

Anche se le attività del CSI Gaiola proseguono e si arricchiscono di sempre nuove iniziative e competenze è auspicabile che si attivino maggiori sinergie con i soggetti competenti nel contesto territoriale in modo da favorire le attività che si svolgono nell'A.M.P. mediante l'offerta di servizi adeguati. Gli aspetti più rilevanti emersi nell'indagine sono relativi a:

- accessibilità; la strada d'accesso non è adeguata ai flussi di utenti che si generano nella stagione balneare e la sosta di autoveicoli rende difficile l'esodo in caso di eventi stressori nonché l'intervento di mezzi d'emergenza via terra;
- smaltimento dei rifiuti solidi urbani; il CSI Gaiola è riuscito a predisporre una modalità efficace di gestione del problema mediante l'attivazione di un processo coo-

perativo con gli utenti dell'area, che dovrebbe essere ulteriormente sviluppata con l'intervento dell'ente competente;

- pesca di frodo; il CSI Gaiola ha attivato una costante attività di monitoraggio e controllo nei confronti di questo fenomeno che è cresciuto da quando l'efficace tutela dell'A.M.P. ha determinato un ripopolamento ittico dell'area. L'appetibilità della zona per la ricchezza e varietà delle specie ha determinato un affinamento delle tecniche dei pescatori di frodo e richiederebbe un ulteriore supporto (via terra e via mare) all'attività di controllo già in atto nelle ventiquattrore ad opera dei volontari del CSI Gaiola.

Per ciascuna delle emergenze individuate non si è ancora maturata una struttura partenariale che consenta di avere la piena collaborazione tra le istituzioni competenti e consenta di massimizzare gli effetti positivi che l'attività sta generando nell'A.M.P.

I gap che sono emersi dall'indagine e che stanno rallentando la piena maturazione dell'iniziativa possono essere ricondotti a tre gruppi di ostacoli: problematiche di natura normativa ed istituzionale; problematiche di natura economico-finanziaria e problematiche relative al contesto territoriale. Per quanto concerne il primo raggruppamento si sono riscontrati dei limiti del quadro normativo, del sistema delle competenze e delle procedure amministrative che non solo non facilitano il processo ma addirittura lo ostacolano generando entropia, sovrapposizioni e dispersioni. Ciò si associa ad ostacoli relativi agli aspetti economico-finanziari; iniziative di natura comparabile ma sviluppate in contesto statunitense vedono un importante ruolo del sistema fiscale e degli enti locali nel supportare le associazioni non-profit impegnate in iniziative delle comunità volte a produrre servizi che soddisfano l'interesse collettivo, in particolare in contesti che richiedono la tutela del valore identitario o naturalistico. Iniziative come l'esperienza sviluppata nell'A.M.P. Gaiola confortano nell'identificazione anche nel contesto italiano di profili più efficaci di supporto ad iniziative no-profit che partono dalle comunità per promuovere la tutela di beni comuni. Gli ostacoli dovuti a fattori ambientali sono legati alla ancor scarsa conoscenza e consapevolezza rispetto al valore immateriale ma insostituibile delle risorse culturali ed ambientali che rappresentano il patrimonio della collettività. Mentre su questo fronte già opera efficacemente il CSI Gaiola, gli altri gap riscontrati formeranno oggetto del prosieguo della ricerca con l'obiettivo di identificare un approccio generalizzabile anche ad altri contesti del public realm.

Riconoscimenti

L'esperienza che si illustra è inquadrata all'interno delle attività del progetto "Diversità culturale e attivazione sociale: strategie per la sicurezza e lo sviluppo locale" – Commessa Strategie Urbanistiche – dell'Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie (IRAT) del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Pur nell'unitarietà dell'articolo Gaia Daldanise ha contribuito a sviluppare il paragrafo 3 e Stefania Ragozino il paragrafo 4. Si ringrazia il Presidente di CSI Gaiola Onlus, dott. Maurizio Simeone, per la preziosa collaborazione ed il materiale informativo prodotto.

REFERENCES

- Atkinson Rob, “Addressing Urban Social Exclusion through Community Involvement in Urban Regeneration”, in *Urban Renaissance? New Labour, Community and Urban Policy*, Bristol, Policy Press, 2003, pp 101–19.
- Balducci Alessandro, *L’urbanistica Partecipata*, “DST: rassegna quadrimestrale di studi e ricerche del Dst del Politecnico di Milano”, II, 1996.
- Bevilacqua Carmelina, Gabriella Esposito De Vita, Bruno Monardo, Claudia Trillo, “Rigenerazione Urbana e Partenariato Pubblico-Privato Tra Boston e l’Europa”, in a cura di Rigillo Marina, *OLTRE LA SIEPE*.
- Scenari di ricerca per il progetto ambientale, Napoli, Editoriale Scientifica, 2013, pp. 89–113.
- Breckner Ingrid, “Culture Nello Spazio Pubblico: Hafencity Ad Amburgo”, *Urbanistica*, 139/2009.
- Bruttomesso Rinio, “Complexity on the Urban Waterfront”, *Waterfronts in post-industrial cities*, 2004, pp. 39-49.
- Carrada Gian Carlo, Coiro Pietro, Russo Giovanni Fulvio, “Le Aree Marine Protette Del Mediterraneo” Napoli, Electa Napoli, 2003.
- Carta Maurizio, “Waterfronts between Sicily and Malta: An Integrated and Creative Planning Approach”, *PortusPlus*, 3/2012.
- Cerreta Maria, Pasquale De Toro, “Strategic Environmental Assessment of Port Plans in Italy: Experiences, Approaches, Tools”, *Sustainability*, 4, 12/2012.
- Clemente Massimo, *Città Dal Mare. L’arte di Navigare e di Costruire le Città*, “Città e Architettura”, II, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011.
- Clemente Massimo, “Identità Marittima E Rigenerazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile delle Città di Mare”, *BDC*, XIII, 1/2013, pp. 181-94.
- Donolo Carlo, “Dalle Politiche Pubbliche Alle Pratiche Sociali Nella Produzione Di Beni Pubblici? Osservazioni Su Una Nuova Generazione Di Policies”, *Stato e mercato*, 25, 1/2005, pp. 33-66.
- Esposito De Vita Gabriella, Petrella Bianca, “Dalla Questione Ambientale Alla Pianificazione Delle Aree Protette: Una Proposta Metodologica”, in *Il rapporto tra il piano del parco e gli altri strumenti di pianificazione del territorio*, Napoli, Giannini Editore, 2006.
- Esposito De Vita Gabriella, “Esperienze di waterfront regeneration a Belfast: per unire una città divisa”, *URBANISTICA*, 148, pp. 55-59, 2011a.
- Esposito De Vita Gabriella, “Anversa: città media europea con un porto mondiale”, in Clemente Massimo, *Città dal mare. L’arte di navigare e di costruire le città*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011b, pp. 249-259.
- Esposito De Vita Gabriella, Carmelina Bevilacqua, Claudia Trillo, “Improving Conviviality in Public Places: The Case of Naples, Italy”, *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 7, 2013, pp. 1209-19.
- Esposito De Vita Gabriella, Ragozino Stefania, “Civic Activation, Vulnerable Subjects and Public Space: The Case of the Park of Rione Traiano in Naples”, *TRIA Territorio della Ricerca su insediamenti e ambiente – Rivista Internazionale di cultura urbanistica*, 10, 1/2013, pp. 173-88.
- Esposito De Vita Gabriella, “Segregative power of violence in Belfast and Naples. Exploring the role of public spaces reconnecting divided societies”, In Madanipour Ali, Sabine Knierbein, Aglaée Degros (eds.), “Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe”, London, Routledge, 2013.
- Feyen Jan, Kelly Shannon, Matthew Neville, *Water and Urban Development Paradigms: Towards an Integration of Engineering, Design and Management Approaches*, London, CRC Press, 2008.
- Forte Francesco, “Port and Territorial System: The Case of Campania”, in *Tourist Ports: Multidisciplinary Approach to an Integrated Planning Strategy*, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2010, pp 101-34.
- Fusco Girard Luigi, “Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the ‘Historic Urban Landscape’ Approach”, *Sustainability*, 10, 5/2013, pp 4329-48
- Fusco Girard Luigi, Peter Nijkamp, *Energia, Bellezza, Partecipazione: La Sfida della Sostenibilità: Valutazioni Integrate tra Conservazione e Sviluppo*, Milano, Franco Angeli, 2004

- De Fusco Renato, Facciamo finta che: Cronistoria Architettonica e Urbanistica di Napoli in Scritti Critici e Polemici dagli anni '50 al 2000, Napoli, Liguori Editore Srl, 2004
- Gittell Ross, Margaret Wilder,. "Community Development Corporations: Critical Factors That Influence Success", Journal of Urban Affairs, 21, 3/1999, pp341-61
- Goodpaster Gary S., "Introduction to the Community Development Corporation", J. Urb. L., 46, 1968
- Healey Patsy, Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies, Vancouver, UBC Press, 1997
- Hein Carola (a cura di), Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks, London, Routledge, 2011
- Losasso Mario, "Riquilificare i Litorali Urbani. Progetti e Tecnologie per Interventi Sostenibili sulla Fascia Costiera della Città di Napoli", Napoli, Clean, 2006
- Marshall Richard, Waterfronts in Post-Industrial Cities, London, Spon Press, 2004
- Rigillo Marina, Oltre La Siepe. Scenari Di Ricerca per Il Progetto Ambientale, Napoli, Editoriale Scientifica, 2013
- Rigillo Marina, Elena Cervelli, "Mapping Urban Vulnerability: The Case Study of Gran Santo Domingo, Dominican Republic", Advanced Engineering Forum, 11/2014
- Rodotà Stefano, "Beni Comuni e Categorie Giuridiche: Una Rivisitazione Necessaria", QUESTIONE GIUSTIZIA, 2011
- Savino Michelangelo, Marina Adriana Arena, Waterfront d'Italia: Piani Politiche Progetti, Milano, FrancoAngeli, 2010
- Sclavi Marianella, Avventure Urbane. Progettare La Città Con Gli Abitanti, Milano, Eleuthera, 2002
- Secchi Bernardo, Paola Viganò, Ilene Steingut, Tessa Gerson, Antwerp, Territory of a New Modernity, Milano, Sperling Paperback, 2009
- Simeone Maurizio, "Le Grotte di Trentaremi e le Altre Cavità Costiere dell'Area Marina Protetta Parco Sommerso di Gaiola (Golfo Di Napoli): Aspetti Geoarcheologici ed Ecologici", Opera Ipogea, 2008, pp 307-14
- Simeone Maurizio, De Vivo Caterina, Masucci Paola, "An Interdisciplinary Approach to the Preservation of the Gaiola Archaeological Underwater Park and the Posillipo Coastline, Bay of Naples (Southern Italy)", International Journal of Heritage in the Digital Era, 1/2012, pp 373-78
- Skinner Heather, "In Search of the Genius IOCI: The Essence of a Place Brand", The Marketing Review 11, 3/2011, pp 281-92
- Stoecker Randy, "The CDC Model of Urban Redevelopment: A Critique and an Alternative", Journal of Urban Affairs, 19, 1/1997
- Walker Christopher, "Community Development Corporations and Their Changing Support Systems", The Urban Institute Metropolitan Housing and Communities Policy Center, 2002
- Wood Sa, Smith Kf, Banks Jc, Tremblay La, Rhodes L, Mountfort D, Cary Sc Pochon, "Molecular Genetic Tools for Environmental Monitoring of New Zealand's Aquatic Habitats, Past, Present and the Future", New Zealand Journal of Marine and Freshwater Research, 47, 1/2013, pp. 90-119
- Yin Robert K., "Case Study Research: Design and Methods", Londra, Sage, 2009
- Zoppi Corrado, Aree Protette Marine e Costiere: Questioni di Pianificazione del Territorio, Roma, Gangemi, 1993
- <http://www.gaiola.org>
- <http://www.areamarinaprotettagaiola.it>
- <http://postsandyinitiative.org/waterfront>
- <http://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/10170>
- <http://www.sito.regione.Campania.it>
- <http://www.initiativesoceanes.org>

Gabriella Esposito De Vita

*IRAT-CNR Naples, DIARC-University Federico II of Naples
g.esposito@irat.cnr.it – www.irat.cnr.it*

Researcher at the CNR in permanent position since 2001, she is currently coordinating European funded research projects and other projects at national level within the IRAT-CNR activities, in cooperation with the DIARC-University Federico II of Naples.

Graduated in Architecture cum laude at the University of Naples Federico II (1994), Ms in Urban Planning at the University of Rome La Sapienza (1998) and PhD in Territorial Sciences at the University Federico II (2000). She has taught urban planning in several academic institutions. Her research field of interest is the built environment with a focus on understanding links between social transformations and urban regeneration.

Stefania Ragozino

*IRAT-CNR Naples, DIARC-University Federico II of Naples
s.ragozino@irat.cnr.it*

Stefania Ragozino is currently involved in applied research in Urban Design and its relationships with community planning at the IRAT-CNR as junior researcher and as PhD candidate at the University Federico II of Naples. Graduated in Architecture cum laude at the University Federico II of Naples (2010), she gained experience in research and experimental design while she was a graduate student. She has worked in research in project groups at international level since 2008, focusing on experimental design supported by visual interpretation tools.

Gaia Daldanise

*Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura
gaia.daldanise@gmail.com*

Gaia Daldanise is an architect and PhD student in Evaluation Methods and Urbanism at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. She graduated cum laude, with a thesis titled Redevelopment of Rione San Francesco (“Rione Amicizia”) in Naples and residential project for social housing. She had many professional experiences in architecture studies and technical services companies, participated Nichelino Masterplan - Stupinigi Natural Park (TO) and specialized with a Master’s Degree in Safety and Health in the workplaces.

abstract

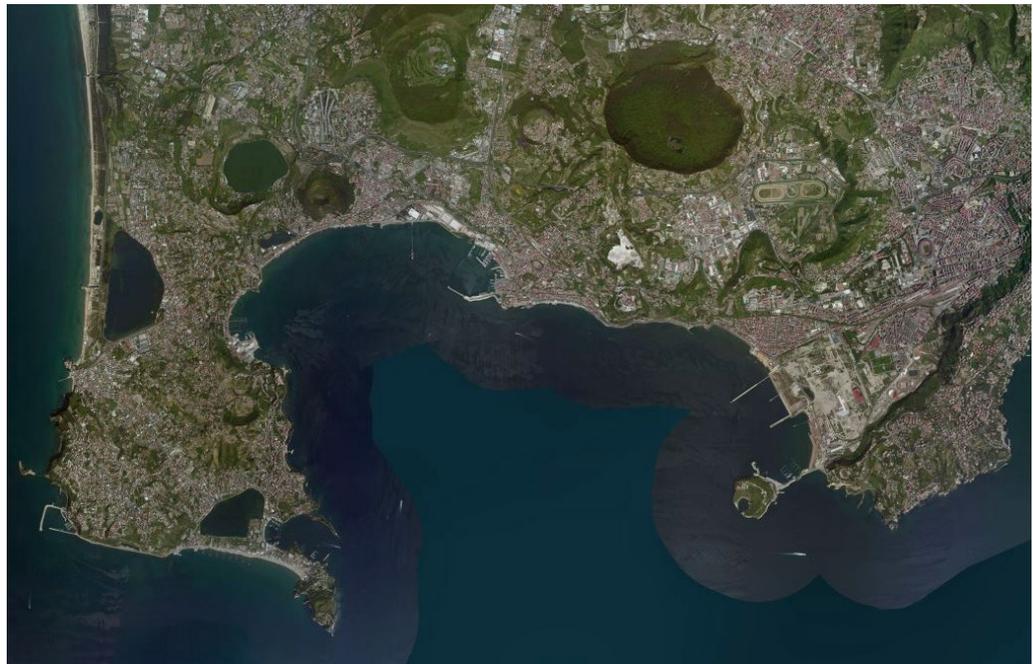
“Sea routes” in Risk Management Planning. The case study of Bacoli

Giuseppe Guida

Abstract

The coastal region from Bacoli to Castellammare di Stabia contains, besides an alteration of fine landscapes and large areas of unplanned urban sprawl, different natural risk elements, object of planning tools that affecting substantially in the urban policies and urban plans.

If a Civil Protection and Emergency Plan, in fact, is a project of all activities and procedures to be adopted to deal with a disaster expected in a region, it is evident that the coordination with urban planning is fundamental. This, in particular, in sensitive areas such as coastal ones.



Golfo di Pozzuoli, vista satellitare

In the article, using the case study of the Italian city of Bacoli (near Naples), I'll explore the possibilities offered in emergency planning, from the sea as a specific escape route in case of drought. The reflection moves from an examination of the particular orographic and geographic Phlegraean coast, the topography of the area, the level of interconnections and infrastructures. The strategies developed during the preparation of the plan of emergency and civil protection, from which this article starts, identify the waterfront area, specially adapted, infrastructured and safety, a fundamental option in the management of major emergencies of the Phlegraean area.

KEYWORDS

Safety & security, Large scale plans & projects, Social practices

Le vie del mare nella pianificazione di emergenza. Il caso di Bacoli

L'intera fascia costiera che da Bacoli arriva a Castellammare di Stabia racchiude, oltre un'alternanza di paesaggi di pregio e ampie aree di antropizzazione distorta e non pianificata, diversi elementi di rischio naturale, oggetto, negli ultimi anni, di strumenti di pianificazione dell'emergenza che incidono in maniera sostanziale nelle politiche e nei piani di governo del territorio.

Se un piano di emergenza, infatti, è un progetto di tutte le attività coordinate e di tutte le procedure che dovranno essere adottate per fronteggiare un evento calamitoso atteso in un determinato territorio, è evidente che è fondamentale un coordinamento con gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale. Questo, in particolare, in territori sensibili come quelli costieri. In questo senso, i materiali per l'elaborazione di un piano di emergenza possono essere sostanzialmente quelli offerti e suggeriti dai diversi territori, compresi l'aspetto culturale e sociale della percezione e della reazione ai fattori di rischio.

Nell'articolo, utilizzando il caso studio della città di Bacoli, si esploreranno le possibilità offerte, nella pianificazione di emergenza, dal mare quale specifica via di esodo in caso di evento calamitoso. La riflessione muove da una disamina della particolare conformazione orografica e geografica della costa flegrea, della morfologia del territorio, del livello e dell'interconnessione infrastrutturale. Le strategie elaborate durante la redazione del piano di emergenza e protezione civile, da cui la riflessione prende le mosse, individuano nell'interfaccia terra-mare, appositamente adeguata, infrastrutturata e messa in sicurezza, un'opzione fondamentale nella gestione delle grandi emergenze cui è esposto il territorio flegreo.

PAROLE CHIAVE

Sicurezza, Piani e progetti territoriali, Pratiche sociali

Le vie del mare nella pianificazione di emergenza. Il caso di Bacoli

Giuseppe Guida

Introduzione

La percezione e le reazioni al rischio sono spesso di tipo “contestuale” e, in questo senso, elementi tipici della società contemporanea quale “società del rischio” (Beck, 2000). In questa cornice, i fattori di rischio “descritti dalla scienza” vengono relativizzati dallo sfondo culturale della società che essi intercettano, esponendo all’oblio alcuni rischi palesi o, al contrario, considerando qualsiasi cosa potenzialmente pericolosa, a seconda della prospettiva con cui si osservano gli eventi (Lupton, 2003).

Nell’intera area metropolitana di Napoli è presente una sovrapposizione di fattori di rischio, che generano periodicamente episodi più o meno gravi: dissesti idrogeologici, inquinamento dei suoli, terremoti, bradisismo e, meno frequente ma molto pericoloso, il rischio vulcanico¹. Quest’ultimo, in particolare, è un rischio reale ed in evoluzione (tra i maggiori in Europa), legato all’attività vulcanica (Vesuvio e caldera flegrea) e che incide in maniera significativa sull’attività di pianificazione del territorio, sulle sue potenzialità e sulla direzione dei suoi percorsi di sviluppo. La relativizzazione di questo rischio e lo specifico approccio culturale ad esso da parte della popolazione (Douglas, 1996), ne ha praticamente ridotto la percezione, e solamente nell’ultimo decennio gli enti preposti stanno mettendo in campo interventi preventivi, azioni di pianificazione e normative di vincolo.

Gli enti preposti, in particolare la Regione Campania, stanno promuovendo oramai da tempo azioni e strumenti di coordinamento e di prevenzione che, articolandosi su diversi livelli di cogenza e ambiti istituzionali, convergono nel formare un’impalcatura strategica di riferimento nei confronti degli eventi calamitosi. L’esito finale, sarà una rete di piani e programmi connessi all’emergenza che vede come fulcro la redazione dei Piani di Emergenza e Protezione Civile², intesi come programmazione di tutte le attività coordinate e di tutte le procedure che dovranno essere adottate per fronteggiare un evento calamitoso atteso in un determinato territorio, in modo da garantire l’effettivo ed immediato impiego delle risorse necessarie al superamento dell’emergenza. In questo senso questi piani possono definire sia gli scenari di rischio per un’efficace gestione delle situazioni di crisi, sia l’esplicitazione di azioni programmatiche che non entrino in conflitto con altri tipi di piani e politiche per il territorio (in particolare la pianificazione urbanistica comunale).

In questo scenario, la fascia del *waterfront* può costituire uno degli elementi centrali per la regolazione dell’emergenza, in termini di luoghi sicuri ed aree di attesa e, soprattutto, nell’utilizzo dei punti di confluenze delle vie del mare (porti, approdi, ecc.) quali supporto all’esodo post-evento.

Nel presente articolo, utilizzando il caso studio della città di Bacoli, in provincia di Napoli, si esploreranno proprio le possibilità offerte, all'interno della pianificazione di emergenza, dalle vie del mare quale specifica via di esodo in caso di evento calamitoso connesso con le diverse forme di rischio indotte dalla caldera dei cosiddetti Campi Flegrei³. La riflessione muove da una disamina della particolare conformazione orografica e geografica della costa flegrea, i gradi di antropizzazione, il livello e l'interconnessione infrastrutturale. Le strategie del Piano di emergenza e protezione civile, da cui questo saggio prende le mosse, individuano, nell'interfaccia terra-mare, appositamente adeguata ed infrastrutturata e messa a sistema con il resto delle reti della mobilità, un'opzione fondamentale nella gestione delle grandi emergenze, in particolare vulcaniche, sismiche e bradisismiche (Fig. 1).

La morfologia del rischio nell'area flegrea

L'intero Golfo di Napoli è caratterizzato dalla presenza di quattro vulcani: lo strato-vulcano Somma-Vesuvio, le caldere risorgenti dei Campi Flegrei e di Ischia, il campo vulcanico di Procida (Orsi e Zollo, 2013). Per quanto riguarda, in particolare, il sistema dei Campi Flegrei (la cui ultima eruzione è del 1538), l'attività è testimoniata dalle intense e millenarie fumarole, dalle acque idrotermali e dai frequenti eventi bradisismici, con deformazione del suolo accompagnata da sismicità e variazioni delle caratteristiche chimico-fisiche dei fluidi emessi dalle fumarole (*ibid.*). Di questa attività bradisismica,

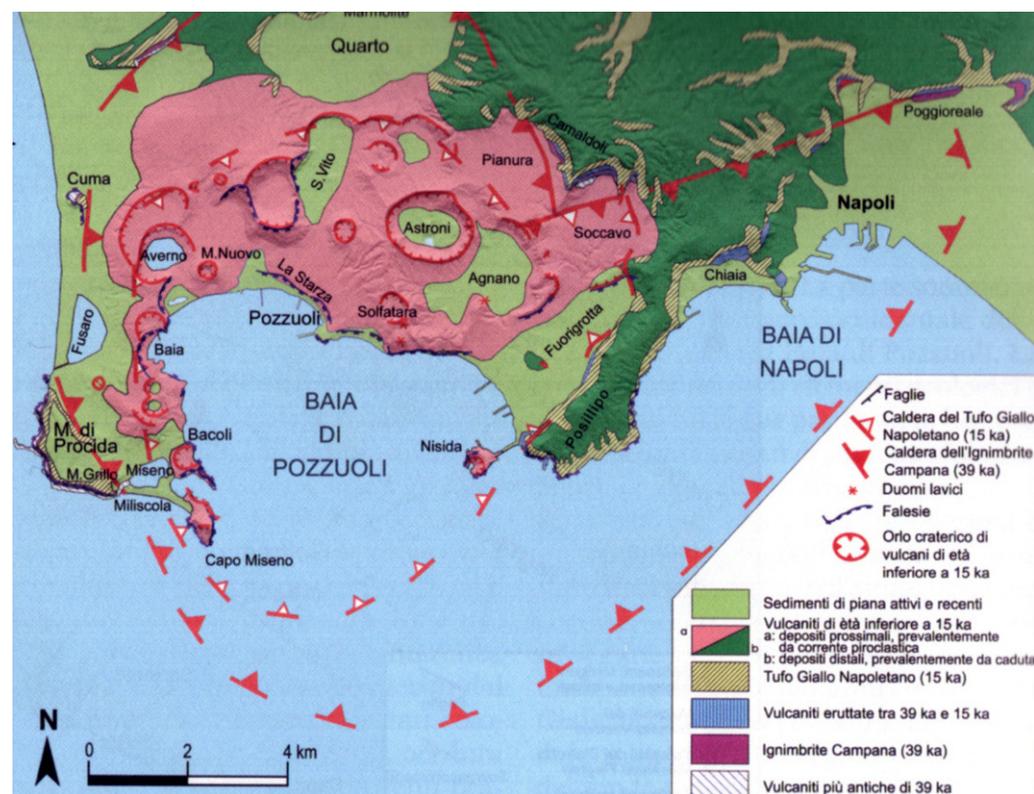


Fig. 1 - Carta geologica schematica della caldera dei Campi Flegrei (fonte: Orsi et al., 1996)

le due più recenti crisi sono quelle del 1970-72 e del 1982-85. È da notare che l'attività bradisismica del 1970 colse impreparato il mondo scientifico e la macchina dell'emergenza. Fino ad allora, infatti, l'area non era monitorata e l'unico precedente, relativo a fenomeni di movimento del suolo, era stato quello, già citato, del 1538.

Nel 2012 il livello di allerta per l'area è passato da "base" ad "attenzione", lungo una scala di quattro livelli definita del Piano di Emergenza dell'Area Flegrea del 2001⁴. Il nuovo livello è stato adottato dal Dipartimento della Protezione Civile dopo aver consultato la Commissione Grandi Rischi, a seguito dei nuovi parametri rilevati dall'Osservatorio Vesuviano, anche se non si hanno elementi per poter prevedere un'evoluzione a breve termine (Martini, 2013).

Nonostante questo scenario di rischio, l'urbanizzazione dell'intera area flegrea e, nel caso specifico, della città di Bacoli, ha continuato la propria crescita, lungo la seconda metà del '900, in maniera frammentata, non coordinata e, ovviamente, parzialmente abusiva, facendo lievitare notevolmente il carico insediativo⁵. E questo nonostante la presenza di diversi strumenti di piano insistenti sul territorio comunale: un Piano Regolatore Generale del 1976, il Piano Paesistico del Campi Flegrei del 1999, l'istituzione del Parco dei Campi Flegrei, quattro aree SIC, le previsioni dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale.

Nello stesso tempo, anche come ovvia conseguenza del disordine edilizio di ampie parti del territorio comunale, il sistema infrastrutturale si presenta carente, scarsamente interconnesso e non adeguato a far fronte ad eventi calamitosi, anche di portata limitata, come ribadito spesso dalle cronache. In caso, poi, di eventi di più ampia portata, è evidente come la rete della mobilità, su gomma e su ferro, non è attualmente in grado di garantire l'evacuazione e la messa in sicurezza di gran parte della popolazione di Bacoli, ma anche del limitrofo comune di Monte di Procida, i cui flussi convergono per intero sul territorio bacolese, per poi a ricongiungersi, a nord, con gli assi della Tangenziale di Napoli e della via Domitiana, attraversando il Comune di Pozzuoli. La mobilità su ferro⁶, infine, in caso di eventi calamitosi rilevanti, non può essere considerata nodale in un piano di evacuazione, per il rischio di deformazione dei binari.

È evidente, quindi, che in particolari condizioni geografiche, come il caso qui proposto, il trasporto via mare risulta centrale e strategico nel sistema delle vie di esodo. Il Piano di Emergenza e Protezione Civile, qui parzialmente illustrato, ne ha verificato e proporzionato l'incidenza ponderale sul resto della rete infrastrutturale.

La pianificazione di emergenza e protezione civile. Il caso di Bacoli

Come detto in precedenza, un Piano Comunale di Protezione Civile e di Emergenza è uno strumento di pianificazione in grado di valutare e prevenire gli effetti degli elementi di rischio prevalenti che possono statisticamente interessare un territorio. In questo senso, compito di tale Piano è quello di definire gli scenari di rischio per un'efficace

gestione delle situazioni di crisi, ma anche la definizione di azioni programmatiche da coordinare con altri tipi di piani e politiche per il territorio. Proprio in questo senso si muove la recente modifica della Legge 225/92 (già integrata dalla Legge 401/2001) operata dal legislatore attraverso la Legge 100/2012, introducendo precisi adempimenti per le amministrazioni comunali.

Il Piano di Emergenza e Protezione Civile per Bacoli⁷, ad oggi allo stato di “preliminare”, ha posto al centro del processo di pianificazione il rischio legato al bradisismo. Tuttavia la programmazione ha interessato comunque tutte le tipologie di rischio (idrogeologico, sismico, incendi, ecc.) e, soprattutto, la loro possibile interazione (Fig. 2)

Il piano elabora preliminarmente scenari indirizzati, da un lato, a conoscere le vulnerabilità territoriali ed antropiche, dall'altro a tracciare dei riferimenti per l'organizzazione di una catena operativa finalizzata al superamento dell'evento critico.

Per poter soddisfare queste necessità occorre innanzitutto definire gli scenari di rischio sulla base della vulnerabilità della porzione di territorio interessata (aree, popolazione coinvolta, strutture danneggiabili, etc.) al fine di poter disporre di un quadro globale ed attendibile relativo all'evento atteso (nel caso specifico soprattutto di tipo vulcanico e bradisismico) e, quindi, poter dimensionare preventivamente la risposta operativa necessaria al superamento della fase emergenziale. Questo, in particolare, in termini di allocazioni di risorse, dimensionamento delle infrastrutture, previsioni realistiche e compatibili con le capacità di spesa dell'ente locale (Fig. 3).

Rispetto ad un piano di livello provinciale, o regionale, un piano comunale arriva ad un maggiore dettaglio, in grado di consentire ai cittadini e agli operatori delle varie componenti della Protezione Civile di avere un quadro di riferimento corrispondente alla dimensione dell'evento atteso, della popolazione coinvolta, della viabilità alternativa, delle possibili vie di fuga, delle aree di attesa, di ricovero, di ammassamento e così via.

Centrale per gli esiti del piano è una corretta programmazione delle strategie per la mobilità e le vie di esodo, che si articola sia attraverso la previsione di nuovi progetti di riordino, sia con l'adeguamento e l'incremento dell'attuale rete e del sistema delle aree di sosta. Il piano di emergenza per Bacoli ha individuato nella risorsa mare una via di esodo specifica rispetto agli eventi calamitosi attesi.

In questo senso, uno dei dati fondamentali preso in considerazione è quello relativo alla popolazione e alla sua distribuzione sul territorio. Attraverso l'interpolazione dei dati Istat e della loro georeferenziazione, è stato possibile restituire graficamente e dinamicamente i diversi “pesi” all'interno della scomposizione territoriale. In figura 4

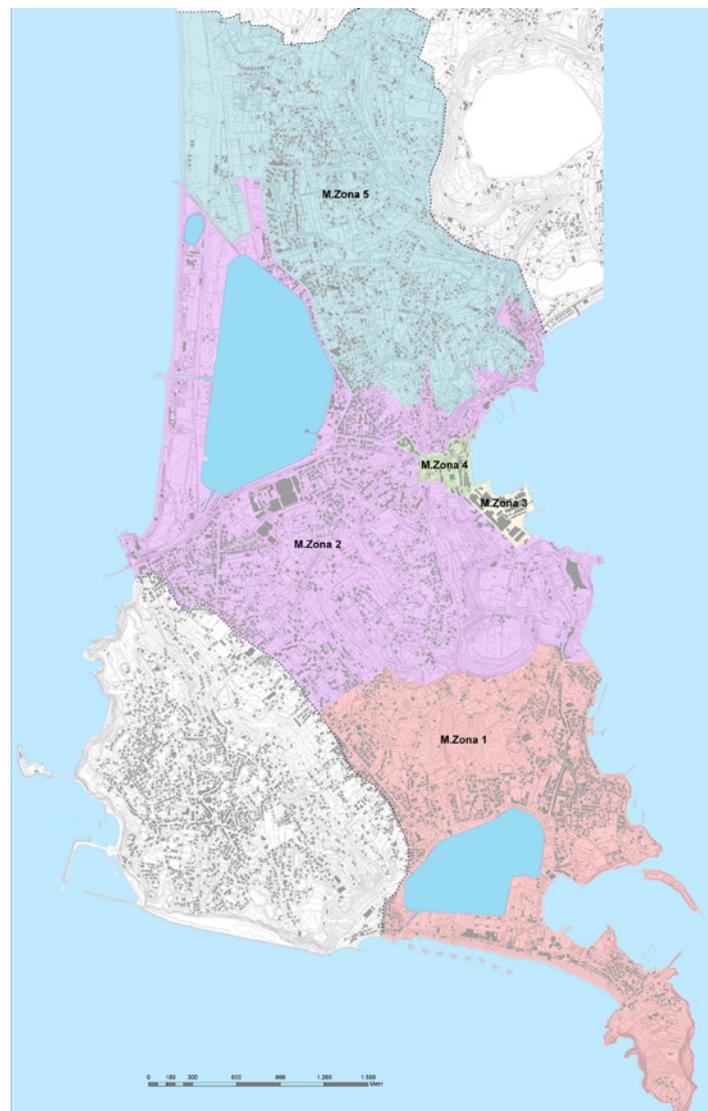


Fig. 2 - Preliminare di Piano di Emergenza e Protezione Civile del Comune di Bacoli - Suddivisione del territorio in microzone finalizzate alla gestione dell'emergenza



Fig. 3 - Preliminare di Piano di Emergenza e Protezione Civile del Comune di Bacoli – Aree e strutture destinate all'emergenza (stralcio)

sono indicate, a titolo di esempio, le densità relative ai diversi ambiti urbani di Bacoli. Conseguentemente si è suddiviso il territorio comunale in 5 “microzone” che rappresentano porzioni di territorio comunale che presentano omogeneità nei caratteri posizionali, urbanistici, storico-culturali, ambientali, socio-economici, nonché nella dotazione di servizi e infrastrutture legate alla mobilità.

La tabella in figura 5 descrive la consistenza delle aree di raccolta preliminarmente individuate dal piano, in relazione a ciascuna microzona. L'ulteriore affinamento dei dati e una ricognizione sulla potenzialità delle vie di fuga, in particolare di quelle via mare, e delle dimensioni dei diversi tipi di rischio consiglierà l'individuazione o la modifica di quanto indicato e dimensionato (Figg. 4-5).

4. Il mare come via di esodo

La localizzazione geografica e la morfologia del territorio bacoiese, hanno indirizzato il Piano di Emergenza a prevedere, per alcune microzone (in particolare le microzone 1, 2, 3 e 4, nelle quali vivono i 4/5 dei quasi 27mila abitanti di Bacoli), come via preferenziale di

esodo, o comunque integrativa, quella sul mare, individuandone, di volta in volta, la destinazione ottimale di ogni percorrenza. In ogni caso, si renderà necessaria la preliminare messa in sicurezza degli approdi.

Sul territorio di Bacoli sono presenti tre aree portuali di piccole dimensioni: Baia, Miseno e Torregaveta.

Il porto di Baia ha attualmente un pescaggio massimo di 4,5 metri ed è utilizzato essenzialmente per approdo e sosta di imbarcazioni da diporto, di cui ne può contenere circa 600, con una lunghezza massima di 25 metri, e risulta sufficientemente attrezzato per assistenza e servizi nautici. Sono presenti delle banchine commerciali, a servizio anche della cantieristica della zona. Porto Miseno, più a sud, è sostanzialmente asservito alle imbarcazioni della Guardia di Finanza, non esistono banchine per il diporto, c'è però la possibilità di dar fondo o ormeggiarsi ai gavitelli dati in concessione a privati, che spesso generano, durante i mesi estivi, una congestione da persone e mezzi, data dal numero eccessivo di imbarcazioni da diporto. A questo sono da aggiungere i rischi causati dalla

forte presenza degli allevamenti di mitili presenti all'entrata della rada. È evidente, quindi, che, anche in questo caso, dovranno prevedersi appositi spazi da utilizzare, in caso di necessità, per i fini legati all'emergenza. Infine, sulla costa ad ovest, è presente il piccolo porto di Torregaveta, dotato di una banchina/pontile e ben connesso alla vicina ferrovia Cumana.

La quota ponderale delle vie di esodo che questi approdi possono fornire (in particolare quello di Torregaveta), dovrà essere, in prospettiva, in grado di assorbire anche parte del carico del limitrofo Comune di Monte di Procida che, relativamente alla mobilità, grava per intero sul territorio di Bacoli.

Dalle prime verifiche, riferite a localizzazioni di aree di attesa, di accoglienza e di ammassamento, è possibile quantificare, in relazione alle microzone interessate, che quasi 1/4 della popolazione di Bacoli possa essere interessata ad un esodo generalizzato di tipo emergenziale via mare (circa 5000 persone, cui dovrà aggiungersi una quota variabile dei cittadini di Monte di Procida).

In figura 6 sono indicate in forma di *concept*, le prime strategie individuate dal preliminare di piano (Guida, Bello, 2014). Esse sintetizzano i dati allo stato disponibili e, attraverso di essi, tracciano possibili configurazioni rapportate, in particolare, alla rete delle connessioni ed alle attrezzature, sia già disponibili, sia in corso di realizzazione (Fig. 6).

Conclusioni

La pianificazione dell'emergenza può essere l'occasione anche per ripensare il ruolo che i *waterfront* hanno in alcuni territori soggetti ad importanti rischi naturali, ma anche ad un utilizzo poco accorto del territorio e una percezione del rischio culturalmente "alterata", che hanno elevato in maniera critica il cosiddetto "valore esposto". La gestione dei rischi (e del rischio sismico, in particolare) è un tema che non può essere unicamente affrontato nella settorialità di un piano di emergenza, ma deve connettersi, a livello conoscitivo, progettuale ed operativo, con una più ampia programmazione territoriale ed urbanistica⁸. In questo senso, il piano di emergenza, dovrà prendere in considerazione con esattezza le condizioni urbanistiche e geografiche del territorio e la relativa pianificazione e progettualità in corso. Il caso qui proposto è incardinato proprio lungo questo percorso, e Bacoli è il primo comune dell'area flegrea a dotarsi di una pianificazione di emergenza in cui le diverse com-

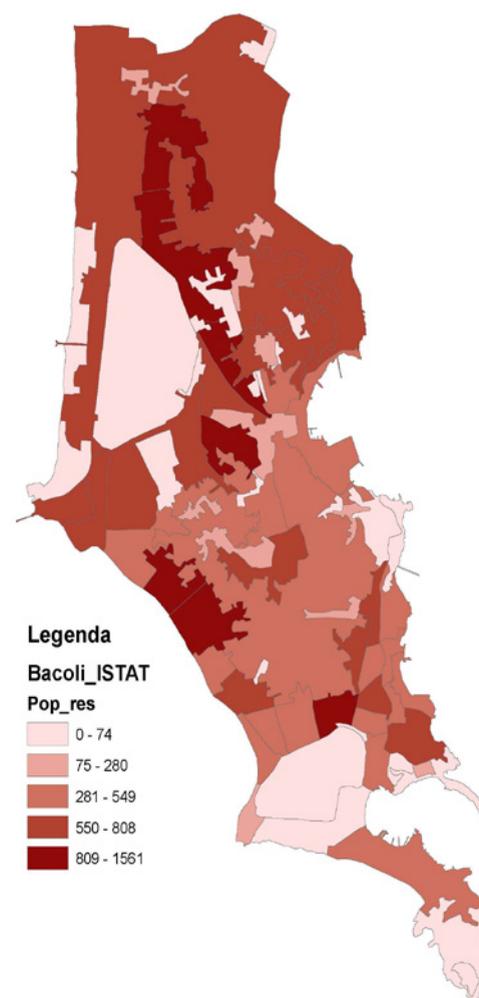
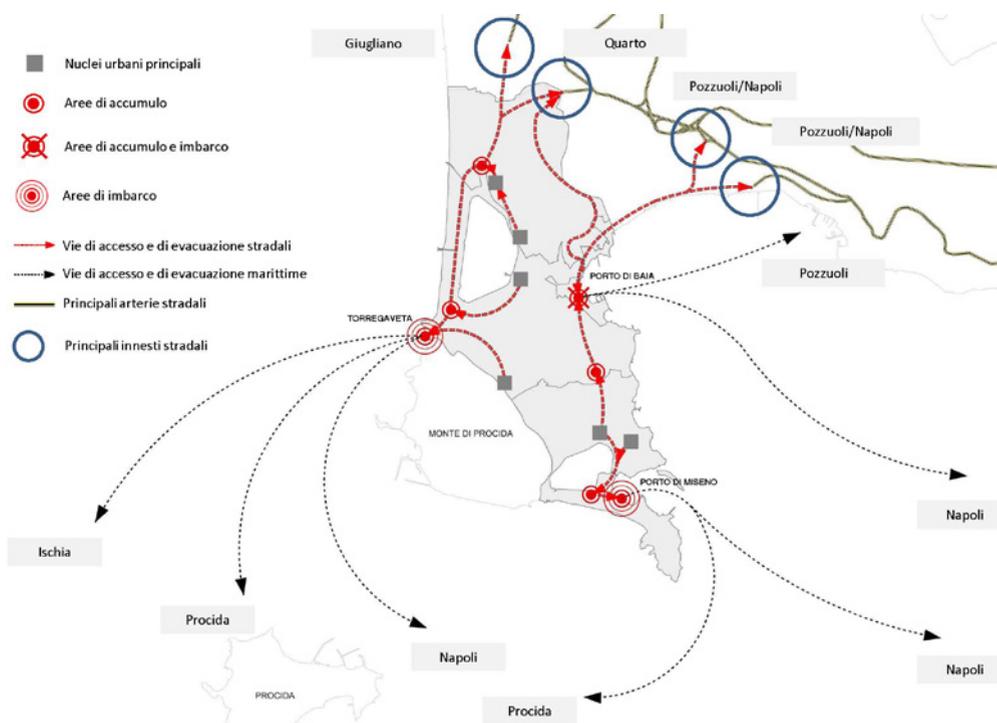


Fig. 4 - Densità della popolazione per ambiti (fonte Istat)

Microzona	Area di raccolta	Superficie area	Popolazione
Microzona 1	Miseno/Fondi di Baia	37.402 mq	10.581
Microzona 2	Torregaveta	27.620 mq	9.803
Microzona 3/4	Porto di Baia	9.925 mq	882
Microzona 5	Fusaro	15.125 mq	5.369
TOTALE		90.072 mq	26.645

Fig. 5 - Consistenza in termini di superficie e popolazione delle microzone

Fig. 6 - Preliminare di Piano di Emergenza e Protezione Civile del Comune di Bacoli – Schema delle strategie per le vie di esodo



ponenti del sistema urbano vengono valutate secondo una logica di tipo relazionale, in grado di meglio individuare gli elementi strategici (edifici strategici, aree di emergenza, infrastrutture di accessibilità e di connessione, integrando, nel caso specifico, modalità di esodo, ecc.), utilizzando in modalità più performanti le risorse di protezione civile disponibili. In questo scenario, le vie del mare si rivelano un supporto centrale nel pianificare le azioni e le trasformazioni del territorio connesse all'emergenza, innescando, tra l'altro, processi di riqualificazione e messa in sicurezza dei porti e dei punti di approdo, con riflessi positivi anche sulla rigenerazione dell'intera fascia costiera.

ENDNOTES

1 Com'è evidente, non è possibile dare conto del complesso rapporto rischio-cultura-politica in questo paper, tuttavia anche il caso qui proposto si configura particolarmente complesso e strettamente connesso a variabili culturali e di tipo politico, che hanno determinato negli ultimi anni una sorta di "selezione" dei pericoli, giustificandone alcuni e "spalmando" responsabilità e colpe, fornendo, in definitiva, risposte socialmente costruite a rischi reali ed oggettivi (Douglas, 1996). In questo modo l'interpretazione e la percezione del rischio stesso «coincidono, sono un'unica e medesima cosa» (Beck, 2000: 73), rendendone difficile la prevenzione e la gestione.

2 Il modello organizzativo per la gestione dell'emergenza prevede una gestione coordinata del livello comunale, di quello provinciale e, infine, di quello regionale (vedi direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008 "Indirizzi Operativi per la Gestione dell'Emergenza"). In caso di eventi di tipo "c" (particolarmente rilevanti) su richiesta del Governo regionale, subentra il livello nazionale, con la dichiarazione dello stato di emergenza.

3 Le vie del mare rappresentano, per tutte le città dell'arco del Golfo di Napoli, un'opzione irrinunciabile per un adeguato sistema di emergenza e di protezione civile. La storia, però, ricorda che non sempre il mare è amico di chi fugge dalle calamità terrestri. Durante l'eruzione del Vesuvio del 79 d.C., Plinio il Vecchio partì dal porto di Miseno verso Ercolano in aiuto di amici, ma anche per scrutare da vicino la straordinaria

eruzione. Non potendo attraccare per le cattive condizioni del mare si diresse a Stabia, dove approdò e trovò riparo in città. Durante la notte, però, il flusso delle ceneri aumentò e Plinio, assieme ad altri abitanti, si diresse verso la spiaggia per salpare, ma le condizioni del mare avverse lo bloccarono nei pressi delle navi dove venne avvolto dai flussi di cenere e gas che gli provocarono la morte per asfissia. La descrizione precisa e suggestiva di quell'eruzione è riportata nelle famose lettere inviate da Plinio il Giovane, nipote di Plinio il Vecchio, a Publio Cornelio Tacito.

4 Il bradisismo si è manifestato il 7 settembre 2012 con uno sciame sismico di bassa energia, con alcuni eventi avvertiti nell'area localizzata tra il centro storico di Pozzuoli ed Arco Felice. Il comunicato, emesso dall'Osservatorio Vesuviano, ha evidenziato che tale sciame non è stato un fenomeno isolato, ma un evento collegato ad un processo più ampio che interessa l'intera area flegrea. Al momento in cui si scrive il presente articolo, il fenomeno sembra stabilizzatosi, con la netta diminuzione degli eventi rilevanti.

5 In particolare, per quanto riguarda i quattro comuni dell'area (Bacoli, Monte di Procida, Pozzuoli e Quarto) la popolazione è passata da circa 70mila abitanti del 1951, ai quasi 160mila del 2013.

6 Le connessioni su ferro sono garantite dalla ferrovia Cumana che collega la costa flegrea con il centro di Napoli.

7 Il Piano di Emergenza e Protezione Civile della Città di Bacoli è in corso di redazione da parte del Settore Urbanistico del Comune (RUP arch. Gennaro Ciunfrini), con la Consulenza scientifica del Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli "Federico II", prof. arch. Michelangelo Russo (Responsabile Scientifico), dott. arch. Giuseppe Guida (Consulente), dott. arch. Giovanni Bello (Collaboratore).

8 Oltre ad alcuni progetti relativi ad urbanizzazioni primarie e adeguamento della viabilità (in parte finanziati con fondi Europei POR FESR 2007-2013), il Comune di Bacoli ha avviato, nel 2014, la redazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale, affidato a Studio Architetti Benevolo, Goldstein Architettura, Guido Riano.

REFERENCES

- Beck Ulrick, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Roma, Carocci, 2000 (orig.: *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Suhrkamp, Frankfurt a.M., 1986).
- Brammerini Fabrizio, Cavinato Gian Paolo, Fabietti Valter (a cura di), "Strategie di mitigazione del rischio sismico e pianificazione", *Urbanistica Dossier*, n. 130, 2013.
- Douglas Mary, *Rischio e colpa*, Bologna, il Mulino, 1996 (orig. 1992, *Risk and Blame. Essay in Cultural Theory*, Routledge, London).
- Guida Giuseppe, Bello Giovanni, "Risk management planning. Phlegrean area and the case study of Bacoli", in Gambardella Carmine (a cura di), *Best practice in heritage conservation management*, Napoli, La Scuola di Pitagora, 2014.
- Lupton Deborah, *Il rischio. Percezione, simboli, culture*, Bologna, il Mulino, 2003 (orig.: *Risk*, Taylor & Francis Books Ltd.- Routledge, 1999).
- Martini Marcello, "L'attività recente dei Campi Flegrei", *Ambiente, Rischio, Comunicazione*, n. 5, Napoli, Amra-Doppiavoce, 2013.
- Orsi Giovanni, Zollo Aldo, "Struttura e storia dei Campi Flegrei", *Ambiente, Rischio, Comunicazione*, n. 5, Napoli, Amra-Doppiavoce, 2013.
- Orsi Giovanni, De Vita Sergio, Di Vito Mauro, "The restless, resurgent Campi Flegrei nested caldera (Italy): constraints on its evolution and configuration", *Journal of Volcanology and Geothermal Research* 74 (3), 1996.
- Regione Campania – Assessorato alla Protezione Civile, *Linee Guida per la redazione dei Piani di Emergenza Comunale*, Napoli, 2013.
- Referring Web Pages http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/it/campi_flegrei.wp.
- Referring Web Pages http://it.wikipedia.org/wiki/Eruzione_del_Vesuvio_del_79.

Giuseppe Guida

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
guidaggiu@unina.it

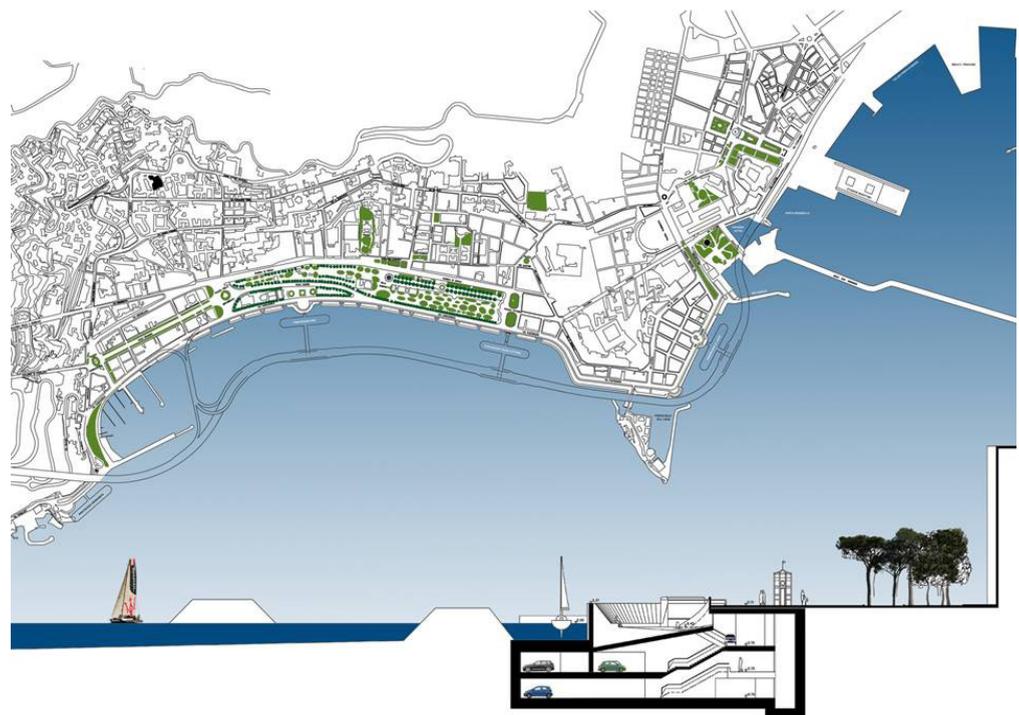
Architetto e dottore di ricerca in Urbanistica e Pianificazione Territoriale, insegna Urbanistica al Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale della Seconda Università di Napoli e al Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". I suoi principali interessi di ricerca sono relativi alla dimensione metropolitana e alle forme di conoscenza e rappresentazione dei fenomeni urbani. È consulente nella redazione di diversi piani urbanistici comunali e piani di emergenza e protezione civile.

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.

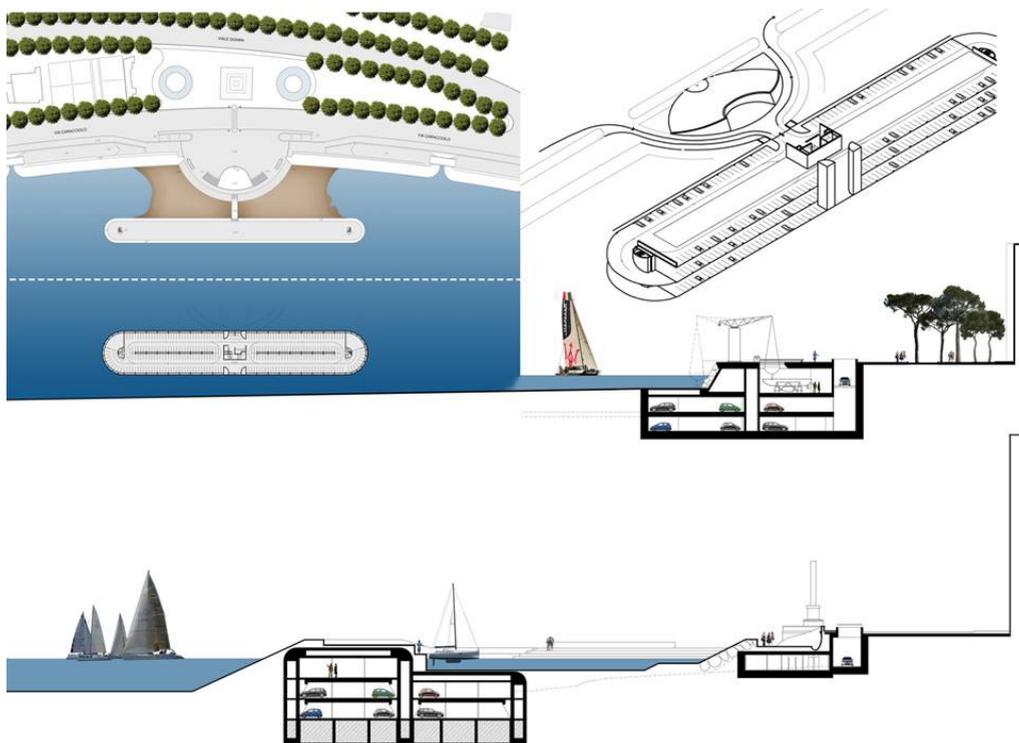


Fig. 2 - Dettaglio parcheggi interrati

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

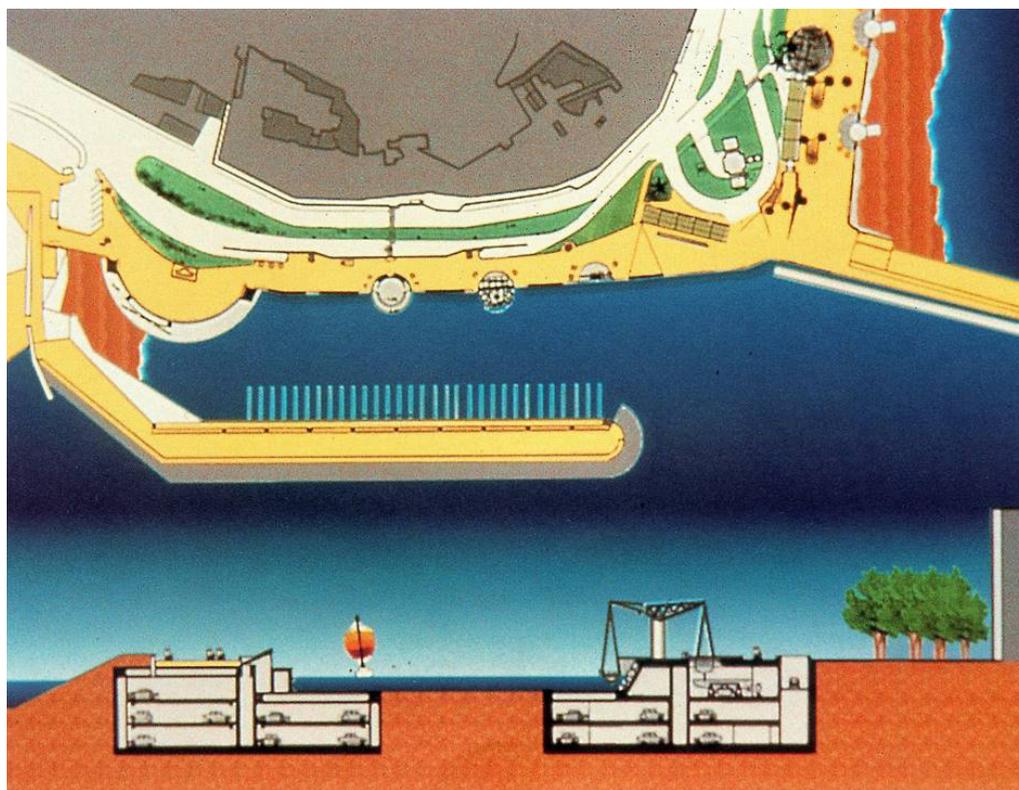


Fig. 3 - Dettaglio nuova banchina

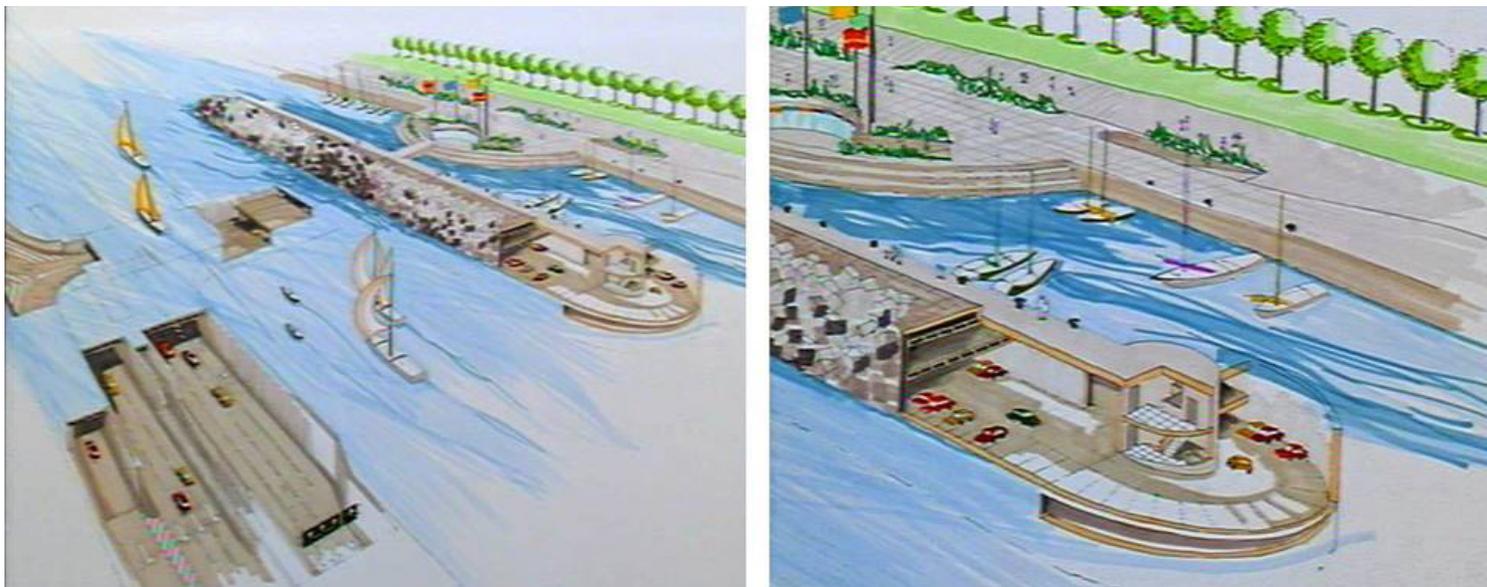


Fig. 4 - Viste prospettiche

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!

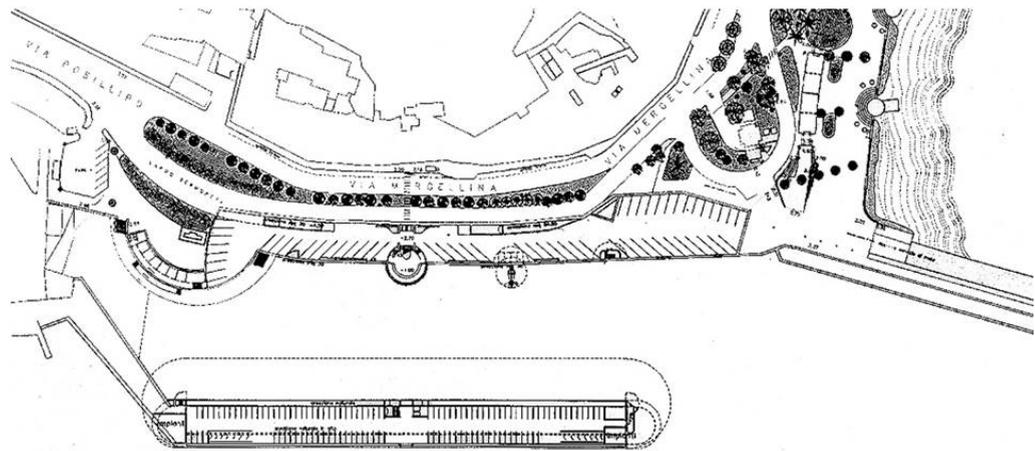
L'altro, proposto come *project financing* da un gruppo di imprese nazionali (Saipem Italia, Tecnomare, Italstat) con la validazione di un importante istituto bancario (IMI), benché selezionato a scala nazionale nel confronto dell'“Istituto Grandi Infrastrutture” “Un'idea per ogni città”, di fatto non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

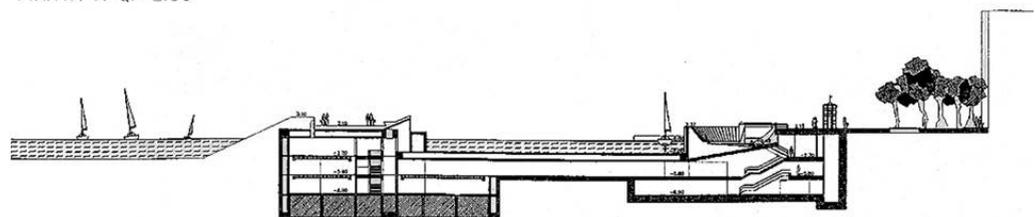
La costa fra la radice di Posillipo e il Molosiglio, storici luoghi di riferimento e di identificazione urbana, può rinnovare il rapporto fra la città e il mare. In corrispondenza delle tre “rotonde” (Diaz, Vittoria, Santa Lucia) ed alla radice di Posillipo si propongono complessivamente ca. 2000 stalli 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

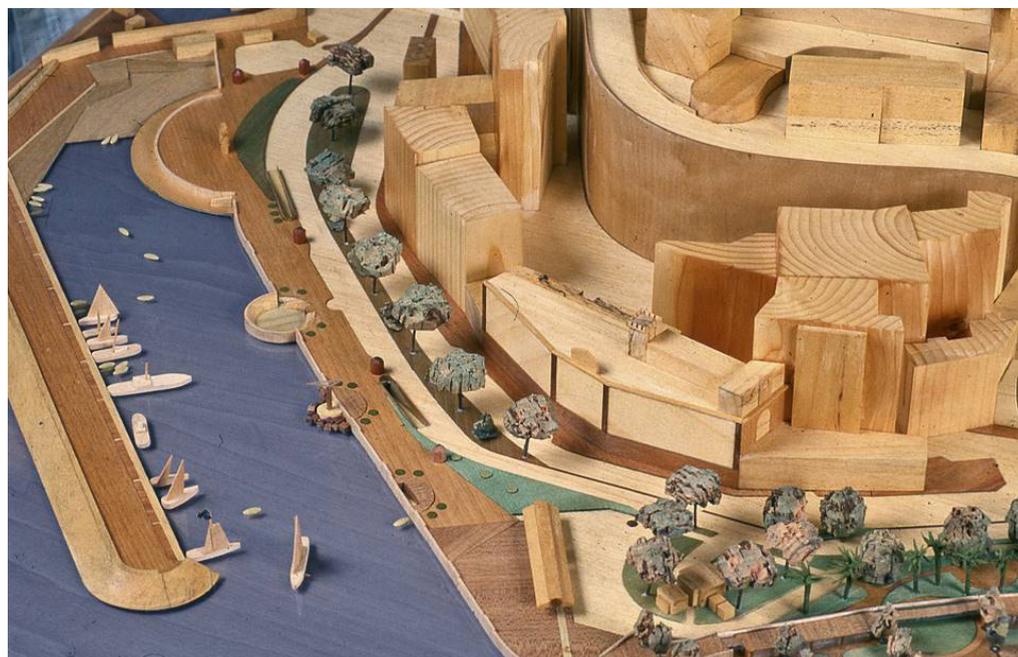


Figg. 7,8,9 - Dettagli plastico



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 sopraelevata. 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 depona all'interno degli spazi parcheggio con altezza e maglia strutturale appositamente predisposta.

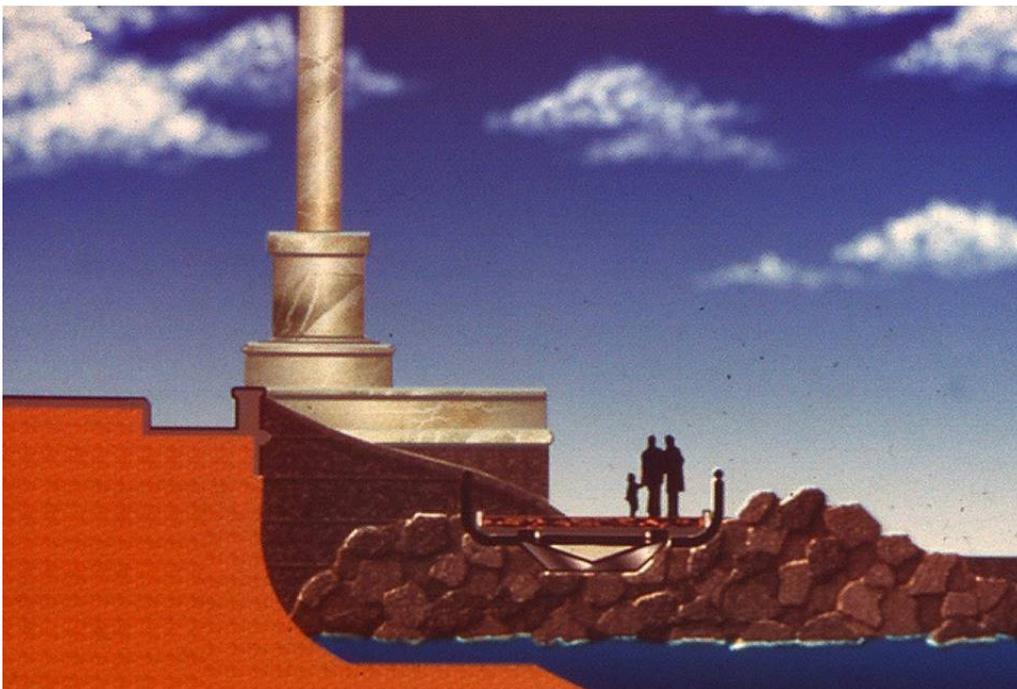
L'asse viario sottomarino, nei grafici limitato fra Mergellina ed il Molosiglio anche in funzione dello studio di fattibilità economica, ha la possibilità di estendersi ad est fino al raccordo con le autostrade, di fatto determinando le condizioni per la chiusura della "Tangenziale" come un anello intorno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



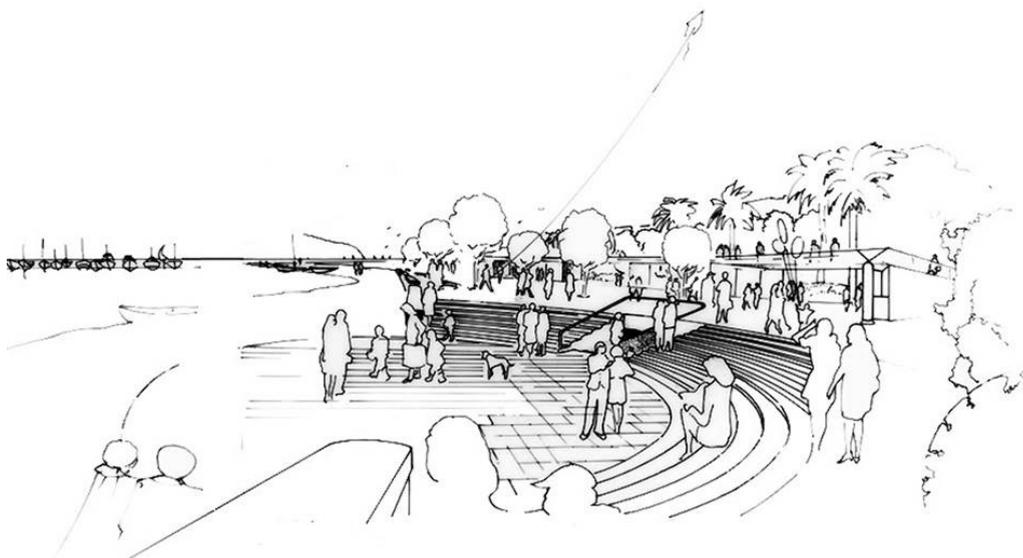
Figg. 10, 11 - Dettagli banchina



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 prospettive



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.

Abstract

Civic activation experience for the requalification of “lungomare” in Naples: the award “La Convivialità Urbana [Urban Conviviality]”

Gaia Daldanise, Stefania Ragozino

Abstract

The award “La Convivialità Urbana [Urban Conviviality]” is promoted in order to support a participated architecture characterized by a project approach and methodology that comprehend not only urban aspects of the place, but also economic and social, cutting down multidisciplinary walls, contaminating knowledge and creating new models of sharing and cooperation for a sustainable urban requalification process. Focus of this presenting paper is the interpretation of the experience of the award “Urban Conviviality” as opportunity to reflect on best practice and approaches of civic activation; even if necessarily distinguished by the prescribed initiatives in the field of participation search shows that this shift goes hand-in-hand with a review of the integration policies



Fig. 1 - Il lungomare di Napoli

in the country. The politics of integration correspond in fact to a policy response to various social problems (such as discrimination, racism, intolerance. Lens through which is possible to trigger bottom-up initiatives as support to institutional activities, the civic activation becomes nodal point for creating critical mass necessary to construct a good base for the pursuit of community widespread interests.

The objective of this paper is to investigate the impact that the award has had in achieving community interest and activate synergies related to the issue of waterfront. This experience is meaningful because it has been registered a continuity in the participation, local community interest and relevance of year-by-year selected themes; each of them could catch and interpret the current socio-politic emergences. Calling young professions and local community to develop and evaluate urban requalification proposals for their city, has triggered a circle of critical mass, debates, meeting and growing awareness related to urban, social and economic issue.

KEYWORDS

Civic activation, waterfront, conviviality, urban regeneration, Naples

Una esperienza di civic activation per la riqualificazione del lungomare di Napoli: il Premio “La Convivialità Urbana”

Il Premio è promosso allo scopo di sostenere un tipo di architettura definita “partecipata”, caratterizzata da un approccio e da una metodologia di progetto che prendono in esame non solo gli aspetti architettonici di un luogo, ma anche quelli economici e sociali, abbattendo così le barriere multidisciplinari, contaminando i saperi e creando nuovi modelli di condivisione e cooperazione per un processo di riqualificazione urbana sostenibile. Focus del contributo che si presenta in queste pagine è l’interpretazione dell’esperienza del Premio in quanto opportunità di riflettere su una buona pratica che si può annoverare tra gli approcci di civic activation, seppur con i necessari distinguo rispetto alle canoniche iniziative in campo partecipativo. Lente attraverso cui è possibile innescare iniziative bottom-up di supporto o sostegno alle attività istituzionali, la civic activation diventa nodo fondamentale per creare la massa critica necessaria a costituire una buona base per il perseguimento degli interessi diffusi della comunità.

L’obiettivo del paper è indagare sull’impatto che il Premio ha avuto nel costruire interesse e attivare sinergie da parte delle comunità urbane nei confronti della tematica del lungomare. Tale esperienza è significativa in quanto ha registrato una continuità delle partecipazioni, dell’interesse della comunità locale e dell’attualità dei temi anno per anno selezionati; ciascuno di essi ha saputo cogliere ed interpretare le emergenze socio-politiche del momento. Invitare i giovani professionisti e la comunità locale a sviluppare e valutare proposte di riqualificazione urbana per la propria città ha innescato un circuito di massa critica attiva, dibattiti, incontri ed una coscienza crescente rispetto alla questione urbana, sociale ed economica.

PAROLE CHIAVE

Attivazione sociale, fronte a mare, convivialità, rigenerazione urbana, Napoli

Una esperienza di civic activation per la riqualificazione del lungomare di Napoli: il Premio “La Convivialità Urbana”

Gaia Daldanise, Stefania Ragozino

1. Focus e Background della ricerca

L'acqua, il più evidente e simbolico segno di vita che costituisce oltre la metà della massa corporea dell'uomo e copre più dei due terzi della superficie terrestre, è stata prima teatro di conquista di nuove terre e culture, poi veicolo per lo sviluppo delle attività commerciali ed economiche, fonte di alimenti, materie prime ed energia. Ciò che ha creato la distinzione tra popoli di terra e popoli d'acqua è proprio il mare (Chaudhuri, 1996), in particolare esso [il Mediterraneo] è «Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una cultura ma una serie di culture accatastate le une sulle altre. Da millenni tutto è confluito verso questo mare, scompigliando e arricchendo la sua storia» (Braudel & Gatto, 2002).

Il cosiddetto “fronte a mare”, tema attualissimo e nodo di accumulazione di reti, terminali infrastrutturali, approdo e scambio di connessioni, svolge un ruolo fondamentale nel processo di rigenerazione e/o riqualificazione del paesaggio urbano nelle città d'acqua, fornendo l'opportunità di sviluppare spazi pubblici con una spiccata identità marittima, piazze, nuove attrezzature per sport, cultura e tempo libero.

Focus del contributo proposto è l'interpretazione dell'esperienza del Premio “La Convivialità Urbana”, indetto dall'Associazione Napoliceativa, che sperimenta un approccio che si vuole ricondurre alle prassi di *civic activation* per coinvolgere gli attori sociali nel ridefinire il ruolo catalizzante del lungomare negli equilibri urbani di Napoli. Si può ascrivere tale iniziativa alla categoria delle buone pratiche in materia di *civic activation*, seppur con i necessari distinguo rispetto alle canoniche iniziative in campo partecipativo (Arnstein, 1969; Bee & Pachi, 2014; Creighton, 2005; Esposito De Vita & Ragozino, 2013; Fischer, 2006; Healey, 1997; Inroy, 2000). Infatti il Premio “La Convivialità Urbana” negli anni ha rappresentato un'occasione di dibattito e confronto sui temi sensibili della città a cui appartengono numerosi spazi pubblici in condizione di degrado.

L'iniziativa proposta si inquadra all'interno delle attività del gruppo di ricerca Città e Architettura (IRAT CNR) ed in particolare, del percorso di ricerca in itinere sul tema del waterfront, oggetto di ampia letteratura, trasversale a molteplici ambiti disciplinari, e di esperienze e proposte in ambito urbanistico (Bruttomesso, 2004; Clemente, 2011, 2013a; Feyen, Shannon, & Neville, 2008; Fisher & Benson, 2004; Forte, 2003; Malone, 2013; Russo, 2010; Savino & Arena, 2010). A partire da questo background scientifico-culturale il contributo proposto si focalizza sulla risorsa mare nell'ambito dello spazio pubblico attraverso l'osservazione di una buona pratica di sperimentazione progettuale accompagnata da procedure di *civic activation*. In uno scenario di crisi economica

e di valori, l'attivazione civica è il primo passo per prospettive innovative e condivise, come testimoniano le numerose iniziative bottom-up che supportano, o sovente sostituiscono, le carenze istituzionali sia in ambito italiano che europeo (Bee & Pachi, 2014; Bonnes et al., 2011; Esposito De Vita & Ragozino, 2013; Jackson, 2013; Vicari Haddock & Moulaert, 2009).

Il premio “La Convivialità Urbana” è stato promosso quest'anno dall'Ordine degli Architetti di Napoli e dall'Associazione Costruttori Edili Napoli, allo scopo di sostenere un tipo di architettura definita “partecipata”, caratterizzata da un approccio e da una metodologia di progetto che prendono in esame non solo gli aspetti architettonici di un luogo, ma anche quelli economici e sociali, abbattendo così le barriere multidisciplinari, contaminando i saperi e creando nuovi modelli di condivisione e cooperazione per un processo di riqualificazione urbana sostenibile.

In particolare, l'iniziativa si è posta l'obiettivo di costruire un confronto a livello locale, nazionale e internazionale tra professionisti, studiosi, cittadini e amministratori sul tema del recupero e della trasformazione urbana e architettonica del lungomare di Napoli. L'iniziativa si è posta in maniera significativa nell'ambito delle attività non strettamente scientifiche coinvolgendo attivamente la compagine sociale, sia quella esperta, invitandola a dare il proprio contributo in idee per il lungomare, sia quella meno esperta, chiamata a giudicare al pari di una giuria tecnica le elaborazioni proposte.

Il lungomare napoletano, pur avendo in sé grandi potenzialità sia fisiche che sociali, è stato per anni demandato a funzione di arteria stradale di collegamento tra la zona ovest e la zona est della città. Seppur fiancheggiata da un lato dalla passeggiata della Villa Comunale – un tempo riconosciuta come la più bella passeggiata al mondo (Dumas, 1851) – e dall'altro da un sottile marciapiede che affaccia sul mare del golfo, il lungomare è stato per anni congestionato da auto in corsa e in sosta, non agevolando l'habitus dello spazio pubblico a ridosso del mare del Golfo. Come testimoniano alcuni esempi ben riusciti di processi di rigenerazione urbana, il fronte a mare gioca un ruolo baricentrico per l'attivazione di spazi per la collettività, in Europa due best practices possono considerarsi Malvarrosa a Valencia e Barceloneta nella capitale catalana, così come negli Stati Uniti la riqualificazione del waterfront di New York è degna di nota.

A Napoli dopo un lungo periodo di stasi, in cui i tempi di costruzione della Metropolitana Linea 6, che collegherà trasversalmente la città, si fanno attendere da anni, la giunta De Magistris promuove nel 2012 la chiusura dell'intero tratto da Piazza Sannazaro a Piazza Vittoria per accogliere nel luogo più a stretto contatto con il mare l'evento dell'America's Cup. La novità alza critiche alterne. Il lungomare continua ad essere chiuso al traffico. L'anno successivo, il 4 marzo, un evento tragico sconvolge l'apparente equilibrio creatosi: crolla una parte dello storico Palazzo Guevara nei pressi di uno dei punti nevralgici del cantiere della nuova metropolitana lungo la Riviera di Chiaia. Il lungomare viene riaperto al traffico veicolare conservando solo due tratti pedonali: da Piazza della Repubblica fino all'incrocio con Viale Anton Dohrn e da Piazza Vittoria fino a Santa Lucia. Ad oggi la situazione rimane sospesa, allo spazio pubblico ancora non è stata dedicata la giusta attenzione.

La centralità dello spazio pubblico come catalizzatore per la crescita urbana e l'importanza della *civic activation* come motore per innescare iniziative bottom-up sono questioni centrali emerse negli obiettivi e nei risultati del Premio “La Convivialità Urbana”, al fine di evidenziare questi aspetti il contributo proposto è articolato come esposto di seguito:

- una sezione dedicata al lungomare, considerato come luogo di interesse ambientale e culturale, della tradizione, ma soprattutto destinato all'incontro sociale;
- una sezione che descrive il background relativo alla *civic activation* all'interno dei processi di rigenerazione urbana e le peculiarità del programma di concorso;
- una sezione che racconta come è nata l'iniziativa del Premio “La Convivialità Urbana”, con quale approccio essa si misuri con il territorio e con la società, offre una panoramica dei progetti selezionati dalle giurie (tecnica e della cittadinanza) e di come ognuno abbia suscitato nuovi interessi ed una nuova percezione del lungomare;
- l'ultima sezione traccia una traiettoria di ricerca nella prospettiva di waterfront regeneration.

2. Il lungomare di Napoli: polo culturale, ambientale e sociale

Il tema del waterfront ha da sempre innescato un forte dibattito nella comunità scientifica per il suo particolare potenziale quale promotore di sviluppo e rigenerazione urbana all'interno delle dinamiche di sviluppo locale (Bruttomesso, 2004; Carta, 2012; Clemente, 2011, 2013b; Esposito De Vita, 2011; Feyen et al., 2008; Fusco Girard, 2013; Hein, 2011; Marshall, 2004; Savino & Arena, 2010).

Non è questa la sede per entrare nello specifico basti ricordare alcune iniziative istituzionali e l'ampia letteratura prodotta dalla scuola di architettura dell'Università Federico II che testimoniano la rilevanza della questione nell'ambito del dibattito scientifico-culturale locale. Il confronto con iniziative e proposte per il futuro di questo luogo nevralgico del tessuto urbano e della vita sociale ed economica della città non può che partire dalle sue origini e dalla sua evoluzione storica (Fig. 1).

Il lungomare di Napoli – scogliera montata ad arte la cui funzione va oltre la semplice frequentazione quale luogo di passeggio – nasce per iniziativa della Banca belga su incarico del barone Ermanno Du Mesnil e grazie all'imprenditore Annibale Giletta, che, attraverso le colmate a mare, realizzarono un vero e proprio luogo di ritrovo della borghesia napoletana, simbolo del prestigio monarchico dell'epoca (Alisio, 1989). Gli obiettivi di progetto furono l'ampliamento della Villa Comunale, la costruzione di un'ampia strada carrozzabile tra il mare e i giardini, eliminando la spiaggia, e l'edificazione di residenze prestigiose. Il progetto di Du Mesnil e Giletta provocò molte perplessità nell'opinione pubblica, che constatava l'alterazione del rapporto tra il verde ed il mare. Tuttavia l'interesse economico e culturale dimostrato da istituzioni, banche e imprenditori locali comportò un'ampia partecipazione di tecnici, architetti e ingegneri.

In tempi più recenti il progetto di Alessandro Mendini, tra il 1997 e il 1999, oltre a riprogettare i piccoli edifici per attrezzature di servizio e ristoro, a risistemare il verde e a realizzare un nuovo impianto d'illuminazione, ha previsto una recinzione lungo tutta la perimetrazione della Villa Comunale. L'intervento è stato al centro di numerose polemiche per la rottura con lo stile neoclassico preesistente e per la realizzazione di una recinzione percepita come una barriera che altera il rapporto con la vegetazione e interrompe il contatto visivo tra terra e mare.

In questi ultimi anni si registra un rinnovato interesse per il patrimonio culturale, sociale e ambientale rappresentato dalla fascia costiera cittadina, come testimoniano numerose ipotesi d'intervento sul tracciato e sulla lunghezza dei viali a destra e a sinistra della Villa Comunale nonché sull'intera linea di costa che da San Giovanni giunge fino a Pozzuoli. Ne sono un esempio i progetti di riqualificazione dell'area a ovest del lungomare, Mergellina, e dell'area a est, il Porto (Fig. 2).

Tra le altre iniziative, emerge per mole di investimenti e complessità istituzionale la serie di progetti sull'area portuale che rientrano nel Grande Progetto "Riqualificazione Urbana Area Portuale Napoli Est" del Comune di Napoli, che propone la realizzazione di un sistema integrato di interventi sulla viabilità esistente e sui sottoservizi dell'area (www.comune.napoli.it).

Tra i programmi di rilancio urbano all'interno del Programma Integrazione Urbana PIU-Europa per la trasformazione fisica del lungomare e del centro storico di Napoli, dichiarati dall'UNESCO patrimonio dell'umanità, occorre ricordare la tratta di Mergellina della Linea Metropolitana 6 che ha l'obiettivo principale di garantire la fruizione panoramica del waterfront, con un'ampia terrazza a mare. (Amirante, 2001). La strategia di progetto è risultata tuttavia inefficace, in quanto problemi, derivanti in parte dalle trasformazioni fisiche indotte dall'apertura e gestione dei cantieri ed in parte dal complesso sistema delle acque, hanno determinato forti ritardi nella realizzazione dell'opera, aggravati dal crollo del Palazzo Guevara della Riviera di Chiaia.

Fig. 2 - Mergellina e il porto di Napoli



In ogni caso, la numerosità e la varietà di iniziative e progetti che affrontano la linea di costa - si ricordi anche l'ampia partecipazione al recente “Concorso nazionale d'idee per la sistemazione e pedonalizzazione del lungomare di Napoli” bandito dal Comune di Napoli - testimoniano l'interesse a livello culturale, sociale ed istituzionale del tema del fronte a mare quale patrimonio della comunità urbana.

3. La *civic activation* per la riappropriazione dello spazio pubblico

Nello scenario europeo in cui la crisi economica e di valori si fa sentire quotidianamente, la necessità di riappropriarsi dello spazio pubblico diventa un'azione sentita sempre più profondamente dalla comunità locale; strumenti di rigenerazione urbana e innovazione sociale (Cottino & Zeppetella, 2009; Esposito De Vita & Ragozino, 2013; Madanipour, 2010; UNHABITAT, 2013; Vicari Haddock & Moulaert, 2009) accompagnati da azioni dal basso diventano indispensabili per innescare processi virtuosi di crescita non solo economica ma sociale e culturale (Baycan Levent et al., 2011; Fusco Girard & Cerreta, 2001). A tal proposito si rende necessario stimolare la comunità ad un bisogno di convivialità (Madanipour, 2003; Oldenburg, 1989), mettendola in condizione di conoscere, approfondire e valutare le diverse possibilità in tema di crescita urbana (Illich, 1978). Il diritto alla città diventa oggi un diritto universale che necessita di partecipazione attiva alla vita urbana, in tal modo la comunità locale sarà coinvolta in un processo collettivo di civilizzazione (Magnaghi, 2004), che condurrà al soddisfacimento degli interessi diffusi (Bozeman, 2007).

Al fine di facilitare e dare voce alla partecipazione della comunità locale, bisogna approfondire i significati culturali, le esigenze sociali e le pratiche economiche (Balducci, 1996; Fischer, 2006); rinnovando una tradizione di impegno (Healey, 1997) e confrontandosi con metodologie e strumenti di levatura internazionale, sarà possibile conseguire l'obiettivo di riappropriazione dello spazio pubblico e di uso pubblico da parte della comunità locale (Atkinson, 2003; Gehl, 2011). In tal senso la *civic activation* si rende strumento utile poiché - oltre che essere orientata all'ascolto ed all'interpretazione della domanda - può innescare la scintilla per la promozione dal basso di iniziative sociali volte allo sviluppo urbano (Esposito De Vita & Ragozino, 2013), laddove le comunità svolgono un ruolo proattivo, investendo energia, creatività e risorse nelle trasformazioni degli spazi e delle attrezzature pubbliche di un'area (Jacobs, 1961).

Non essendo questa la sede per una approfondita disamina, basti pensare che l'esperienza di partecipazione - che come è noto in Italia parte negli anni '70 quale espressione della spinta dal basso di movimenti e gruppi di pressione verso il cambiamento - ha dato vita a copiosa letteratura ed esperienze progettuali (Andriello, 1997; Balducci, 1996; Campos Venuti & Oliva, 1993).

Nella realtà napoletana tarda ancora a decollare una consuetudine nell'approcciare ai problemi della città ed alle loro possibili risoluzioni in modo partecipato. Ancora non sono diffuse e consolidate iniziative collettive che conducono la comunità ad un senso

di riappropriazione dei luoghi della città. Sovente accade che decisioni e azioni provengano in maniera univoca dalla compagine istituzionale, senza che la comunità sia coinvolta nelle decisioni da prendere per la crescita della città, ma solo investita dall'alto. Sarebbe di grande supporto in fase di progettazione, coinvolgere la cittadinanza nelle valutazioni e nelle scelte in campo sociale, culturale ed economico.

L'attivazione di dinamiche sociali ed economiche in grado di apportare uno sviluppo e un processo di rigenerazione economica e, di conseguenza, urbana e ambientale di medio-lungo periodo non può prescindere da un approccio partecipativo alla pianificazione e alla gestione delle risorse in gioco. La partecipazione dei cittadini ai processi decisionali pubblici è ormai considerata un aspetto fondamentale per orientare le decisioni verso gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e per un'attuazione efficace e di successo di piani a lungo termine (Esposito De Vita, 2014; www.thehighline.org).

A tal proposito, l'esperienza del Premio "La Convivialità Urbana" affianca alla volontà di misurarsi con i temi sensibili della città di Napoli la necessità di coinvolgere la cittadinanza attraverso la pratica dell'architettura partecipata. Nello specifico l'obiettivo generale del bando della V edizione è stato «coinvolgere i cittadini portando avanti il concetto di architettura partecipata, stimolando un'idea di qualità ambientale legata alla creatività come strumento di riqualificazione sociale» (www.premiolaconvivialitaurbana.it) senza tralasciare il carattere tradizionale del luogo e chiedendo continuità e conoscenza. A rafforzare tale idea di partecipazione e condivisione il tema della manifestazione è ricaduto sul lungomare di Napoli, riconosciuto come potente attrattore della città e della provincia napoletana, con prospettive di apertura al turismo del Mediterraneo. I giovani progettisti sono stati invitati a confrontarsi con:

- La qualità della vita e dell'abitare nel rapporto tra quartiere e città: strategie di intervento e di riqualificazione dello spazio pubblico;
- L'accessibilità, la mobilità interna al quartiere e in relazione al sistema urbano;
- Le nuove forme di promozione del territorio urbano.

La giuria tecnica e la cittadinanza intervenuta in fase di votazione ha dovuto tenere conto delle seguenti caratteristiche:

- L'approccio multidisciplinare al progetto;
- La qualità architettonica;
- La capacità del progetto di interagire con il contesto;
- L'ecosostenibilità.

In particolare la V edizione del premio, si è posta l'obiettivo di un confronto a livello locale, nazionale e internazionale tra professionisti, studiosi, cittadini e amministratori sul tema del recupero e della trasformazione urbana e architettonica del lungomare di Napoli e, nello specifico, dell'ambito edilizio-urbano e paesaggistico-ambientale costituito dalla parte della città che va da Largo Sermoneta a Via Partenope. L'ambito interessato dal concorso rappresenta un'opportunità per la città di Napoli, un luogo urbano in cui innescare processi di rivitalizzazione economica, sociale, culturale e ambientale attraverso la valorizzazione e la riqualificazione del sistema delle connessioni viarie e del relativo tessuto urbano esistente (www.premiolaconvivialitaurbana.it).

4. Il Premio “La Convivialità Urbana” e i progetti vincitori

L'associazione, presieduta da Grazia Torre, nata per promuovere l'architettura ed il design ecosostenibili, vuole coinvolgere i cittadini stimolando un'idea di qualità ambientale legata alla creatività come strumento di riqualificazione sociale e, tutelando il *genius loci*, facendo sì che i progetti si inseriscano nella città, conservandone la tradizione e valorizzandone i caratteri architettonici, ambientali ed artistici. L'associazione s'impegna a promuovere la creatività quale motore di sviluppo, nelle sue tre dimensioni ambientale, sociale ed economico, non solo per la città ma anche, alla più ampia scala, per l'intero territorio campano, partendo dal presupposto che il territorio è l'identità, a livello urbanistico, della società che lo vive: «Le azioni delle persone possono determinare l'identità di uno spazio [...] E' la creatività nei processi, che fa nascere realtà più stimolanti» (www.premiolaconvivialitaurbana.it). A dimostrazione di questa tendenza, i progetti partecipanti sono stati esposti al pubblico per favorire la trasparenza e la condivisione delle proposte con i cittadini e sono stati oggetto di duplice valutazione da parte di una giuria tecnica e di una popolare, aventi voti dello stesso peso. Ciò consente ai progettisti di confrontarsi con la popolazione e al tempo stesso misurarsi in una sana, proficua, ma soprattutto etica competizione.

L'approccio e la metodologia di progetto di tale iniziativa nascono con la finalità di abbattere le barriere multidisciplinari, legando saperi eruditi e saperi non eruditi nell'ottica della circolarizzazione dei processi produttivi e dell'economia in generale, al fine di creare nuovi modelli di condivisione e cooperazione per un processo di riqualificazione urbana sostenibile. La condivisione degli obiettivi rispetto ad un territorio inteso come bene comune presuppone un valore sociale complesso che, superando il valore d'uso, coglie altre dimensioni e la loro correlazione (Fusco Girard, 1987, 2010) verso la costruzione di “comunità salutari” (urbact.eu).

Sin dalle prime edizioni i temi del Premio sono stati selezionati in una chiave di riflessione del rapporto tra città, mare, paesaggio e comunità. La I edizione è stata dedicata all'elaborazione d'idee progettuali per piazza San Luigi nel quartiere Posillipo. La piazza, divenuta area di parcheggio, ha perso progressivamente la propria identità di spazio pubblico urbano. Principale obiettivo del concorso, era il raggiungimento di una qualità urbana più elevata attraverso la realizzazione di spazi di aggregazione utili alla comunità come luogo di svago di incontro e di convivialità.

La scelta del tema della II edizione, l'antico borgo del Casale di Posillipo, ha posto particolare attenzione agli aspetti storico-paesistici. Oggi il Casale di Posillipo presenta evidenti condizioni di degrado, sia urbano che sociale, e nel complesso rappresenta una realtà problematica, del tutto estranea rispetto al contesto socio-ambientale. Il concorso, quindi, sollecitava soluzioni progettuali capaci di risolvere problematiche relative in particolar modo ai collegamenti con via Posillipo e con il mare, alla pedonalizzazione e al recupero di aree degradate e alla valorizzazione di attività produttive locali tradizionali.

Successivamente, con il tema scelto per la III edizione, Piazza Mercato: design urbano

per luoghi di sosta e convivialità, si fa sempre più sentita l'idea che la partecipazione del cittadino ai processi decisionali urbani possa essere il cuore di una sana e corretta prassi progettuale (Fig. 3). In particolare studi sociologici e psichiatrici nonché criminologici hanno constatato che un ambiente degradato è percepito come esente da controllo da parte delle autorità inducendo gli utenti a trasgredire le regole. Da queste considerazioni nasce il tema di piazza Mercato nel quale si cerca di sperimentare una metodologia di progetto atta a risolvere questioni relative in particolare al degrado, al progressivo svuotamento della piazza e alla perdita dell'identità commerciale, recuperandone la socialità quale fattore di benessere e di rinascita per aree esposte a forti rischi di criminalità e degrado.

Nel 2013 la IV edizione affronta un nuovo tema, quello della Mostra d'Oltremare, area urbana interamente sottoposta a vincolo ai sensi del decreto legislativo 42/2004. Il concorso si è posto l'obiettivo di rifunzionalizzare l'area all'interno delle mura come spazio monumentale unico, polifunzionale e integrato, adatto ad ospitare eventi di livello locale e internazionale. Considerata la centralità degli aspetti sociali e culturali emersi nell'ambito delle passate edizioni, la scelta del tema per la V edizione è ricaduta sul nodo cruciale del lungomare "liberato" di Napoli (Fig. 4).

Coerentemente con gli obiettivi di una progettazione partecipata, l'Associazione Napolicreativa ha esplicitamente invitato i partecipanti in gara, a scendere in campo e intervistare i vari soggetti che a campione testimoniassero un sentire collettivo rispetto a determinate questioni e consentissero di esplicitare esigenze di fruizione degli spazi pubblici selezionati dal Premio. Già in occasione delle precedenti edizioni, l'attivazione di tale processo partecipativo ha condotto alla sperimentazione di esperienze innovative come il progetto "Piazza Mercato Network" (Trillo et al., 2013), nato in occasione della III edizione.



Fig. 3 - Progetto vincitore III edizione

Fig. 4 - Immagine concorso V edizione



In quest'ultima edizione, con l'inserimento del partenariato dell'ACEN, si è inteso sollecitare una maggiore concretezza del concorso d'idee per ottenere un risultato sul territorio. comune fattore ai tre progetti vincitori è stato il rinnovato interesse per la città e le sue bellezze, insieme con la volontà di instaurare un nuovo senso di convivialità. In particolare, al primo posto si è classificato il progetto “#1778”, (Fig. 5) di Raffaella Napolano, Gianluca Vosa, Viviana Del Naja, Giorgio Nugnes e Francesca Miceli; al secondo posto “La città liberata” (Fig. 6) di Luca Picardi e Roberto Aruta; al terzo posto “Lungomare in_vita” (Fig. 7) di Dario Raguzzino, Frine Carotenuto, Massimo Decimo, Alessandro Guaragna, Salvatore Marra, Antonio Biagio Natale, Gennaro Piscopo, Tania Scotto D'Antuono, Adele Spieze.

Il nome del terzo progetto vincitore “Lungomare in_vita” (fig. 7) nasce dall'esigenza del gruppo di progettisti di rendere il lungomare organicamente vitale al pari delle altre città europee, quali ad esempio Barcellona e Lisbona. Napoli con le sue peculiarità storico-culturali e paesaggistiche non può essere da meno, e per giungere a questo risultato, il gruppo si pone l'obiettivo di “eliminare per valorizzare”, cancellare il superfluo, ciò che risulta essere elemento invasivo. La strategia proposta si fonda su scelte progettuali quali quella di liberare la Villa Comunale dalla recinzione e ricostituirne l'antico decoro attraverso le sue attività storiche, trasferire lungo la Riviera di Chiaia il traffico veicolare, riunire il tessuto urbano al lungomare, eliminare le scogliere a ridosso del muro



Fig. 5 - Progetto “#1778” classificato al 1° posto della V edizione

ottocentesco.

«La metropoli degli umani prende vita attraverso l'energia creativa dei suoi abitanti» è il punto di partenza del progetto del secondo classificato, "La città liberata" (fig. 6), che nasce dall'idea di restituire ai cittadini napoletani il proprio lungomare ridonando loro l'arenile perduto nel tempo. Il lungomare viene reso abitabile, con un computer ogni 5 mq, grazie ad una rete cablata che scorre lungo tutto il sottosuolo della spiaggia. Una città liberata è intesa nel senso che viene epurata del suo ruolo di metropoli-mercato in cui si perde la distinzione tra luoghi e funzioni, ma acquisisce un nuovo volto che partendo dalla cosiddetta città cablata (Beguinot, 2008) possa unire tecnologia e natura in una nuova identità urbana in continua trasformazione.



Fig. 6 - Progetto "La città liberata" classificata al 2° posto della V edizione

In questo scenario di vitalità creativa di proposte si contraddistingue il progetto primo classificato (fig. 5): partendo dalla storia e dall'identità dei luoghi, il progetto delinea una strategia e un piano d'azione per una proposta condivisa che realizzi il passaggio graduale "costruito-verde-mare". In effetti già dal nome, #1778, si evince il legame tra passato e presente: il 1778 è l'anno in cui Ferdinando IV di Borbone diede mandato al Vanvitelli di ridisegnare la Villa Comunale con il desiderio che fosse una passeggiata da Re. Attraverso un approccio metodologico bottom-up, il gruppo di lavoro, confrontandosi con l'eredità storica dei luoghi, propone la trasformazione del lungomare da corridoio di viabilità a spazio urbano vissuto attraverso tre obiettivi complementari:

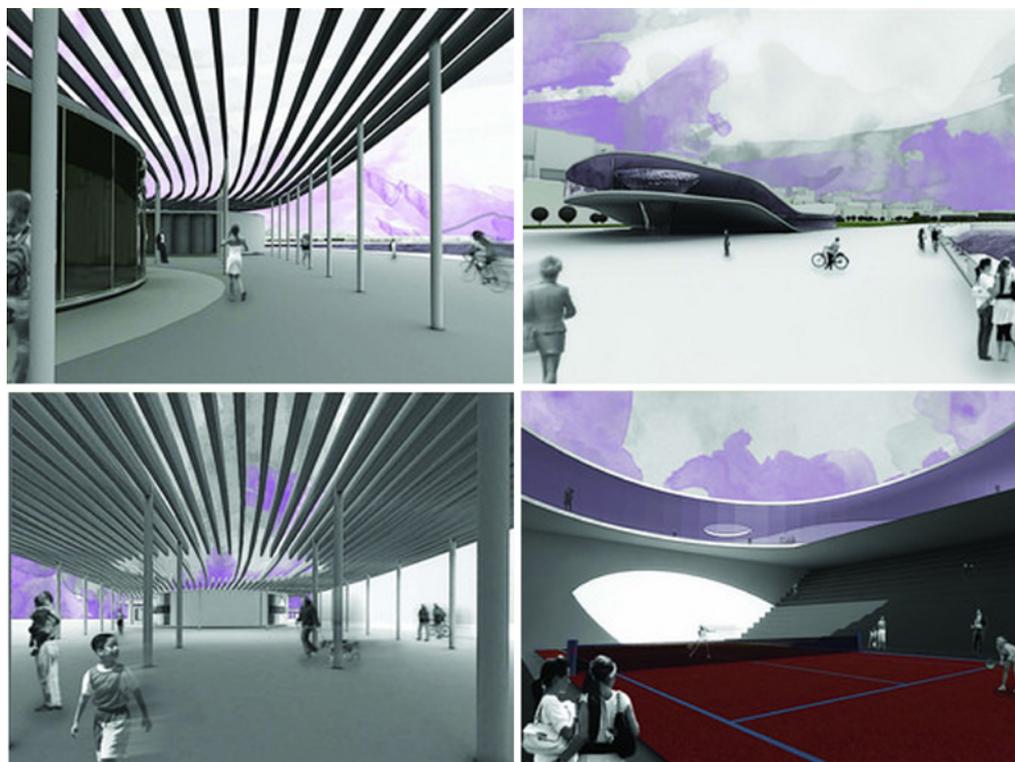
- Estendere l'intervento dal lungomare alla città storica per ricucirne il rapporto ormai perso;
- Creare un sistema di pianificazione non convenzionale che sia flessibile e in costante divenire;
- Incentivare il rapporto tra la città e il mare con la partecipazione di comunità nazionali ed internazionali attraverso il sistema del crowdfunding.

L'idea è quella di lavorare con piccoli interventi puntuali e lineari anche spesso solo accennati per essere lasciati aperti a un dibattito e a successive trasformazioni e miglioramenti.

Tra gli altri progetti partecipanti, quello eletto dalla community web, "Napoli, città da aMare", di Annita Corbosiero, Enrico Mango e Francesco Speranza, ha ottenuto oltre duemila "mi piace" sul sito del Premio. Il progetto punta a ripristinare la balneazione in parte del lungomare, potenziando servizi e attività esistenti e creandone nuove.

«Qui il mare non bagnava Napoli. Ero sicura che nessuno lo avesse visto, o lo ricordava... » (Ortese & Nozzoli, 1994). Da questa illustre citazione nasce il titolo di uno dei

Fig. 7 - Progetto “Lungomare in vita” classificato al 3° posto della V edizione



progetti che ha destato un particolare dibattito. Il progetto è intitolato “Il mare non bagna Napoli” realizzato da Delphilab - Francesco Aletta e Eduardo Bassolino - e ha ottenuto l’homepage sul sito di Europaconcorsi. Nell’ottica di promuovere un dialogo “costruttivo” sulle prospettive di sviluppo per il lungomare, come richiesto dal bando, il gruppo Delphilab ha voluto dare una propria interpretazione di questa richiesta. Le idee vanno calate nel contesto che i progettisti, in questo caso, vedono come devastato, quindi qualsiasi idea sembra loro irrealizzabile se non viene fatta prima tabula rasa e non si ri-fonda un sistema di valori civici condivisi. In tal senso il gruppo ha proposto un muro realizzato in blocchi di calcestruzzo vibrocompresso, alto 5 m e spesso 60 cm, sul quale, dal lato rivolto alla città viene applicata una superficie specchiata, nella quale la gente possa vedere se stessa e le miserie di Napoli. L’obiettivo è stimolare le persone a non subire passivamente i cambiamenti della città ma a reagire con forza.

Come emerge dalle proposte presentate, lo scopo principale del concorso, in particolare in questa V edizione, era quello di promuovere il dialogo e creare un’occasione di riflessione, e molti progetti della rassegna - anche altri non citati in questa sede - hanno contribuito al dibattito sul futuro di questa parte strategica della città (Fig.8).

5. Verso una nuova prospettiva di waterfront regeneration

La sperimentazione condotta sul lungomare di Napoli si può considerare un primo

INTERVISTA ALL'AUTRICE DEL PREMIO
PRESIDENTE DI NAPOLICREATIVA: GRAZIA TORRE

I TEMI
 Il comitato scientifico sceglie i temi in base alle esigenze del momento relative al territorio.

I edizione | 2010
 Piazza San Luigi

II edizione | 2011
 Il Casale di Posillipo

III edizione | 2012
 Piazza Mercato

IV edizione | 2013
 La Mostra d'Oltremare

V edizione | 2014
 Il lungomare

MISSION

Il Premio "La Convivialità urbana" nasce 5 anni fa grazie alla proposta dell'Associazione Napollicreativa che, partendo dal concorso internazionale d'idee del seminario Robert Auzelle, inaugura questa iniziativa anche in Italia. Sin dalla prima edizione il Premio ha l'obiettivo di coinvolgere i giovani professionisti in una sfida progettuale sui temi più rilevanti del dibattito cittadino.

NUMERI

Budget
 12.000 - 15.000 euro

Partecipanti
 19

Votanti
 1445

Progetti premiati
 3

IMPATTO DELL'INIZIATIVA

- elevato numero di enti partecipanti: Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie (IRAT) del CNR, Università degli studi di Napoli Federico II, Seconda Università degli studi di Napoli, Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) Sez. Campania, Rotary International, Associazione Costruttori Edili Napoli (ACEN);
- notevole interesse da parte dei cittadini e dei progettisti;
- la promozione di un'idea di architettura diffusa alla piccola scala e di natura bottom up.

FOCUS
 Sollecitare il dibattito tra enti, istituzioni, tecnici e cittadini.

NAPOLI Ncreativa

Contatti: napollicreativa@libero.it

Fig. 8: Intervista all'autrice del Premio "La Convivialità Urbana"

tassello per la riappropriazione dello spazio pubblico tra la città e il mare. Attraverso l'interazione con la comunità, i progettisti hanno potuto avviare un dialogo sulle tematiche emergenti e sulle priorità spaziali e sociali, toccando con mano quella che era la domanda reale della comunità per quel determinato spazio pubblico.

Nell'ambito internazionale, la rigenerazione e valorizzazione del waterfront è tema considerato prioritario e strategico per la crescita delle città di mare (Esposito De Vita et al., 2013; Hoyle et al., 1994; Russo, 2010; Schubert, 2009) e comprende l'urgenza di affrontare il problema complesso della città che cambia con approcci integrati che guardano sinergicamente alla sostenibilità sociale, economica e ambientale. Le esperienze europee ed internazionali possono considerarsi esempi di successo a cui ispirarsi; esse affrontano le questioni complesse del patrimonio culturale che si può utilizzare in maniera innovativa ed essere impiegato per rendere la città maggiormente attrattiva; delle periferie in cui si concentra gran parte della popolazione che necessita di politiche adeguate; delle aree dismesse che da vincolo si possono trasformare in aree di recupero per la città.

In uno scenario in cui le risorse sono ridotte si rende necessaria una precisa definizione delle priorità e si pone come tassello ineludibile il coinvolgimento delle comunità all'interno dei processi decisionali, sia in termini propositivi che proattivi.

L'osservazione e la sperimentazione in capo alle esperienze di rigenerazione urbana, partecipazione e *civic activation* rientrano nel percorso sperimentale del gruppo Città e Architettura (IRAT CNR) in itinere (Clemente, 2013b; Esposito De Vita & Ragozino, 2013), attivo sul territorio attraverso il confronto diretto con istituzioni, tecnici e cittadini.

Calando tali riflessioni sul territorio napoletano si conferma un corrispondente quadro complesso di relazioni – tra compagine socio-economica, morfologia e funzionalità del-

lo spazio pubblico tra la città e il mare, necessità di servizi e di nuove forme di associazionismo e collaborazione – che necessita di una pianificazione e di una progettazione integrata e condivisa.

Nonostante l’iniziativa Premio “La Convivialità Urbana” sia alle sue prime edizioni, le attività svolte, la continuità delle presenze, l’interesse della comunità locale, la capacità di selezionare temi calzanti con le emergenze socio-politiche del momento, consentono un primo bilancio degli esiti.

I risultati progettuali ed il conseguimento degli obiettivi del bando hanno mostrato alcuni punti di forza:

- invitare giovani professionisti e la comunità locale a sviluppare e valutare proposte di riqualificazione urbana per la propria città innesca un circuito di massa critica attiva, dibattiti, incontri ed una coscienza crescente rispetto alla questione urbana, sociale ed economica;
- è possibile organizzare tali iniziative con un ridotto budget economico, valorizzando le risorse umane ed economiche disponibili, grazie alle collaborazioni e sponsorizzazioni che con sforzo organizzativo e dedizione rendono possibile la continuità dell’iniziativa;
- tale iniziativa mette in circolo la conoscenza riguardo le dinamiche complesse della città, sviluppando un fermento divulgativo che si pone come base conoscitiva per le scelte di interesse diffuso;
- la presenza alla V edizione dell’Associazione Costruttori Edili Napoli (ACEN) permette di immaginare che sia possibile un ulteriore avanzamento dell’iniziativa in seno alla possibile costruzione di piccole architetture o attrezzature temporanee per la città di Napoli.

È emerso dai risultati dell’iniziativa che, in coerenza con il periodo di crisi, è auspicabile intervenire sulla città con piccoli interventi di architettura - che richiedono un ridotto investimento economico e determinano un basso impatto ambientale - integrati con processi di partecipazione attiva della cittadinanza, collaborazione tra i diversi stakeholders interessati, partecipazione delle maestranze locali.

A tali fermenti, che vedono al centro la volontà di condivisione e partecipazione, si associa l’impulso ad un *public realm* accessibile, caratterizzato da collegamenti fisici e logistici tra le diverse aree della città, attrezzature e servizi che siano di beneficio alla vivibilità dei turisti e dei residenti e che creino una continuità spaziale in città, un adeguato apporto di vegetazione locale, punti informativi per favorire l’orientamento, infine un sistema di illuminazione che garantisca la sicurezza nelle ore di ombra, esalti le emergenze ambientali ed architettoniche. Questi e altri elementi aiuterebbero a creare un’atmosfera conviviale, collante tra gli elementi che compongono la città contemporanea ed elemento di innovazione per le dinamiche sociali all’interno della comunità locale utile alla auto-sostenibilità dei processi di crescita (Fusco Girard, 2010).

Riconoscimenti

L'iniziativa proposta si inquadra all'interno delle attività del gruppo di ricerca Città e Architettura – Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie IRAT del Consiglio Nazionale delle Ricerche – condotte seguendo le due linee di ricerca: “Città di mare e sviluppo sostenibile” e “Diversità culturale e attivazione sociale. Strategie per la sicurezza e lo sviluppo locale”, il cui tema comune è l'attenzione agli spazi pubblici quale parametro di riferimento per riflettere sui temi della partecipazione, della spazialità, dell'identità, della diversità e del benessere urbano. Pur nell'unitarietà dell'articolo Gaia Daldanise ha contribuito a sviluppare i paragrafi 2 e 4 e Stefania Ragozino i paragrafi 1, 3 e 5. Si ringrazia il Presidente dell'associazione Napolicreativa, arch. Grazia Torre, per la preziosa collaborazione ed il materiale informativo prodotto.

References

- Alisio, G. (1989). *Il lungomare* (Vol. 3). Napoli: Electa.
- Amirante, R. (2001). *Dalle stazioni al mare. La costa vesuviana tra descrizione e progetto*. Napoli: Liguori.
- Andriello, V. (1997). *La forma dell'esperienza: percorsi nella teoria urbanistica a partire da Kevin Lynch* (Vol. 12). Milano: Franco Angeli.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224.
- Atkinson, R. (2003). Addressing urban social exclusion through community involvement in urban regeneration. In R. Imrie & M. Raco (Eds.), *Urban Renaissance? New Labour, Community and Urban Policy* (pp. 101–119). Bristol: Policy Press.
- Balducci, A. (1996). L'urbanistica partecipata. *DST: Rassegna Quadrimestrale Di Studi E Ricerche Del Dst Del Politecnico Di Milano*, (2), 17–20.
- Baycan Levent, T., Fusco Girard, L., & Nijkamp, P. (2011). *Sustainable city and creativity*. Surrey: Ashgate Publishing.
- Bee, C., & Pachi, D. (2014). Active Citizenship in the UK: Assessing Institutional Political Strategies and Mechanisms of Civic Engagement. *Journal of Civil Society*, 10(1), 100–117
- Beguinot, C. (2008). *Genetica e destino di un percorso. Città cablata Carta di Megaride '94 Città Interetnica*. Napoli: Giannini Editore.
- Bonnes, M., Bonaiuto, M., Nenci, A. M., & Carrus, G. (2011). Environmental and Social Diversities in the City. *Urban Diversities: Environmental and Social Issues*, 2, 3.
- Bozeman, B. (2007). *Public values and public interest: Counterbalancing economic individualism*. Georgetown: Georgetown University Press.
- Braudel, F., & Gatto, L. (2002). *Il Mediterraneo. Lo spazio e la storia: gli uomini e la tradizione* (Vol. 129). Roma: Newton Compton.
- Bruttomesso, R. (2004). Complexity on the urban waterfront. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, 39–49.
- Campos Venuti, G., & Oliva, F. (1993). *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992. Laterza Bari*. Roma: Laterza.
- Carta, M. (2012). Waterfronts between Sicily and Malta: an integrated and creative planning approach. *PortusPlus*, (3).
- Chaudhuri, K. N. (1996). Mare. In *Enciclopedia delle scienze sociali*.
- Chiodelli, F. (n.d.). La cittadinanza secondo Henri Lefebvre: urbana, attiva, a matrice spaziale, 1–15.
- Clemente, M. (2011). *Città dal mare. L'arte di navigare e di costruire le città* (p. 320). Napoli: Editoriale Scientifica.
- Clemente, M. (2013a). Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare. *BDC*, 13(1), 181–194.
- Clemente, M. (2013b). Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration. *TRIA Territorio Della Ricerca Su Insediamenti E Ambiente*, 11(2), 19–34.
- Cottino, P., & Zeppetella, P. (2009), *Creatività, sfera pubblica e riuso sociale degli spazi*, Paper, 4.
- Creighton, J. L. (2005). *The public participation handbook: making better decisions*

through citizen involvement. Hoboken: John Wiley & Sons Incorporated.

- Dumas, A. (1851). *Le corricolo* (Vol. 1). Parigi: Calmann-Lévy.
- Esposito De Vita, G. (2011). Buone pratiche e strategie innovative per le città di mare. In *Città dal mare. L'arte di navigare e di costruire le città* (pp. 297–300). Napoli: Editoriale Scientifica.
- Esposito De Vita, G. (2014). Segregative power of violence in Belfast and Naples. Exploring the role of public spaces reconnecting divided societies. In A. Madanipour, S. Knierbein, & A. Degros (Eds.), *Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe*. Londra: Routledge.
- Esposito De Vita, G., Oppido, S., & Ragozino, S. (2013). Port Cities, Peoples and Cultures: Waterfront Regeneration and “Glocal” Identity. In C. Gambardella (Ed.), *Heritage Architecture Landesign focus on Conservation Regeneration Innovation* (pp. 510–521). Aversa-Capri: La scuola di Pitagora editrice.
- Esposito De Vita, G., & Ragozino, S. (2013). Civic activation, vulnerable subjects and public space: the case of the park of Rione Traiano in Naples. *TRIA Territorio Della Ricerca Su Insediamenti E Ambiente – Rivista Internazionale Di Cultura Urbanistica*, 10, 173–188.
- Feyen, J., Shannon, K., & Neville, M. (2008). *Water and urban development paradigms: towards an integration of engineering, design and management approaches*. London: CRC Press.
- Fischer, F. (2006). Participatory governance as deliberative empowerment the cultural politics of discursive space. *The American Review of Public Administration*, 36(1), 19–40.
- Fisher, B., & Benson, B. (2004). *Remaking the urban waterfront*. Urban Land Inst.
- Forte, F. (2003). *Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo: area metropolitana di Napoli*. Alinea, Firenze. Firenze: Alinea.
- Fusco Girard, L. (1987). *Risorse architettoniche e culturali: valutazione e strategie di conservazione* (p. 608). Milano: FrancoAngeli.
- Fusco Girard, L. (2010). Sustainability, creativity, resilience: toward new development strategies of port areas through evaluation processes. *International Journal of Sustainable Development*, 13(1), 161–184.
- Fusco Girard, L. (2013). Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the “Historic Urban Landscape” Approach. *Sustainability*, 5(10), 4329–4348. doi:10.3390/su5104329
- Fusco Girard, L., & Cerreta, M. (2001). Il patrimonio culturale: strategie di conservazione integrata e valutazioni. *Economia Della Cultura*, (2), 175–186.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: using public space*. Island Press.
- Healey, P. (1997). *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*. Vancouver: UBC Press.
- Hein, C. (Ed.). (2011). *Port cities: dynamic landscapes and global networks*. London: Routledge.
- Hoyle, B. S., Pinder, D. A., Husain, S., & Lucia, M. G. (1994). *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*. Mursia.
- Illich, I. (1978). *La convivialità*. Milano: Mondadori.
- Inroy, N. M. (2000). Urban regeneration and public space: The story of an urban park. *Space and Polity*, 4(1), 23–40.
- Jackson, J. T. (2013). Planning for Social Inclusion? What Planners from Glasgow, Melbourne and Toronto Say. *International Planning Studies*, 1–32. doi:10.1080/13563475.2013.799631
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York (Vol. 71, p. 458). New York: Random House.
- Madanipour, A. (2003). *Public and private spaces of the city*. New York: Routledge.
- Madanipour, A. (2010). *Whose public space?: international case studies in urban design and development*. Londra: Routledge.
- Magnaghi, A. (2004). Il nuovo municipio: un laboratorio di democrazia partecipativa per una economia solidale, in Caillé A. & Salsano A, (a cura di), *MAUSS - Quale altra mondializzazione?*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Malone, P. (2013). *City Capital and Water*. London: Routledge.
- Marshall, R. (2004). *Waterfronts in post-industrial cities*. London: Spon Press.

- Oldenburg, R. (1989). *The great good place: Cafés, coffee shops, community centers, beauty parlors, general stores, bars, hangouts, and how they get you through the day*. New York: Paragon House.
- Ortese, A. M., & Nozzoli, A. (1994). *Il mare non bagna Napoli* (Vol. 77). Milano: Adelphi.
- Russo, M. (2010). Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale. In *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*. Milano: FrancoAngeli Editore.
- Savino, M., & Arena, M. A. (2010). *Waterfront d'Italia: piani politiche progetti*. Milano: FrancoAngeli.
- Schubert, D. (2009). "Ever-changing waterfronts": Urban development and transformation processes in ports and waterfront zones in Singapore, Hong Kong and Shanghai. *Port Cities in Asia and Europe Transformations*.
- Scavi, M. (2002). *Avventure urbane. Progettare la città con gli abitanti*. Milano: Eleuthera.
- Trillo, C., Esposito De Vita, G., & Oppido, S. (2013). How to cope with the commercial decline of traditional market areas? Possible approaches and tools from the Città Bassa of Naples. *Planum*.
- UNHABITAT. (2013). *Streets as public space and drivers of urban prosperity*. Nairobi: UNHABITAT.
- Vicari Haddock, S., & Moulaert, F. (2009). *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*. Bologna: Il Mulino.

Siti consultati

- <http://www.beta.regione.campania.it/>
- <http://www.comune.napoli.it/>
- <http://cnr-it.academia.edu/>
- <http://www.premiolaconvivialitaurbana.it/>
- <http://www.thehighline.org>

Gaia Daldanise

Dipartimento di Architettura-Università Federico II Napoli
gaia.daldanise@gmail.com

Gaia Daldanise is an architect and PhD student in Evaluation Methods and Urbanism at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. She graduated cum laude, with a thesis titled *Redevelopment of Rione San Francesco ("Rione Amicizia") in Naples and residential project for social housing*. She had many professional experiences in architecture studies and technical services companies, participated Nichelino Masterplan - Stupinigi Natural Park (TO) and specialized with a Master's Degree in Safety and Health in the workplaces.

Stefania Ragozino

IRAT-CNR Napoli e Dipartimento di Architettura-Università Federico II Napoli
s.ragozino@irat.cnr.it – www.irat.cnr.it

Stefania Ragozino is currently involved in applied research in Urban Design and its relationships with community planning at the IRAT-CNR as junior researcher and as PhD candidate at the University Federico II of Naples. Graduated in Architecture cum laude at the University Federico II of Naples (2010), she gained experience in research and experimental design while she was a graduate student. She has worked in research in project groups at international level since 2008, focusing on experimental design supported by visual interpretation tools.

Progettare tra terra e mare. Il ridisegno del waterfront di Pozzuoli*

Francesco Buonfantino

Confine. È essenzialmente questo che rappresenta la linea di costa. E sul confine si guarda *oltre*, si attendono gli arrivi, si saluta chi parte. Ed è per questo che le città costruite su di un confine si somigliano tutte. Se poi il confine, il margine, è il mare le affinità diventano ancora più forti. Le radici, le forme, le facce della gente che vive sul confine assumono tutte le stesse fattezze. Ma come si progetta lungo un confine? Quale relazione il tessuto, gli edifici, devono vivere con questo margine? C'è in prima istanza un problema di scala percettiva. Ci sono poi le valenze di permeabilità del tessuto urbano con il territorio retrostante e con i fruitori. Questi due fattori, assieme al grande tema dello skyline, diventano i principali temi con i quali il progetto architettonico ed urbanistico deve confrontarsi.

Il tema della percezione dello spazio è spesso considerato secondario quando si affronta il tema del progetto lungo un "margine". Si trascura infatti che il margine è quasi sempre fruito a scale percettive diverse: il cittadino guarda al margine da grande distanza, quando, ad esempio, gli si avvicina dal mare ma può al contempo "entrare" nel margine costruito per viverlo. Inoltre, quando si trova lungo il confine costruito, il suo sguardo è spesso volto verso il "di fuori", realizzando così un'ulteriore dimensione percettiva nella sua mente.

Per avere una buona qualità del progetto è opportuno tenere ben presente questi aspetti. Se si privilegia una sola di queste dimensioni percettive si ottengono soluzioni sbilanciate che non possono che produrre nella mente delle persone sensazioni negative. Un esempio di sfasamento di una sola delle tre dimensioni percettive, che alla fine produce nella mente dei fruitori una sensazione complessivamente negativa, è quella del "lungomare liberato" di Napoli. Il fronte a mare della città, se percepito dall'acqua, resta uno tra i più belli scenari del mondo. Al contempo quando dal lungomare lo sguardo si perde verso il mare o verso la costa lontana le sensazioni continuano ad essere più che positive; ma quando il fruitore rivolge lo sguardo alla grande carreggiata che corre lungo il mare scopre una realtà desolata che scompensa le sensazioni positive percepite precedentemente: quel tratto di strada, pensato per una diversa velocità di fruizione, per una diversa densità di utilizzo, smarrisce chi lo vive. Aver semplicemente

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



Primo studio di fattibilità per l'intervento di riqualificazione dell'area ex Sofer - anno 2007

Il progetto si sviluppa su richiesta della committenza in modo avulso dalle preesistenze e con uno stile più organico

Fig. 1 - L'area dell'intervento



Fig. 2 - Planovolumetrico dell'area da est, in cui si evidenziano il parco a mare e l'orografia del lotto

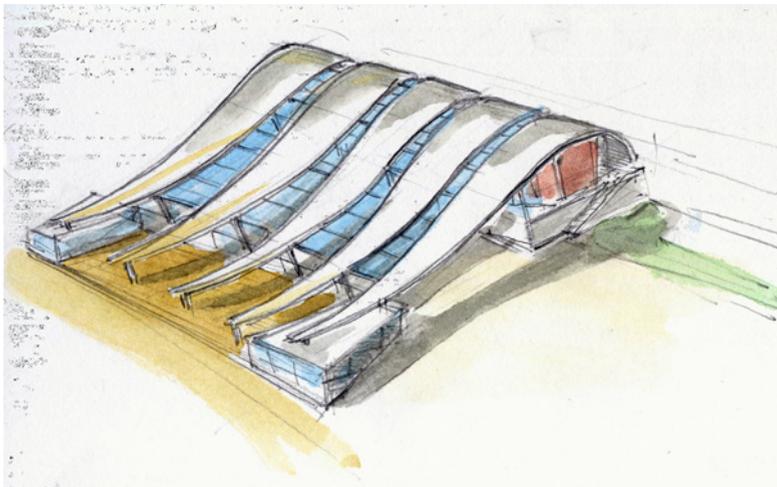


Fig. 3 - Schizzo di studio del centro per il tempo libero

Fig. 4 - Render dell'edificio albergo e spa



rimosso le auto senza aver ricalibrato lo spazio per i pedoni, senza che lo stesso venga dotato di una nuova pavimentazione e di nuovi complementi di arredo e di nuova illuminazione fa sì che il tutto venga percepito con una sensazione di grande squallore.

Il secondo aspetto da non trascurare è quello della permeabilità del tessuto costruito lungo il margine. È fondamentale garantire la massima permeabilità del disegno urbano sia dal punto di vista percettivo che da quello della fruizione. Le città di fondazione, in assenza di pericoli imminenti, erano costruite sempre lungo confini dettati dalla morfologia dei suoli.

Accanto all'esigenza di garantirsi maggiori possibilità di scambio utilizzando le vie d'acqua come supporto per i trasporti, esiste un'innata necessità degli uomini, ma in generale di gran parte degli esseri viventi, di porsi lungo il confine dei recinti che abitano. È quindi importante garantire che il tessuto urbano, gli edifici costruiti lungo un margine siano il più possibile orientati al rapporto dialettico con quello che c'è *oltre* il confine. Al contempo è fondamentale che il maggior numero di persone possa "vivere" il margine secondo questo principio. Accade purtroppo che molte città, grandi parti di territorio, neghino questa possibilità. Basta ricordare che l'intero golfo di Napoli, oramai divenuto un'unica città metropolitana senza soluzione di continuità, consente la fruizione libera del margine



per poco più di 8 km su di una complessiva linea di costa di ben 50 km.

Il terzo aspetto da tener conto è quello dello *skyline*, ovvero del profilo del costruito che si staglia sul cielo, visto dal mare o dalla costa di fronte. Questo aspetto, se pure importante, non è certo il principio fondamentale al quale riferirsi nel progettare un “pezzo” di città. Eppure molti architetti ed urbanisti tendono spesso a porre particolare attenzione allo *skyline* trascurando i principi percettivi appena enunciati. Una città, un lungomare è sì percepito in rapporto al cielo sovrastante, ma se si trascura la qualità del costruito, se ci si concentra solo sul “colpo d’occhio”, se non si pensa alla gente che dovrà vivere il margine si rischia di produrre delle soluzioni incapaci di trasmettere benessere, felicità.

Cercando di porre attenzione a questi tre principi si è affrontato il progetto del *waterfront* di Pozzuoli: una sottile striscia di terra accanto al mare, lunga ottocento metri e larga poco più di cento, posta al di sotto di un salto di quota di quaranta metri, oggi occupata da una fabbrica dismessa. Un *doppio* confine quindi, da un lato il mare, dall’altro un salto di quota. Tutta l’area oggetto dell’intervento è occupata dai possenti volumi di una fabbrica dismessa ed è attraversata da una strada ed una ferrovia che corrono longitudinalmente lungo tutto il lotto.

Nell’affrontare il progetto non si è cercato il gesto architettonico, il colpo di teatro: si è pensato prima di tutto alla straordinaria possibilità di restituire alla collettività un ampio pezzo di “confine”. Lungo il mare quindi un grande parco, lungo ottocento metri e largo ottanta, diventa una piazza a mare dove la gente potrà riappropriarsi del margine, vivere il confine da cui guardare il mare. Parallelamente si è lavorato sul controllo della qualità del dettaglio evitando di cadere nell’errore di procedere prima su grande scala per poi, solo successivamente, dedicarsi al design dello spazio. Un processo continuo, dalla macro scala a quella del dettaglio e viceversa, dalla scala urbanistica a quella del

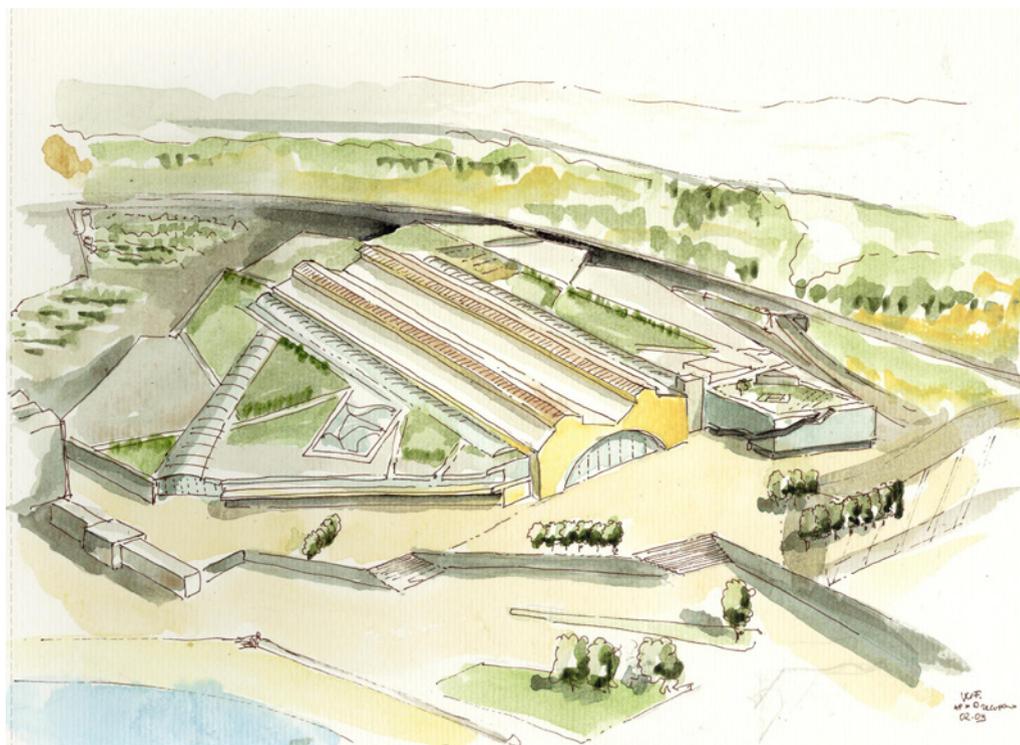
Fig. 5 - Render dell’edificio per uffici fronte strada

Fig. 6 - Render del margine verso il mare

Secondo studio di fattibilità per l'intervento di riqualificazione dell'area ex Sofer - anno 2008

Il progetto recupera la memoria industriale dell'area e dei suoi capannoni industriali, alcuni dei quali si ridisegnano per nuove funzioni, se ne conserva la loro impronta a terra frammentandone i volumi.

Fig. 7 - Schizzo dell'edificio del centro servizi, che recupera il capannone più pregevole, lasciando testimonianza del carattere primigenio dell'area



design nel tentativo di mantenere un controllo armonico del tutto.

Tra il parco e il salto di quota retrostante sono stati sistemati gli edifici che erano previsti dagli strumenti urbanistici, in ragione del settanta per cento della volumetria originaria: un grande albergo, un centro servizi, dei laboratori per attività artigianali, un centro velico e altre attività del terziario. Questo sistema di edifici è stato pensato, in due differenti ipotesi di fattibilità, come un insieme di manufatti che, pur sottendendo

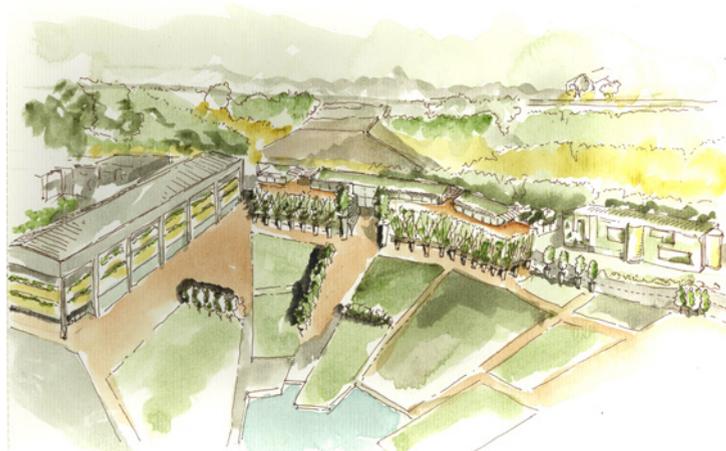


Fig. 8 - Schizzo della darsena con il centro velico ed uno dei capannoni recuperato ad uffici



Fig. 9 - Schizzo della piccola chiesa sulla darsena



Fig. 10 - Il ragionamento sui corridoi ecologici: sezione a schizzo e rielaborazione fotografica dell'area

uno stesso progetto narrativo, sviluppano un diverso linguaggio. Si è posta per questo particolare attenzione alla percezione dello spazio e degli edifici in esso sistemati evitando che con una monotonia formale si potessero generare sensazioni negative. Sin dalle prime ipotesi si è quindi cercato di realizzare un'armonia complessiva che equilibri la qualità del disegno del tessuto urbano con l'esigenza di proporre un linguaggio architettonico degli edifici chiaro e a misura d'uomo, pur conservando alcune memorie del costruito.

Ci si è concentrati anche sulla permeabilità del sistema in progetto con il tessuto edilizio retrostante: il territorio di Pozzuoli, nella parte immediatamente sovrastante l'area, laddove presenta ancora diverse aree con rilevante presenza arborea. Il *waterfront* è stato connesso con l'area retrostante realizzando dei "corridoi ecologici" che idealmente collegano le aree a verde sovrastanti con il parco sul mare. Questi elementi di connessione consentono alla fauna di spostarsi fra le diverse aree, realizzando così delle piccole migrazioni delle diverse specie animali autoctone che si spostano secondo direttrici ortogonali alla linea di costa. La permeabilità è stata anche garantita dall'orientamento scelto per i principali edifici che si sviluppano prevalentemente in direzione ortogonale al mare.

In conclusione, si è cercato di applicare, se pure ad un livello di studio preliminare, i principi precedentemente enunciati, rinunciando a gesti eclatanti, cercando invece di



Fig. 11 - Render dell'edificio albergo e spa



Fig. 12 - Render e schizzo degli edifici destinati a laboratori e residenze temporanee aperti con le corti verso il mare



costruire un discorso architettonico *organico*, verificato nel sistema delle destinazioni funzionali e controllato dal punto di vista della percezione dei fruitori.

Il progetto si è poi arricchito del rapporto con altri professionisti con i quali si è raggiunto il traguardo dell'approvazione del PUA. Adesso si stanno realizzando i progetti definitivi dei singoli lotti che, affidati a professionisti diversi, svilupperanno una ampia varietà di linguaggio.

Fig. 13 - Fotoinserimento del progetto nell'area



Abstract

Project and preservation on the coastal areas

Ugo Carughi

Abstract

This essay is about the preservation of coastal areas. The protective restrictions are generally related to the environment and, sometimes, to buildings too. Rather than any theoretical example, we can ascertain through a lot of cases how intelligent management of the protective restrictions can contribute usefully to plan with negotiating processes, both for the environment and the historical buildings. In the essay from XIX century to this day and age, many examples located in the Naples territory are related, to describe cultural trasformations regarding the value we give to the environment.

KEYWORDS

Coastal areas, landscape, preservation

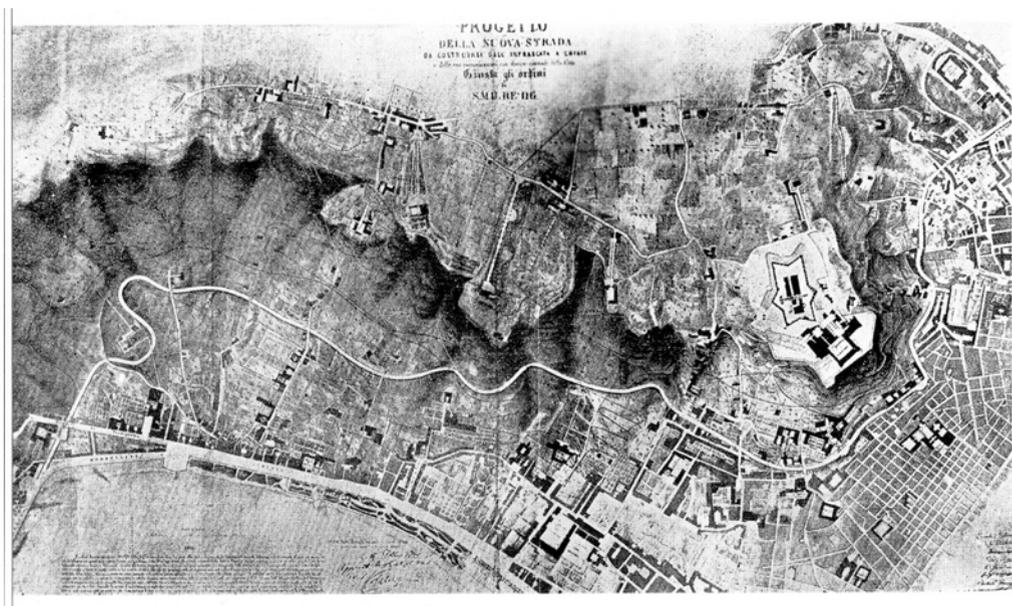


Fig. 1 - Errico Alvino, Luigi cangiagno, Antonio Francesconi, Francesco Gauvadan, Francesco Saponieri, pianta del Corso Maria Teresa, Napoli.

Progetto e tutela sulle aree costiere

Il tema delle aree costiere è qui trattato sotto l'aspetto della tutela, che è generalmente paesaggistica, quando anche non monumentale. Come è verificabile in tanti esempi più che attraverso qualsiasi discorso teorico, un'intelligente gestione del vincolo può utilmente contribuire al progetto mediante una procedura concertativa, in ambito sia paesaggistico, sia architettonico. Nell'articolo sono riportati una serie d'esempi relativi alla provincia di Napoli, dal secolo diciannovesimo fino ai nostri giorni, che illustrano i cambiamenti culturali nella considerazione dei valori del paesaggio.

PAROLE CHIAVE:

Aree costiere, paesaggio, tutela

Progetto e tutela sulle aree costiere*

Ugo Carughi

Nell'affrontare il tema delle aree costiere non si può ignorare l'aspetto della tutela, che è essenzialmente paesaggistica, quando anche non monumentale. Mi rendo conto che il vincolo, di per sé, non apre il cuore alla gioia di vivere, perché è considerato generalmente un divieto senza appelli.

D'altra parte, pensare di conciliare gli interessi di chi progetta e di chi controlla il territorio, per natura e tradizione reciprocamente estranei, è come voler fare incontrare due persone che corrono in direzioni contrarie lungo due rettilinei vicini, ma paralleli. I progetti perseguono situazioni rispondenti in via esclusiva agli obiettivi prefissati e sono orientati a non considerare o addirittura a eliminare gli elementi preesistenti quando possano tradursi in ostacoli al programma d'intervento. Eppure, i termini vincolo e progetto, sinonimi di atteggiamenti contrastanti se interpretati in modo assoluto, possono invece essere l'uno parte dell'altro.

Un vincolo non soltanto non va inteso come veto assoluto, come farebbe pensare l'etimologia letterale del termine; ma, opportunamente formulato, può costituire la premessa per un rapporto di collaborazione tra istituzione e utente, o tra istituzione e istituzione, con l'obiettivo di tutelare e valorizzare complessivamente il bene da un punto di vista contemporaneamente economico ed estetico secondo un'*iter* progettuale che, fino all'autorizzazione, è materia di normativa non solo giuridica, ma anche estetico-critica. Ciò comporta un'ottica di tutela del territorio attiva, sviluppata secondo programmi da concertare preferibilmente con i soggetti proprietari, non solo quando questi sono pubblici. Come, infatti, è verificabile in tanti esempi più che attraverso qualsiasi discorso teorico, un'intelligente gestione del vincolo può utilmente contribuire al progetto attraverso una procedura concertativa, in ambito sia paesaggistico, sia architettonico.

Paesaggio elemento di progetto

Il passato è ricco di casi anticipatori, a ogni scala dimensionale, in cui l'attenzione era rivolta all'intervento piuttosto che al luogo in cui sarebbe stato realizzato. Oggi, viceversa, l'attenzione è rivolta al luogo quando occorre collocarvi una nuova struttura, per valutare i modi di realizzarla, particolarmente in presenza di un vincolo.

Nell'Ottocento, ad esempio, in base alle attrattive che l'opera avrebbe assunto inserendosi in un determinato contesto, erano impartite una serie di prescrizioni non pensate per tutelare quest'ultimo, ma per valorizzare il nuovo intervento, in virtù del quale il contesto avrebbe potuto addirittura essere modificato. Questo meccanismo, tuttavia, sia

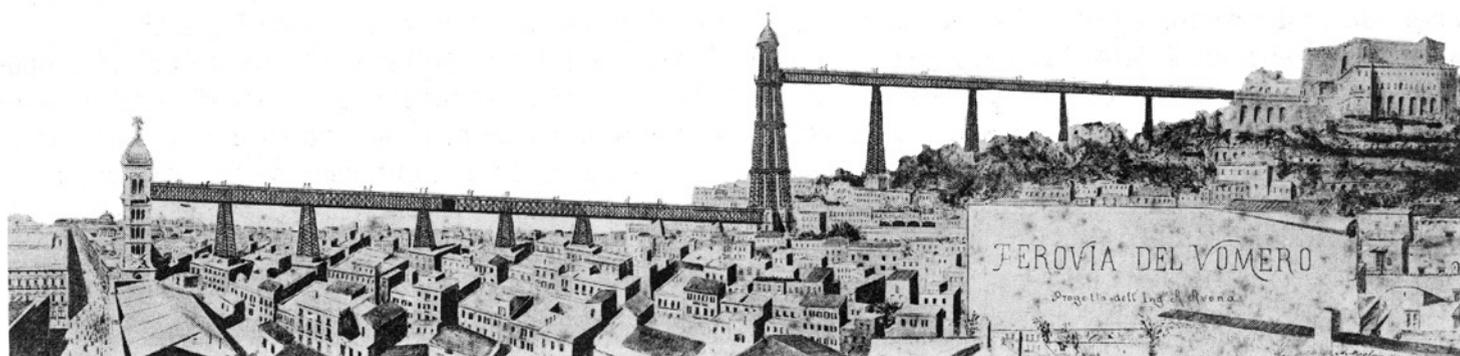
* Il presente articolo, inserito nella categoria progetti, non è stato oggetto della peer review

pure all'interno della sensibilità culturale del momento, rivela una consapevole considerazione di ciò che l'operazione di modifica avrebbe significato.

Vincolo conseguenza del progetto

A Napoli, in una delle regioni in cui il contesto ha fatto a lungo la differenza, nella dimensione urbanistica rientrarono le realizzazioni di *via Posillipo*, *via del Campo*, *la strada di Capodimonte* e, soprattutto, il *corso Maria Teresa* (fig. 1), a metà del XIX secolo. La proibizione di costruire qualsiasi tipo di manufatto che si elevasse al di sopra del piano stradale, in particolare nel caso dell'attuale corso Vittorio Emanuele, avrebbe valorizzato la panoramicità della nuova arteria, che ne costituiva il valore di contesto. Che quest'ultimo non fosse considerato semplice cornice dell'intervento, è dimostrato dal fatto che la norma venne emessa prima ancora che la strada fosse eseguita e che, anzi, abbia costituito la condizione della realizzabilità dell'opera. Mentre, tuttavia, si teneva conto delle aperture panoramiche godibili dalla nuova arteria urbana, non ci si preoccupava delle modifiche di quello che fino ad allora era stato un tessuto di case e giardini appena toccato da strade interpoderali. Un atteggiamento riscontrabile, sempre a Napoli, anche nei *progetti d'aerovia in ferro redatti da Adolfo Avena a partire dal 1893 tra il centro cittadino e la collina di San Martino* (fig. 2), della quale non era considerato l'impatto sul paesaggio urbano, mentre ne venivano esaltate le potenzialità panoramiche e il conseguente richiamo turistico. Ancora, significativo alla scala territoriale, fu il progetto annunciato l'11 luglio 1927 dal Commissario prefettizio del *Municipio di Sorrento* all'Alto Commissario di Napoli, predisposto due anni dopo, «di costruire una grande strada panoramica che, in analogia alla grandiosa opera di Napoli dovuta a V/E/, potrebbe chiamarsi *'strada costiera sorrentina'*». Nella relazione, l'*incipit* sembra trarre dal mito le qualità paesaggistiche dei luoghi, che rappresentavano la principale motivazione del progetto:

Fig. 2 - Adolfo Avena. Progetto di aerovia in ferro tra via Toledo e il Vomero.



«Il nome di Sirena che in antico fu attribuito a Sorrento è riaffermato dalle isolette nomate sirenuse, e talun vuole che lo confermasse il Tasso ne' versi: La gloriosa alma Sirena appresso al cui sepolcro ebbi la cuna [...]. La grande Sorrento sarà tra poco un fatto compiuto, la grande Sirena che domina il mare e che come dice l'antica guida: nell'acqua non si vede soltanto ma vi si leggerebbe come sotto un cristallo».

Un atteggiamento che, come ha sottolineato Joseph Rickwert a proposito delle fondazioni delle città antiche, collegava gli aspetti pratici e razionali a quelli religiosi e rituali. Acclusa alla nota dell'Alto Commissario era una proposta di decreto con cui si vietava di «costruire opere stabili di qualsiasi natura lungo tutta la costiera da Punta Scutolo a Capo di Sorrento, a meno di metri 100 dall'orlo della costa stessa». Così, il 17 dicembre 1929 il sindaco di Sorrento chiedeva al soprintendente di emettere un vincolo di tutela paesaggistica che vietasse espressamente «costruzioni di qualsiasi natura lungo tutta la costa, che va da Punta Scutolo a Capo di Sorrento». Un provvedimento anticipatore degli attuali dispositivi di tutela che prevedono una specifica disciplina prescrittiva.

In definitiva, nei casi citati il vietare era indissolubilmente collegato al fare, all'interno del concepimento stesso dell'opera.

Vincolo rifiutato al paesaggio costruito

Un'altra conferma dell'esigenza di considerare un intero comparto urbano come paesaggio da tutelare è riscontrabile nel frustrato tentativo di tutela paesaggistica promosso ancora dalla soprintendenza di Napoli, tra il 1959 e il 1962, su via Acton e sul tratto di via Marittima compreso tra i giardini del Molosiglio e la chiesa di S. Maria di Portosalvo (fig. 3), nonché sulle aree del porto antistanti, di proprietà demaniale, a causa del proliferare dei cartelli pubblicitari fatti installare dall'Autorità portuale, che recavano «pregiudizio alle bellezze panoramiche della località». Significativa, a proposito della reciprocità del rapporto architettura-paesaggio, la motivazione del provvedimento che il soprintendente Pacini trasmise al ministero il primo marzo 1962:

«la zona interessata al vincolo riveste particolare interesse sia come panorama attivo per il godimento delle strade verso il mare fino al Vesuvio e al litorale costituito dai paesi vesuviani e da quelli della penisola sorrentina, sia come panorama passivo dal mare verso terra ove esistono complessi monumentali di rilevante importanza come Palazzo Reale, la Palazzina Spagnola, Castelnuovo, Palazzo San Giacomo, la Chiesa di Portosalvo nonché i giardini di piazza Municipio».

Gli edifici erano considerati parte integrante di un 'paesaggio' che non ricavava i suoi peculiari caratteri soltanto da elementi di natura.

In questo caso, la difesa d'interessi commerciali connessi all'economia e alla gestione delle aree portuali, che nulla avevano a che fare con la salvaguardia dei monumenti e dell'ambiente storico, cui dovrebbero cedere il passo, finì con l'impedire l'innovativa iniziativa della soprintendenza.

Vincolo al paesaggio cartolina

In verità, non si può dire che in passato non siano state decretate nella Penisola dichiarazioni d'interesse pubblico su aree urbane, ma la *ratio* del provvedimento era rivolta ai loro valori panoramici. E' il caso, ad esempio, ancora a Napoli, di alcune strade da cui possono godersi visuali di particolare bellezza, come *corso Vittorio Emanuele*, *via Tasso*, *la zona di Santa Maria Apparente*, *Parco Margherita* o particolari quadri d'insieme per la presenza aggiuntiva di elementi di natura, come nel caso della *Villa Comunale e di via Caracciolo* (fig. 4.). I vincoli sono prevalentemente in funzione di tali visuali piuttosto che dell'insieme edificato comprensivo degli edifici che, assieme alle strade e alle piazze, determinano la spazialità e il carattere urbano di quei luoghi, la cui conformazione naturale è solo implicitamente riferita al rapporto con il costruito attraverso una motivazione che non va oltre un generico riconoscimento delle qualità panoramiche.

Vincolo elemento di progetto: Pozzuoli. Centro Servizi sull'area della ex-Sofer

La sistemazione della cosiddetta ex-area Sofer (figg. 5-6-7), sul lungomare di Pozzuoli, rientra in un più vasto programma d'interventi sull'intero comparto territoriale comprendente il porto di Pozzuoli e Rione Terra. In seguito, la *Waterfornt Flegreo S.p.A.*, costituita da un gruppo di società, alcune delle quali con attività già impiantate sul posto, acquistava l'intera consistenza immobiliare degli stabilimenti industriali dell'ex-Sofer e di un'area in località Montenuovo, candidandosi per la elaborazione di un *Masterplan* sul tratto di costa tra Punta Epitaffio e il cosiddetto Molo Caligoliano, ai piedi del Rione Terra. Il programma, sostenuto dal Comune di Pozzuoli e dalla società attuatrice, era tarato su una dimensione territoriale e poneva sullo stesso piano valori completamente differenti. Le valutazioni degli organi di tutela erano invece focalizzate su elementi puntuali: i reperti di natura archeologica e i manufatti industriali dismessi.

Era vigente il vincolo di natura paesaggistica sull'area, non si ritenne opportuno porta-

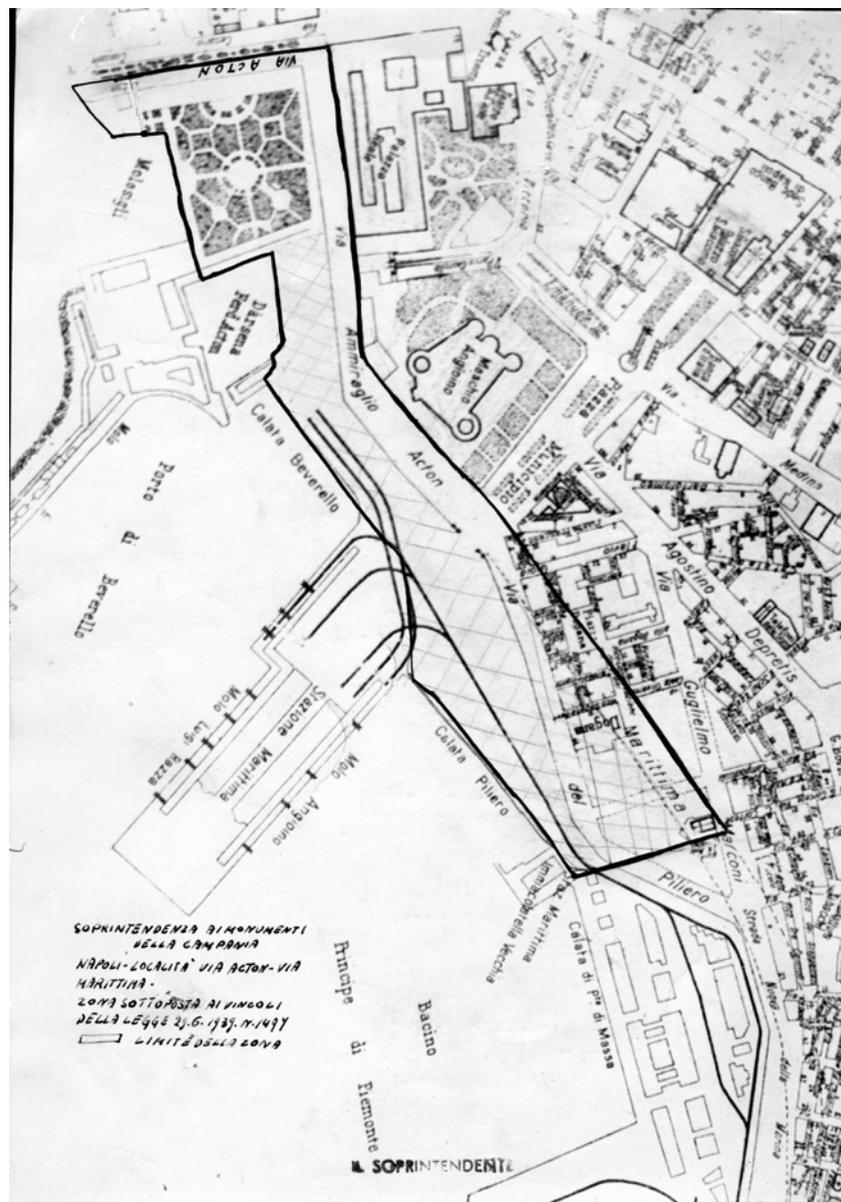


Fig. 3 - Napoli. Via Acton-via Marittima. Area vincolata.

Fig. 4 - Il lungomare in una recente immagine all'altezza di piazza Vittoria



re avanti l'ulteriore iniziativa di tutela. Sicché i successivi pareri sarebbero stati rilasciati soltanto in un ambito paesaggistico.

All'atteggiamento iniziale della soprintendenza, fortemente critica sulla previsione di «una assurda ed antiestetica tabula rasa di preesistenze di varia natura e di differente valore, quali anche elementi di archeologia industriale della ex-Sofer», la società reagì con diplomazia, trasmettendo la proposta di «un parco polifunzionale per il turismo, il commercio, il tempo libero e di un polo di sviluppo delle arti e delle professioni»,

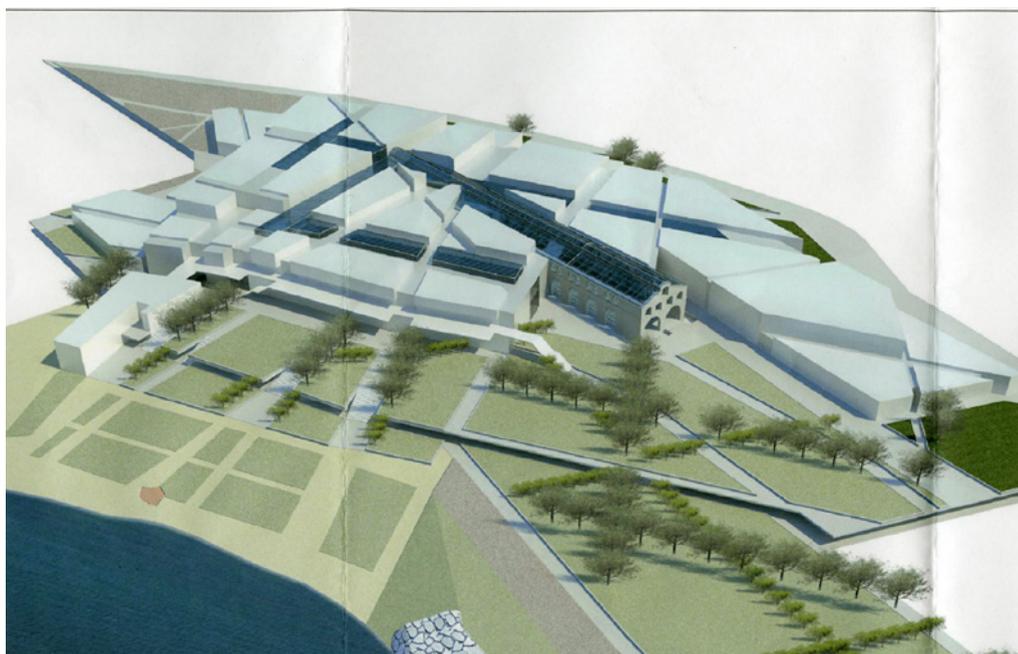


Fig. 5 - Peter Eisenman. Progetto nell'area della ex Sofer. Plastico



Fig. 6 - Peter Eisenman. Progetto nell'area della ex Sofer. Render.

firmata da Peter Eisenman, affiancato da Camillo e Alessandro Gubitosi, Guido Zuliani e Francesco Buonfantino dello Studio Gnosis Architettura. Il progetto prevedeva, tra l'altro, una serie di nuovi edifici in luogo dei capannoni, non più alti di questi ultimi e, in alcuni casi, orientati e collocati in modo da riproporne l'impronta originaria; sul lato occidentale, un Centro Servizi dalla massa compatta e segnata da lunghi solchi rettilinei

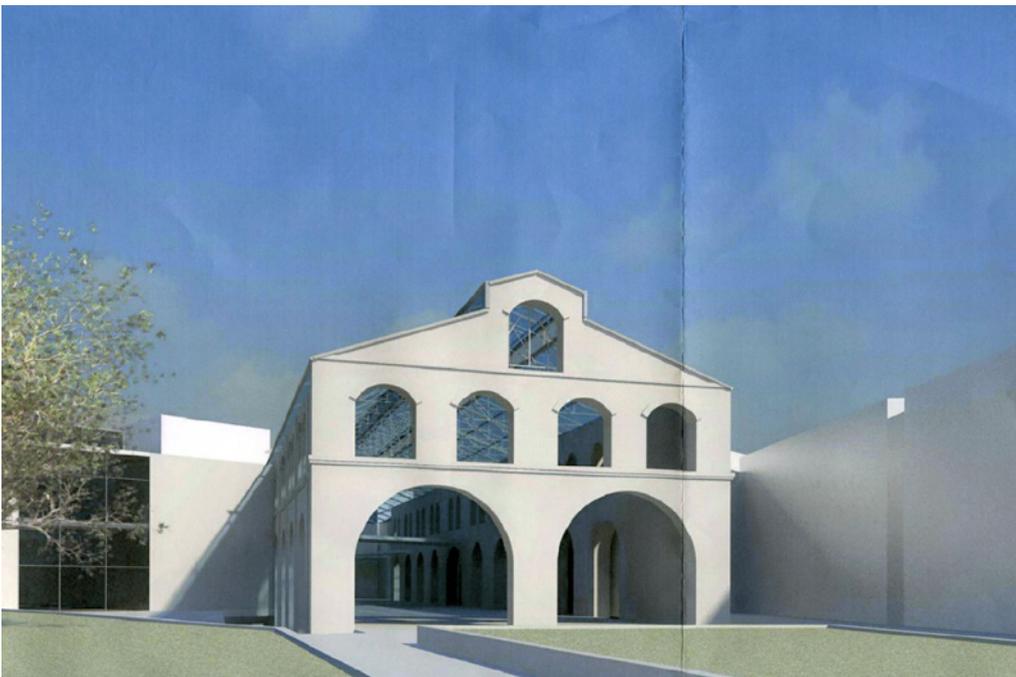


Fig. 7 - Peter Eisenman. Progetto nell'area della ex Sofer. Ingresso dal capannone esistente.

orientati in tutte le direzioni, probabilmente frutto più diretto della mano di Eisenman.

La soprintendenza insisteva sulla necessità di mantenere alcune preesistenze industriali obiettando che *«la sovrapposizione del disegno di progetto all'impianto industriale determina la cancellazione di quest'ultimo, salvo la conservazione di alcuni brani marginali»*. In particolare, si chiedeva di conservare il «nucleo ottocentesco della 'Armstrong' e delle *«testate sud e ovest dei capannoni rispettivamente denominati B e A»*.

I nodi erano venuti al pettine: dallo scontro tra il metodo deduttivo del piano, dal generale al particolare, e quello induttivo, dal particolare al generale, che caratterizzava le valutazioni istituzionali incentrate sui singoli elementi quali generatori di valori a più ampia scala, era emerso l'eccessivo automatismo assunto da Eisenman nel passare dalla scala territoriale a quella architettonica.

Dopo ulteriori confronti e conferenze di servizio, nel dicembre 2009 la questione si risolse e risultano quanto mai significativi alcuni scambi tra Eisenman e il soprintendente Stefano Gizzi, avvenuti nel corso della conferenza di servizio del 17 dicembre 2009:

«L'arch. Eisenman sottolinea quanto sia stato importante aver ascoltato i suggerimenti delle Soprintendenze [...]. La collaborazione delle Soprintendenze è [...] indispensabile e richiede che siano indicati elementi magari anche minimi di riferimento che possano indirizzare le scelte progettuali [...]. Il soprintendente Gizzi [...] sottolinea la difficoltà di dire cosa fare o cosa non fare interferendo nella libertà di progettazione [...], aggiunge che la condivisione dei contenuti precede l'applicazione della sola normativa dalla quale comunque non si può prescindere».

In queste frasi c'è tutta la problematica legata alla dialettica vincolo-progetto, con l'indicazione della direzione giusta in cui procedere, tenendo conto del fatto che, pur in ambito paesaggistico, qui si pensa ai brani di una singola fabbrica, a conferma del legame imprescindibile tra le due scale dimensionali.

Nel progetto del Centro Servizi la preesistenza è stata reinterpretata come un gigantesco atrio d'ingresso a scala territoriale che introduce alle strutture contemporanee: il trascorrere del tempo vissuto attraverso l'architettura. Il più esplicito commento della vicenda è fornito dallo stesso Eisenman in un brano della relazione d'accompagnamento al progetto:

«Una delle sorprese archeologiche del sito ex-Sofer non proviene dall'antichità, ma dall'inizio del ventesimo secolo [...] è stata rilevata la presenza nel capannone "D" di una "navata" costituita da murature e arcate di tufo [...] nonché alcune raffinate colonne in ghisa e una copertura caratterizzata da capriate metalliche [...] abbiamo integrato senza soluzione di continuità sette campate di questo elemento archeologico [...]. Il terminale di questa struttura si proietta all'esterno come atrio d'ingresso dell'intero complesso, diventando un altro, significativo elemento della memoria del luogo e delle attività che vi si svolgevano».

Ugo Carughi

Soprintendenza per i B.A.P. e P.S.A.E. di Napoli e Provincia
ugo.carughi@beniculturali.it

Ugo Carughi (Napoli, 1948), architetto, dal 1980 ha operato nella Soprintendenza per i B.A.P. e P.S.A.E. di Napoli e Provincia, assumendo funzioni dirigenziali con numione, l'architettura del paesaggio e la legislazione beni culturali presso le Facoltà di Ingegneria e di Architettura dell'Università Federico II, della Seconda Università di Napoli, della Facoltà di Lettere dell'Università della Basilicata, del Corso di Restauro dell'Università Suor Orsola Benincasa. Autore di numerosi libri e di saggi su volumi e riviste specializzate

abstract

Observing, watching and listening to Naples. Marginal observations on the dialectic relation between the city and its port

Mario Coletta

Abstract

I got to know Naples, its sea and landscape through the most classic of its postcards: the thick leafage of a huge cluster-pine foreground, the regular echelon formation of the nineteenth-century buildings organizing the second scene, the outline of the most ancient historical buildings – which slipped harmoniously towards the sea, through San Martino-Sant’Elmo hill, until Megaride-Castel dell’Ovo islet – as a third scene, with Vesuvio volcanic formation behind (not smoking now).

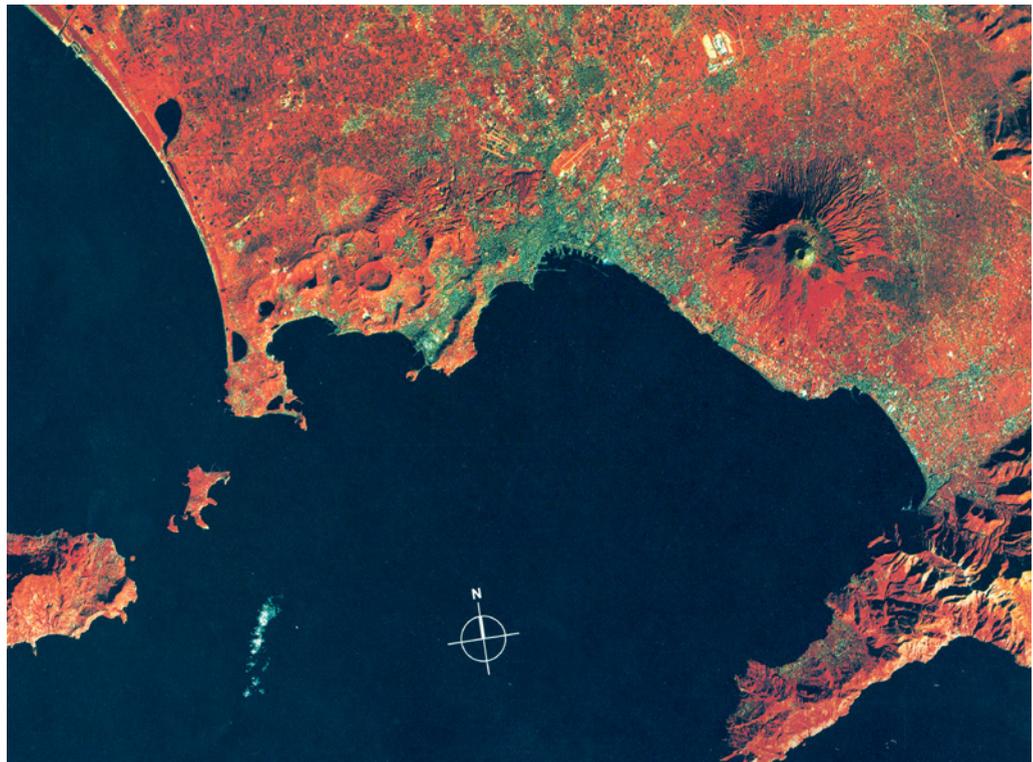


Fig. 1 - Golfo di Napoli da satellite

The other side of Naples, behind the historic port, did not offer a beautiful image of itself, afflicted with huge marks of war devastation and with deterioration of the environment, particularly within East areas, seat of shanties built on the rubble of bombardments, as spontaneous forms of settlement which in the following decades would have led to the unauthorized building “out of necessity”.

It was not (and it is not) usual to portray the ugly, the degraded, the anguished of Naples; we had to depict only the side able to make a fine showing. The theatrical, played, sung and represented aspects of Naples give its port another meaning: a primary place of convergence of migrant flows, of departures more than arrivals, a place of expectations, hopes, intentions, perspectives, anxiety, stimulus, plans and promises that time will concentrate in the world of memories.

KEYWORDS

Naples, port, perception

Osservare guardare e ascoltare Napoli. Considerazioni in margine al dialettico rapporto tra la città ed il suo porto.

Appresi a conoscere Napoli, il suo mare ed il suo paesaggio dalla più classica delle sue cartoline: la folta chioma di un imponente pino marittimo in primo piano, la ordinata scacchiera dei suoi edifici ottocenteschi organizzanti la seconda quinta, il profilo dell'edificio storico più antico che rotolando dalla collina di San Martino – Sant'Elmo scivolava armonicamente verso il mare sino a spegnersi nell'isolotto di Megaride – Castel dell'Ovo costituendo la terza quinta, seguito a distanza dalla non più fumante emergenza vulcanica del Vesuvio.

L'altra faccia di Napoli, quella che si manifestava oltre il porto storico, non forniva una bella immagine di sé, afflitta come era dalle vistose impronte della devastazione bellica e dal degrado ambientale che trovava il suo baricentro nelle aree orientali che era divenuta sede privilegiata delle baraccopoli, insediamenti precari eretti sulle macerie dei bombardamenti all'insegna di quello spontaneismo insediativo che avrebbe aperto, nei decenni a seguire, il sentiero del cosiddetto “abusivismo di necessità”.

Non era e non è costume ritrarre “il brutto”, “il degradato” ed “il sofferto” della città di Napoli; occorreva ritrarre solo quella parte di essa che facesse “bella mostra di sé”. La Napoli teatrale, recitata, cantata e rappresentata, conferisce al suo porto un ulteriore significato: quello di priori, di partenze più che di arrivi, un luogo di attese, di speranze, di propositi, di prospettive, di ansie, di stimoli, di progetti e di promesse che il tempo provvederà a concentrare nell'universo delle memorie.

PAROLE CHIAVE

Napoli, porto, percezione

Osservare guardare e ascoltare Napoli. Considerazioni in margine al dialettico rapporto tra la città ed il suo porto

Mario Coletta

Da bambino appresi a conoscere Napoli, il suo mare ed il suo paesaggio dalla più classica delle sue cartoline: la folta chioma di un imponente pino marittimo in primo piano, l'ordinata scacchiera dei suoi edifici ottocenteschi organizzanti la seconda quinta, il profilo dell'edificato storico più antico che rotolando dalla collina di San Martino – Sant'Elmo scivolava armonicamente verso il mare sino a spegnersi nell'isolotto di Megaride – Castel dell'Ovo costituendo la terza quinta, seguito a distanza dalla non più fumante emergenza vulcanica del Vesuvio-Monte Somma, a sua volta incorniciata dal pallido delinearsi dei Monti Lattari che facevano da estremo sfondo paesistico, concludentesi con la “ciabatta” di Capri, alla città ed al suo golfo, il tutto immerso nello spumeggiante blu della marina che il sole di mezzogiorno separava nettamente dallo stemperato azzurro del cielo tramite la nitida linea di orizzonte.

Il porto non trovava spazio nella “cartolina” che vedeva come punto di stazione il promontorio collinare di Posillipo-via Pacuvio, e con esso il promiscuo assemblarsi delle sue fabbriche di pertinenza: uffici, arsenali, pontili, padiglioni, depositi, magazzini di stoccaggio, silos, containers, ecc. il cui disorganico assemblarsi avrebbe certamente più sottratto che addizionato bellezza al paesaggio urbano.

L'altra faccia di Napoli non forniva una bella immagine di sé, afflitta come era dalle vistose impronte della devastazione bellica e dal degrado ambientale che trovava il suo



Fig. 2 - Veduta di Napoli da Posillipo. Cartolina

baricentro nelle aree orientali più prossime al porto che, oltre a lamentare gli approssimati esiti degli interventi discontinui di bonifica idraulica mai condotti a definitiva conclusione, ed il travagliato processo di industrializzazione pesante, in larga parte entrato in crisi ancor prima di pervenire ad una fase di maturo decollo, era divenuta sede privilegiata delle baraccopoli postbelliche, insediamenti precari per quanti erano stati privati della casa, del lavoro e degli elementari diritti del vivere sociale, eretti sulle macerie dei bombardamenti all'insegna di quello spontaneismo insediativo che avrebbe aperto, nei decenni a seguire, il sentiero del cosiddetto "abusivismo di necessità" destinato ad incontrare una insospettata fortuna nei territori del periurbano partenopeo.

Nel promiscuo strutturarsi dei precari insediamenti rionali di Barra, San Pietro a Patierno e San Giovanni a Teduccio nelle aree orientali prossime al porto partenopeo, denominate "le Paludi" nella cartografia geografica postunitaria anche a seguito degli interventi di bonifica che hanno preceduto l'insediamento industriale siderurgico e petrolchimico, veniva a concentrarsi la periferia urbana segnata dal più avvilente degrado estetico, ecologico, architettonico urbanistico e socioeconomico, eretta a barriera plumbea tra la città e quello che era stato per oltre due secoli il suo litorale più ridente, lungo il quale natura e cultura si erano dati appuntamento per organizzare quel "Miglio d'Oro" che la corte e l'aristocrazia borbonica avevano concorso a realizzare in termini di "luoghi di delizie" con il fasto architettonico delle ville e la raffinata amenità dei parchi che linearmente le ricucivano accompagnandole nel dolce degradare verso il mare.

Una cartolina della Napoli Orientale il cui *continuum* urbanizzato proseguiva fino a fasciare le lussureggianti pendici del Vesuvio sarebbe stata di più difficile realizzazione o per lo meno di minore efficacia visiva, specie se vista dal mare che dai primi anni del XX secolo aveva visto trasformare i propri arenili da ruoli di aristocratica villeggiatura in sede di un progressivo assieparsi di padiglioni industriali focolai di un insostenibile inquinamento ambientale.

A testimoniare l'originaria forza attrattiva del litorale orientale costituente la fascia



Fig. 3 - A. Joli, veduta di Napoli da occidente, Napoli, Museo di S. Martino

Fig. 4 - A. Joli la città e il porto visti da oriente, Napoli, Museo di S. Martino



costiera del “Miglio d’Oro”, prima che avessero attuazione i provvedimenti della “Legge Speciale per Napoli”, permangono le straordinarie vedute paesaggistiche coniuganti il bello naturale dei siti a quello antropico del pianificato e del costruito che artisti inglesi e fiamminghi, ma soprattutto i maestri della scuola napoletana di Posillipo, da Antonio Plitoo a Giacinto Gigante, hanno prodotto indugiando ad esaltarne la struggente bellezza nella quale trova felice ambientamento la qualità del vivere ritratta anche nella modestia delle quotidiane attività di lavoro, nella pesca come nell’esercizio dell’agricoltura e della pastorizia in bucolico concerto.

Tali romantiche immagini concludono un ciclo di rappresentazioni paesaggistiche che in Salvator Rosa e in Antonio Joli (educati all’arte del paesaggio dai maestri stranieri, in prevalenza fiamminghi, che avevano soggiornato a Roma operando nella ritrattistica della città e delle sue campagne costellate dalle rovine di antichi insediamenti) avevano trovato i più autentici autorevoli maestri della ritrattistica del paesaggio tardo barocco.

A parte la più antica rappresentazione della città in età protorinascimentale nota come “Tavola Strozzi” (Napoli, museo di S. Martino) e le eccezionali vedute dal mare della città proposteci da Antonio Joli raffiguranti la festosa partenza di Carlo III per assumere la corona reale della Spagna (Napoli, Museo di S. Martino e Madrid, museo del Prado), i pittori paesaggisti che sono seguiti hanno preferito procedere all’incontrario, ritrarre cioè il mare visto dalla città e dalle colline che la lasciano e la fiancheggiano, indugiando su episodi di vita ambientati negli scorci prospettici di un edificato anche minore, aperto al pittoresco, oltre che nelle raffigurazioni di slarghi, piazze e sagrati incorniciati da contesti edilizi di architettura rilevante.

Non era costume ritrarre “il brutto”, “il degradato” ed “il sofferto” della città; occorreva ritrarre solo quella parte di essa che facesse “bella mostra di sè” le cui immagini,

destinate ad ornamentare le prestigiose residenze dei governanti e non quelle modeste dei governati, dei ricchi e degli arricchiti e non di quanti si adoperavano per produrre l'altrui ricchezza ed arricchimento. Solo la letteratura verista, la poetica vernacolare ed alcune tipologie dell'artigianato imparentato con l'arte (quale la produzione ceramica di Capodimonte) darà volto, voce ed espressività a quel "povero" non lamentoso che rivendica anche il suo spazio protagonista nel concerto della cultura della città, erede della filosofia epicurea che ha informato e trasmesso i comportamenti del vivere, dell'essere e dell'apparire, etico ed estetico.

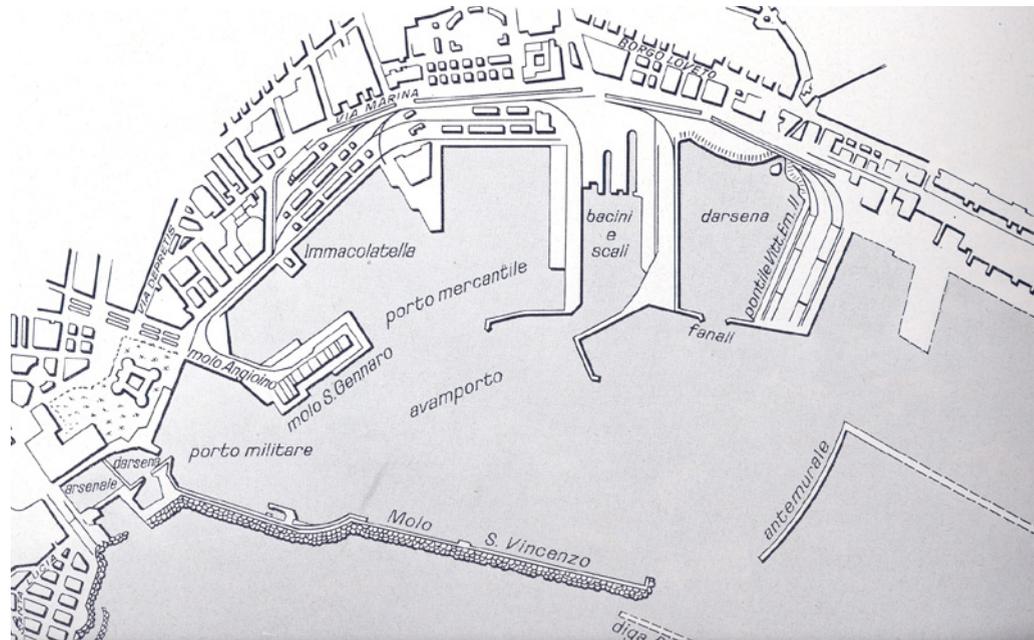
Napoli, città teatro per eccellenza, si rappresenta ricca più di attori che di spettatori; le sue recite sono più "protettive" che "offensive", orientate più a sortire il compiacimento di una risata che a promuovere travagli emotivi, a celebrare commozioni. La sua maschera per eccellenza, Pulcinella, offre di sé la discutibile, ambigua, maliziosa e beffarda immagine di chi ride piangendo e piange ridendo, compiacendosi a ritrovare la ricchezza nella povertà e la povertà nella ricchezza; di qui l'esaltazione del "bello" di comune accessibilità ed appartenenza, che pervade il fervore canzonettistico napoletano quasi in concorrenza con la ritrattistica partenopea; un "bello" che fa da compensazione anche consolatoria tra le dicotomie che intervallano le condizioni del vivere insieme, dell'armonico relazionarsi nella reciproca accettazione delle diversità; un "bello" più che condiviso, sentito, che affratelli la comunità trasformando la "città" in "paese": <<basta che ci sta il sole.... Basta che ci sta il mare... Chi ha avuto ha avuto ha avuto ; chi ha dato ha dato ha dato.. scordiamoci del passato, siamo di Napoli Paesani>>.

La Napoli teatrale, recitata, cantata e rappresentata, conferisce al suo porto un ulteriore significato: quello di primario luogo di convergenza dei flussi migratori, di partenze più che di arrivi, delle comunità che hanno svuotato per oltre un secolo gli aridi, avari



Fig. 5 - A. Joli la città vista dal mare; Imbarco di Carlo III a Napoli Madrid, Prado

Fig. 6 - Il Porto di Napoli al 1920 da D. Ruocco



e sofferiti territori dell'entroterra appenninico centro meridionale per cercare altrove, oltre oceano, occasioni di meno logoranti e più promettenti impegni lavorativi tramite i quali sortire il riscatto di una dignità sociale oltre che economica che nelle terre di provenienza era negata.

Quindi un luogo di attese, di speranze, di propositi, di prospettive, di ansie, di stimoli, di progetti, di propositi e di promesse che il tempo provvederà a concentrare nell'universo delle memorie: uno scrigno nel quale trova spazio l'estremo abbraccio dei saluti familiari, parentelari ed amicali, in uno con la cornice della città che si lascia e del porto che ne custodisce l'estremo lembo visivo. Uno scrigno confezionato con arte ed affetto dai fotografi e dai menestrelli della poesia popolare che nelle città di mare, ed in particolare a Napoli, trovano l'abitat ideale per una fortunata nidificazione.

Quel porto che la natura e l'operatività dell'uomo ha costruito a braccia aperte per accogliere persone, merci, economia, cultura e civiltà, ergendolo a "propilei" della realtà urbana (fonte di benessere del vivere, del produrre e del godere la bellezza esteriore ed interiore della Napoli che ha contribuito a fare germogliare, pur con l'imperversare delle catastrofi cosiddette naturali (eruzioni, maremoti, smottamenti, alluvioni, bratesismi ed epidemie) e con il succedersi delle crisi politiche, amministrative e culturali oltre che economiche seguite all'Unità Nazionale, ha preso ad invertire rotta, traducendosi in uno spazio di chiusura anche fisico-spaziale alla città, di barriera visiva alla stessa, in uno con il progressivo declino di quelle prestazioni commerciali, sociali e culturali che gli avevano determinato, nel corso della sua ultra bimillenaria storia, la sua fondamentale ragione di essere.

I "propilei" hanno ceduto il posto ad un recinto murario, fisico e daziario che è andato progressivamente dilatandosi verso oriente, sino ad inglobare gli insediamenti industriali petrolchimici, quelli classificati a più rilevante rischio ambientale. La città, dal

canto suo, ha reagito consolidando la barriera con la realizzazione di macroscopici edifici ad uso pubblico e privato la cui mole e compattezza aggregativa ha cancellato, dalla piazza del Municipio alla stazione della ferrovia vesuviana, la fruizione visiva del mare, accentuando la dicotomia tra gli insediamenti patrizi – elevatamente borghesi del versante occidentale (Posillipo, Mergellina e Chiaia) e quelli plebei – proletari e piccolo borghesi del versante orientale (Vasto, Barra e S. Giovanni a Teduccio) che si era storicamente determinata sin da quando, nel XVIII secolo, venivano realizzati ad occidente i giardini per la nobiltà, recintati e serviti da strade per il passeggio con le carrozze, mentre ad oriente, tra piazza del Carmine ed il mare, veniva più tardi realizzata la “villa per il popolo”, a frequentazione esclusivamente pedonale, destinata a scomparire dopo solo dieci anni per fare spazio all’ampliamento del porto.

Rivendicando una sua autonomia politico organizzativa l’ente porto ha preso a programmare in proprio le sue attività organizzando i suoi spazi al di fuori dei colloqui urbanistici con la città, smarrendo il significato che ha guidato la sua storica stratificazione; un cuore non più propulsivo, che va perdendo colpi, sino a convertirsi in un’appendice marginale della stessa. Naturalmente anche la città ha contribuito al suo progressivo declassamento nonostante i rigurgiti che sembrano di tanto in tanto riaffiorare, in un’agone conflittuale che lascia entrambi perdenti. Il punto di principale contatto resta la stazione marittima che si apre alla città con la piazza del Municipio, un polmone di verde tirannicamente sottratto al pubblico godimento alla fine degli anni ‘50, allorché, l’allora sindaco della città, estremo presidio politico della monarchia sabauda, armatore Achille Lauro, predispose il taglio degli alberi secolari che ne costituivano il principale ornamento, per realizzarvi il progetto di una fontana a cascate degradanti da intitolare alla sua consorte; il tutto giustificato dalla “esigenza” di liberare il campo e le occasioni dall’essere indotti in tentazioni da peccaminose frequentazioni: il trionfo dell’etica sull’estetica. Il bilancio che se ne può trarre oggi è anche esso controverso; la scomparsa degli alberi ha sottratto un polmone ecologico alla città ma ha reso pienamente visibile le sue più significative architetture, dal complesso del Maschio Angioino con lo scorcio del Teatro S. Carlo ed il collegamento ai giardini di Palazzo Reale, allo storico palazzo

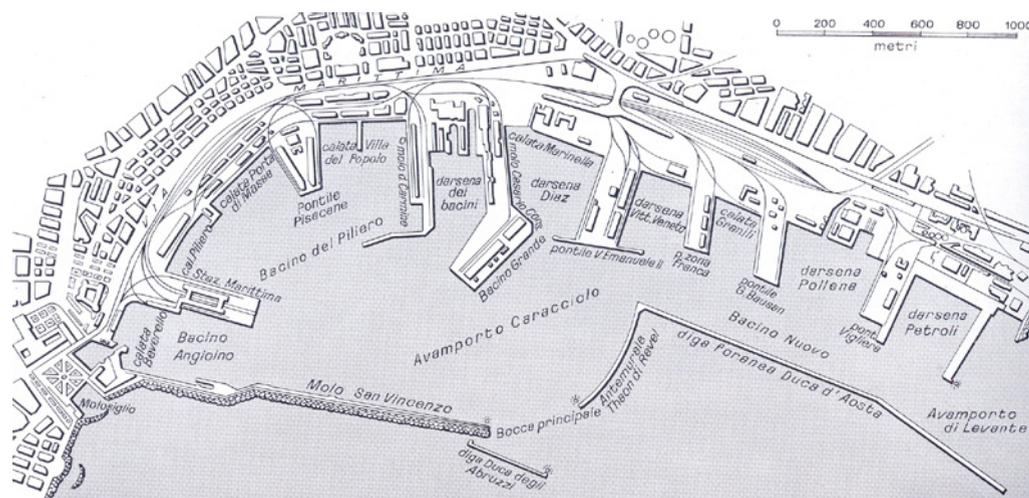


Fig. 7 - Il porto di Napoli al 1965 da D. Ruocco

San Giacomo, sede municipale della città, dall'ottocentesco Teatro Comunale Mercadante al fronte architettonico della Stazione Marittima, felice espressione del Movimento Moderno; ma soprattutto si è centralizzato e messo in piena luce al monumento equestre eretto in onore di Vittorio Emanuele II, a distanza di pochi anni dal referendum che ha sancito l'allontanamento dal Paese dei suoi discendenti.

L'amministrazione Comunale di Napoli, nell'anno di celebrazione del centocinquantesimo anniversario della Unità Nazionale ha decretato il suo spostamento altrove, nella vicina piazza della Borsa, dove i lavori di realizzazione di una stazione della metropolitana avevano rimosso la troneggiante fontana Medina, opera dello scultore Pietro Bernini, per collocarla nel suo originario cantuccio, in una dilatazione della via omonima, un "riposizionamento" contestuale che ha smarrito le sue originarie coordinate spaziali in virtù della realizzazione del lamellare grattacielo della "Cattolica" che ha visto la luce (in realtà si dovrebbe convenire che ha tolto la luce) nell'anno del Signore 1960, nel cuore storico della città a tardiva conclusione del famigerato primo centro direzionale trapiantato in età fascista nel rione "Carità". Occorrerà attendere un nuovo trentennio perché il grattacielo di via Medina perdesse la sua solitudine, e con essa anche la sofferta battuta umoristi recitante: "Ormai la bellezza di Napoli si può ammirare solo dal terrazzo del grattacielo in quanto non si vede il grattacielo", grazie alla selva di grattacieli costituenti il nuovo centro direzionale della città, significativa espressione di un nuovo elemento separatore delle parti urbane, nel cuore di quelle paludi che hanno inquinato

le estreme pendici occidentali del Vesuvio, la cui bonifica rivendica una origine pressoché millenaria alla quale si accompagna un traguardo ripetutamente traslato a "tempi migliori". La selva dei binari ferroviari che ha progressivamente sottratto spazio al periurbano napoletano a decorrere dall'Unità Nazionale, serpeggiando tra città, area portuale e zone industriali in larga parte dismesse e/o comunque presenti in condizioni prossime allo stato di rudere, ha certamente contribuito ad accrescere lo stato di degrado paesaggistico, ecologico ed insediativo nel quale versano quei rioni che avevano dato inizio al



Fig. 8 - Napoli, stazione marittima; l'imbarco degli emigranti



Fig. 9 - Napoli nel secondo dopoguerra, la baraccopoli nell'area del porto da D. Ruocco

“Miglio d’Oro”, coinvolgendo anche e forse soprattutto, la sua linea di costa che certamente non fa bella mostra di sé nel paesaggio urbano “godibile” dall’alto dei grattacieli che costipano il nuovo, ma non troppo, centro direzionale di Napoli.

E la città che, in virtù dei suoi articolati caratteri tipologico insediativi fu dal Goethe definita, non certamente in termini apprezzativi “L’unica città orientale nella quale manca il quartiere europeo” ha finito con il dotarsi di un quartiere classificabile modernamente “europeo”, peraltro progettato da un architetto orientale, che certamente non ha contribuito alla sua riqualificazione estetica, se non nei termini rinnovati di essere una nuova privilegiata stazione-osservatorio della città in quanto dalle sue vette emergenti si può visivamente apprezzare quanto di bello panoramico la città storica consolidata, porto compreso, può ancora offrire di sé, “dal momento che non si vede il costipato aggregarsi dei grattacieli del centro direzionale!”

Mario Coletta

*Università degli Studi di Napoli Federico II
coletta@unina.it*

Mario Coletta, già professore Ordinario di Urbanistica, è attualmente assessore all’urbanistica del Comune di Benevento. È stato direttore del Centro Interdipartimentale di Ricerca LUPT e del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali nonché coordinatore del Master di II livello in Pianificazione e progettazione urbanistica nel governo delle trasformazioni del territorio, presso l’Università degli Studi Federico II di Napoli. Fondatore e direttore della rivista internazionale di cultura urbanistica TRIA. Autore di numerose e autorevoli pubblicazioni monografiche e collettanee.

Port and city: history of conflicting relationship

Anna Maria Frallicciardi, Antonella Cuccurullo

Abstract

In the last years Italian and European cities have employed consistent resources to valorize the strategic function of the port areas for the development of the territory. The Biennial exhibition of Architecture in Venice in 2004 has entertained an international show where 19 Countries have exposed their ideas to relaunch in the world the cities of water. Naples was not among you run her to the show but plans and proposals to retrain the Neapolitan waterfront animate the today's political debate. This paper, through the analysis of the historical cartography, puts in evidence the changes and the principal



Napoli, 1550. Mappa di Sebastian Munster

transformations in the time of the become port area the greatest industrial reality of the Region. The degrade and the building expansion have gotten further the bring from the city also damaging the coastal area's touristic vocation. Currently the projects intend to strengthen the services in circle croceristico and commercial; it needs nevertheless safeguard the landscape and monumental identity of the coastal area in a modern optics of development.

KEYWORDS

Landscape, Urban process, Waterfront

Porto e città: storia di un rapporto conflittuale

Negli ultimi anni città italiane ed europee hanno impiegato consistenti risorse per valorizzare la funzione strategica delle aree portuali per lo sviluppo del territorio. La Biennale di Architettura di Venezia nel 2004 ha ospitato una mostra internazionale dove 19 Paesi hanno esposto le loro idee per rilanciare nel mondo le città d'acqua. Napoli non era tra le candidate alla mostra ma piani e proposte per riqualificare il waterfront napoletano animano l'odierno dibattito politico. L'articolo, attraverso l'analisi della cartografia storica, mette in evidenza i cambiamenti e le principali trasformazioni nel tempo dell'area portuale diventata la più grande realtà industriale della Regione. Il degrado e l'espansione edilizia hanno allontanato il porto dalla città, danneggiando anche la vocazione turistica dell'area costiera. Attualmente i progetti previsti intendono rafforzare i servizi in ambito croceristico e commerciale; occorre tuttavia interrogarsi sulle modalità di intervento per tendere allo sviluppo salvaguardando al contempo l'identità paesaggistica e monumentale dell'area costiera in un'ottica moderna di sviluppo.

PAROLE CHIAVE

Paesaggio, Processi urbanistici, Waterfront

Porto e città: storia di un rapporto conflittuale

Anna Maria Frallicciardi, Antonella Cuccurullo

La storia di Napoli ha inizio sul mare

Negli ultimi anni le zone costiere delle città, i waterfront, hanno rivestito una grande importanza nei processi di sviluppo urbano. Anzi, a sottolinearne il ruolo strategico, la Biennale di architettura di Venezia del 2004 è stata dedicata alla trasformazioni delle città d'acqua, con la partecipazione di 19 città di tutti i Paesi del mondo, fra cui per l'Italia, Genova e Trieste.

Napoli ha sempre vissuto, invece, un rapporto conflittuale con il suo mare e anche oggi, con le opportunità offerte dalla deindustrializzazione di recuperare buona parte delle

aree costiere, appare incapace di riscoprire e valorizzare questa grande risorsa offerta dalla natura. Eppure la sua origine è sul mare e il suo porto funzionale alle aperture verso ampi orizzonti. La storia che qui faremo del porto vuole appunto ricercare spunti e motivi per progettare uno sviluppo che integri alcuni aspetti salienti: turismo, mobilità, patrimonio culturale, portualità.

E' noto che già sul finire del IX o inizi dell'VIII secolo a.C. un gruppo di naviganti provenienti da Rodi approdò sull'isolotto di Megaride e nella prima metà del VII secolo a.C. i greci di Cuma, dopo aver conquistato Ischia, la stessa Cuma, Miseno e Pozzuoli fondarono sul promontorio di Pizzofalcone Parthenope¹: un *epineion* con a valle il porto e sull'altura il nucleo urbano, esteso per circa 20 ettari e abitato da un migliaio di persone, senza grandi edifici pubblici e senza agorà, forse soltanto un tempio dedicato a Venere Euplea, la sirena protettrice dei naviganti (fig.1).

Le ricerche sull'antico porto hanno da sempre affascinato gli studiosi: storici, urbanisti, archeologi sono stati i portatori delle idee più contrastanti. Nel 1904 Giulio De Petra ad esempio – sulla base degli studi di Barto-

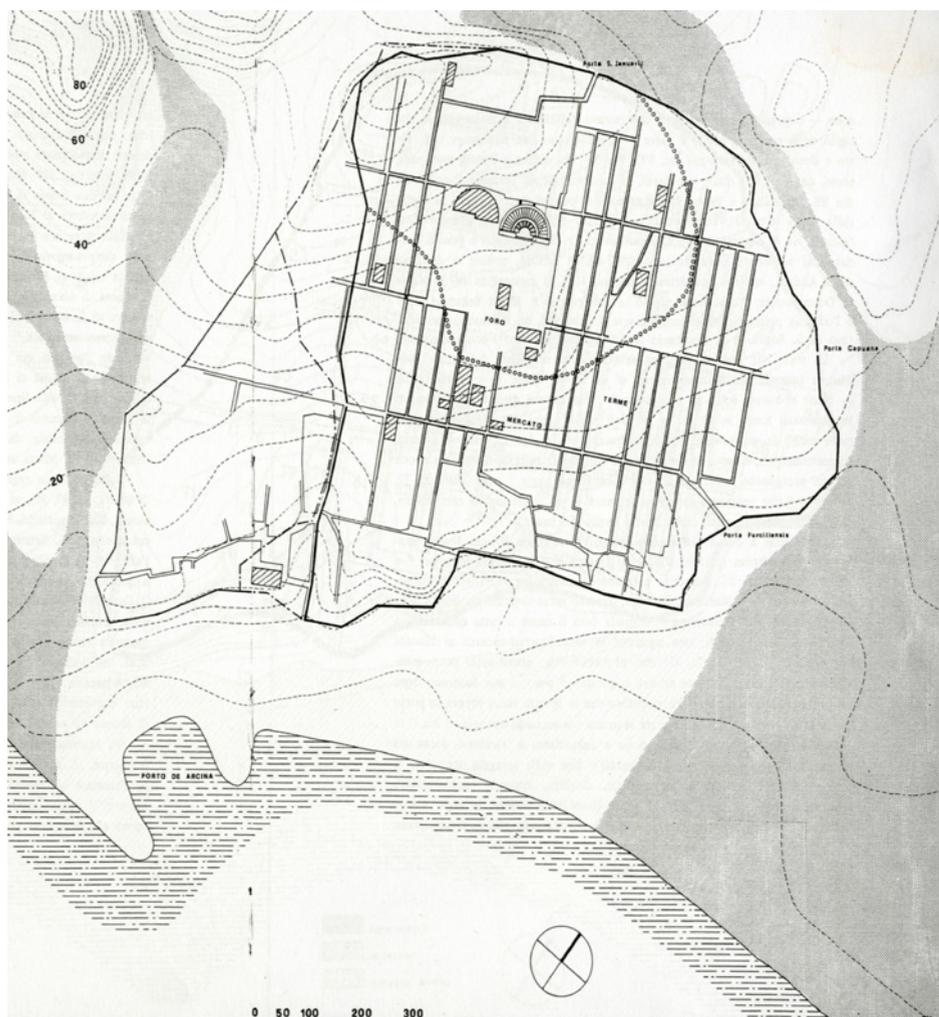


Fig. 1 - Roberto Pane. Pianta della città di Napoli in età greco-romana

lomeo Capasso – ha ricostruito per la prima volta la geografia del porto antico della città greco-romana: «la spiaggia, naturalmente frastagliata formava due seni, che erano l’embrione di due porti, l’uno corrisponde all’attuale piazza del Municipio, l’altro arrivava dal Porto Piccolo alle vie Porto e Maio di Porto. Questo secondo seno, più piccolo, ma più prossimo alla città, munito e perfezionato ad arte, divenne un porto, che i naviganti frequentavano da tempi remoti e fu uno degli empori migliori della Campania»². Tuttavia, per quasi un secolo nessuno ha osservato che quella ricostruzione era errata perché il porto della città greco-romana risultava identico alla conformazione del porto di Napoli dell’XI secolo. Inoltre, indagini geomorfologiche hanno smentito l’ipotesi di un molo artificiale che separava i due porti, dal momento che si è riscontrata l’esistenza di un unico porto (figg. 2 e 3).

Prima di Bartolomeo Capasso e Giulio De Petra, studiosi come Pontano, Summonte, Celano hanno avanzato altre ipotesi su dove fosse localizzato l’antico porto, forse tra il colle di S. Giovanni Maggiore e Monterone (per la presenza del toponimo via Sedile di Porto), mentre per il Beloch esso si trovava a sud dell’attuale piazza Bovio. Le ipotesi sono differenti perché i cambiamenti della linea di costa nei secoli – causati ora da fenomeni naturali, ora da esigenze economiche e politiche – hanno comportato la necessità di trasferire il porto in punti diversi. A questo proposito, Aldo Loris Rossi scrive che al “modello statico” di un porto piccolo e immutato nel tempo va sostituito “un modello dinamico”, riferendosi all’esistenza di un’unica grande insenatura – nella quale conflui-

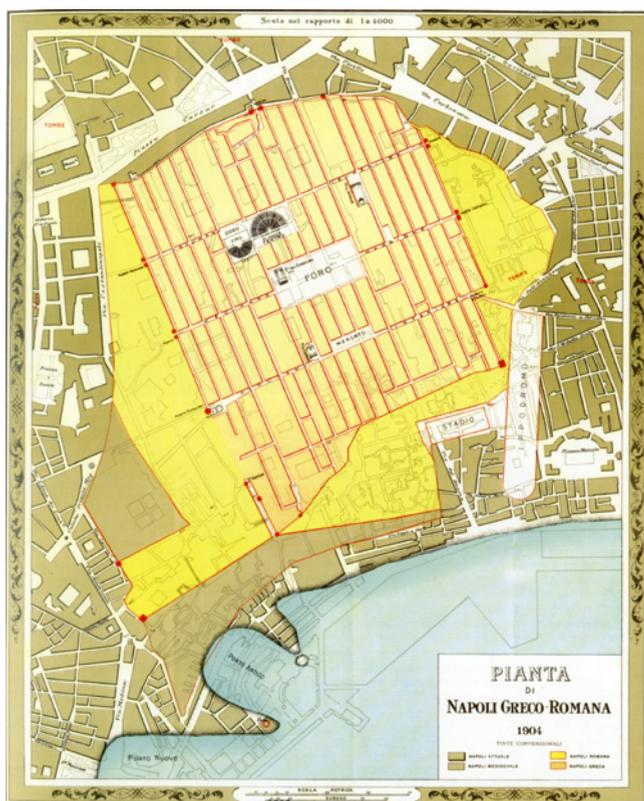


Fig. 2 - Bartolomeo Capasso. Ricostruzione di Giulio De Petra sulla base delle indicazioni del Capasso

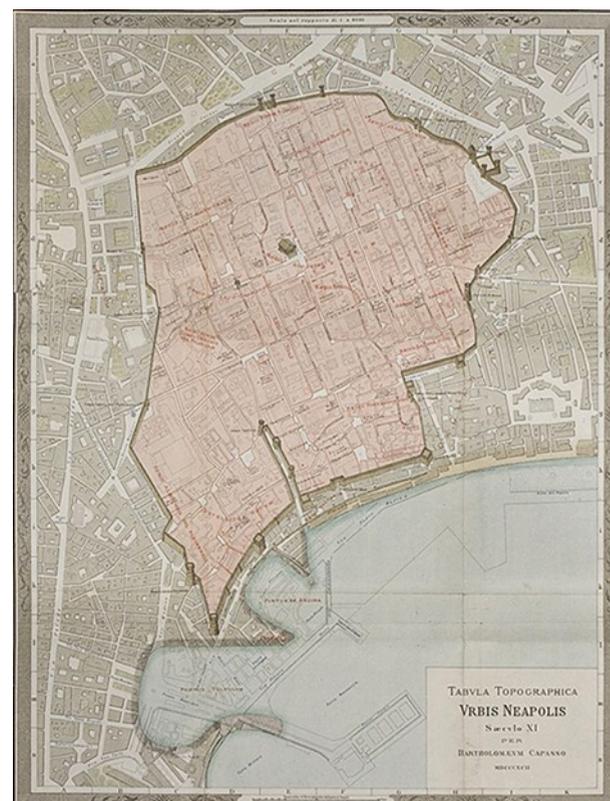
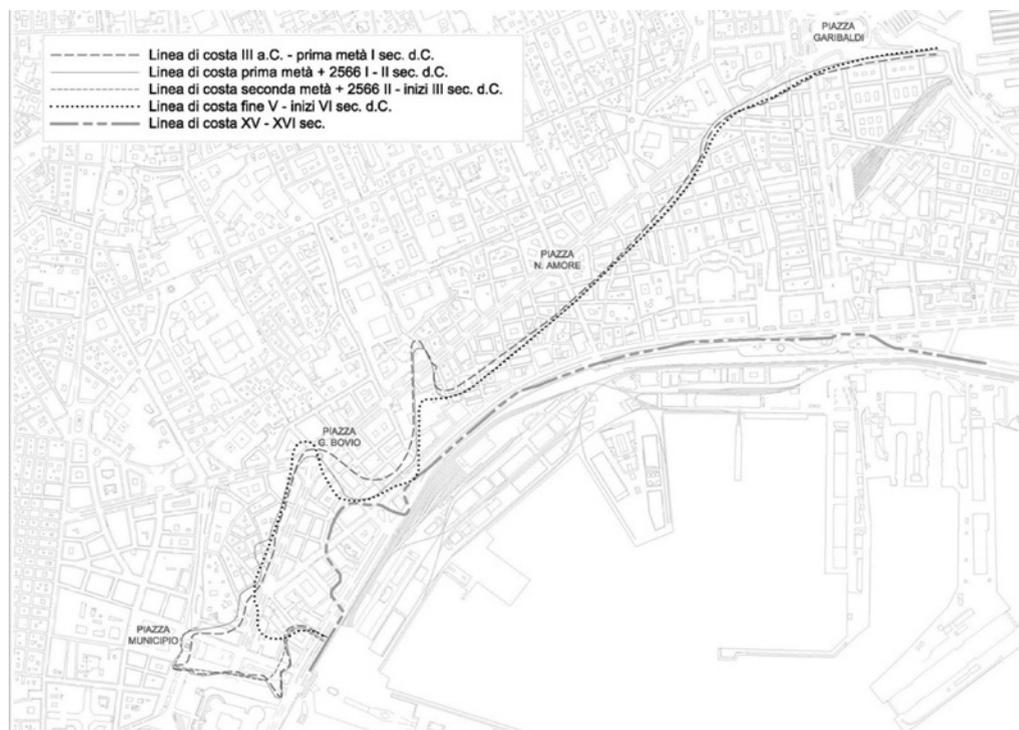


Fig. 3 - Bartolomeo Capasso. Pianta di Napoli XI secolo: confronto con la carta del De Petra

Fig. 4 - Lucio Amato. Ricostruzione e variazione della linea di costa nei secoli



vano i piccoli torrenti, i detriti trascinati a valle dalle acque e le sabbie trasportate dalle correnti marine – che nel corso dei secoli si è progressivamente ridotta e spostata verso sud-est, fino a ridursi negli anni quaranta del Novecento al solo “Mandracchio”³.

In sostanza, il più grande cantiere della città è stato il porto, diventato sempre più il luogo di incontro tra il mare e gli abitanti e il centro di scambio di culture tra i popoli, oltre che di merci. La grande insenatura di piazza Municipio⁴, infatti, sin dalle origini è stata considerata la più idonea all’approdo commerciale, anche se attorno al V secolo d.C. l’intera area venne abbandonata per il progressivo impaludamento costringendo le attività portuali a migrare verso l’insenatura in prossimità di piazza Bovio (fig. 4).

Lo sviluppo delle attività portuali

Quando i processi di insabbiamento e i fenomeni di bradisismo fecero avanzare la riva, tutta l’area intorno a piazza Municipio ritornò ad occupare una funzione rilevante per le attività marittime e commerciali; in questo contesto cominciò ad insediarsi anche l’edilizia civile e quella funzionale alle attività navali. Tra il X e XI secolo il porto era diviso in due bacini: il Portus de arcina, dove venne costruito un arsenale e un cantiere navale, e il Portus vulpulum. Dal mare – così come riportavano le descrizioni dell’epoca – si vedevano, intorno alla città antica estesa su un pianoro, mura altissime e insediamenti extra-urbani. A est, invece, una parte di costa era impaludata e tale rimase per lungo tempo.

Con la ripresa dei traffici marittimi e il grande prestigio dello scalo di Napoli durante

l'età normanna, Carlo I d'Angiò diede ordini di ampliare il porto. Il piano urbanistico angioino fu di grande respiro e comprendeva sia il prosciugamento delle paludi dell'area orientale, sia la depurazione dell'acquedotto napoletano che la costruzione di Castel Nuovo. La città si apriva verso nuove direzioni e Castel Nuovo divenne il fulcro intorno al quale cominciarono a sorgere dimore, palazzi e chiese. Lungo la fascia costiera si intensificarono le attività commerciali e artigianali che favorirono una nuova riorganizzazione del bacino portuale. In particolare, fu costruita la torre di San Vincenzo per facilitare l'approdo delle navi e garantire la difesa del Castello; si intervenne sulle acque di ruscellamento per contenerle e si drenarono i fondali presso il Molo Piccolo dove si svolgevano attività commerciali. Nell'area del porto, detto "Molo Grande" o Molo Angioino, che accoglieva le navi da guerra, si insediò l'arsenale (fig.5).

Napoli, come ha sostenuto Roberto Pane, «in questa epoca a guardarla tutta insieme, sembrava che fosse divisa in tre città, l'una vicina all'altra, e l'una diversa dall'altra. La prima era quella che nasceva intorno al nuovo porto, la seconda che scendeva a mare dai pendii di Forcella e del Capo Monterone, la terza era il centro antico di Napoli»⁵. Nel Trecento si veniva così costituendo uno stretto legame tra la città e il porto, tra le attività commerciali e quelle urbane. Tuttavia, la costruzione del Molo Angioino e l'intensificarsi delle strutture edilizie incrementarono il processo di insabbiamento dei fondali e l'avanzare della linea costiera, così i lavori al porto non si interrompevano mai fino a quando nel 1343 un violenta tempesta vi provocò disastrosi danni.

Il programma di rinnovo della città proseguì in età aragonese e durante il Vicereame. Dopo le distruzioni della guerra per il dominio del Regno, Alfonso I d'Aragona (1442) conquistò Napoli che acquisì un ruolo di egemonia culturale sulle altre città del Sud e, nel 1443, decretò la ricostruzione di Castel Nuovo con una murazione più massiccia sicché le acque collinari che provenivano da Monteoliveto e Rúa Catalana furono convogliate verso il fossato esterno: Napoli nei sessant'anni del dominio aragonese si espanse oltre gli alvei naturali, andando ad occupare anche la fascia costiera insabbiata compresa tra Castel Nuovo e il ponte della Maddalena⁶. L'area portuale, inoltre, venne fortificata con l'allargamento del Molo Angioino e la collocazione di una scogliera, tra

Fig. 5 - Tavola Strozzi. La città di Napoli al tempo del trionfo navale di Ferrante D'Aragona del 1464. In evidenza sono le strutture del porto: la Torre di S. Vincenzo, Castel Nuovo e la banchina del porto





Fig. 6 - Antony Lafrery, *Quale e di quanta Imprtanza e Bellezza sia la Nobile Cita di Napole*, 1566. Particolare arsenale



Fig. 7 - Claudio Duchetti, *La città de Napoli Gentile*, 1585. Particolare del nuovo arsenale sulla spiaggia di Santa Lucia

la torre di San Vincenzo e il Molo Grande, per consentire l'attracco delle piccole imbarcazioni. A ovest di Castel Nuovo, sulla spiaggia di Santa Lucia, fu costruito il nuovo arsenale da annoverarsi fra i più illustri d'Italia (venti arcate potevano ospitare circa ottanta galee). La scelta di spostare l'arsenale sulla spiaggia di Santa Lucia fu motivata da due ordini di ragioni: dalla necessità di intensificare le attività militari e - con una oculatessa programmatica che non si è ripetuta nei nostri tempi - di allontanare queste ultime dalle abitazioni.

Nel 1601 un'altra tempesta causò pesanti danni al porto e «l'insenatura era talmente piena di immondizia da essere necessario costruire un nuovo braccio o ampliare quello vecchio»⁷. I lavori di ristrutturazione ripresero il progetto di Domenico Fontana (1597), ingegnere maggiore del Regno, ma il piano nella sua completa esecuzione non fu mai ultimato per le avversità dell'ambiente napoletano; i soli cantieri aperti servirono alla realizzazione di una strada tra i due moli per favorire i movimenti commerciali e alla costruzione di un nuovo braccio per collegare l'isolotto di S. Vincenzo con la terraferma, lavori che termineranno alla fine dell'Ottocento con il lungo Molo S. Vincenzo (figg. 6-11).

Durante la reggenza borbonica (1734-1860) Napoli divenne la terza capitale europea. Al fine di dare lustro e magnificenza alla città e rendere visibile il suo potere, la monarchia illuminata pianificò un ventaglio di interventi per riorganizzare l'area urbana e quella portuale. Carlo III di Borbone, per prima cosa, commissionò al Duca di Noja l'incisione di una Pianta del Regno per illustrare i lavori che avrebbero interessato la città. «La nostra città, di cui dopo distrutte

le belle fabbriche greche, e romane, una gran parte fu in tempi calamitosi costrutta, ed indi in tempi più tranquili, ma forse niente più illuminanti, senz'alcuna avvertenza ampliata, né mai per la lunga mancanza de' propri sovrani essendo stata ritoccata, ha presentemente più d'alcuna altra città d'Europa necessità d'esser riordinata, e ad un migliore stato ridotta».⁸

Il paesaggio costiero, dietro la spinta di regnanti e funzionari, subì una profonda trasformazione e Napoli finalmente lasciò il suo isolamento diventando la "capitale sul mare". Demolite le porte e le mura vicereali, i quartieri bassi si aprirono direttamente alla spiaggia estesa da Mezzocannone al Ponte della Maddalena. Nuove opere iniziarono come la costruzione della strada del Piliero per proteggere la città alle continue inondazioni e quella del fortino di Vigliena per esigenze di difesa (dove poi avanzerà il pontile di Vigliena). Il riassetto urbanistico generale coinvolse la Piazza del Ponte della Maddalena e la Piaggia del Borgo di Loreto, mentre altre due strade vennero aperte in direzione dei territori vesuviani: la strada della Marinella, che costeggiava il litorale partendo dal Carmine e la strada di Loreto. Il Molo Grande si estese e il Molo Piccolo



Fig. 8 - Frederick De Witt, "Neapolis", 1680. Nella Pianta è possibile vedere l'avanzamento della linea di costa, la costruzione del nuovo arsenale sulla spiaggia di Santa Lucia e il nuovo braccio che collega la Torre di S. Vincenzo alla terraferma secondo il progetto di Domenico Fontana

fu ampliato e denominato dell'Immacolatella, per la presenza di una statua erettavi da marinai e pescatori.

Dopo Carlo di Borbone, la terraferma continuò ad avanzare. Ad oriente, i lavori di canalizzazione avevano bonificato l'area e la modesta presenza del tessuto edilizio non poneva il problema né degli scarichi fognari né dell'insabbiamento della costa. Si propose, dunque, l'ampliamento dell'area portuale oltre borgo Loreto. Nell'ultimo decennio borbonico vennero presentati nuovi progetti per il porto di Napoli, probabilmente anche come risposta al clima di innovazione che si respirava in America e in Europa. Alcuni furono approvati, mentre altri naufragarono per mancanza di sufficienti risorse economiche. Quando Ferdinando II di Borbone lasciò nel 1861 il Regno, Napoli aveva un porto militare, il molo di S. Vincenzo, e un porto mercantile, il Molo Grande, per le attività commerciali e il trasporto dei passeggeri (Fig. 9).

Con l'Unità d'Italia i lavori di riassetto e ristrutturazione della città subiscono una accelerazione con la costruzione di numerose strutture e infrastrutture come via Duomo – la profonda frattura mai più sanata per il centro antico di Napoli – e la lunga colmata di via Caracciolo e di via Partenope. Altrettanto significativo fu lo sventramento dell'antico approdo al borgo di Santa Lucia con un riempimento di 110 mila mq. Altri progetti furono redatti durante gli anni del Risanamento per riqualificare la città dopo l'epidemia del colera e per collegare il centro alla stazione centrale. Da piazza Municipio al Ponte della Maddalena furono abbattuti numerosi edifici e chiese per far posto ad una strada

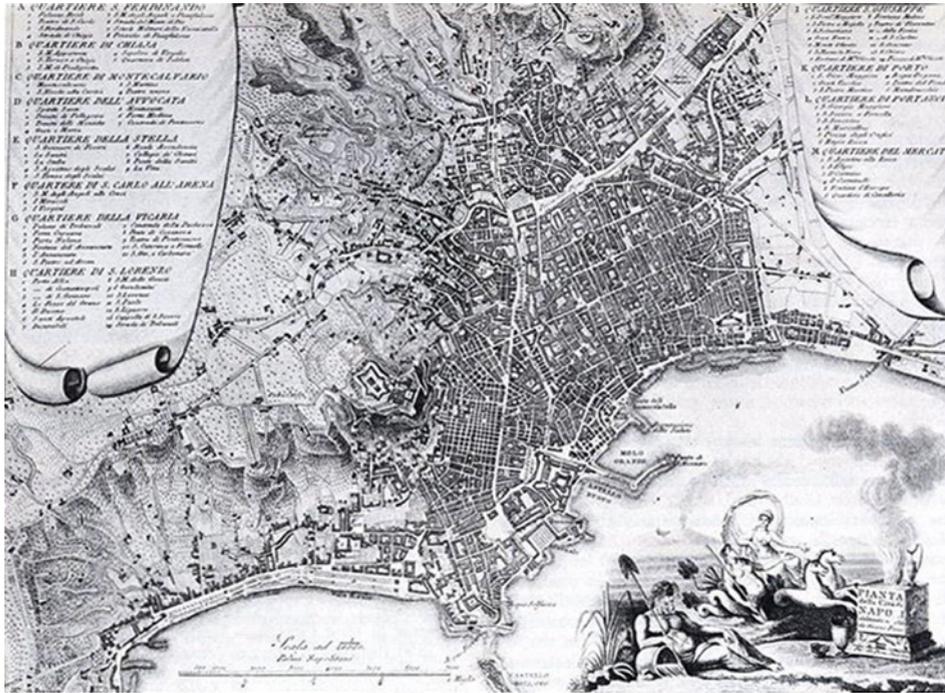


Fig. 9 - Giosuè Russo, *Pianta di Napoli*, 1815. In evidenza la darsena, Castel Nuovo, la lanterna e la costruzione del nuovo molo dell'Immacolatella con l'edificio della Deputazione della Salute

lunga circa 1300 metri sventrando i quartieri di Porto, Pendino, Mercato e Vicaria. Il Molo S. Vincenzo avanzò per circa un chilometro sul mare; si completarono la calata di porta di Massa, Villa del Popolo e il molo Pisacane, mentre altre colmate si approntavano ad oriente. Tuttavia mentre il porto si espande, la città si allontana sempre di più. Come scrive Aldo Loris Rossi, l'ampliamento del porto separa Napoli antica dal mare.

Nel 1902 si costituì la Reale Commissione per lo sviluppo industriale con l'obiettivo di favorire, oltre che l'industrializzazione di Napoli, anche la modernizzazione del porto in modo da restituire al capoluogo regionale quel ruolo di centro nevralgico per i traffici marittimi che aveva ricoperto negli anni che precedettero l'Unità. Secondo la Commissione era necessario equiparare il porto di Napo-

li a quello di Genova, potenziando le possibilità di attracco, sicché prima della seconda guerra mondiale, si riuscì a dotare la città di un porto moderno e funzionale alle esigenze dei traffici marittimi, tanto che Napoli giunse ad occupare il terzo posto tra i porti nazionali.

Ricca di strutture, di edifici, vivace e colorata, dal mare la fascia costiera appariva un corridoio di calate e di pontili⁹ e, dopo i danni provocati dalla guerra per le centinaia di bombardamenti sulla città, furono spesi 7 miliardi di lire per ricostruire l'80% delle strutture portuali distrutte o danneggiate. Al termine del secondo conflitto mondiale i grandi lavori per il porto erano conclusi e si configurava la nuova forma tra Neapolis e Paleopolis¹⁰ (fig. 12).

Nuovi progetti per il waterfront

Lo sviluppo dell'area portuale di Napoli è stato, dopo i cambiamenti geomorfologici, il principale fattore di trasformazione urbana; il porto ha costituito il luogo di incontro, di conoscenze e culture, il luogo di ricerche e studi, il luogo di scambio tra il potere e i suoi cittadini, ma anche il luogo che sintetizzava i rapporti conflittuali fra la città di terra e la città di mare. Questo mare che dalla costa, come descriveva la Serao agli inizi del '900, appariva amico ma spesso nemico, sempre differente nei vari punti della città: a piazza del Carmine "era storico, poetico e scuro", nel porto militare "era smorto e sporco dove rimangono immobili le corazzate"; nel Molo Grande il mare, invece, "è quieto e



Fig. 10 - Antonio Joli, Napoli dal mare, 1760. In evidenza la strada della Marinella e la lanterna demolita nel Novecento con la costruzione della Stazione Marittima (1933-36)



Fig. 11 - Gasper Van Wittel, La darsena, 1710

profondo dove l'acqua non ha onde o appena s'increspa, nera, a fondo carbone, un nero dove nulla si riflette", nel porto mercantile, "si stringono una contro l'altra le barcacce, gli schooners, i brigantini". Nel paesaggio sensibile e visivo, si rifletteva e si riflette però anche la complessità degli impulsi economici e sociali (oltre che fisici) che stanno alla base delle forme paesistiche e organizzative del territorio¹¹. Come avvertiva Lucio Gambi, i paesaggi sono "strutture" che includono in sé la materialità e l'immaterialità della realtà e su di essi si devono costruire piani e progetti.

Attualmente il porto di Napoli, al quinto posto fra i porti italiani, è multifunzionale ed è considerato la prima realtà industriale della Campania sia in termini di fatturato che per occupazione. Il traffico dei containers è alla base delle attività commerciali; seconda

per importanza è l'attività cantieristica; al terzo posto quella crocieristica (11% in rapporto al territorio nazionale). Negli ultimi anni, secondo i dati Assoport 2011-2012, la crisi delle attività portuali - ad eccezione del traffico container - è forte anche per la città partenopea. Proprio per sostenere e favorire la ripresa, dal 2000 la comunità scientifica ha cominciato a elaborare piani e presentare progetti per la riqualificazione del waterfront.

Il risultato più importante di tutti questi stimoli, comunque, è stata l'approvazione, nel giugno 2012, del Piano Regolatore Portuale che configura le linee di indirizzo e di programmazione del Porto fino al 2030, comprendendo anche l'area inclusa nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di S. Giovanni a Teduccio e Castellammare di Stabia. I progetti previsti mirano soprattutto a riorganizzare l'area alle due estremità della costa per rafforzare i servizi negli ambiti crocieristico e commerciale¹². Fra i progetti, particolarmente interessante è quello relativo al porto turistico di Vigliena teso a riqualificare il waterfront Napoli est fortemente compromesso dall'espansione edilizia e dalla presenza degli insediamenti industriali dismessi. Il progetto definitivo del porto turistico a San Giovanni a Teduccio, approvato nel 2006 con delibera comunale dopo una discussione durata circa sette anni, prevedeva il recupero dell'area ex Opificio Corradini e la costruzione di oltre 850 posti barca, attrezzature turistiche e commerciali.

Si sa che il porto è legato alle esigenze dell'industria e dei commerci, ma ancor di più è legato alle funzioni della città. Esigenze che sono state messe al centro del dibattito sullo sviluppo di Napoli già dai primi anni del Novecento e su cui ancora oggi si discute. Il Piano regolatore così come è stato presentato non sembra rafforzare la vocazione turistica della fascia costiera, mentre il turismo può diventare la principale risorsa economica se è rispettato e valorizzato il suo patrimonio storico e naturalistico (fig. 17).

All'interno del Piano sono contenute anche linee indicate dal Grande Progetto logistica e porti, sistema integrato portuale di Napoli approvato con delibera regionale nel



Fig. 12 - Ortofoto del porto di Napoli nel 2013

2011, linee che hanno l'obiettivo di potenziare lo scalo marittimo partenopeo, «rafforzare e incentivare lo sviluppo dei collegamenti marittimi di Napoli con il Mediterraneo, razionalizzare le strutture esistenti anche nel comparto della cantieristica navale e migliorare il sistema delle relazioni intermodali, incentivando i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale e con le aree retro portuali»¹³. Dodici sono le opere che si intendono eseguire; alcune di esse riguardano la riqualificazione e il riutilizzo del patrimonio storico: la darsena della Marinella con demolizione dei silos, il cantiere di restauro dell'edificio dell'Immacolatella Vecchia nato come sede della Deputazione della Salute. Altre, invece, rafforzeranno le strutture dei cantieri navali e del trasporto merci. Tuttavia i finanziamenti per rivoluzionare lo scalo marittimo con 240 milioni di euro della Comunità Europea sono ancora fermi¹⁴, inoltre il patrimonio storico presente sulla costa è abbandonato al degrado: a calata Porta di Massa il rifugio antiaereo non è stato inserito tra gli edifici da valorizzare; il Museo del mare e dell'emigrazione, da collocare nel molo borbonico di San Vincenzo, è ancora un'idea, mentre gli ex Magazzini Generali, pur tutelati dalla Soprintendenza, si stanno sbriciolando¹⁵. Il Piano trascura anche di considerare «l'esistenza tanto ingombrante quanto inutile degli innumerevoli depositi vuoti messi fuori gioco dall'era dei containers e delle innovazioni tecnologiche. Oggi essi risultano una preziosa risorsa per il futuro della città. La loro rottamazione può consentire la riqualificazione radicale del waterfront destinando gli approdi, dal molo San Vincenzo alla calata Villa del Popolo, al traffico passeggeri (crocieristica, diportistica, rotte nazionali, navigazioni del golfo). In pratica si può trasformare l'area in un eccezionale parco attrezzato al servizio dei turisti e del centro storico che, dopo un secolo e mezzo, riconquisterebbe l'accesso al mare»¹⁶. Queste sono alcune delle proposte contenute nel progetto, Eco-Neapolis, di Aldo Loris Rossi in cui il ridisegno del waterfront è inserito all'interno di un piano generale per il riequilibrio della città.

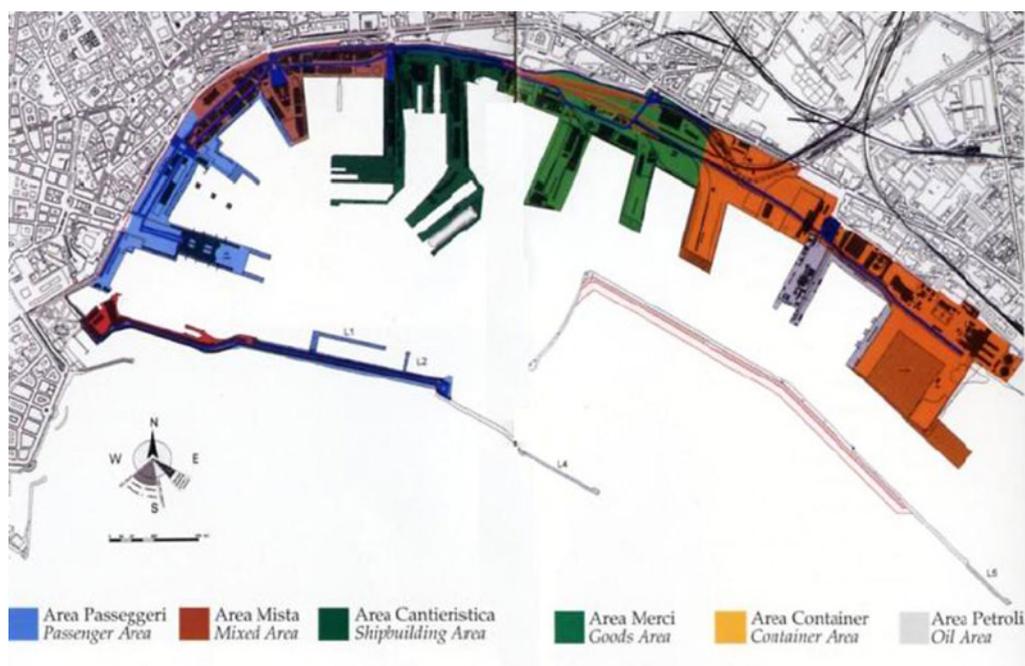


Fig. 13 - Autorità Portuale di Napoli. Le attuali funzionalità del porto secondo il Piano operativo triennale 2013-2015

Dematteis ha osservato che «un progetto territoriale puramente ingegneristico, riducendo i soggetti a oggetti sotto il governo di una necessità tecnologica, ha come punto di forza l'operatività materiale, ma rischia la distruzione del territorio come conseguenza della riduzione arbitraria della complessità»¹⁷. Oggi il *waterfront* partenopeo è sfigurato nuovamente da un conflitto crescente tra città e porto, mentre la pianificazione del territorio, la valorizzazione dell'identità di Napoli, la tutela e la conservazione del suo patrimonio storico e paesaggistico dovrebbero essere gli esiti a cui ogni progettualità dovrebbe tendere.

Ci piace ricordare che, all'interno del dibattito sulla pianificazione territoriale e sul patrimonio rurale (1992), il Ministero dell'Ambiente francese ha lanciato la campagna "paesaggi da riconquistare": in questo contesto, la ministra Ségolène Royal ha sostenuto la tesi secondo cui è sul paesaggio che deve fondarsi lo sviluppo moderno del territorio. Non qualsiasi sviluppo ma quello che fa esplicito riferimento a una dimensione culturale. I paesaggi a cui guardava il ministro francese erano da riconquistare perché fondati sulle culture e sulle specificità locali, legati al lavoro degli uomini e alla storia dei luoghi¹⁸. Su questa scia si può affermare che il paesaggio costiero e portuale di Napoli poco ammirato e ancor meno vissuto dai cittadini rappresenta la sfida da realizzare.

ENDNOTES

- 1 M. Napoli, Napoli greco-romana, Fausto Fiorentino Editore, Napoli, p.13
- 2 B. Capasso, Napoli greco-romana, Berisio, Napoli, p.1
- 3 Questa ipotesi è ampiamente argomentata nel testo di A. Loris Rossi, *Eco-Neapolis*, Edizioni scientifiche italiane, 2012
- 4 Dagli scavi archeologici a piazza Municipio sono state rinvenute tre imbarcazioni romane a 15 metri sotto il livello del mare (le prime due datate intorno al I secolo d.C., la terza tra la fine del II e III secolo d.C.), due pontili, frammenti di materiali ceramici, edifici termali.
- 5 R. Pane, Il centro antico di Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 3 voll., 1971, p.217
- 6 Per approfondimenti A. Loris Rossi, *Eco-Neapolis*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 2011, p.49
- 7 R. M. Pessolano, Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII, Olschki, Firenze, 1995, p.79
- 8 Lettera ad un amico contenente alcune considerazioni sull'utilità, e gloria che si trarrebbe da una esatta topografica della città di Napoli, e de' suoi contorni, che si propone di fare in Cesare De Seta, *Storia della città di Napoli dalle origini al Settecento*, Laterza, Roma-Bari, 1973, p.435
- 9 Tra i pontili si distinguevano il molo San Vincenzo lungo 1.750 metri sede della Base Navale Militare, la Diga Duca degli Abruzzi, la darsena Acton con la base militare, la calata Beverello (dal molo Ala Vittoria al molo Luigi Razza) per i collegamenti con il Golfo e le Isole Pontine, il molo Angioino dove ebbe sede la stazione Marittima per i passeggeri, la calata Piliero che si estese per 250 metri con quattro gru, il molo dell'Immacolatella Vecchia, la calata Porta di Massa lunga 350 metri con sette gru, la calata Villa del Popolo per il movimento merci, molo Carlo Pisacane per l'attracco di navi passeggeri, la calata del Carmine e il molo Cesario Console, la calata della Marinella, il pontile Vittorio Emanuele, la calata Vittorio Veneto, la calata Granili, il pontile Giovanni Bausan, la calata Pollena, il pontile Vigliena, la diga Duca D'Aosta.
- 10 I dati sono stati evinti dal testo di P. A. Toma, *Storia del porto di Napoli*, Sagep editrice, Genova, 1991
- 11 M. Quaini et alii, *Rapporto annuale 2009. Paesaggi italiani tra nostalgia e trasformazione*, Società geografica italiana, 2009
- 12 In particolare, alcune delle opere inserite nel piano riguardano l'allestimento di spazi espositivi al Molo S. Vincenzo, il prolungamento della Diga d'Aosta, la costruzione di una colmata per il tombamento della darsena petroli (90.000 mq), la riduzione degli impatti ambientali, la bonifica degli ordigni bellici, l'ampliamento della cantieristica navale nella darsena della Marinella, il completamento della nuova darsena Levante destinata al traffico degli oli combustibili per l'attracco delle grandi navi-container
- 13 Autorità portuale di Napoli, *Piano Operativo Triennale 2012-2015*, p.42
- 14 P. Grassi, *Porto di Napoli il grande Progetto si è rilevato un grande flop*, *Corriere del Mezzogiorno*, 20 febbraio 2014
- 15 M. Molino, *Porto fermo monumenti al Macero*, *Corriere del Mezzogiorno*, 12 febbraio 2014
- 16 A. Loris Rossi, *Depositi vuoti del porto una risorsa da sfruttare*, *La Repubblica* 13 agosto 2013
- 17 G. Dematteis, *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, F. Angeli, Milano, 1995, pp.40-43
- 18 M. Quaini et alii, *Rapporto Annuale 2009. I paesaggi italiano fra nostalgia e trasformazione*, Società geografica Italiana, 2009, p.63

REFERENCES

- Autorità Portuale di Napoli, Piano operativo triennale 2013-2015, online, p.87
- Autorità Portuale di Napoli, Piano Regolatore del Porto di Napoli. Normativa tecnica di attuazione, online, 2012, p.99
- Autorità Portuale di Napoli, Piano Regolatore del Porto di Napoli. Relazione generale, online, 2012, p.105
- Amato Lucio, “Frane e alluvioni nella storia urbana di Napoli”, in AA.VV. Undergrounds Naples. I sottosuoli napoletani, a cura di Varriale Roberta, “Collana di Ricerche di Economia e Storia”, 4, Napoli, CNR, Istituto di studi e Società del Mediterraneo, 2009, pp.73-90.
- Ammendola Massimo e Morreale Vincenzo, Il destino di Napoli Est. La pianificazione di un disastro: la nuova centrale a turbogas, il nuovo Terminale Contenitori e l’inceneritore, “Assise. Quaderni di formazione”, Napoli, La Scuola di Pitagora Editrice, 2008, p.288
- Amirante Roberta, Il porto di Napoli: studi per la redazione del piano regolatore, Napoli, Liguori, 2001, p.138
- Capasso Bartolomeo, Topografia della città di Napoli nell’XI secolo, Napoli, Arnaldo Forni Editore, 1895, p.242
- Carsana Vittoria, Febbraro Stefania, Giampaola Daniela et al., “Evoluzione del paesaggio costiero tra Parthenope e Neapolis”, *Méditerranée*, 211, online, 2009, pp.14-22
- Carratelli Giovanni Pugliese, Il mondo mediterraneo e le origini di Napoli, Storia di Napoli, I, Cava dei Tirreni, Società Editrice Napoletana, 1967, p.112
- Colombo Antonio, “I porti e gli arsenali di Napoli”, *Napoli Nobilissima*, III, 1896, Napoli, Arte Tipografica, pp.1-12, pp.45-48, pp.72-74
- D’Ambra Raffaele, Napoli antica, Napoli, Franco di Mauro Editori, 1993, p.538
- De Dominicis Alessio, Comprensorio di bonifica delle paludi di Napoli e Volla, Napoli, Campania Bonifiche, 2013, p.65
- Delle Donne Barbara, “Napoli città sostenibile e competitiva?”, in AA.VV. Questioni urbane del Mezzogiorno, a cura di Vittorio Amato, Roma, Aracne, 2011, pp.203-232
- Dematteis Giuseppe, Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio, “Strumenti urbanistici”, 4, Milano, Franco Angeli, 1995, pp.124
- De Seta Cesare, La storia della città di Napoli. Dalle origini al Settecento, Bari-Roma, Laterza, 1973, p.467
- De La Ville sur Yllon Ludovico, “Il Sebeto”, *Napoli Nobilissima*, XI, 1902, Napoli, Arte Tipografica, p.113-116
- Gambi Lucio, *Una geografia per la storia*, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, 1973, p.216.
- Giampaola Daniela, “Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa”, *TeMA*, 2, 10/2009, online, pp.37-46
- Giampaola Daniela, “Dagli studi di Bartolomeo Capasso agli scavi della metropolitana: ricerche sulle mura di Napoli e sull’evoluzione del paesaggio costiero”, *Napoli Nobilissima*, V, fasc. I-II, 2/ 2004, Napoli, Arte Tipografica, p.35-56
- Grassi Paolo, “Porto di Napoli il grande Progetto si è rilevato un grande flop”, *Corriere del Mezzogiorno*, 2/2014, online, p.13
- Loris Rossi Aldo, *Eco Neapolis: il ridisegno del waterfront*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, p.282
- Loris Rossi Aldo, “Depositi vuoti del porto una risorsa da sfruttare”, *La Repubblica*, 8/2013, online, p.5
- Molino Marco, “Porto fermo monumenti al macero”, *Corriere del Mezzogiorno*, 2/2014, online, p.6

- Napoli Mario, Napoli greco-romana. Topografia e archeologia, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1972, p.113
- Napoli Mario, Napoli greco-romana, Napoli, Fausto Fiorentino Editore, 1959, p.233
- Pane R. et al., Il centro antico di Napoli. Restauro urbanistico e piani di intervento, "Collana di Storia dell'architettura, ambiente, urbanistica, arti figurative", Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1971, vol.3
- Pessolano Maria Raffaella, Il porto di Napoli nei secoli 16. e 17., Firenze, Leo S. Olschki, 1995, p.123
- Toma Piero Antonio, Storia del porto di Napoli, Genova, Sagep Editrice, 1991, p.173
- Quaini Massimo et alii, Rapporto annuale 2009. Paesaggi italiani tra nostalgia e trasformazione, "Scenari italiani", Roma, Società geografica italiana, 2009, p.204
- <http://www.assoporti.it/statistiche/porto>

Anna Maria Frallicciardi

*Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università degli Studi Federico II di Napoli
annamaria.frallicciardi@unina.it*

Docente di Geografia presso l'Università di Napoli Federico II. Dirige il Centro Studi di Geografia urbana e Rurale presso il Centro Interdipartimentale L.U.P.T. per il quale è anche responsabile scientifico del Progetto OR.C.HE.S.T.R.A. nell'ambito della ricerca Smart city. Fa parte in qualità di esperto del Gruppo di Lavoro per l'istituzione della Città Metropolitana. I suoi studi riguardano in particolare i problemi delle città contemporanee, il consumo del suolo, il paesaggio.

Antonella Cuccurullo

*Università degli Studi Federico II di Napoli
antocuc@fastwebnet.it*

Cultore della materia in Pianificazione strategica presso il Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università Federico II di Napoli. Ha lavorato presso la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania e svolge attività di ricerca per il Centro interdipartimentale L.U.P.T. e per l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici. Ha curato nel 2011 la pubblicazione di *Campania chiama Europa* ed è coautrice del testo *Allarme Rifiuti Tossici*.

Abstract

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

Harbourscap, 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

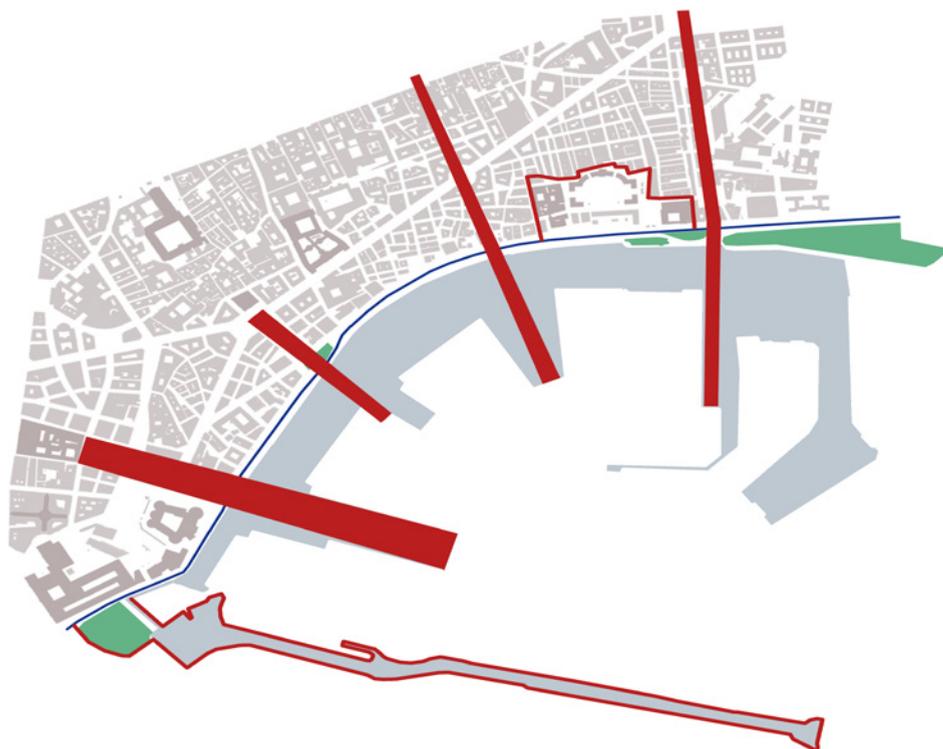


Fig. 4 - Napoli connessioni città-porto

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.

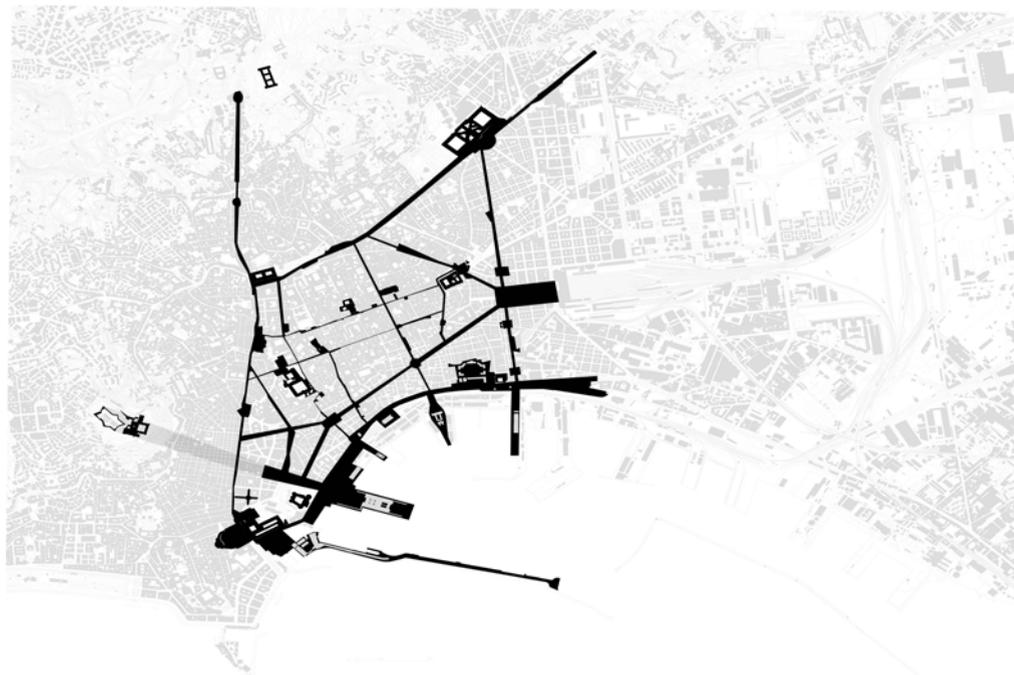
L'incastro morfologico tra le direttrici che provengono dalla città e la sequenza longitudinale delle funzioni specializzate del porto, insieme con un uso misto di funzioni capaci di creare una forte accessibilità dalla città, è una strategia che può attivare una rigenerazione capace di ampliare e pluralizzare 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. Intersectorialità 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 trasformazioni 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 Hafens 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 Kiiib, *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).

Abstract

Port, Public Space and Metropolitan City

Carlo Gasparrini

Abstract

Two very different questions coexist with difficulty and conflicts in the Port of Naples. Both are still unresolved despite the projects and programmes which have accumulated over the last decade. On the one hand the desirable and requested reappropriation of public space and projection of the city towards the sea, along the 5 kilometres of the linear strip that borders the port area. On the other, the inverse questions that are posed to the city – of a spatial, cultural and sensorial nature and also of the discovery and hospitality related to the different forms and corridors of travel - from the sea routes of the various flows of commuters and cruisers. To this already critical interaction there is added the cumbersome but unavoidable needs of a large and competitive commercial port of the Mediterranean which generate both strong specialisation and



Fig. 1 - Vista attuale del porto di Napoli

compartmentalisation within the port area, and a further boost from the port to the city generated by specialised traffic that is linked to this great intermodal hub. This traffic produces invasive and non-programmed dynamics in the areas behind the port and relies on an inadequate infrastructure, straining the already difficult relationship with the freight terminal of Nola. This difficult coexistence of fluxus and places, which is also the coexistence of public and economic actors that raise many questions, causes different degrees of porosity and reciprocal “resistance” in the relationship between the city and the port, thereby producing differentiated processes of urban osmosis. The choices that have been made over the last decade, from the international competition to redesign the waterfront to the Grand Project “Port integrated system of Naples”, make it clear, in the difficulties encountered in their implementation but especially in their episodic nature, the difficulty there is in expressing a vision that is able to go beyond the port area and to stimulate both the strategic priorities of the future Metropolitan City and the Government’s Urban Agenda.

KEYWORDS:

waterfront, public space, local economic growth, strategic vision, metropolitan city

Porto, Spazio Pubblico e Città Metropolitana

Nel Porto di Napoli coesistono con difficoltà e conflitti due domande molto diverse, entrambe irrisolte nonostante i progetti e i programmi sedimentatisi nell’ultimo decennio. Da un lato l’auspicabile e invocata riappropriazione di spazio pubblico e di proiezione verso il mare da parte della città, lungo i 5 chilometri della fascia lineare di contatto col recinto portuale. Dall’altra le domande inverse poste alla città - di tipo spaziale, culturale e sensoriale di scoperta e accoglienza legate alle diverse forme e traiettorie di viaggio - dai molteplici flussi pendolari e crocieristici delle vie del mare. A questa già critica interazione si sovrappongono le ingombranti ma ineludibili esigenze di grande e competitivo scalo commerciale mediterraneo che generano sia domande di forte compartimentazione e specializzazione interna al recinto portuale, sia un’ulteriore spinta dal porto alla città generata dai flussi specializzati legati di questo grande nodo intermodale. Essi determinano dinamiche invasive e non programmate sugli spazi retroportuali e sollecitano una rete infrastrutturale inadeguata, mettendo in tensione il rapporto irrisolto con l’interporto di Nola. Questa coesistenza difficile di flussi e luoghi che è anche coesistenza di attori pubblici ed economici portatori di molteplici domande - determina diversi gradienti di porosità e “resistenza” reciproca nel rapporto città-porto, producendo quindi modalità differenziate di osmosi urbana. Le scelte dell’ultimo decennio – dal concorso internazionale per ridisegnare il waterfront al Grande Progetto “Sistema integrato portuale di Napoli” – rendono evidente, nella loro difficoltà attuativa ma soprattutto nella loro episodicità, la difficoltà di esprimere una visione capace di andare aldilà del recinto portuale e di sollecitare sia alcune priorità strategica della futura Città Metropolitana, sia quelle dell’Agenda Urbana del Governo.

PAROLE CHIAVE:

fronte costiero, spazio pubblico, sviluppo locale, visione strategica, città metropolitana

Porto, Spazio Pubblico e Città Metropolitana

Carlo Gasparrini

Il ripensamento del travagliato rapporto tra città e porto sollecita una visione strategica e un pragmatismo fertile capaci di coniugare esigenze, ruoli e scale di programmi apparentemente inconciliabili e tuttavia necessariamente coesistenti. Da un lato la reciproca, auspicabile e ripetutamente invocata interazione tra spazi e funzioni urbane, non solo del waterfront storico ma di tutta la fascia di contatto e osmosi dello sviluppo lineare del porto. Dall'altra il ruolo di grande e competitivo porto mediterraneo con tutte le implicazioni che questo comporta sulle criticità spaziali, funzionali e logistiche attuali e sul rapporto porto/retroporto/interporto in relazione alle grandi infrastrutture e alle politiche di rigenerazione e razionalizzazione della città metropolitana.

La domanda di spazio pubblico è sempre stata forte ed esplicita in questo tratto di costa. Dalla Tavola Strozzi del 1465 al noto dipinto di Antonio Ioli della seconda metà del XVIII secolo viene trasmessa fino ai giorni nostri un'immagine del perduto rapporto città-porto: il molo in primo piano come attracco e passeggiata, il Castel Nuovo bagnato dal mare e soprattutto la direttrice visiva dal porto a Castel S. Elmo e alla Certosa di San Martino. Ad essa la cultura urbana moderna e contemporanea dell'ultimo secolo si è costantemente riferita per riscoprirne e attualizzarne il senso, a partire dall'intuizione architettonica e urbana della stazione marittima di Cesare Bazzani del 1936. Questa domanda peraltro si rilegge anche nella travagliata vicenda della strada costiera antistante i tessuti medievali tra l'Immacolatella e il Castello del Carmine, a seguito della dismissione e demolizione delle mura: dallo spazio urbano della "strada nuova" - voluta da Carlo III di Borbone e leggibile fin dalla carta del Duca di Noja - alla inarrestabile perdita di contatto col mare causata dalla realizzazione progressiva del porto e delle sue colmate e dalla realizzazione di un anonimo stradone, ripetutamente rinominato nel corso del Novecento e definitivamente divenuto nel dopoguerra un puro canale di traffico, dopo lo stravolgimento del piano di Ricostruzione di Luigi Cosenza (*Amirante, 1993*).



Fig. 2 - Tavola Strozzi 1465

Più di recente, gli eventi ciclici ma intensi e popolari, ospitati nel grande spazio portuale antistante piazza Municipio, come anche un dibattito pluridecennale sulla demolizione del recinto portuale e sul recupero di alcuni spazi di interesse urbano - dai Giardini del Molosiglio al Parco della Marinella - hanno costantemente segnalato l'esigenza di una riappropriazione dell'area portuale da parte della città.

A questa domanda di spazio urbano si contrappongono le esigenze imprescindibili e non trasferibili altrove legate al ruolo del porto come grande nodo intermodale e spazio attrezzato per i traffici commerciali. Le molteplici esigenze dei flussi specializzati, assieme a quelli di lavorazione e stoccaggio delle merci, esprimono infatti diversi gradienti di porosità e di "resistenza" alle pressioni esercitate dalla città in questo esteso recinto allungato, producendo quindi modalità differenziate di compenetrazione urbana lungo gli oltre 5 chilometri di costa che vanno dal Castel Nuovo sino alle propaggini orientali del porto a S. Giovanni a Teduccio.

In questo tratto convergono e interagiscono infatti consistenti flussi commerciali della logistica internazionale e del traffico petrolifero a servizio dei grandi depositi presenti nella zona orientale della città, i flussi crocieristici e quelli delle cosiddette "autostrade del mare"; come anche gli spostamenti pendolari e turistici della navigazione nel golfo, con oltre 6 milioni di passeggeri all'anno, a cui si aggiungono i 30mila autobus che convergono ogni anno sul polo dell'Immacolatella. Flussi che esprimono quotidianamente anche una pressione inversa, dal recinto portuale alla città storica, riconducibili soprattutto al traffico pesante su gomma e agli spostamenti delle merci verso l'area metropolitana e oltre. Ma in cui si sovrappongono e si intersecano anche altre domande che non possono essere derubricate solo a esigenze funzionali di spostamento e mobilità. Si tratta di domande generate da esigenze spaziali, culturali e sensoriali di scoperta e accoglienza legate alle diverse forme e traiettorie di viaggio, vitali per una città di mare, che qui si mescolano quantunque mortificate da una condizione di frammentazione, congestione e desertificazione della qualità urbana.

Una città senza waterfront

Dieci anni fa è stata avviata un'operazione pubblica di progettazione del *waterfront* portuale storico della città di Napoli che avrebbe potuto costituire un'occasione straordinaria di progettazione urbana, capace cioè di modificare sostanzialmente il rapporto tra città e mare componendo esigenze apparentemente inconciliabili nel tratto maggiormente malleabile del recinto portuale, tra la Darsena Acton e l'Immacolatella vecchia. Il bisogno di partecipare al ripensamento dell'immagine complessiva della città, in uno dei luoghi di eccellenza della storia urbana di Napoli denso di tracce sepolte e visibili della sua dinamica storica, deve infatti qui coniugarsi alla ineludibile necessità di ga-



Fig. 3 - Vista attuale del porto

rantire un'adeguata ricchezza funzionale e un'efficace interazione con i molteplici flussi delle vie del mare e del loro indotto. Si trattava, e si tratta ancora oggi, di sfuggire alle banalizzazioni ricorrenti di operazioni analoghe realizzate in altre città del mondo nel corso dei decenni passati, concepite solo come spazi commerciali e del divertimento (*Bruttomesso, 1993; Hoyle, Pinder, Husain, 1994; Marshall, 2011*). Ad un'idea cioè del porto storico come semplice *enclave* monofunzionale del tempo libero, resa peraltro impraticabile in questo caso dall'impossibilità di trasferire radicalmente altrove alcune esigenze logistiche del trasporto marittimo. Eravamo convinti invece di un'ipotesi più fertile di spazio urbano complesso, ricco di potenzialità sociali, funzionali e simboliche e, al contempo, di domande economiche e produttive connesse al rilevante ruolo svolto dal porto di Napoli nel bacino del Mediterraneo. Insomma un luogo felicemente ibrido la cui vitalità e qualità sarebbe stata alimentata da una commistione e intersezione di domande e flussi di natura diversa. Questa prospettiva era convintamente contemporanea perché basata su un'idea di spazio urbano dinamico in cui usi temporanei e specializzati, legati all'incontenibile infiltrazione della città nel porto e, all'inverso, del porto in città potesse determinare un paesaggio urbano in continuo movimento. (*Pavia, 2012*)

Per rispondere a queste domande si trattava di integrare quindi diversi obiettivi. Sul versante strettamente portuale, occorre realizzare un polo di rilievo internazionale di carattere turistico, culturale e ludico a servizio della città, caratterizzato dalla concentrazione in quest'area dell'intero traffico passeggeri (crociere, traghetti, aliscafi), dalla realizzazione di un approdo per imbarcazioni da diporto ad integrazione di quello previsto a Vigliena e a seguito della dismissione dello scalo passeggeri di Mergellina, dalla localizzazione di un sistema di attrezzature turistico-ricettive, cultural-museali e ricreative ad integrazione delle attività connesse alla mobilità portuale, al fine di determinare



Fig. 4 - Napoli dal molo San Vincenzo

condizioni di complessità e vitalità funzionale dell'area al di là delle tradizionali destinazioni e modalità d'uso portuale. Contestualmente era necessario ridefinire le connessioni spaziali interne all'area portuale, superando le attuali separazioni e difficoltà di orientamento e accessibilità tra le parti, anche attraverso un riordino dei tracciati, degli attracchi e degli spazi di movimentazione e di servizio, in grado di mettere in rete le risorse esistenti e future e di configurare una sistemazione organica dei percorsi e degli spazi aperti in rapporto alle nuove funzioni previste. Per ottenere questo obiettivo si rendeva possibile la delocalizzazione di alcune volumetrie esistenti e la realizzazione di servizi a supporto del traffico passeggeri per il golfo lungo il perimetro del porto.

Strettamente complementare a questa strategia era quella di riconquistare e rafforzare la centralità di piazza Municipio, ridefinendo le connessioni spaziali tra l'area portuale storica e la città, realizzando un grande spazio pubblico monumentale pedonalizzato dalla stazione marittima a piazza del Plebiscito, così come previsto anche dal PRG del Comune di Napoli approvato nel 2004, ripensando le connessioni funzionali con i sistemi di percorrenza pedonale e con le due fermate della metropolitana in costruzione, e valorizzando al contempo le risorse storico-architettoniche e archeologiche presenti nell'area. Di qui l'esigenza di eliminare la cesura stradale storicamente causata da via Acton e dall'apertura della galleria della Vittoria alla fine degli anni '20, spostando i flussi automobilistici a raso di attraversamento est-ovest ad un livello sotterraneo e riconnettendo così lo spazio portuale con quello urbano, con particolare riferimento alla ricostruzione delle relazioni con la Darsena Acton, i giardini di palazzo Reale e del Molosiglio, il Castel Nuovo e ovviamente la stessa piazza Municipio. La proiezione della città nel porto doveva infine ritrovare una sua penetrazione profonda nello specchio d'acqua antistante attraverso la riconversione funzionale della Darsena Acton e la riconquista pubblica del lungo e stratificato molo San Vincenzo, ancora oggi occupati entrambi dalla Marina Militare, per realizzare una spettacolare passeggiata a mare, così come era accaduto col pontile di Bagnoli nel cuore del paesaggio flegreo e a stretto contatto con la monumentalità dell'ex acciaieria.

L'occasione di questo dialogo possibile tra l'area portuale e la città era d'altronde rafforzata da alcuni progetti in corso di realizzazione. In primo luogo, come accennato in precedenza, la realizzazione delle stazioni della linea 1 e della stazione di testa della linea 6 della metropolitana con la connessa sistemazione della piazza Municipio che Alvaro Siza ha interpretato con un progetto essenziale e raffinato. I flussi di passeggeri diretti alle stazioni e quelli in uscita, verso la città e il porto, vitalizzano nella sua idea un ampio spazio ipogeo, sottostante la piazza, illuminato dall'alto da una lunga e stretta asola longitudinale e aperto lateralmente verso il fossato di Castel Nuovo e i resti della murazione aragonese. In questo spazio trovano collocazione i principali reperti archeologici di epoca romana emersi durante i lavori, in particolare le quattro imbarcazioni legate alla scoperta del profilo originario della costa e dell'antico porto. Dirigendosi verso il mare, il lungo percorso che attraversa longitudinalmente la piazza risale dolcemente fino al piazzale della stazione marittima, dentro il recinto portuale, sollecitando un raccordo con un nuovo sistema di tracciati per l'accesso ai moli e ai servizi marittimi.

Era tuttavia chiaro che, se si fosse voluta realizzare un'integrazione tra città e porto così ambiziosa era necessario costruire una *governance* adeguata per metterlo in moto e avviare un processo decisionale e attuativo efficace. Di qui la costruzione di un soggetto pubblico unico nel quale i diversi attori in gioco – l'Autorità Portuale in primo luogo ma poi ovviamente anche il Comune di Napoli, la Provincia e la Regione Campania – costruissero le necessarie forme di cooperazione istituzionale superando storiche divisioni di competenze, separazioni e conflittualità, tentando una strada europea alla trasformazione urbana di quest'area.

In questa direzione viene costituita nel 2003 una società interamente pubblica – la Nausicaa, con la maggioranza detenuta dall'Autorità Portuale e le restanti quote detenute in parti uguali da Comune, Provincia e Regione - con il compito primario di promuovere la progettazione degli interventi per la riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del Porto che va dall'Immacolatella vecchia al Molosiglio¹.

Si trattava di un modello organizzativo innovativo di società per la progettazione e gestione di progetti urbani complessi come questo dove diversi soggetti pubblici debbono far convergere, su un obiettivo specifico e spazialmente definito, le proprie decisioni spesso demandate a sedi e tempi diversi e difficilmente conciliabili. Un'innovazione peraltro che è stata valutata con grande interesse in sedi nazionali e internazionali prestigiose dove abbiamo avuto il piacere di presentarla.

Il primo passo della società è stato quindi quello di promuovere e portare a termine un Concorso Internazionale di Progettazione in due fasi, un concorso di idee e uno per la progettazione preliminare delle opere. Il concorso venne espletato in 12 mesi: bandito il 30 marzo 2004, ha previsto un'originale modalità (per Napoli) di sopralluoghi e interlocuzioni con la committenza, e le due fasi in cui si articolava si conclusero nell'aprile 2005. In questa data infatti, la Commissione incaricata per la selezione dei progetti² proclamò il gruppo di progettazione guidato dall'arch. Michel Euvé vincitore del Concorso. E' raro riscontrare, nell'esperienza italiana e internazionale, tempi così brucianti per un concorso in due fasi di questa importanza.

Dal punto di vista formale, il progetto vincitore sceglie una strada che è quella di lavorare soprattutto su un disegno di suolo fatto di corrugamenti, incisioni, inclinazioni e slittamenti. Concentra la sua attenzione principale sul margine città/porto trasformandolo in una frontiera osmotica che gioca più su una dimensione di *landscape* dell'area portuale come grande sistema di spazi aperti che sulla visibilità tridimensionale di nuovi edifici. Un'area-filtro strutturata su un lungo e vitale tracciato, denso di attività, entro il quale si incanalano i flussi pedonali provenienti dalla città e dal mare, dilatando la via Marina e garantendo un'ampia apertura visiva verso il mare e le attività interne al porto. Il suo sviluppo lineare si distende, con uno spessore asimmetrico, tra la darsena Acton e l'Immacolatella vecchia, alludendo ad una potenzialità trasformativa che potrebbe, in futuro coinvolgere l'intero fronte portuale. Un lungo edificio sollevato dal suolo su alti pilastri rafforza poi questa linearità lungo la via Marina, proponendosi come condensatore di energia alternativa e come attrattore di funzioni pregiate. Così facendo, il

progetto disegna una grande T rovesciata con la direttrice trasversale che attraversa l'intera piazza Municipio, provenendo idealmente dalla collina di Castel S. Elmo, e che si dirige percettivamente verso la Stazione Marittima di Bazzani rafforzata dal progetto di Alvaro Siza. Modificando l'attuale complanarità del piazzale prospiciente la Stazione Marittima con la piazza Municipio attraverso un ampio piano leggermente inclinato, il progetto poi raggiunge l'obiettivo di continuare a garantire l'uso di questo luogo per eventi collettivi e, contemporaneamente, dare una misura a quello prospiciente la Stazione stessa. (Gasparrini 2005, 2009; Pavia, 2012)

Questo progetto ha prevalso su quello pur fascinoso e visionario di Stefano Boeri, in cui l'innovazione tecnologica dà forma ad un paesaggio dominato da luminosi e vetrati cilindri alimentati dall'energia geotermica, spettacolari parabole per la cattura dell'energia solare, anelli aerei per la fitodepurazione, spingendo al limite estremo un'idea di discontinuità dell'immagine urbana proposta da quella storica. Ha prevalso anche sul progetto, diametralmente opposto nella concezione, elaborato dal gruppo guidato da Mauro Saito che ha lavorato su un attento dosaggio tra continuità e discontinuità, non nascondendo una propensione per la ricucitura e la dilatazione, fin dentro l'area portuale, delle tracce e delle misure della città storica e dei suoi progetti anche recenti.

La rapidità del percorso intrapreso e dei risultati concorsuali si scontrerà tuttavia con le conseguenze prodotte da una defatigante vicenda giudiziaria scatenata dai ricorsi di uno dei due gruppi di progettazione finalisti posizionatisi dopo quello vincitore, che impegna la Commissione e la Società in un rimpallo di pareri, atti e sentenze. Un copione purtroppo assai frequente in Italia e al sud, al punto che molti progettisti e imprese internazionali preferiscono non scendere al disotto di Roma. La vicenda giudiziaria si conclude definitivamente solo nel luglio del 2009 a favore della Nausicaa. Solo a partire da questa data quindi il processo di progettazione e attuazione avrebbe potuto riprendere slancio

I 4 anni di sostanziale stallo nel percorso progettuale avevano determinato alcuni cambiamenti nel quadro decisionale. In particolare il nuovo Sovrintendente per i beni architettonici e paesaggistici Stefano Gizzi si era espresso nel maggio 2008 in merito all'opportunità di conservare l'edificio di Marcello Canino dei Magazzini Generali, su cui negli anni precedenti la Sovrintendenza aveva invece formulato una posizione possibilista per la sua demolizione in ragione delle esigenze di funzionalità dell'area portuale. Si tratta di un edificio architettonicamente essenziale, posto parallelamente e a poca distanza dall'attracco principale del Molo del Piliero, che avrebbe dovuto svilupparsi linearmente per una lunghezza doppia rispetto a quella effettivamente realizzata. L'emergere di nuovi vincoli nel corso del processo progettuale e attuativo, pur costituendo un impedimento oggettivo ad una rapida attuazione, tuttavia spesso consente di migliorarli e qualificarli. Si avvia quindi la revisione del progetto vincitore del Concorso internazionale per accogliere la conservazione dell'edificio dentro il disegno urbano complessivo

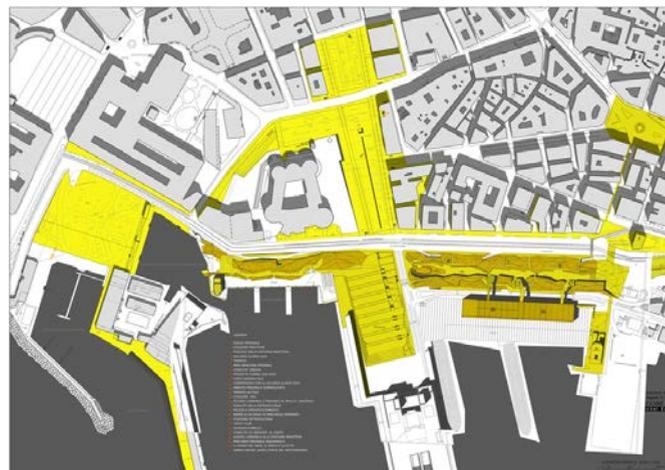


Fig. 5 - Schema planimetrico di progetto del waterfront storico

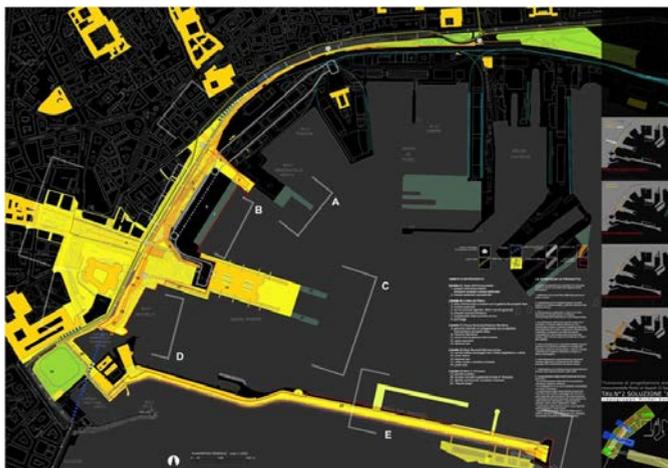


Fig. 6 - Planimetria generale di progetto del waterfront storico

approvato nel 2005.

La decisione di conservare l'edificio dei Magazzini Generali di Marcello Canino modificava alcune delle condizioni che erano state poste a base del concorso internazionale vinto dal progetto del gruppo Euvè. Allo stesso tempo, pur rendendosi necessarie alcune modifiche al progetto per adattarlo alle mutate condizioni, la strategia da questo prevista reggeva brillantemente l'impatto di tali scelte. La previsione della *filtering line* e il progetto di suolo che essa configurava si confermano infatti il connotato di maggiore interesse da salvaguardare e ulteriormente sviluppare nelle mutate condizioni: la strada incassata e la modellazione del suolo si connettevano efficacemente alla direttrice ipogea prevista dalla sistemazione di piazza Municipio di Alvaro Siza, dilatandola nell'ambito portuale, sviluppando le percorrenze pe-

donali necessarie per una fruibilità dei suoi spazi e risolvendo il tema del rapporto d'uso e visivo tra la città e il porto storico.

In questo quadro si collocava la decisione di conservare l'edificio incompiuto di Canino e la coraggiosa scelta del suo "raddoppio" per recuperare la dimensione originaria mai realizzata, introducendo una presenza architettonica e funzionale che ha ricadute su più fronti:

Innanzitutto sposta l'interpretazione del tema relativo alla riorganizzazione di volumi e usi portuali dalla densificazione del bordo su via Marina e dalla "liberazione" del piazzale retrostante il molo del Piliero ad una più ricca compresenza di funzioni e spazi coperti e aperti, proiettando anche gli usi collettivi verso il bordo del mare e richiedendo quindi una valutazione attenta delle necessarie compatibilità con gli usi portuali veri e propri, in particolare quelli legati alle "autostrade del mare".

I rapporti tra spazio urbano e portuale vengono quindi ancor più decisamente sollecitati ad essere riguardati in modo integrato come dilatazione della piazza Municipio e della sua direttrice strutturante ortogonale alla linea di costa, nella quale trovano collocazione e si misurano le reciproche distanze di quattro grandi eventi architettonici: il Maschio Angioino, la palazzata di via Marina con l'edificio d'angolo di Canino, la stazione marittima di Bazzani e, appunto, l'edificio lineare dei Magazzini Generali dello stesso Canino di cui si prevede il "raddoppio".

Al contempo, il disegno di suolo della *filtering line* è chiamato ad assumere un ruolo ancor più ambizioso, quello cioè di intercettare trasversalmente l'edificio raddoppiato dei Magazzini per determinare una forte integrazione spaziale e funzionale, a livello di suolo e sottosuolo, delle percorrenze tangenziali all'area portuale (la "T" pensata assieme alla direttrice di Siza) con i flussi trasversali che la presenza di questo edificio determina. Da questo punto di vista si rivelò suggestiva e percorribile l'idea di interpretare questa integrazione anche nei termini di una *promenade* che ha il suo recapito finale e spettacolare nell'uso della terrazza dei Magazzini Generali intesa come piazza sollevata da cui traguardare la città e il golfo a 360 gradi. In tal modo, il disegno di suolo suggerito dalla *filtering line* avrebbe potuto assumere un ruolo felicemente pervasivo per tutto lo

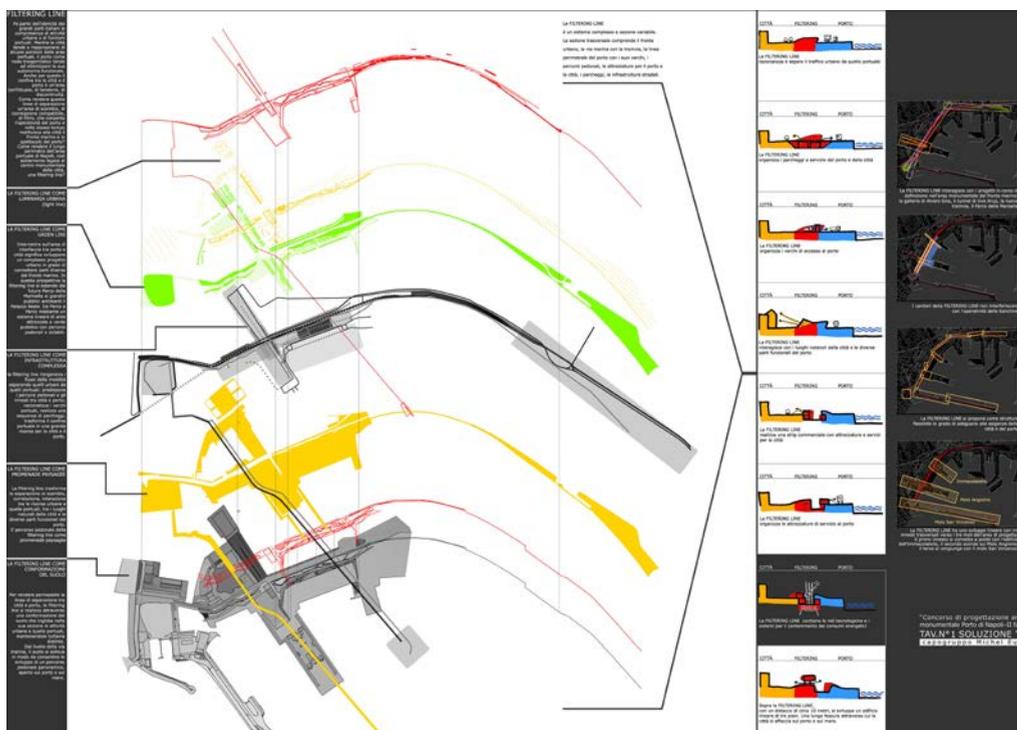


Fig. 7 - Filtering Line, schemi esplicativi

spazio aperto portuale, nell'alternanza di quote e flussi che esso deve garantire.

Il “raddoppio” dell’edificio di Canino, quindi – come accade spesso in tante operazioni analoghe in giro per le città del mondo - si pose il delicato tema di integrare il rispetto dei connotati moderni del manufatto da conservare col linguaggio contemporaneo della sua addizione senza alcun cedimento mimetico. Un’operazione questa da riguardare non solo alla scala architettonica dell’edificio ma anche a quella urbana a cui la nuova configurazione veniva chiamata a dare risposta. L’edificio assumeva quindi il ruolo e il senso di avamposto eccellente del *waterfront* storico, sia per chi proviene dal mare sia per chi vi si affaccia, integrandosi con il sistema di flussi pedonali e carrabili entro cui si colloca, con importanti conseguenze sull’alternanza di compattezza e porosità delle sue fronti. (Gasparrini, 2014)

Nel corso del 2010, il progetto originario venne modificato da Euvé ricevendo un consenso unanime per la sua approvazione da parte di tutti gli attori pubblici coinvolti nel processo decisionale, Sovrintendenza compresa. Ma il conflitto interno all’Autorità Portuale innescato dalle pretese di un gruppo di privati di aver riconosciuto un diritto, non riconoscibile, di progettare ed eseguire interventi su aree demaniali senza rispettare le regole e le garanzie di concorrenzialità imprenditoriale nella realizzazione delle opere pubbliche, si spinse fino alla richiesta, nel novembre 2010, di sciogliere la Società pubblica Nausicaa. Non si trattò di un conflitto irrilevante dunque, perché si misero di fatto in discussione gli unici progetti legittimati ad essere realizzati perché sorretti da una procedura di evidenza pubblica, per dare spazio alle richieste particolaristiche di singoli operatori economici che non gradivano i vincoli posti dal progetto Nausicaa e dalle procedure di gara che la sua attuazione sottendeva.. Lo scioglimento di quella

Fig. 8 - Vista notturna di progetto del waterfront storico



società piuttosto che liberare energie e dare impulso all'attuazione di quell'intervento di riqualificazione, ha di fatto interrotto il processo progettuale e attuativo, a meno di alcuni avanzamenti relativi alla sistemazione del Molo Beverello.³

Un porto in declino isolato dalla Città Metropolitana

A quasi 4 anni di distanza è infatti difficile affermare che la *governance* opaca e traballante del Porto di Napoli abbia brillato in efficienza e in accelerazione dei tempi di realizzazione di qualsiasi intervento. Alcuni segnali inequivocabili confermano una situazione di crisi. Il piano regolatore portuale è stato bocciato nel marzo del 2013 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici mettendo a rischio il finanziamento Fesr 2007-2013 per il cosiddetto Grande Progetto "Sistema integrato portuale di Napoli". Questo Progetto peraltro è in una pericolosa fase di stallo perché ad oggi non è stata bandita alcuna gara d'appalto e appare tecnicamente impossibile rispettare la data del 31 dicembre 2015 prevista dalle procedure europee di realizzazione e rendicontazione delle opere. Ci si sarebbe peraltro aspettato che, dopo lo scioglimento di Nausicaa, l'Autorità Portuale desse un potente impulso all'attuazione di quel progetto inserendolo proprio nei fondi FESR. E invece no. Sono stati richiesti fondi per realizzare parcheggi interrati e interventi edilizi nell'area portuale storica ma non per realizzare il nuovo assetto spaziale e funzionale che fu condiviso tra Autorità Portuale, Comune e Sovrintendenza, e che consentirebbe un raccordo organico con la splendida stazione della metropolitana di piazza Municipio di Alvaro Siza e Souto de Moura in corso di ultimazione. Dulcis in fundo, da un anno c'è un Commissario a gestire l'Autorità Portuale e si prevede purtroppo un prolungamento non breve di questa fase di transizione. Sono quindi fondate le preoccupazioni eviden-



Fig. 9 - Vista di progetto con la sistemazione del Molo Beverello

ziate da tempo circa le ricadute negative dei conflitti e dei corporativismi espressi dai diversi attori economici e sociali del porto che paralizzano la sua *governance*, riducendola ad una modesta gestione ordinaria di interessi particolari senza alcuna prospettiva di ampio respiro.

Questa situazione, pur facendo registrare una situazione particolarmente preoccupante nel caso napoletano, è il segnale di un problema ben più ampio e cioè l'assoluta assenza di una visione strategica che sta portando ad un inesorabile declino dello scalo partenopeo.

Il problema non è evidentemente solo dello scalo napoletano ma di tutto il comparto portuale italiano che, soprattutto nel settore dei flussi logistici internazionali, non ha saputo fronteggiare in modo adeguato la concorrenza degli altri porti del Mediterraneo e del Nord Europa. Altri porti dell'area mediterranea infatti, dall'Egitto alla Spagna, dalle coste balcaniche dell'adriatico alla Grecia, alla Turchia e all'Egitto, hanno saputo fare in tempo gli investimenti necessari nell'ammodernamento infrastrutturale, organizzativo e gestionale, per candidarsi come interlocutori privilegiati delle compagnie di navigazione e intercettare quote crescenti delle rotte delle merci, rispondendo così alle aspettative del trasporto e della logistica internazionali.⁴

E' un dato che, nonostante un potenziale vantaggio posizionale della penisola italiana rispetto ad altri paesi costieri del Mediterraneo, solamente il 6% circa del movimento container che transita per il Canale di Suez si ferma nei nostri porti. Si tratta di una percentuale uguale a quella della Francia – che però fa affidamento pressoché esclusivo al porto di Marsiglia nel Mediterraneo ma ha altri 7 porti di livello internazionale affacciati sull'Atlantico – ed è inferiore alla Spagna, alla Grecia e ai paesi balcanici in grado oramai di garantire connessioni ferroviarie e stradali con il resto d'Europa più efficienti e rapide di quelle italiane. Ma quel che è più grave è che circa il 20% del traffico in transito nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez, proveniente dalle rotte asiatiche, preferisce proseguire verso i porti del nord-Europa, attraversando lo Stretto di Gibilterra e sopportando un tempo di trasferimento via mare di 4 giorni maggiore.

Fig. 10 - Vista di progetto del waterfront storico



Questo maggior tempo è tuttavia compensato da un minor tempo delle operazioni da svolgere nei porti e negli spostamenti su terra delle merci, oltre che da una drastica riduzione di imprevisti e inefficienze causate dall'organizzazione portuale nel Mediterraneo in confronto a quella del North Range, a dimostrazione che sono i costi complessivi della filiera del trasporto a guidare le scelte degli operatori della logistica. In questo senso il gap con i porti del nord Europa si è accresciuto anche grazie ai consistenti investimenti che Germania, Paesi Bassi e Belgio hanno effettuato negli ultimi anni, portando città come Brema, Rotterdam, Amburgo e Anversa ad incrementare ancor più i propri livelli di competitività rispetto a quelli dei porti del Mediterraneo, a partire da quelli italiani. Ma soprattutto collocando il livello di accessibilità marittima di quei Paesi - il Liner Shipping Connectivity Index elaborato dall'UNCTAD - subito dopo la vetta della classifica mondiale rappresentata da Cina, Hong Kong e Singapore mentre l'Italia è al 16° posto dopo anche Francia e Spagna. Stesso discorso per il Logistic Performance Index elaborato dalla World Bank in cui l'Italia è solo al 24° posto ben distante dai Paesi prima citati: le criticità logistiche italiane producono infatti 1,08 giorni aggiuntivi rispetto alla Germania per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda. Insomma, nonostante un'apparente svantaggio geografico rispetto alle rotte internazionali provenienti da est, i paesi del Nord Europa si confermano le principali porte di accesso per le merci in Europa.

In questo contesto, in cui l'Italia è sempre più fanalino di coda rispetto alle grandi sfide internazionali del commercio via mare, Napoli esprime una tendenza alla progressiva marginalizzazione. Lo testimoniano impietosamente i dati del 2013, con un sensibile calo non solo dei traghetti e delle crociere (circa il 7% in meno) ma anche e soprattutto del movimento container rispetto al 2012. Mentre questo movimento a livello nazionale è aumentato del 5%, quello del porto di Napoli, dopo una lunga fase di moderata ma

costante crescita, si è contratto in un anno del 13%, portandosi ad un livello inferiore a quello del 2008-2009. In un confronto nazionale al 2013, si tratta di un dato inferiore a quello di Livorno e di poco superiore a quello di Trieste e Venezia. Ma prima di Napoli si collocano stabilmente i porti di Genova e La Spezia (con un movimento rispettivamente quadruplo e triplo) senza considerare ovviamente la punta di Gioia Tauro legata soprattutto al *transhipment*. Tutto questo mentre, nonostante la crisi, il movimento merci in container attraverso il canale di Suez è aumentato, seppur di poco. La recente notizia dell'abbandono di Cosco, il colosso asiatico del *global shipping* e della logistica internazionale, e il rafforzamento dei suoi investimenti nel porto del Pireo, rischiano quindi di produrre un'ulteriore accelerazione di questo declino.

Il Grande Progetto "Sistema integrato portuale di Napoli" e i fondi Fesr 2007-2013 avrebbero potuto rappresentare un'occasione per cominciare ad aggredire alcune debolezze strutturali del porto di Napoli e rilanciarne il ruolo, seppur dentro un quadro oggettivamente difficile che non consente certo di fare affidamento alle sole forze locali senza significative strategie di rete. La sensazione che si ricava dalla gestione di questa iniziativa è invece di una debolezza strategica che rende questo Progetto inadeguato a dare risposte organiche per un rilancio duraturo.

L'arretratezza strutturale del porto infatti è sicuramente legata alla sua accessibilità via mare, alla difficoltà di attracco per le nuove supernavi porta-container soprattutto per motivi di limitato pescaggio e di inadeguatezza delle banchine, come anche ad altri fattori di carattere organizzativo tra cui le procedure e i tempi di sdoganamento delle merci e i tempi di attesa delle navi per il carico/scarico. Le opere di adeguamento dei fondali e l'adeguamento delle infrastrutture di ormeggio e stoccaggio sono quindi necessarie. Ma manca un chiaro indirizzo volto a dare risposta alla debolezza delle connessioni infrastrutturali con le reti regionali, nazionali e transnazionali, a partire da quelle su ferro, e all'inesistenza di fatto di un retroporto con strutture interportuali dimensionalmente adeguate agli standard della logistica a livello internazionale. Fattori questi che sono anch'essi sicuramente centrali per comprendere il calo di interesse da parte dei grandi operatori economici.

Questa situazione avrebbe richiesto scelte più attente e lungimiranti volte a potenziare e qualificare le naturali connessioni e sinergie con l'Interporto di Nola e il suo sviluppo, per determinare le condizioni di un'attrattività infrastrutturale e gestionale capace di dare il necessario impulso allo sviluppo della logistica e della lavorazione delle merci in arrivo e in partenza. Né più né meno cioè di quanto hanno capito tutti i grandi porti europei a partire dal nord Europa, producendo ricadute economiche rilevanti per le città e il loro sistema manifatturiero. Aumentare le prestazioni di accessibilità e ormeggio per le grandi super-navi senza creare le condizioni per un incremento adeguato degli spazi di movimentazione e lavorazione delle merci e senza una prospettiva di sviluppo dei fattori attrattivi per la localizzazione di grandi player logistici, non delinea le condizioni sufficienti per un rilancio strategico del porto di Napoli in una situazione di così alta competitività come quella sin qui descritta.

Lo sviluppo dell'Interporto Campano di Nola è una condizione imprescindibile per

questa prospettiva, atteso che il destino della zona orientale della città va nella direzione di una profonda rigenerazione urbana e non di una nuova industrializzazione specializzata. Ma oggi il terminal intermodale di Nola movimentata quantità irrisorie di contenitori marittimi all'anno rispetto alle sue potenzialità. Lo stesso previsto ampliamento dell'Interporto – di cui si parla da circa 10 anni ma di fatto realizzatosi solo in piccola parte per realizzare le officine di riparazione di materiale rotabile della società NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) – è bloccato da una incerta previsione della domanda localizzativa a causa di una sostanziale precarietà delle relazioni con quello che dovrebbe essere il suo principale motore, il porto di Napoli. Le ragioni di questa precarietà sono tante, non ultima quella di una difficoltà di rapporti tra i soggetti pubblici e privati delle due grandi strutture che, invece di cooperare attivamente nella stessa direzione, appaiono spesso in conflitto e comunque incapaci di garantire una *governance* unitaria di quello che dovrebbe essere un grande e integrato sistema infrastrutturale e della logistica. Ma esistono anche altre ragioni. Ad esempio la debolezza delle connessioni ferroviarie Porto-Interporto che ha sempre avuto due nodi critici: il cosiddetto “salto del montone” – e cioè il progetto ferroviario di connessione fra la tratta Cancellone-Nola e la tratta Napoli-Cancellone-Cassino che consente un più agevole raccordo ferroviario – e lo storico conflitto ferrovia/strada lungo il binario del “Traccia” all'uscita del recinto portuale all'altezza di via Galileo Ferraris. Ma proprio quest'ultimo è stato inserito nel Grande Progetto “Riqualificazione Urbana Napoli Est”, finanziato anch'esso con fondi Fesr, prospettando così la rimozione di un ostacolo rilevante all'efficienza del traffico ferroviario in entrata e uscita dal porto.

L'esistenza di inadeguate condizioni di accessibilità Porto-Interporto è stata una delle motivazioni che hanno inibito le reali possibilità di insediamento anche di grandi player logistici per lo sviluppo di servizi logistici a valore aggiunto, complementari al trasporto e stoccaggio delle merci, quali l'assemblaggio, la finitura, l'etichettatura, il kitting, come rilevarono le indagini che effettuiamo in occasione del progetto di ampliamento dell'Interporto Campano di Nola nel 2007-2008. L'assenza di un respiro strategico del Grande Progetto “Sistema integrato portuale di Napoli”, capace di andare aldilà del recinto portuale e di fare i conti con la dimensione metropolitana del problema, non impedisce quindi solo di pensare alla razionalizzazione del sistema portuale-interportuale per garantire il necessario raccordo con le reti infrastrutturali e la distribuzione delle merci a livello regionale, nazionale ed europeo. Ma anche di favorire possibili processi di sviluppo locale attraverso la crescita di settori manifatturieri di qualità, legati alle lavorazioni complementari al trasporto e allo stoccaggio, che costituirebbero un volano importantissimo per l'economia urbana della città metropolitana.

Si tratta di una prospettiva che non può essere estranea né alle priorità strategiche della futura Città Metropolitana né alla più ampia riflessione in atto per la costruzione di un'Agenda Urbana del Governo in grado di dare finalmente uno spazio adeguato alle esigenze della portualità italiana.

ENDNOTES

1 Nel Consiglio di Amministrazione vengono chiamati, come esperti in campo urbanistico ed economico, rispettivamente il sottoscritto e il collega Robert Leonardi (ordinario di Politiche economiche presso la London School of Economics), con l'obiettivo di contribuire alla guida del processo con le necessarie competenze richieste.

2 La Commissione del Concorso internazionale era composta da Bernardo Secchi (presidente), Benedetto Gravagnuolo (allora preside della facoltà di Architettura), Robert Leonardi, Alberto Bracci Laudiero (in rappresentanza dell'Autorità Portuale) e il sottoscritto.

3 Rimando in proposito alle posizioni che ho espresso sulla stampa locale in "Le mire degli armatori dietro il no a Nausicaa", *La Repubblica Napoli*, 11 novembre 2010, e "Il declino del porto in una città senza waterfront", *La Repubblica Napoli*, 25 marzo 2014.

4 I dati che vengono di seguito commentati fanno riferimento alle seguenti fonti: le Newsletter semestrali e i dati statistici di Assoport (http://www.assoport.it/); i rapporti periodici dell'ISFORT (http://www.isfort.it/); il Rapporto dell'UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) "Review of Maritime Transport. 2013"; il documento "Piano della logistica. Analisi dei processi di filiera. Morfologia dei flussi logistici internazionali "feelings & insight" del sistema logistico italiano" curato da D'Appolonia per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2011; il Rapporto Unicredit "Looking for Changes. Infrastrutture e trasporti" 2013", AA.VV., "Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese, Documento di indirizzo strategico", 2013, The European House – Ambrosetti.

REFERENCES

- AA.VV., Centro Studi SRM, "Logistica e sviluppo economico. Scenari economici, analisi delle infrastrutture e prospettive di crescita", Napoli, Giannini, 2013
- Amirante R., Bruni F., Santangelo M.R., "Il Porto", Napoli, Electa, 1993.
- Bruttomesso R., (a cura di), "Waterfront. Una nuova frontiera urbana. Trenta progetti di riorganizzazione e di riuso di aree urbane sul fronte d'acqua", Venezia, Centro Internazionale Città d'Acqua, 1993.
- Bruttomesso R. (a cura di), "Land-water intermodal terminals", Venezia, Marsilio, 1998.
- Gasparri C., "Se il mare bagna ancora Napoli", *Il Giornale dell'Architettura*, giugno 2005, Torino, Alemandi.
- Gasparri C., "Perché il mare non bagna Napoli?", *Confronti*, 2, Roma, Arte, M, 2014.
- Giovinazzi O., "Città portuali e waterfront urbani: ricerca bibliografica", Venezia, Centro internazionale città d'acqua, 2007.
- Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S., "Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront", Milano, Mursia, 1994
- ISFORT, "Il futuro dei porti e del lavoro portuale", Napoli, voll. 1-2, 2011-2012.
- Marshall R., "Waterfronts in Post-Industrial Cities", New York, Spon Press, 2001.
- Pavia R., Di Venosa M., "Waterfront. Dal conflitto all'integrazione", Trento, List, 2012.

Carlo Gasparri

Università Federico II di Napoli, DiARC Dipartimento di Architettura
cargaspa@unina.it

Architetto e urbanista, è professore ordinario di Urbanistica e autore di numerosi piani e progetti urbanistici tra cui il masterplan dell'area orientale di Napoli, il piano del parco nazionale del Vesuvio, il piano e i progetti strategici di Roma. Ha ricoperto incarichi in Commissioni nazionali tra cui quella per la valorizzazione della Reggia di Caserta, la sistemazione dell'area monumentale centrale di Roma, la ricostruzione della città dell'Aquila. E' membro del Comitato scientifico dell'ANCSA e del Consiglio direttivo Nazionale dell'INU. E' autore di numerosi libri e saggi pubblicati su riviste specializzate nazionali e internazionali. E' in corso di pubblicazione il suo "In the city On the cities".



The Harbour and the City: converging parallels or equidistant divergences?

Rosa Buonanno, Carlo Coppola, Giuseppe De Matteo Manzo, Vincenzo Nigro

Abstract

Our study aims to regain the coastal urban area of the eastern zone of Naples, at present occupied by the commercial Port - that can't be relocated or opened to the public - to restore the perceptive possibilities of the sea, as for the *denied glance*, with integrations and/or improvements to the already planned solutions for the recovery of the area.

The solution adopted by the existing plan is for a partial pedestrianization from the Marinella's Park to the centre of the city, leaving unsolved the remain section up to the motorway entry. Our proposal is for a drastic traffic block at the *East Gate of Naples* using the East harbour instead of filling it up, to realize an automated huge underground car park, leaving unchanged the surface space for the harbour activities. The Car Park can be accessed directly from the motorway avoiding in this way the traffic congestion in via Marina, that even now is unmanageable and impracticable.

At the same time, to ensure pedestrian access, direct and with definite times, to the central areas redeveloped for tourism and leisure activities (Stazione Marittima-piazza Municipio), our proposal provides for the creation of a light Monorail along the borderline of the port. A work that does not change the characteristic aspect of the city, twisting and turning along all the gate of the port with its reticular metal structure and apt to blend completely in with the port facilities. From the monorail coaches it will



Fig. 1 - Vista del porto di Napoli da Castel Sant'Elmo

possible to *perceive the sea*, as for the height of the rail plan, with an original view of the Gulf, again dominant element of urban morphology.

The redevelopment of Marinella's Park is an additional opportunity to enhance the *perceptive contact* with the sea and its symbolic charge, overcoming an early conception of flat Park and imaging instead a *Sloping Green* - and below it, covered spaces for sports facilities absolutely lacking in the area- with a sweet slope that ends on a roof terrace and evokes the landscape suggestions of the nineteenth-century *Villa del Popolo* restoring the relationship with the sea, citizens and tourists.

KEYWORDS

East Naples, waterfront, monorail, automatic Parking

Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?

Il nostro studio ha come finalità il recupero dell'area urbana costiera nella Zona Orientale di Napoli, attualmente occupata dal Porto commerciale - che non può essere né delocalizzato né aperto al pubblico - per restituire le possibilità percettive del mare, dal punto di vista dello *sguardo negato*, mediante integrazioni e/o migliorie alle soluzioni già programmate nei piani di recupero dell'area esaminata.

La soluzione adottata dai programmi in essere prevede una parziale pedonalizzazione dal Parco della Marinella verso il centro della città, lasciando irrisolto il restante tratto fino all'ingresso autostradale. La nostra proposta prevede un drastico blocco del traffico alla *Porta Est di Napoli*, utilizzando la Darsena di Levante - in luogo di colmarla - per realizzare un Parcheggio Interrato Automatizzato di grande capacità, che lascia inalterato lo spazio di superficie destinato alle attività portuali. L'accesso al Parcheggio può connettersi direttamente al sistema autostradale, alleggerendo così l'ingresso delle automobili a via Marina, congestionata dall'intensità del traffico privato e quindi a tutt'oggi ingestibile e impraticabile. Al contempo, per garantire l'accesso pedonale, diretto e con tempi certi, alle zone centrali riqualificate ai fini ludico/turistici (Stazione Marittima-piazza Municipio), la nostra proposta prevede la realizzazione di una Monorotaia leggera lungo la linea di confine del Porto. Un'opera che non modifica l'aspetto della città, snodandosi a coronamento della cancellata del Porto, da realizzare in struttura metallica reticolare e atta così a mimetizzarsi del tutto con le attrezzature portuali. Dai vagoni della Monorotaia si potrà inoltre *percepire* il mare, data l'altezza del piano della rotaia, con un'inedita visione del Golfo, di nuovo elemento dominante della morfologia urbana. Ulteriore opportunità per valorizzare il *contatto percettivo* con il mare e con la sua carica simbolica è la riqualificazione del Parco della Marinella nel quale, superando un'antica concezione del parco in piano, si immagina invece uno *Sloping Green* - al di sotto del quale si possono ricavare spazi coperti per attrezzature sportive assolutamente carenti nella zona - che con una dolcissima pendenza conclude la passeggiata su una terrazza panoramica che evoca le suggestioni paesaggistiche dell'ottocentesca *Villa del Popolo* e restituisce a cittadini e turisti il rapporto con il mare.

PAROLE CHIAVI

Napoli Est, waterfront, monorotaia, parcheggio automatizzato

Città e Porto: convergenze parallele o divergenze equidistanti?

Rosa Buonanno, Carlo Coppola, Giuseppe De Matteo Manzo, Vincenzo Nigro

Il *Waterfront Orientale di Napoli* convive con due città¹ che procedono parallele, vivono affiancate e divergono per gestione, funzione e identità: la città portuale e la città collettiva, indipendenti e separate da un confine invalicabile costituito dalla “cancellata-cortina di ferro” che interdice pressoché totalmente la visione della città dal mare e del mare dalla città. È lo sguardo negato che caratterizza la costa di Napoli Est².

Questo nostro intervento vuole configurarsi come un’opportunità per riflettere su quante occasioni nella storia della città di Napoli siano andate perdute e porre quindi l’attenzione su quante, come quelle proposte in questo saggio, siano ancora da cogliere se si esegue una lettura attenta, correggendo la miopia degli operatori economici e politici, del quadro d’insieme degli aspetti territoriali, sociali ed economici, valutando le ricadute delle scelte non sul riscontro immediato ma sul lungo periodo.

Le questioni aperte

La nostra riflessione scaturiscono dalla osservazione di due questioni aperte che interessano il *Waterfront Orientale di Napoli* e che afferiscono ciascuna ad una delle due “città parallele”.

L’Amministrazione Comunale ha l’annoso problema di liberare dal “tappo” del traffico veicolare l’ingresso da Est alla città, che raccoglie le direttrici autostradali e la SS 18 Litoranea.

L’Autorità Portuale da oltre un decennio ha il problema di reperire aree per realizzare un ormeggio in grado di accogliere le portacontainer di ultima generazione (SUPER-POST-PANAMAX) e per consentire la movimentazione dei container in arrivo e in partenza.

La congestione di via marina

Via Marina è l’asse viario dell’ingresso orientale alla città - l’accesso più vicino alle autostrade - e costituisce il collegamento veloce dalla zona Est verso il centro cittadino, ma è un punto nevralgico della viabilità caratterizzato da una densa e caotica congestione di traffico veicolare.

Il “tappo” è causato infatti dal grande numero di autoveicoli che non riescono ad essere assorbiti dalla rete stradale e dalle aree di sosta. Pertanto, più che soffermarsi sulla sua eliminazione bisogna operare per evitare che esso si formi.

Per rendere efficace la decongestione è necessario quindi evitare che gli autoveicoli percorrano via Marina. Già da tempo l'Amministrazione cerca di perseguire questa ipotesi. Lungo quest'asse viario il Parcheggio Brin è stato realizzato proprio con l'obiettivo di intercettare il traffico in ingresso, ma è ormai saturo ed insufficiente, nonché privo di collegamenti con il trasporto pubblico (bus, tram e taxi) che consentano tempi certi ed accettabili di percorrenza.

Gli attuali programmi dell'Amministrazione sono orientati a potenziare le aree di sosta mediante la realizzazione di parcheggi sotterranei a Piazza Masaniello e al Piazzale Stazione Marittima. Queste ipotesi non impedirebbero invero la percorrenza di via Marina, costituendo al contrario un ulteriore elemento di incentivazione per gli autoveicoli ad entrare in città.

Più credibile appare l'ipotesi della interdizione totale al traffico veicolare di via Marina. Così facendo, la liberazione delle aree carrabili consentirebbe un aumento degli indici di vivibilità sia in termini di abbattimento dell'inquinamento atmosferico sia in termini di aree fisicamente disponibili per la collettività.

Per raggiungere quest'obiettivo è necessario che si verifichino due condizioni:

- un parcheggio di interdizione numericamente adeguato a ricevere gli autoveicoli in ingresso, possibilmente connesso direttamente con lo svincolo autostradale;
- una linea di trasporto pubblico efficiente ed efficace, in grado di collegare il parcheggio al resto della città, che non subisca i rallentamenti e i blocchi del traffico urbano di superficie³ e che quindi garantisca tempi certi ed accettabili di percorrenza.

Per la realizzazione dei parcheggi di interdizione occorrono aree disponibili ed utilizzabili sulle quali edificare autosilos ad alta capacità. Soluzione, questa, che presenta evidenti problemi di carattere ambientale e di immagine urbana, prefigurando, secondo una visione "autistica" da parte dell'Amministrazione, due possibili sviluppi:

- una *città sotterranea* nella quale trovano posto le migliaia di autovetture che ogni giorno si dirigono verso il centro;
- una *città per le auto* costituita da tanti *Parcheggi Brin* che sostituiscono gli edifici esistenti con silos per la sosta degli autoveicoli.

Soluzioni evidentemente impraticabili anche se naturalmente risolvere e/o ridurre la decongestione dell'area di accesso alla città migliorerebbe la vivibilità sociale degli abitanti della zona sud-orientale (i cosiddetti "quartieri bassi" Porto-Pendino-Mercato) e consentirebbe di immaginare un riavvicinamento al mare, ovviamente non dal punto fisico - che implicherebbe lo smantellamento (e/o delocalizzazione) delle strutture ed infrastrutture portuali - ma come contatto percettivo in forma visiva⁴: la percezione del mare si ripercuoterebbe positivamente sul giudizio dell'ambiente fruito e di conseguenza sul comportamento dei suoi fruitori⁵.

La colmata della darsena

La soluzione che l'Autorità Portuale ha individuato per realizzare l'ormeggio contem-

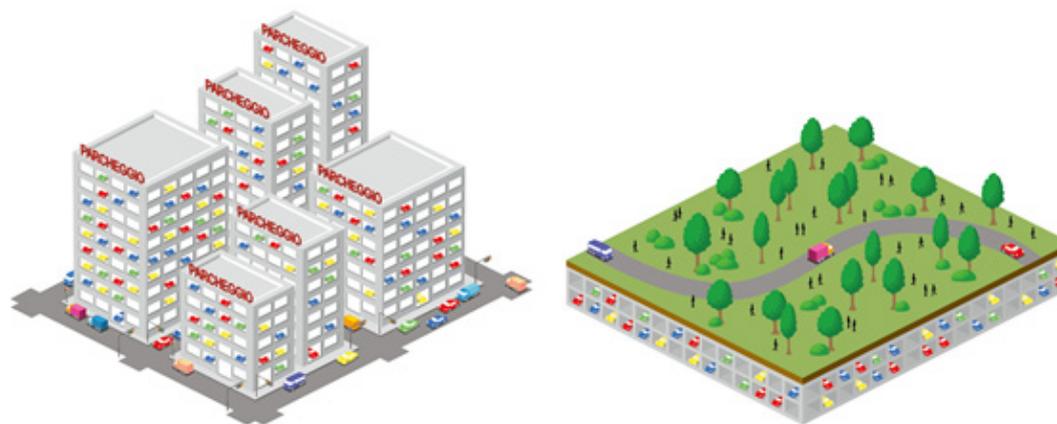


Fig. 2 - Una città per le auto

poraneo di due navi portacontainer di ultima generazione, con relative aree di movimentazione a terra, è il riempimento della Darsena di Levante con prolungamento di un pennello ad Est, così da raggiungere i 670 metri di fronte banchina necessari.

Uno dei principali problemi per il riempimento dell'area racchiusa nello specchio acqueo compreso tra i moli Vigliena e Levante è il reperimento del materiale non inquinante da utilizzare (circa 1.500.000 mc).

Di fatto il progetto della colmata della Darsena ha subito negli ultimi dieci anni molteplici variazioni. Inizialmente il riempimento doveva essere realizzato con il materiale proveniente dalla colmata di Bagnoli, ma nel 2007 il Ministero dell'Ambiente ne ha vietato l'utilizzo in quanto materiale inquinante. La scelta è quindi ricaduta sui fanghi provenienti dal dragaggio del porto (circa 1,2 milioni di metri cubi). Anche questi fanghi sono materiale inquinato e pertanto per poterli utilizzare è necessario o trattarli o evitare che il loro deposito possa disperdere sostanze altamente nocive nell'ambiente. Per risolvere questo problema è stata prevista la realizzazione di una serie di vasche impermeabilizzate nelle quali "stoccare" i fanghi pericolosi.

Dal punto di vista ambientale questa scelta sembra non considerare l'effetto sul lungo periodo dello stoccaggio dei fanghi. Infatti le vasche di contenimento una volta tombate non possono più essere oggetto di ispezioni e verifiche. Considerata però la natura dei terreni di appoggio e le dimensioni dell'intervento è molto difficile avere una garanzia di tenuta sui lunghi tempi senza attività di monitoraggio e di manutenzione. Questa scelta appare quindi derivata da una strategia - soprattutto economica - di breve periodo, senza considerare gli effetti a lungo termine sul territorio.

Una nuova visione

Se la Città e il Porto decidessero di non scorrere come due realtà parallele e di *guardare* l'una i problemi dell'altra potrebbero trovare una soluzione condivisa.

Potrebbero valutare anche l'ipotesi di trasformare la Darsena di Levante in un capiente Parcheggio Automatizzato⁶ Sotterraneo e di trasformare il limite fisico della "cancellata-cortina di ferro" nella sede di un trasporto collettivo privilegiato che funga da *trait*

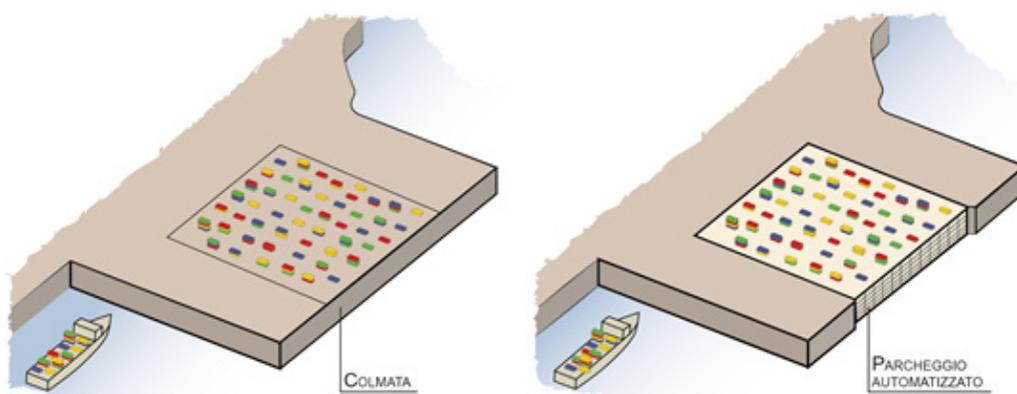


Fig. 3 - Le due ipotesi di "colmata" della Darsena di Levante

d'union tra Città e Porto.

Mediante una paratia a mare ed un solaio praticabile dai mezzi pesanti, si potrebbe realizzare un Parcheggio di interdizione in grado di ospitare circa 8.000 autoveicoli, creando così un vero punto di blocco all'ingresso della città.

Considerato che dalle ore 07:00 alle ore 10:00 e dalle ore 17:00 alle ore 20:00 Napoli

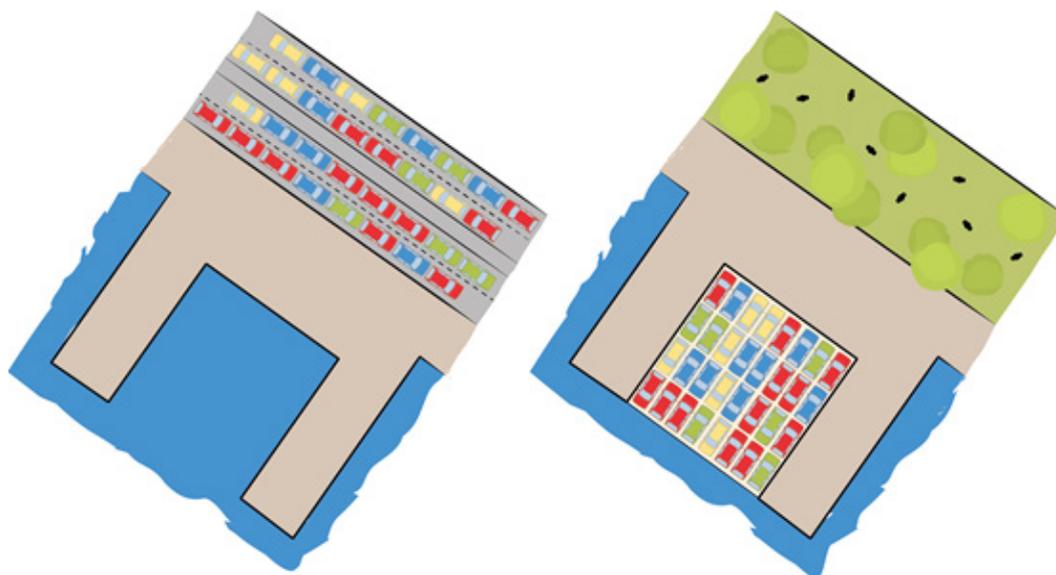


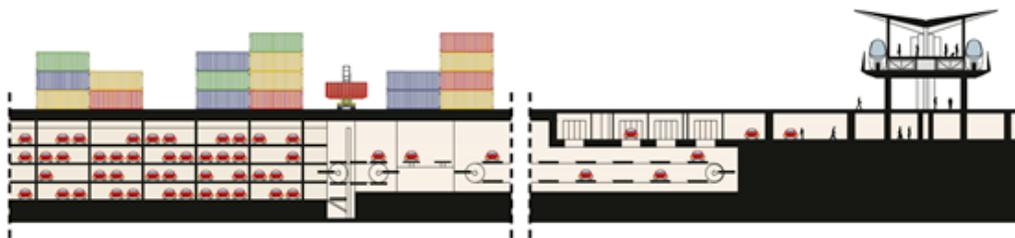
Fig. 4 - Il Parcheggio Automatico Interrato

è investita da un flusso di traffico in transito di circa 4.000 auto/h con un valore medio giornaliero del grado di occupazione dell'auto pari a 1,5 passeggeri/auto e che l'80% del flusso veicolare è composto da autovetture⁷ con un'emissione media di CO₂ pari a 126,2 g/km⁸, il Parcheggio ipotizzato ridurrebbe di circa 1 t/Km l'emissione giornaliera di CO₂ nell'atmosfera⁹.

Ma il Parcheggio, per costituire un effettivo blocco al transito dei veicoli in accesso alla città dalla Porta Est di Napoli, necessita di una efficiente risposta di trasporto pubblico, ovvero di un'infrastruttura in grado di connettere gli utenti del Parcheggio al resto della città sulla direttrice di traffico che si intende eliminare.

La necessità di avere tempi certi e di non avere interferenze con il traffico di superficie,

Fig. 5 - Il Parcheggio Automatico Interrato: sezione



così da non subire interruzioni di movimentazione, suggerisce l'utilizzo di un sistema di trasporto su Monorotaia: una linea di circa 5 km che si sviluppa a 5 metri da terra che consente di trasportare nei due sensi circa 18.000 passeggeri all'ora¹⁰ con un'affidabilità del 99,90%, grazie alla capacità di calibrare automaticamente la potenzialità di trasporto in relazione alla domanda presente in una determinata fermata.

Quindi: massima flessibilità, tempi di attesa ridotti, impegno del sistema in proporzione alla richiesta di utilizzo. Il risparmio di gestione che ne consegue è notevole, al contrario di quanto accade per autobus o tram, spesso vuoti o strapieni, in difformità sui tempi di percorrenza prestabiliti.

Questa infrastruttura rappresenta inoltre un mezzo di trasporto silenzioso ed ecologico, che mediante pannelli fotovoltaici integrati è in grado di abbattere i costi di gestione relativamente ai consumi elettrici.

Il percorso di transito della linea di trasporto con le fermate disposte in punti nevralgici sulla direttrice periferia-centro, crea l'opportunità per turisti e soprattutto per *city user* di scoprire gli spazi finora negati alla città.

La linea della monorotaia, considerata come un vettore su cui viaggiano le opportunità di valorizzare quelle "occasioni dimenticate" o che ancora attendono di essere valorizzate, diventa un filo che inanella e lega assieme tutte le opportunità che attualmente l'area orientale di Napoli può offrire:

– il Mercato Ittico - caduto in degrado con la cessazione delle attività dopo circa settant'anni dalla sua apertura - oltre ad essere una testimonianza

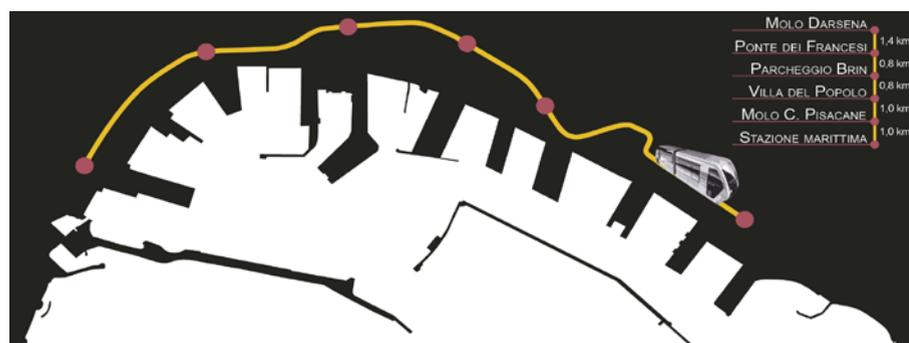


Fig. 6 - La linea della Monorotaia

Fig. 7 - Tabella comparativa fra i mezzi di trasporto pubblico

			
FONTE ENERGETICA			
CAPACITÀ LINEA (posti/h)	1.000 - 7.000	1.000 - 5.000	200 - 2.500
INTERTEMPO MIN (min)	3 - 5	5 - 10	5 - 10
FREQUENZA MAX (UT/h)	12 - 20	6 - 12	6 - 12
VELOCITÀ REGIME (km/h)	25 - 60	50 - 70	40 - 60
CO ₂ (g/↑km)	-	33	75
dB	65 - 70	78 - 85	70 - 80
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	-	✓	-
mIn €/km	15 - 30	18 - 28	0,3 - 2

dell'architettura italiana del Novecento¹¹ è in attesa di divenire un polo gastronomico dei prodotti del mare;¹²

– il vuoto urbano che costeggia l'attraversamento di via Vespucci destinato al Parco della Marinella - attualmente una delle immagini più negative della metropoli a causa del suo forte degrado e abbandono - cerca da oltre un ventennio di restituire a questa parte della città il polmone verde che storicamente costituiva la *Villa del Popolo*.¹³ Il Parco della Marinella è affidato a un progetto di concezione tradizionale.¹⁴ Ma se si abbandona quest'idea ecco l'occasione per recuperare lo *sguardo negato*: quel felice rapporto percettivo tra il mare, il verde e la città retrostante evocato nella memoria storica dalla ottocentesca *Villa del Popolo*. Uno *Sloping Green*: un parco articolato su di un piano digradante che non solo restituisce il valore di polmone verde ad una via Marina congestionata dal traffico ma crea una nuova quota di riferimento urbano che consente di *arrivare al mare*;

– in Piazza Mercato - in stato di abbandono – si tenta la rivitalizzazione delle zone degradate del centro storico retrostante mediante la riconversione del Borgo Orefici in centro commerciale naturale (attrattore commerciale, artigianale, turistico e culturale). Polo d'interesse economico e turistico-culturale destinato a uno scarso successo senza una focalizzazione dei mezzi di trasporto che ne facilitino il raggiungimento;

– la Stazione Marittima con gli approdi delle grandi navi da crociera, il Centro Congressi e il Centro Commerciale del Mare - in trasformazione verso la *filtering line*¹⁵ - è il punto di arrivo della monorotaia. La nuova linea di collegamento su ferro, in grado di connettere la periferia orientale di Napoli con il centro città, trova nel Piazzale della Stazione Marittima la connessione con l'intera rete ferroviaria di trasporto urbana ed extraurbana.

In tal senso la Monorotaia diventa la condizione per creare una relazione, una connessione, un legame tra gli spazi cittadini e gli spazi portuali finora eterogenei e separati. Una struttura leggera e non invasiva che libera effettivamente la sede stradale di via

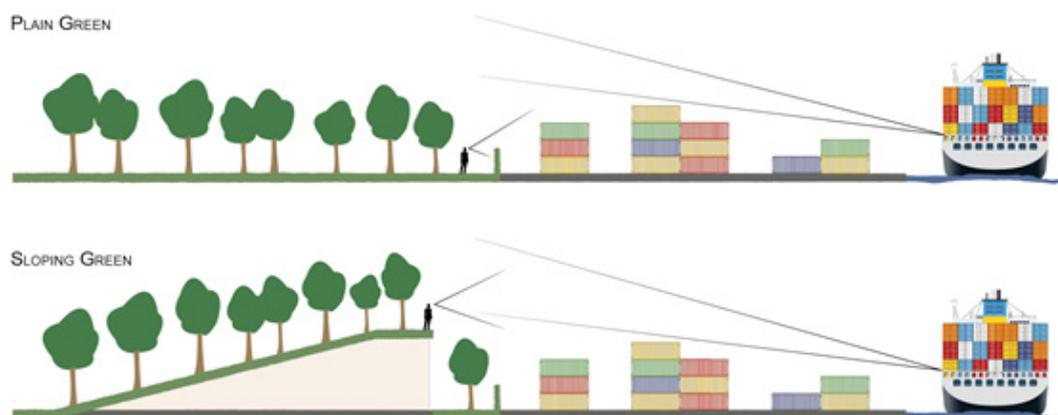


Fig. 8 - Confronto schemi di sezione del Parco

Marina dalla Darsena di Levante alla Stazione Marittima. La Linea, correndo sul confine tra porto e città, trasforma quello che prima era un limite invalicabile in elemento di “ricucitura” che consente un primo recupero del rapporto con il mare senza alterare l’aspetto della città: i passeggeri in viaggio attraverso i finestrini *percepiscono* il mare da un inedito punto di vista e in sosta nelle stazioni hanno l’opportunità di vivere delle vere e proprie terrazze panoramiche.

L’infrastruttura di trasporto è concepita come un’occasione di ridisegno del paesaggio, superando l’idea diffusa che comporti sempre un impatto negativo e un danno materiale al territorio. In questa nuova visione la Monorotaia costituisce un valore aggiunto all’ambiente, anziché un valore sottratto, coniugando sinergicamente le architetture storiche e contemporanee del Porto (il *genius loci*) con l’innovazione tecnologica.

Conclusioni

Partire da questa ipotesi di trasformazione significa invertire la prospettiva urbanistica corrente che, tanto nei progetti rimasti sulla carta che in quelli in via di concretizzazione, considera la relazione *centro-periferia* a senso unico, assumendo il centro come polo iniziale e rotta di sviluppo, e procede in questa direzione nella risoluzione dei problemi di recupero del fronte-mare, lasciando ancora una volta irrisolte le difficili problematiche della riqualificazione del *limen* urbano. Leggere i termini del rapporto secondo il senso *periferia-centro* significa invece affrontare le questioni di valorizzazione del waterfront a partire dall’asse viario di accesso alla città – di importanza strategica – considerando che nel tratto urbano orientale di Napoli qualsivoglia scelta di recupero del rapporto con il mare deve affrontare, tra i molteplici ostacoli, la decongestione del traffico.

Gli attuali programmi per il recupero del *fronte del porto* appaiono indiscutibilmente deboli sul piano delle disponibilità finanziarie. Ne derivano tempi di realizzazione incerti che rischiano di rendere inefficaci gli interventi così come previsti. Le soluzioni proposte del Parcheggio e della Monorotaia, essendo attività a evidente gestione economica, trovano, invece, concrete possibilità di finanziamento nel Project Financing. Ciò significa che per l’Amministrazione gli interventi possono essere a costo zero e pertanto d’immediata realizzabilità.

Ma questa suggestione progettuale è possibile solo se si verificano le condizioni per cui le due “facce” del waterfront (Città e Porto) decidano di non viaggiare più parallele senza interfacciarsi, ma di incontrarsi per un fine comune, affinché anche questa non diventi l’ennesima occasione perduta.

ENDNOTES

¹ Napoli ha l’ambizione di far convivere il porto attivo con la città abitata, preservando sia le risorse storico-culturali che l’identità portuale, consapevole che il conflitto a specchio dovuto alla richiesta di spazio che la città fa al porto e che il porto fa alla città ha condannato fino ad ora all’immobilità istituzionale e che la

ricucitura di un legame strategico tra spazio portuale e spazio pubblico passa per l'articolata configurazione del suo waterfront.

2 Il lato oscuro della zona Orientale di Napoli, la condizione di separatezza, il distacco e la demarcazione dei quartieri "bassi" rispetto alla città solare, aperta sul Golfo è espressa con realistica crudezza nella narrativa di Anna Maria Ortese, in particolare nel capitolo "Granili" della raccolta *Il mare non bagna Napoli*.

3 Per migliorare la mobilità su via Marina i programmi in essere prevedono la ristrutturazione della linea tramviaria attuale. Questa soluzione non è sufficiente per risolvere la congestione causata dal traffico di trasporto privato di accesso alla città: le tre linee (linea 1 Stadera-Stazione Marittima; linea 2 Emiciclo di Poggioreale-San Giovanni a Teduccio; linea 4 San Giovanni a Teduccio-Stazione Marittima) hanno una percorrenza a medio-lunga distanza e risentono pertanto del flusso veicolare, non garantendo tempi certi.

4 Il contatto percettivo con il mare può avvenire in forma fisica - il fruitore gode dell'elemento acqua con tutti i suoi sensi - o in forma visiva - il fruitore gode unicamente della vista e al contempo dell'ascolto del mare. E' la disposizione a questo contatto percettivo, coniugato alle condizioni morfologiche, ad indirizzare la progettazione di spazi funzionali diversificati (spiaggia, passeggiata, porto turistico), la riorganizzazione del traffico e della mobilità, la realizzazione di strutture di interesse generale (attività ludiche, sportive, culturali) e di attrazione turistica.

5 Nel significato assunto da Sylvie Rimbart (1973): "La percezione è in grado di influenzare i comportamenti e condizionarne il giudizio".

6 Il Parcheggio automatizzato è una realtà consolidata nel mondo, da Berlino a Philadelphia, da Birmingham a Mumbai, da Madrid a Singapore, da Roma a Stoccolma. Dotato di un sistema di movimentazione e di stoccaggio delle autovetture totalmente meccanizzato e computerizzato, riduce - nei tempi e nelle operazioni - l'impegno dell'utente, al quale viene richiesto solo di depositare la vettura in appositi locali. Il sistema provvede autonomamente al parcheggio, alla custodia e alla riconsegna del veicolo.

7 Dati di riferimento del Piano Generale del Traffico Urbano di Napoli 2002-2004.

8 Dati di riferimento attribuibili alle automobili immatricolate in Italia nel 2012 secondo lo studio "Monitoring CO₂ emissions from new passenger cars in the EU" dell'Agenzia Europea per l'ambiente.

9 Ipotizzando una indice di occupazione del parcheggio inferiore al 100% ed un ricambio giornaliero di circa il 20%.

10 Calcolando una media capacità di trasporto di circa 300 passeggeri al minuto.

11 Primo esempio di architettura Razionalista a Napoli realizzato su progetto di Luigi Cosenza nel 1929-1930.

12 Il Comune di Napoli ha avviato negli ultimi anni un progetto di riqualificazione allo scopo di recuperare l'opera per destinarla a nuovo uso. Si è pensato infatti di farne un centro espositivo di arte contemporanea, ma nel 2013, in stretta attinenza e appropriatezza con quello che è stato in suo scopo funzionale, si è stabilito di adibirla a polo gastronomico dei prodotti del mare.

13 «il popolino escluso dalla splendida Villa di Chiaia era condannato a strisciare in quel metro di strame immondo che si stende sulla Marinella, sollevato continuamente da migliaia di carrozzelle e di passanti. Ora tutto è cambiato [...] dove s'impaludano Basso Porto, Pendino e Mercato, s'è aperto uno spazio sul mare, tutto piante, ayole, alberi, sentieri e viali sparsi di fine ghiaia e di sabbia, è la Villa del Popolo, che farà riscontrò alla Villa di Chiaia; ivi pullulano marinai, pescatori, velieri, tutti quelli della classe meno ricca e meno monda della splendida Partenope. Quel giardino permetterà loro di mettere i piedi fuori dell'immondezzaio [...] di prendere piacere alla nettezza di fetori caratteristici di questo lembo di città», cit. da "L'Illustrazione Italiana", 1877.

14 Il progetto del Parco della Marinella è affidato ad Aldo Loris Rossi. Inizialmente doveva sorgere alla fine di via Marina, nel tratto tra l'ingresso al porto prospiciente la torre "Spinella", fino al ponte della Maddalena e all'edificio del mercato ittico, davanti all'ospedale Loreto Mare. L'area nel 1994 era stata interessata da un piano di demolizione della "Casina dei Fiori". I lavori, iniziati nel 2001 e finanziati con cinque miliardi di vecchie lire, che si aggiungono al milione e mezzo di euro per la cessione al Comune dell'area demaniale, hanno portato all'eliminazione della via della Marinella e allo spianamento del terreno, ma si sono fermati improvvisamente. Della grande spianata di terra (30.000 m²) hanno approfittato molti nomadi che hanno costruito un piccolo campo abusivo. Dal 2003 al 2008 è stata redatta la variante per svincolare il traffico proveniente da via Vespucci verso il corso Lucci, per sopprimere la strada della Marinella, nel tratto tra l'ingresso al porto prospiciente la torre "Spinella" e il mercato ittico, e per integrare il mercato ittico nell'area del nuovo parco.

15 ulcro del progetto di Michel Euvé, vincitore del concorso internazionale per la ristrutturazione dell'area monumentale del porto di Napoli nel 2005. Il progetto riorganizza i flussi della mobilità separando quelli urbani da quelli portuali, realizza volumetrie ed infrastrutture lungo la fascia perimetrale dell'area portuale e crea una nuova quota di riferimento urbano per una promenade panoramica.

REFERENCES

LIBRI

- Rimbart Sylvie, *Les paysages urbains*, I, Paris, Armand Colin, 1973, 240 pp
- Alisio Giancarlo, *Napoli e il risanamento. Recupero di una struttura urbana*, I, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1980, 493 pp
- Anna Maria Ortese, *Il mare non bagna Napoli*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1953
- Bevere Eduardo, Chiaro Gerardo, Cozzolino Andrea, *Storia dei trasporti urbani di Napoli e delle linee interurbane gestite dalla SATN, dalle tramvie di Capodimonte e dalle aziende municipalizzate. L'evoluzione storica*, "Storia dei trasporti pubblici", I, Camucia di Cortona (AR), Calosci, 1998, 544 pp - 1 vol
- D'Ambra Raffaele, *Napoli antica*, Napoli, 1889
- Valeria Pezza, *La costa orientale di Napoli. Il progetto e la costruzione del disegno urbano*, Electa Napoli, 2002

ARTICOLI DI RIVISTE

- AAVV, "Temi e indirizzi per la riqualificazione della Zona Orientale", *ANIAI Campania*, 2 e 3, 04 - 09/1996, Napoli, ANIAI
- Forte Francesco, "La nuova stagione del Piano a Napoli - l'area orientale", *ANIAI Campania*, 2 e 3, 04 - 09/1996, Napoli, ANIAI
- Pavia Rosario, Salimei Guendalina, "il nuovo waterfront monumentale di Napoli", *Portus*, 10, 01-06/2005, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities, pp 77 - 80
- Giovinazzi Oriana, Moretti Marta, "Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 07 - 16
- Giampaola Daniela, "Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 37 - 46
- Leonardi Robert, "Il progetto Waterfront: la riqualificazione del porto di Napoli", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 47 - 52
- Gianni Roberto, "Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale", *TeMA*, Vol 2 No 3, 09/2009, Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, pp 59 - 66
- Orabona Ferdinando, Scalera Barbara, "Napoli Città - Porto: una possibile strategia di rigenerazione urbana e socio-economica", *Ingegneri Napoli*, 5, 09-10/2011, Napoli, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli, pp 16 - 24
- La Rocca Rosa Anna, "Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli", *Portus plus*, 1, 01-06/2011, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities
- Forte Carlo Maria, Forte Francesco, "Porto - città, sondaggi sul futuro possibile: Napoli e la Campania", *Portus plus*, 1, 01-06/2011, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities
- Gargiulo Carmela, Cerrone Daniela, "Il mare non bagna Napoli: il lento processo di riqualificazione del waterfront", *Portus plus*, 1, 01-06/2011, Venezia, RETE - Association for the Collaboration between Ports and Cities
- Mangone Fabio, "Antica ma moderna. Il disegno della forma urbana per Napoli dopo l'Unità 1861-1961", *Architetti Napoletani, rivista dell'ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori di napoli e provincia*, 14, 12/2011, Napoli, Consiglio dell'Ordine degli Architetti PPC di Napoli e provincia, pp 14 - 35
- Rubino Gregorio, "Napoli città - futura", *Rives Méditerranéennes*, 39, 2/2011, CAIRN.INFO Chercher,repérer, avancer, pp 45 - 63

CAPITOLI DI LIBRI, ATTI DI CONGRESSI, SAGGI IN OPERE

- AAVV, "La Tecnica", in *AAVV Sistemi di trasporto pubblico su monorotaia una proposta per Roma*, Roma, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, 2008, pp 23 - 54

- AAVV, “Paesaggi urbani del Mediterraneo”, in AAVV *Paesaggi urbani del mediterraneo*, a cura di Casamonti Marco, Milano, Motta Architettura, 2006, pp 26 - 91
- Gattuso Domenico, “Classificazioni e prestazioni dei sistemi avanzati di trasporto collettivo”, in AAVV *Nuovi sistemi di trasporto per le aree urbane. Classificazione e campi di applicabilità*, Convegno “Nuovi sistemi di trasporto per le aree urbane. Classificazione e campi di applicabilità” Roma, 11/05/2007

IMAGES SOURCES

- Le otto immagini - una foto e sette elaborazioni grafiche - inserite nell'articolo sono state prodotte dagli Autori del testo e quindi non soggette ad autorizzazioni (copyright **SCIA** architettura&ingegneria).

Rosa Buonanno

rosita@sciarchitetti.it, www.sciarchitetti.it

Rosa Buonanno (Sant'Antimo, Napoli, 1984), architect. In 2010 participated at the Workshop “Du port à la ville. Designing a connection-relation between the city and the port of Marseille”. Since 2012 is associated with the **SCIA** *architettura&ingegneria* study, where she's carrying out her professional activity. She's mainly involved in architectural and urban design and computer graphics. She also participated in other national and international architectural competitions, winning prizes such as architecture award “Raffaele Sirica” (2010).

Carlo Coppola

*Professor in architectural and Urban Composition at the Second University of Naples
archicarl@yahoo.it, www.sciarchitetti.it*

Carlo Coppola (Napoli 1953), Professor in architectural and Urban Composition at the Second University of Naples. Since 1980 tested out computer applications in the design field. He has published numerous studies and researches, among the most recent: *Computer e Creatività per l'Architettura* (2005), *Attraverso l'Architettura* (2011). He has carried out his professional activity since 1981 and in 2000 has founded **SCIA** *architettura&ingegneria* study highly specialized in architectural design and restoration. He has participated in exhibitions and competitions and has received numerous architecture awards; his projects have been published in national and international magazines.

Giuseppe De Matteo Manzo

giuseppe@sciarchitetti.it, www.sciarchitetti.it

Giuseppe De Matteo Manzo (S. Felice a Cancellò, Caserta, 1985), architect. Since 2012 is associated with the **SCIA** *architettura&ingegneria* study. He participated in national and international architectural competitions - obtaining prizes and mentions: competition of ideas “Padiglione S. Pio - A.O. Rummo of Benevento” (2013); international competition “Ho fatto Splash” (2009). He mainly deals with architectural design and research on graphic editing.

Vincenzo Nigro

vincenzo@sciarchitetti.it, www.sciarchitetti.it

Vincenzo Nigro (Mortara, Pavia, 1985), architect. In 2007 deals with the theme of the waterfront of Castellammare di Stabia. In 2010 participated at the Workshop “Du port à la ville” organized by the University of Marseille. Since 2012 is associated with the **SCIA** *architettura&ingegneria* study. He's mainly involved in architectural design and parametric design. Participated in architectural competitions, winning several prizes, the most recent award: “Padiglione S. Pio - A.O. Rummo” of Benevento (2013).

Abstract

Naples port-city | Strategies for a new integration of waterfront urban space

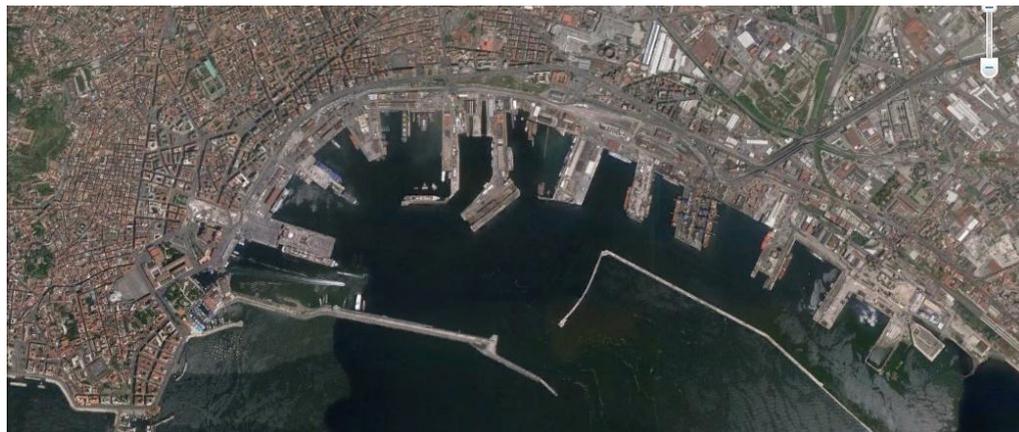
Marica Castigliano

Abstract

The importance of the waterfront redevelopment strategies within the economic, social and environmental aspects of the contemporary city sheds light on the note and the complex issue of the relationship between city and port: the port is specialized territory separated from the ordinary flow of a city that can less and less reach the sea. It therefore proposes a new approach to the subject that manages to combine the specialized nature of the port infrastructures so to have a city return to the sea, protecting the maritime identity and ensuring the implementation of urban areas where the mingling of different functions become distinctive with an added value in coastal zones subject to transformation.

The results of the analysis and the strategy proposed for Naples, do not just operate on the edge but also question the logics of a stiff introverted harbour system, so allowing integration between city and port area through the design of public spaces, hybrid landscapes by which city, harbor and water become part of a unique system.

The landscape character of the waterfront, the integration between urban space and port area, the definition of public places such as hybrid spaces, the efficiency of the port system and the dual reading transversal and longitudinal of port city system, become project materials, thus joined in relation to the territorial transformations in place, leading to the spatial configuration of the intervention as to urban regeneration.



The article is a summary of the thesis entitled “Naples port city. Strategies for a new integration of urban port space” developed in the academic year 2012/2013 at the Department of Architecture of the Polytechnic School of Basic Sciences, University of Naples “Federico II”, and the Institute for Service Industry Research (IRAT) of the National Research Council of Italy (CNR). The dissertation has been prepared with the thesis advisor Prof. Arch. Michelangelo Russo, Full Professor of Planning at the University of Naples, and the assistant supervisor Prof. Arch. Massimo Clemente, Research Director of the CNR IRAT.

KEYWORDS

urban regeneration, waterfront, public space, Naples, port city

Napoli città-porto | Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale

L'importanza del recupero del waterfront all'interno delle strategie economiche, sociali ed ambientali della città contemporanea mette in luce la nota e complessa tematica del rapporto tra città e porto: il porto è territorio specializzato e separato dai flussi ordinari di una città che riesce sempre meno a pervenire sul mare. Si propone dunque un nuovo approccio al tema che riesca a coniugare il carattere specializzato dell'infrastruttura portuale alla necessità di restituire alla città il contatto con il mare, tutelandone l'identità marittima e garantendo la realizzazione di luoghi urbani in cui la commistione tra funzioni differenti diventi elemento caratterizzante e valore aggiunto nelle aree costiere oggetto di trasformazione.

Le analisi svolte e la strategia progettuale proposta per il caso studio di Napoli, non si limitano ad operare sul bordo ma mettono in discussione la logica di un sistema portuale rigido ed introverso permettendo l'integrazione tra lo spazio della città e lo spazio portuale mediante il disegno di spazi pubblici, paesaggi ibridi, in cui città, porto ed acqua diventino parti di un unico sistema.

Il carattere paesaggistico del waterfront, l'integrazione tra spazio urbano e spazio portuale, la definizione di luoghi pubblici come spazi ibridi, l'efficienza del sistema portuale e una duplice lettura *trasversale* e *longitudinale* del sistema città-porto divengono materiali del progetto che, messi in relazione alle trasformazioni territoriali in atto, conducono alla configurazione spaziale dell'intervento di rigenerazione urbana. L'articolo è una sintesi della tesi di Laurea dal titolo «Napoli città-porto. Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale» sviluppata nell'anno accademico 2012/2013 presso il Dipartimento di Architettura della Scuola Politecnica e delle Scienze di Base dell'Università degli Studi di Napoli “Federico II” in collaborazione con l'Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie (IRAT) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). La tesi di Laurea è stata elaborata con il docente relatore Prof. Arch. Michelangelo Russo, professore straordinario di urbanistica presso l'Università di Napoli, e con la correlazione del Prof. Arch. Massimo Clemente, dirigente di ricerca del CNR IRAT.

PAROLE CHIAVE

rigenerazione urbana, waterfront, spazio pubblico, città portuale

Napoli città-porto | Strategie per una nuova integrazione dello spazio urbano portuale

Marica Castigliano

Le città d'acqua ed il ruolo strategico delle aree costiere

Il ruolo delle città d'acqua nelle operazioni di modificazione del territorio è ampiamente trattato nei dibattiti e nella letteratura scientifica in materia urbanistica dell'ultimo secolo (Hall, 1992; Bruttomesso, 1993; Savino 2010; Clemente, 2012). L'importanza dell'acqua nella dimensione strategica dello sviluppo urbano è un punto fermo della teoria urbanistica contemporanea. L'acqua, da sempre, risulta essere un "valore aggiunto" (Bruttomesso, 1993), elemento strategico, sia per finalità produttive che per qualità paesaggistiche, in grado di indirizzare lo sviluppo di intere parti di città.

Le città portuali rappresentano un territorio d'eccellenza; la presenza di una realtà portuale nelle città d'acqua, infatti, incide profondamente nella morfologia urbana e nel funzionamento della città influenzando la sfera sociale, ambientale ed economica dell'intero agglomerato urbano.

Dalla fine del XVIII secolo, però, l'insediamento di attività produttive e grandi infrastrutture hanno via via esteso le loro aree di competenza ampliando i propri recinti e di fatto escludendo un'intera area urbana, divenuta settoriale, dalla città. Si viene quindi a creare una separazione netta tra la città consolidata e l'acqua, quest'ultima ridotta all'unica funzione di mezzo necessario alla navigazione, ostacolando le relazioni empatiche che legano l'uomo al mare e negando il carattere di *emporio*: «luogo urbano, oltre che punto di sosta per lo scarico e il carico delle merci» (Russo, 2010, p. 157), tipico degli insediamenti portuali originari.

Intervenire con un processo di riqualificazione e rivitalizzazione nell'area della città di mare prossima alla costa, definita come *waterfront*, significa prima di tutto indagare il rapporto tra la terra e l'acqua: la conformazione della linea di costa, le attività insediate lungo la fascia costiera, le modalità di interazione tra l'uomo e l'acqua e le possibili relazioni tra la città e il suo mare.

Il waterfront della città-porto è una sorta di area nevralgica entro la quale operare per ottenere effetti che abbiano risonanza nell'intero sistema urbano. Negli ultimi decenni, infatti, si assiste al recupero, mediante un'attenta pianificazione, dell'identità marittima del luogo laddove questa è stata oscurata da più economicamente appetibili logiche imprenditoriali o da fenomeni di dismissione di aree in prossimità della costa.

Gli interventi internazionali di «water renaissance, [...] complessi processi di riqualificazione e rivitalizzazione delle zone di waterfront» (Bruttomesso, 2007) costituiscono un campionario di *best practices* che evidenziano l'importanza di una pianificazione orientata a determinare «non solo la trasformazione fisica del confine tra terra e acqua

ma l'opportunità di realizzare veri e propri programmi di valorizzazione del territorio» (Clemente, 2012, p. 49).

Partendo dalle tematiche legate alle città d'acqua, l'oggetto della ricerca affronta il caso studio della città-porto di Napoli. Scopo del lavoro di tesi è l'elaborazione di una pianificazione strategica del waterfront finalizzata all'integrazione tra porto e città.

La ricerca, posta alla base di tale percorso, ha inteso partire dalle suggestioni del luogo come strumento di lettura di una porzione di territorio, il porto, divenuto marginale ed estraneo al contesto urbano nel quale si inserisce. Dallo studio delle fonti storiografiche e dalla consultazione degli strumenti di pianificazione vigenti si sono indagati la genesi della separazione tra città e porto e le politiche tese alla gestione di due sistemi autonomi che auspicano tuttavia ad una riconnessione (Fig. 1). Non sono stati tralasciati i precedenti tentativi programmatici e progettuali di realizzare tale congiunzione mediante norme, proposte ed interventi, al fine di valutarne i risultati raggiunti e le carenze riscontrate. L'analisi si è concentrata sullo studio delle relazioni urbane individuando una doppia chiave di lettura, *traversale e longitudinale*, su cui porre le basi per una corretta pianificazione. La strategia d'intervento delineata è, infine, frutto della messa a sistema delle politiche attuate sul territorio, delle trasformazioni in atto e degli obiettivi stabiliti.

La proposta progettuale mira a coniugare il carattere specializzato dell'infrastruttura portuale alla necessità di restituire alla città il contatto con l'acqua, tutelandone l'identità marittima e garantendo la realizzazione di spazi pubblici urbani in cui la commistione tra funzioni differenti diventi elemento caratterizzante ed attrattivo nelle aree costiere oggetto di trasformazione.



Fig. 1 - Analisi del luogo: l'evoluzione storica e la morfologia urbana

Città e porto: punti di contatto e conflitto nella città di Napoli

La conoscenza del territorio ed i criteri di pianificazione

Indagare il rapporto di una città con il suo mare è il primo passo verso la comprensione dei meccanismi interni che regolano l'intero apparato urbano. Individuare punti di tangenza e aree di frattura tra la terra e l'acqua significa comprendere lo spirito dei luoghi, riconoscere spazi attrattivi e spazi potenziali, immaginare possibili assetti futuri.

Sebbene la fascia costiera costituisca l'intero lato sud del Comune di Napoli, la percezione del mare lungo l'area litoranea risulta essere frammentata a causa della presenza di ex aree industrializzate, attualmente interessate da progetti di recupero (Bagnoli ad ovest, Vigliena ad est), e dell'infrastruttura portuale prossima al centro storico.

La frattura tra città storica e area portuale, più volte denunciata nella letteratura contemporanea e oggetto di numerose ricerche, iniziative e progetti, è dunque un tema centrale nell'approccio alla definizione di strategie di rigenerazione del waterfront di Napoli.

A differenza dei più importanti casi internazionali (Barcellona, Marsiglia, Rotterdam, Londra, ecc.) di ridisegno dei waterfront portuali, il porto di Napoli è un'infrastruttura attiva e senza possibilità di delocalizzazione. Intervenire lungo la problematica fascia costiera non significa quindi progettare una parte di città resasi disponibile in seguito al fenomeno di dismissione delle strutture portuali, bensì comporta necessariamente un confronto con lo spazio dell'infrastruttura, un'indagine dei meccanismi di funzionamento interno ed una valutazione sulla possibile integrazione dello spazio pubblico urbano.

L'analisi delle divergenze e delle relazioni tra città e porto è posta come strumento nell'elaborazione dei criteri di pianificazione, esaminando la disgiunzione tra sistema urbano e portuale è così possibile individuare una strada verso una loro possibile riconnessione attraverso tre componenti di natura percettiva, storico-morfologica e legislativa.

Il paesaggio urbano – portuale e i potenziali spazi di raccordo

L'immagine di una città strettamente connessa al suo mare, sia dal punto di vista paesaggistico che economico, è insita nell'identità culturale collettiva, come dimostrano le molteplici vedute pittoriche del passato. Tale legame risulta oggi affievolito e quasi del tutto assente lungo la fascia litoranea portuale, proprio a causa dell'interposizione dell'infrastruttura portuale tra la città ed il mare.

La città storica ed il porto costituiscono due organismi indipendenti separati da barriere fisiche in cui, però, è ancora possibile individuare degli elementi di continuità del paesaggio.

La percezione di una realtà portuale separata dal contesto della città storica è avvertibile oltrepassando il recinto del porto. Oltre la soglia difatti cambiano le disposizioni spaziali, la morfologia dell'edificato, l'andamento dei flussi. L'articolazione dello spazio aperto è concepita prevalentemente per un attraversamento veicolare, il mare è raggiun-

gibile oltrepassando ulteriori recinti e varchi di controllo, la città è uno sfondo di edifici e colline che si stagliano al di là del recinto, oltre gli edifici portuali, oltre i grandi mezzi di trasporto merci. L'atmosfera di un luogo funzionale, estraneo a quanto lo circonda, contrasta con la nozione di paesaggio urbano di cui il porto fa parte.

La chiave di lettura della ricerca effettuata risiede nel carattere paesaggistico del porto di Napoli. Pur rappresentando una macchina i cui ingranaggi funzionano indipendentemente dal contesto urbano circostante, è possibile individuare, all'interno del sistema portuale, delle forme di paesaggio intese come percezione del luogo, frutto di una pluralità di fattori, antropici e naturali, che ne definiscono l'identità. Il paesaggio portuale è porto e città insieme (Fig. 2). I moli da cui è possibile traguardare la città, i suggestivi spazi di lavoro in prossimità degli storici bacini di carenaggio, gli edifici in disuso che si interpongono tra il fronte urbano e lo specchio acqueo testimoniando la stratificazione storica del luogo, rappresentano tutti potenziali spazi pubblici, aree trasformabili a cui la città può accedere per raggiungere il mare, generando spazi multi-funzionali in cui il progetto della città contemporanea possa aver luogo senza escludere l'efficienza del sistema infrastrutturale.



Fig. 2 - Paesaggio urbano portuale. Il porto dalla città

Evoluzione della morfologia urbana: dalla lettura dei tracciati all'approccio strategico

La separazione tra i due sistemi, città e porto, è oggi evidente nella struttura della città che, partendo dalla linea di costa, può essere letta come successione di fasce longitudinali parallele tra loro: la costa, il porto, il recinto, la carreggiata stradale, gli edifici del *portfront*.

La disposizione degli edifici portuali lungo le calate è strutturata anch'essa per fasce parallele separate l'un l'altra da una strada centrale su cui si rivolgono le facciate principali degli edifici. Tale distribuzione interna fa sì che l'area portuale rivolta verso la città assuma il carattere di un'area retrostante di servizio in cui trovano spazio viabilità principale e aree di sosta dei veicoli.

La conformazione degli spazi portuali longitudinali accentua dunque la discontinuità tra i due sistemi. L'elemento urbano che evidenzia tale discontinuità separando fisicamente il porto dalla città, è rappresentato dalla strada urbana di scorrimento, tangente al recinto portuale. Essa assume la connotazione di una *faglia urbana*: linea di frattura e luogo di tensioni tra due masse divise.

Lo studio della storiografia e delle carte topografiche permette di osservare e comprendere le trasformazioni urbane che hanno condotto all'attuale conformazione del waterfront.

Tra il '200 ed il '400 Napoli si viene a configurare come città portuale con la trasforma-

zione dell'approdo greco-romano in vero e proprio porto mercantile collocato tra Castel Nuovo e la piazza del Mercato. Il primo ampliamento del porto si avrà con la realizzazione dell'area militare ad ovest che vedrà prima la costruzione dell'arsenale vicereale nel 1577 e della darsena nel 1666, e poi la realizzazione, avvenuta per tappe, del molo San Vincenzo, il cui ultimo prolungamento venne concluso nel 1881 per una lunghezza totale di 1500 m. Nella seconda metà del XIX secolo si ebbe la definitiva separazione tra città e porto con la realizzazione della colmata che permise l'ampliamento dell'area portuale mediante la costruzione di nuovi moli e banchine in espansione verso est e la realizzazione di una strada ferrata parallela alla costa. Si ha dunque la formazione di una nuova fascia costiera che modifica la morfologia dell'affaccio sul mare a favore di un'idea di città basata sull'economia e sul commercio marittimo. Da questo momento lo sviluppo dell'area urbana e dell'area costiera avverrà in maniera distinta definendo il carattere di autonomia dei due sistemi. Nel 1918 la separazione tra città e porto avviene anche in ambito amministrativo con l'istituzione dell'Ente Autonomo del Porto e per la Zona Industriale di Napoli che determina una sorta di governo indipendente della "cittadella portuale" (Amirante, Bruni, Santangelo, 1993). Nel primo dopoguerra, con il governo fascista, si effettuarono ulteriori modifiche tese alla sistemazione del porto. Furono costruite nuove strutture portuali e la costituzione di un nucleo urbano-portuale autonomo venne rafforzata dal sistema viario avente propri nomi e regole interne presenti tutt'oggi. L'arsenale venne demolito per favorire la realizzazione della strada litoranea e la volontà di creare un contatto tra città e porto fu perseguita mediante un intervento puntuale ovvero la costruzione del molo Luigi Razza che sostituì l'antico molo Angioino ponendosi in asse con la piazza del Municipio e realizzando, all'estremità del nuovo molo, la Stazione Marittima oggetto del concorso indetto nel 1933.

La conformazione della nuova linea di costa, seppur funzionale al nuovo sistema portuale chiuso ed autonomo, manifesta un legame con la maglia urbana del centro storico grazie ad un ampliamento dell'area costiera coerente ai tracciati della città. Viene dunque rispettata l'immagine di città portuale, definendo tale un centro urbano «quando [...] l'impianto generale della città comincia ad essere subordinato alle esigenze mercantili marittime, quando le strade invece di dirigersi verso la cattedrale e gli spazi pubblici si orientano verso il porto» (Colletta, 2006, p. 11). Le regole morfologiche dell'impianto urbano esistente sono riscontrabili nella struttura del porto in cui i moli costituiscono l'estensione dei principali assi viari, definendo dei percorsi-traiettorie che dalla città conducono al mare e attraverso i quali è possibile traguardare gli elementi che disegnano e caratterizzano lo spazio portuale. Tali elementi architettonici (l'edificio della Stazione Marittima, l'Immacolatella, la sede dell'Autorità Portuale e l'edificio di testa degli ex Docks Meridionali), realizzati in epoche differenti tra loro, sorgono al termine delle strade trasversali che attraversano da nord a sud la città, evidenziando un criterio urbano nella disposizione delle funzioni portuali.

Appare evidente che il legame morfologico-percettivo tra la città storica e l'area portuale definita come "Area monumentale del porto di Napoli" ("Porto Storico" nella suddivisione per ambiti del PRP), compresa tra il molo San Vincenzo ed il molo del Carmi-

ne, costituisca una delle linee guida del progetto di ricucitura tra città e porto, tanto da delineare, nei punti di contatto tra i due sistemi, uno spazio malleabile suscettibile di trasformazione in cui il progetto può trovare forma.

A tali aree, oltre agli assi trasversali che dalla città penetrano nello spazio portuale, appartengono quegli spazi cuscinetto compresi tra l'immaginaria linea di interruzione della città, condotta lungo le facciate sud dei volumi che costeggiano la strada litoranea, ed il recinto del porto. Nell'ambito delle aree di progetto così individuate, ricadono dunque gli spazi interstiziali attualmente privi di funzione: la Chiesa di Porto Salvo, le Torri Aragonesi, il mercato ittico ed il parco della Marinella, per il quale è previsto da anni un progetto di riqualificazione, sebbene l'area versi attualmente in stato di degrado.

Pianificare l'integrazione: il superamento della logica settoriale

L'ampliamento dell'area portuale e le relative politiche gestionali-amministrative hanno fatto sì che il porto si chiudesse in un recinto di separazione tra la città, il cui ente competente è il Comune di Napoli, ed il porto, gestito dall'Autorità Portuale di Napoli, così come stabilito dalla legge n. 84/1994 relativa al "Riordino della legislazione in materia portuale". Tale legge, istituita per favorire il rilancio delle infrastrutture portuali italiane eliminando il precedente modello organizzativo basato su porti interamente pubblici, ha affidato alle Autorità Portuali, attribuendogli inoltre una parziale autonomia finanziaria, attività di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti.

Operare nello spazio di "frontiera" tra città e porto (Pavia, 2010) implica necessariamente una collaborazione tra gli enti di gestione delle aree interessate: Comune, Autorità Portuale e Regione. Dal punto di vista normativo, infatti, il PRG di Napoli, nell'ambito della zonizzazione del territorio, individua l'area portuale come zona "Ac-Porto Storico" e l'area portuale ad est come "Bc-Porto di recente formazione". Per entrambe le aree, la disciplina generale delle norme di attuazione rimanda alle norme del PRP (Piano Regolatore Portuale) così come stabilito dalla già citata legge n.84/1994.

La scissione degli strumenti di pianificazione comporta dunque una conseguente divergenza di priorità tra gli obiettivi prefissati, sebbene questi siano generalmente condivisi. Difatti la normativa tecnica di attuazione del PRP inserisce il recupero del rapporto città-porto tra gli obiettivi necessari alla riqualificazione dell'ambito PS-Porto Storico. Al tempo stesso però, la prossimità del centro urbano al porto e la conseguente impossibilità di assoggettare eventuali aree al territorio portuale, viene individuata, nella relazione generale, come una delle principali criticità.

Una corretta politica di sviluppo del porto, attualmente in fase di stasi in seguito a controverse vicende amministrative, potrebbe essere individuata nel potenziamento dei collegamenti viari, ma soprattutto ferroviari - coerentemente con uno sviluppo sostenibile - con l'Interporto di Nola, realizzato nel 2006 in seguito alle disposizioni del Piano Regionale dei Trasporti, proprio per rispondere alla crescente domanda di aree necessarie allo stoccaggio delle merci provenienti via mare e per questo denominato "molo a secco" (AA.VV., 2010).

L'area portuale prospiciente al centro storico potrebbe, quindi, individuare nella maggiore apertura del recinto, la strategia di rinnovamento necessaria a dare nuovo impulso economico e sociale al porto e alla città, ovvero puntare al miglioramento dell'accessibilità e della fruizione degli spazi a favore dei passeggeri e dei cittadini creando un ambiente vivace e confortevole ove le funzioni pubbliche possano integrarsi con le funzioni portuali senza ostacolarle.

È in quest'ottica che, anche per l'Autorità Portuale, l'obiettivo di integrazione tra città e porto può divenire prioritario.

La logica portuale non dovrebbe quindi limitarsi ad elencare il tema del recupero città-porto tra le norme del PRP ma, piuttosto, orientare queste ultime al perseguimento di tale obiettivo, favorendo non solo la realizzazione dello scopo ma un miglioramento della qualità degli spazi derivante dalla riorganizzazione delle funzioni. La strategia portuale risulta quindi limitata, cieca e propensa all'immobilismo se basata esclusivamente su di una logica settoriale che vede il porto come "macchina banale" (Russo, 2014) finalizzando qualsiasi intervento futuro al solo grado di efficienza ottenibile.

La logica interattiva posta alla base della strategia elaborata, orienta il progetto verso la definizione di un bordo osmotico ovvero di una "fascia filtro" che garantisca una maggiore permeabilità. Lo spazio filtro è spazio collettivo, è estensione dello spazio pubblico della città che, come un fluido che tange i margini dei volumi e cerca sbocco verso il mare, si distribuisce lungo i bordi degli elementi duri del porto per poi penetrare all'interno di esso laddove la porosità del confine ne consenta il superamento. La fascia filtro è dunque una rete di spazi pubblici integrati piuttosto che una fascia edificata parallela alla costa. Infatti, l'estremizzazione del concetto di fascia filtro, conseguenza delle diverse necessità tra città e porto, potrebbe rischiare di tramutarsi nel progetto di una sorta di grande bordo raccoglitore di funzioni che disegna e razionalizza gli spazi urbani e portuali mantenendoli di fatto separati.

Verso la rigenerazione urbana: programmi e progetti di trasformazione

La volontà di intervenire nella rigenerazione della fascia costiera portuale di Napoli è avallata da programmi, ricerche ed iniziative che hanno costituito una solida base di riferimento per lo studio effettuato.

Il dibattito contemporaneo sul waterfront è stato arricchito da proposte ideative già nel 1987 in occasione della mostra "Progetti per Napoli" per il cinquantenario della Facoltà di Architettura. I progetti di importanti professionisti, tra cui Siza, Rossi, Gregotti e Borrelli, hanno mirato alla riorganizzazione del fronte marittimo individuando nell'infrastruttura portuale una barriera da sopprimere totalmente per permettere il ridisegno dello spazio e restituire gli accessi naturali della città al mare (Gravagnuolo, 1994). Seppure tale iniziativa sia stata limitata ad un piano esclusivamente teorico, ha il merito di aver posto l'attenzione sulla possibilità di trasformazione dell'area ed aver mostrato come, un intervento a scala urbana lungo la fascia costiera, possa restituire

alla città il contatto con il mare riqualificando l'intera *città bassa*, ovvero i quartieri posti a sud, prossimi al porto (Ferraro, 2004).

L'immagine di un sistema urbano unitario che lega le sorti dell'area portuale a quella urbana e viceversa, viene inoltre supportata dall'UNESCO che, dal 1995 ha iscritto il Centro Storico di Napoli nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO. Nel Piano di Gestione, l'attività di tutela del patrimonio storico artistico esistente viene estesa all'area portuale definita come "Buffer Zone" ovvero *area tampone*, sia per la vicinanza fisica al centro storico, sia per il ruolo di porta d'accesso alla città bassa che il porto riveste.

L'annessione dell'area portuale al sito UNESCO implica una cooperazione (Protocollo d'Intesa) tra Comune ed Autorità Portuale, mentre l'attività di tutela del patrimonio architettonico è regolata dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004) e affidata alla Soprintendenza. La condizione di vincolo posta su alcuni degli edifici, siti all'interno dell'area portuale, sottolinea la valenza storica della fascia costiera ed orienta il progetto verso l'attività di recupero dei manufatti architettonici ivi presenti.

Nell'ottica di una pianificazione coerente con le trasformazioni in atto si è reso necessario un confronto con il progetto di potenziamento della rete metropolitana e la realizzazione delle nuove stazioni che favoriranno ed amplieranno la rete dei trasporti pubblici modificando l'assetto del centro storico.

Il porto viene inglobato nella logica di connessione delle polarità urbane grazie al progetto della stazione Municipio affidato agli architetti portoghesi Eduardo Souto de Moura e Alvaro Siza. La nuova stazione-museo che, oltre alle linee 1 e 6, ospiterà i resti archeologici rinvenuti nel sottosuolo durante i lavori di scavo, contribuirà a rafforzare l'idea di continuità spaziale tra città e porto disegnano l'attuale area di Piazza Municipio e lo spazio antistante la Stazione Marittima - il piazzale Razza - come un unico spazio pubblico trapezoidale. Il progetto della nuova piazza prevede inoltre un ampio sottopasso pedonale che dall'area portuale si immette nella stazione ipogea, garantendo così un ulteriore collegamento infrastrutturale ed una nuova accessibilità pedonale al porto.

Sull'impulso delle grandi trasformazioni in grado di riqualificare il territorio e dalla volontà di attuare una concreta rigenerazione del waterfront, fu costituita nel 2004 la "Nausicaa S.p.A.", una holding composta dall'Autorità Portuale di Napoli, dal Comune di Napoli e dalla Regione Campania, che bandì un concorso per la riqualificazione dell'area monumentale del porto. Riconosciuto il problema della separazione tra piano urbanistico e piano portuale, si tentò dunque la strada del dialogo.

Vincitore del concorso fu il gruppo coordinato dal francese Michel Euvé. Sul progetto, che proponeva la realizzazione di un'infrastruttura urbana lineare (Pavia, 2010), grande bordo costruito filtro tra città e porto, si è già lungamente detto e scritto anche in virtù delle questioni giuridico-amministrative che hanno bloccato definitivamente la sua realizzazione e portato allo scioglimento della società. Resta senz'altro l'importanza di aver avviato un processo di partecipazione attiva tra gli enti interessati, sebbene si sia messa in luce la difficoltà di gestione e coordinazione delle politiche interne all'area portuale ancora troppo legate alla logica settoriale ed introversa di cui si è trattato in precedenza.

I progetti proposti per la riqualificazione dell'area monumentale portuale dovevano

inoltre tener conto di un'altra grande trasformazione urbana: un'arteria stradale sotterranea progettata dalla società londinese Arup & Associates. L'intervento, per il quale era previsto un finanziamento dalla Regione Campania - fondi strutturali del Por 2000/2006, era parte del Progetto integrato territoriale - Pit "Città di Napoli" e prevedeva la realizzazione di un sottopasso che avrebbe accolto il traffico veicolare nel tratto stradale compreso tra l'incrocio di Portosalvo e l'area ad ovest della Galleria Vittoria, con una biforcazione del tunnel ed una doppia uscita (in via Giorgio Arcoleo e via Nazario Sauro). Il progetto ha subito, in fase di elaborazione, numerose modifiche e relativi aumenti della spesa prevista, tanto da non riuscire a giungere all'apertura del bando di appalto integrato di progettazione esecutiva nei tempi previsti dalla Regione per l'assegnazione dei fondi. L'esito negativo del progetto è probabilmente da attribuirsi ad una debole motivazione ed all'assenza di lungimiranza da parte degli enti proponenti che non hanno saputo condividere «la volontà di procedere per l'interesse superiore di tutta la città» (Andreoli, Magrassi, 2011, p.28) e hanno preferito non affrontare i disagi legati alla fase di realizzazione del progetto. Il progetto preliminare e le indagini svolte per la sua redazione, oltre al parere favorevole di Soprintendenza e Autorità Portuale, sono ciò che resta della grande opera proposta dall'Amministrazione Comunale.

Il ruolo del porto come elemento d'accesso alla città, sottolineato dall'UNESCO e rafforzato dal progetto della stazione metropolitana Municipio, è posto alla base della tematica affrontata nel 2011 dall'URBACT II: programma europeo di promozione e scambio in materia di sviluppo urbano sostenibile. Il tema, proposto dalle reti tematiche CTUR e HerO, di cui la città di Napoli è partner, "Traffico crocieristico e rigenerazione del patrimonio urbano – portuale", suggeriva l'elaborazione di un Piano di Azione Locale in grado di riqualificare il waterfront puntando in particolare alla qualità dell'accoglienza dei flussi crocieristici attraverso un miglioramento della sicurezza e dell'accessibilità portuali ed il potenziamento delle attività locali, coinvolgendo in tale intento l'Autorità Portuale, il Comune ed i privati (Torbianelli, 2011).

L'iniziativa, a cui hanno collaborato l'Università degli Studi di Napoli "Federico II", il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale, la società mista pubblico-privata "Si.Re.Na.", la Soprintendenza, il Consorzio Antico Borgo Orefici ed il Consorzio Antiche Botteghe Tessili, ha attivato un processo virtuoso di cooperazione tra diversi soggetti operanti sul territorio e quindi direttamente coinvolti nelle politiche di trasformazione dell'area.

Lo studio effettuato, seppur basato su ipotesi d'intervento di scala minima, dimostra i vantaggi che operazioni mirate ad aumentare la permeabilità portuale porterebbero alla città, aprendo la strada ad ulteriori obiettivi strategici come il miglioramento della viabilità e l'inserimento di attività d'interesse pubblico all'interno del porto.

Nell'ambito delle opportunità non colte (o *non ancora* colte) si inserisce il "Grande Progetto Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli" da realizzarsi con i Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale FESR 2007 – 2013. Gli obiettivi del progetto, non ancora ben definiti e dunque lontani dall'essere realizzati, riguardano opere tese al potenziamento dell'infrastruttura portuale quali bonifica dei fondali, formazione di nuove colmate e delocalizzazione di impianti inquinanti. Ancora una volta si palesa una

visione limitata delle prospettive di sviluppo in cui l'aumento del traffico marittimo e dello spazio per le merci focalizza l'attenzione verso una crescita interna ignorando che il porto è parte del sistema città e dunque del suo auspicabile sviluppo.

L'attuale assenza di pratiche protese a dare senso a relazioni, rapporti ed equilibri che consentirebbero di ridefinire lo spazio urbano-portuale non scalfisce la consapevolezza delle potenzialità del territorio e dunque l'elaborazione di nuove strategie. La conoscenza di quanto ha precedentemente contribuito alla sensibilizzazione sulla rigenerazione del waterfront rappresenta una serie di passi già effettuati nel campo della ricerca e apre la strada a nuove interpretazioni e finalità d'intervento.

Integrazione dei sistemi città e porto: strategie d'intervento e *vision* progettuale

Il contributo che il lavoro di tesi intende offrire alla ricerca, in termini di programmi d'intervento finalizzati alla ricucitura dei sistemi città – porto, è una strategia progettuale che mette in discussione la logica di un sistema portuale rigido ed introverso permettendo l'integrazione tra lo spazio della città e lo spazio portuale mediante il disegno di spazi pubblici, paesaggi ibridi, luoghi urbani in cui città, porto ed acqua diventino parti di un unico sistema.

Le relazioni morfologiche esistenti tra l'impianto urbano e gli spazi del porto e l'impossibilità di restituire l'immagine di un sistema unitario agendo esclusivamente lungo la linea di separazione tra i due sistemi, suggeriscono un nuovo modo di affrontare il tema oggetto della ricerca: una strategia d'intervento legata ad una doppia lettura "trasversale" e "longitudinale" del territorio.

La doppia chiave di lettura evidenzia la duplice natura del porto: è *potenziale spazio urbano* lungo le direttrici trasversali che lo legano alla città, è *introversa macchina infrastrutturale* laddove la disposizione sequenziale delle aree settoriali autonome ed autoreferenziali la esula dal contesto.

La definizione di una *vision* è l'esito di una ricerca che si propone di modificare l'approccio al tema del waterfront di Napoli focalizzando l'attenzione sugli spazi aperti e sull'importanza del contesto e del patrimonio esistente come risorsa del progetto. Essa si traduce, in termini di proposta progettuale, in un sistema di *spine di innesto trasversali* che dalla città conducono al mare attraversando lo spazio portuale e definendo spazi multifunzione in cui possano collocarsi attività portuali compatibili con la destinazione pubblica dell'area. La percezione di tali elementi, come naturale estensione dello spazio pubblico urbano lungo la costa, è ottenibile agendo sulla fascia di separazione tra città e porto, riorganizzando le modalità di attraversamento est-ovest della città.

Il divario generato dalla strada urbana di scorrimento si può ridurre mediante la realizzazione di un'infrastruttura ipogea che consenta di separare i flussi veicolari in relazione alle differenti velocità di attraversamento. Il tunnel, le cui estremità d'ingresso e di uscita vengono individuate in via Reggia di Portici ad est e via Acton ad ovest, assolve la

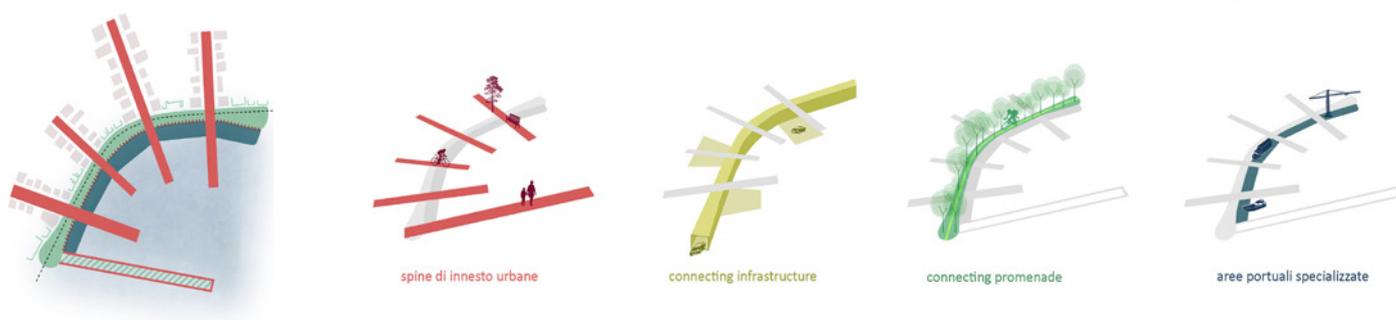


Fig. 3 - Concept funzione di “tangenziale del mare”, appellativo più volte riservato a via Marina, consentendo un attraversamento rapido e una separazione dal traffico locale che viene invece garantito in superficie. Il progetto ipogeo prevede inoltre la realizzazione di parcheggi a servizio della cittadinanza e degli utenti del porto, anche al fine di riutilizzare gli spazi superficiali attualmente occupati da aree di sosta. Operazioni di interrimento delle reti infrastrutturali veicolari (Marinoni, 2006) a favore di un uso pubblico dello spazio superiore sono ampiamente diffuse in varie città d’Europa (Madrid Rio a Madrid, Moll de la Fusta a Barcellona, Parque del Tramvia a Trinitat-Montgat, ecc.).

Il sistema delle *spine di innesto* urbane si relaziona con la longitudinale *connecting promenade*: spazio pubblico di connessione tra due parti di città, tra la città ed il porto e tra due aree di verde pubblico: i giardini del Molosiglio ad ovest ed il futuro parco della Marinella ad est. Il sistema della *connecting promenade*, costituito da una sede tranviaria, una pista ciclabile, passeggiate pedonali, piazze ed aree verdi, ingloba il limite terrestre del porto di cui ridefinisce i bordi in relazione alla porosità del fronte. L’operatività del porto persiste nelle *sacche specializzate* in cui la gestione degli spazi e dei relativi confini rispettano le norme interne che regolano gli ambienti di lavoro garantendone l’efficienza (Fig. 3).

La rigenerazione dell’area trova infine compimento nell’attività di recupero degli edifici dismessi. Nel caso di Napoli si può infatti parlare di una *dismissione puntuale* piuttosto che una *dismissione portuale*. L’avanzamento tecnologico ha fatto sì che le aree dei moli e delle banchine continuassero a modificarsi, mentre numerosi edifici storici perdevano la loro funzione divenendo mera testimonianza del passato. Tale patrimonio architettonico rappresenta oggi una grande opportunità di trasformazione dell’area. Il progetto prevede infatti di rifunzionalizzare tali edifici dando loro una destinazione ad uso pubblico.

Il carattere paesaggistico del waterfront, la duplice lettura *trasversale* e *longitudinale* del sistema città-porto, l’integrazione tra spazio urbano e spazio portuale, la definizione di luoghi pubblici come spazi ibridi e l’efficienza del sistema portuale divengono materiali del progetto che, messi in relazione alle trasformazioni territoriali in atto, conducono alla configurazione spaziale dell’intervento di rigenerazione urbana (Fig. 4).

Il porto si presta ad accogliere una *mixité funzionale* che ne riorganizzi gli spazi per-



Fig. 4 - Masterplan di progetto

mettendo di realizzare una forte accessibilità all'area dalla città. Le principali modifiche apportate al sistema portuale sono conseguenza dell'innesto degli spazi pubblici al suo interno.

Gli elementi di continuità tra città e porto vengono individuati nei moli che dilatano lo spazio pubblico dei tracciati urbani. Il molo San Vincenzo, il molo Angioino, il molo Immacolatella Vecchia, il molo Pisacane ed il molo del Carmine costituiranno dunque gli elementi di sutura in cui la città raggiunge il mare e da cui è possibile accedere ai comparti specializzati del porto posti lungo le calate.

Il prolungamento di Corso Garibaldi lungo il molo del Carmine prevede la totale apertura dell'area mediante la realizzazione di una piazza dinanzi all'edificio di testa degli ex Docks Meridionali che viene riconvertito in sede del *Napoli Port Center*, un centro espositivo finalizzato a far conoscere il funzionamento di un grande porto commerciale. L'accessibilità pubblica al molo, che continuerà ad ospitare la funzione cantieristica, sarà possibile realizzando una passeggiata superiore lungo il muro paraonde che, alla fine dell'800, delimitava la fine del porto ad est e da cui si avrà accesso al nuovo edificio lineare che sostituirà le fatiscenti strutture esistenti e ospiterà officine d'arte, bar e locali, al piano superiore, e depositi di materiali portuali al pianterreno, in continuità con lo spazio di banchina dedicato alle attività cantieristiche (Fig. 5a).

La realizzazione di nuove volumetrie è prevista a supporto delle attività portuali: un nuovo terminal sulla testata del molo Pisacane, prolungamento di via Duomo, accoglierà i passeggeri provenienti dai paesi extra Schengen, data la prossimità all'area doganale sita ad est del molo, presso la calata Villa del Popolo. La nuova struttura occuperà la superficie del molo ai lati dell'esistente edificio sede dell'Autorità Portuale e della Capi-

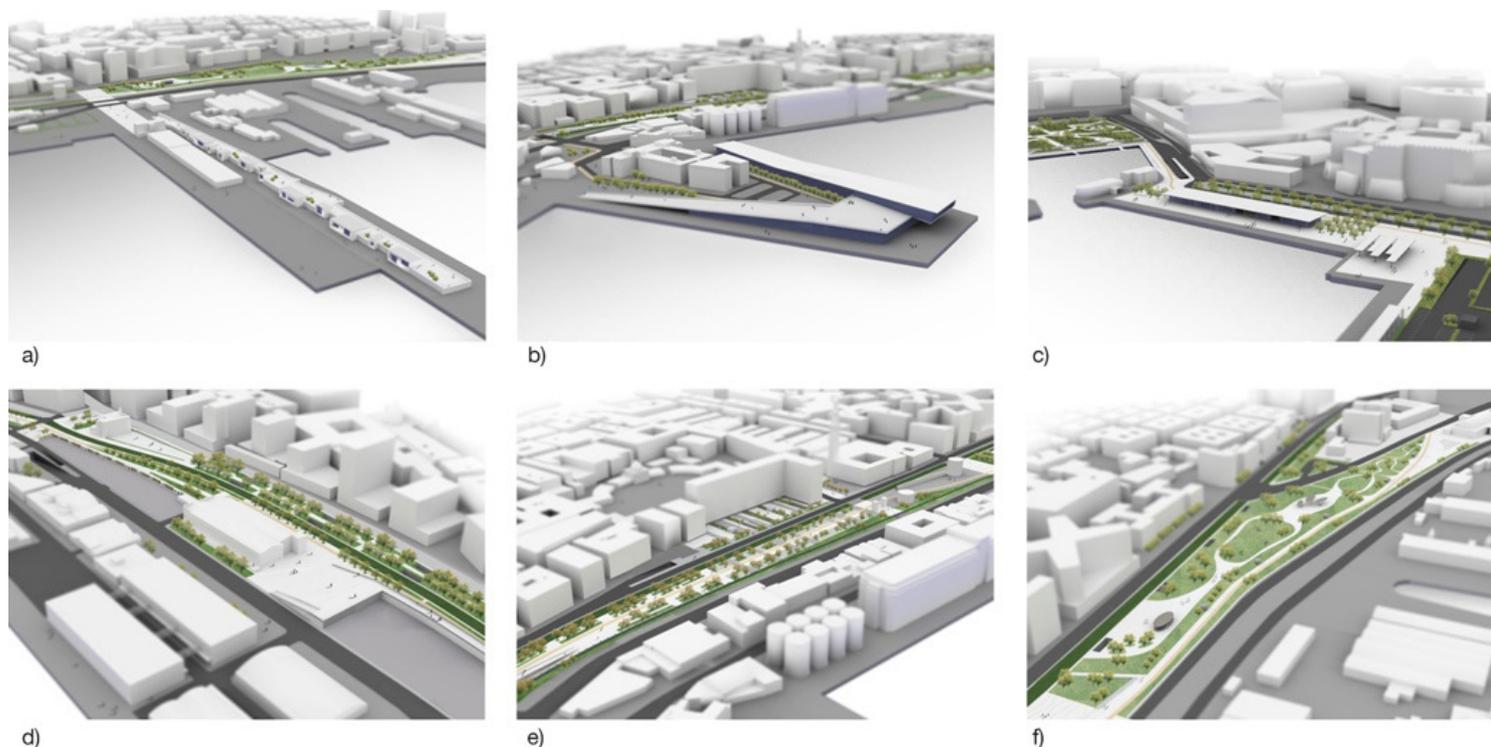


Fig. 5 - a) Accesso e nuovi edifici lungo il molo del Carmine; b) Nuovo terminal passeggeri presso il molo Pisacane; c) Molo Beverello, nuovo terminal passeggeri; d) Varco pedonale presso calata Porta di Massa; e) Fascia-parco tra l'area doganale portuale e Via Marina; f) Sistemazione del parco della Marinella

taneria di Porto in previsione dell'abbattimento di parte dei volumi esistenti – così come previsto dal PRP – ed ingloberà le strutture legate al funzionamento della banchina. L'edificio, di parziale uso pubblico, permetterà di avere una visuale centrale del bacino portuale sia dal tetto praticabile ad ovest che dal volume vetrato aggettante ad est (Fig. 5b). Il molo Beverello sarà dotato di un nuovo terminal passeggeri destinato ai mezzi veloci, in accordo con quanto previsto dal PRP. L'area del Beverello, in stretta relazione con il Castello retrostante, ospiterà, al di sotto di una leggera piastra di copertura, i servizi passeggeri ed un punto ristoro in volumi indipendenti tra i quali sarà possibile osservare e raggiungere lo spazio della banchina (Fig. 5c).

Anche il progetto di recupero degli ex Magazzini Generali (Fig. 6), presso la calata Piliero, sarà caratterizzato da una nuova costruzione che si affianca alla precedente raddoppiandone le dimensioni planimetriche, così come previsto dal progetto originario della struttura, realizzata nel 1949 dall'architetto Canino. Il progetto architettonico è concepito come dilatazione dello spazio pubblico in elevazione mediante un sistema di terrazze, di superfici variabili, che consentono diverse prospettive d'affaccio sul mare e sulla città ed ospitano, in volumi traslucidi, funzioni legate ad attività ricreative. L'edificio originario ospiterà al pian terreno, servizi di imbarco e sbarco passeggeri, un museo d'arte contemporanea nei piani superiori ed infine un ristorante sulla terrazza interessata dall'intervento ex novo.

L'ampliamento dell'area destinata ai passeggeri farà sì che anche la calata Piliero riacquisti una dimensione pubblica eliminando le barriere del porto e prevedendo la realizzazione di un'area di sosta sotterranea per i trailers con accessibilità diretta alla banchina, per favorire le attività di carico e scarico merci lontano dallo spazio pubblico.

Il sottopasso veicolare che permetterà ai mezzi pesanti di raggiungere la banchina della calata Piliero dall'area mista di calata Porta di Massa, consentirà la pedonalizzazione della spina di spazi pubblici che da piazza Bovio giunge al molo Immacolatella Vecchia (Fig. 7) trasformando lo spazio in un'unica grande piazza d'affaccio sul mare e realizzando, all'interno dello storico edificio restaurato posto all'estremità del molo, uno spazio polifunzionale in cui ospitare iniziative pubbliche con valenze sociali.

L'accessibilità diretta alla Stazione Marittima della calata Porta di Massa, collocata dal 2005 all'interno del restaurato capannone Yuta, viene consentita da un nuovo varco pedonale ad est degli ex Magazzini Tirreni (Fig. 5d), anch'essi oggetto di recupero, che ospiteranno una mediateca pubblica oltre agli esistenti uffici del CNR.

La vocazione turistica, stabilita dal PRP, del molo San Vincenzo, lingua di terra che si protende verso il mare definendo il limite ovest del bacino portuale, sarà supportata dall'insediamento di attività turistico-ricettive e culturali all'interno degli edifici ottocenteschi e dalla realizzazione di un porto diportistico. Il molo borbonico costituirà inoltre una passeggiata panoramica e ospiterà piccole attività commerciali al di sotto degli archi in pietra, sostegni della passeggiata superiore di cui si prevede un restauro già parzialmente avviato nel 1999 in seguito al Protocollo d'Intesa per il "Recupero e Risanamento del Molo San Vincenzo".

Il sistema di spazi pubblici che cinge longitudinalmente l'area portuale e collega le spine di innesto tra la città ed i moli del porto, ingloba il recinto portuale. Quest'ultimo, infatti, non può considerarsi totalmente assente in quanto garantisce uno degli obiettivi del progetto ovvero l'efficienza delle aree portuali specializzate – le *sacche* funzionali – in cui vigono le norme di sicurezza relative agli ambienti di lavoro. La porosità del recinto (Fig. 8) è dunque determinata dalle attività portuali presenti al di là dello stesso. Ove la compatibilità tra funzione portuale e pubblica – come nel caso delle aree passeggeri – è elevata, la porosità tra i due sistemi città e porto è massima e dunque il recinto assente. Ove la presenza di un limite fisico di separazione tra città e porto è necessaria, il recinto assume conformazioni differenti a seconda del grado di porosità: volume urbano ospitante panche, tavoli, rastrelliere per biciclette e libreria per il book sharing nello spazio tra l'Immacolatella Vecchia e la calata Porta di Massa; passeggiata sopraelevata con volumi sottostanti atti ad ospitare piccoli esercizi commerciali ad est della mediateca-ex Magazzini Tirreni; infine barriera di vetro laddove, nel resto dell'area portuale, non si ritiene necessaria una limitazione della visuale del porto in quanto non sono presenti, come nei precedenti casi, aree di sosta dei trailer ma edifici e strade ricadenti in area doganale.

La scelta progettuale di non realizzare un unico grande volume che fungesse da recinto e in cui collocare spazi commerciali, risiede nella volontà di interpretare la *connecting promenade* (Fig. 9) non solo come passeggiata pubblica ma come dispositivo in grado di riqualificare l'intera fascia litoranea, in modo da coinvolgere, nel processo di rigenerazione economica, gli esercizi commerciali del fronte urbano, attualmente sempre meno legati all'utenza locale e turistica, anche a causa dell'attraversamento veloce generato dalla presenza della strada Marittima.

Fig. 6 - Ampliamento dell'area passeggeri a calata del Piliero. Recupero dell'edificio ex Magazzini Generali

Fig. 7 - Spazio pubblico di riconnessione. Piazzale dell'Immacolatella

Fig. 8- Il portfront e la porosità del recinto





Fig. 9 - elemento della connecting promenade

Poli funzionali della passeggiata longitudinale, compresa tra l'area portuale e l'agglomerato urbano, divengono gli edifici dismessi non ricadenti nel recinto portuale ma che fanno parte della rete di relazioni tra spazio pubblico della città e attività pubbliche presenti all'interno dell'area portuale. Il riuso di tali strutture permette la loro integrazione nello spazio urbano circostante smettendo di rappresentare delle architetture-fantoccio per divenire tessere del mosaico della città (Russo, 2011). Le nuove funzioni vengono suggerite dallo spazio urbano in cui la struttura si colloca o dalle funzioni originarie per cui l'edificio era stato progettato. La Chiesa di Santa Maria di Porto Salvo diviene un centro interculturale sottolineando la caratteristica multi-etnica delle aree portuali. Le torri aragonesi Spinella e Brava si inseriscono all'interno del sistema di spazi pubblici d'attraversamento pedonale (Fig. 5e) ed accoglieranno, la prima, un'infopoint, in quanto sita all'ingresso del centro storico, e l'altra una galleria di opere legate alla storia delle mura della città. L'ex Mercato Ittico, realizzato da Cosenza nel 1930 e posto all'estremità del parco della Marinella (Fig. 5f), ospiterà un polo gastronomico in continuità con la funzione originaria e con la recente apertura di "Eccellenze Campane" ubicata in un ex edificio industriale nella vicina zona est di Napoli.

L'intero progetto segue i principi di uno sviluppo sostenibile in cui le risorse esistenti e le potenzialità individuate costituiscono il punto di partenza per immaginare nuove trasformazioni in grado di generare luoghi urbani intesi come spazi di aggregazione e socializzazione.

Conclusioni

La ricerca fin qui illustrata ha l'obiettivo di definire una strategia di integrazione dello spazio urbano portuale di Napoli che metta a sistema la pluralità dei caratteri e delle potenzialità del luogo. Ripensare il waterfront significa saper leggere il porto nella sua doppia valenza di infrastruttura territoriale e risorsa locale, spazio intercluso e luogo d'attraversamento, area produttiva e turistica, guardando alla sua trasformazione come rigenerazione di un brano di città in grado di innescare un più vasto processo virtuoso di disegno della città contemporanea. È necessario operare all'interno della macchina portuale e all'interno della città per comprendere i rapporti tra la grande infrastruttura ed il tessuto urbano e giungere alla definizione di un unico sistema aperto in cui si incontrano storia e innovazione, natura e servizi, spazio pubblico e specializzato.

REFERENCES

- AA.VV., Napoli Business Park, Golinelli, 2010.
- Androli A., Magrassi M., Tra il dire e il mare: una valutazione ex post del progetto integrato “Città di Napoli” 2000-2006, *Analisi e Studi*, 24, Materiali Uval, Ministero dello Sviluppo Economico, 2011
- Bruni F., Amirante R., Santangelo M., Il porto, Napoli, Electa, 1993.
- Bruttomesso R., Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water, Venezia, Centro Internazionale Città D’Acqua, 1993.
- Bruttomesso R., “Nuovi scenari urbani per le città d’acqua”, Lezione “Percorsi d’acqua”, Milano, 2007.
- Clemente M., Città dal mare, Napoli, Editoriale scientifica, 2011.
- Colletta T., Napoli città portuale e mercantile, Napoli, Kappa, 2006.
- Ferraro I., Napoli. Atlante della città storica. Quartieri bassi e risanamento, Roma, Oikos, 2004.
- Gravagnuolo B. (a cura di), Napoli il porto e la città. Storia e progetti, Edizioni Scientifiche Italiane, 1994.
- Gravagnuolo B., Napoli dal novecento al futuro, Napoli, Electa, 2009.
- Marinoni G., Infrastrutture nel progetto urbano, Milano, Franco Angeli, 2006.
- Hall P., “Aree portuali: nuovi approdi del progetto”, *Casabella*, 589, 1992, Milano, Mondadori.
- Pavia R., “Waterfront. L’interfaccia del conflitto”, in *Waterfront d’Italia. Piani politiche progetti*, a cura di Savino M., Milano, FrancoAngeli, 2010.
- Pavia R., “La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli”, *Portus*, 20, 2010.
- Russo M., Città – Mosaico. Il progetto contemporaneo oltre la settorialità, Napoli, Clean Edizioni, 2011.
- Russo M., “Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale”, in *Waterfront d’Italia. Piani politiche progetti*, Savino M. (a cura di), Milano, FrancoAngeli, 2010.
- Russo M., “Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso”, *TRIA*, 12, 2014.
- Savino M. (a cura di), “Waterfront d’Italia. Piani Politiche Progetti”, Milano, Franco Angeli, 2010.
- Torbianelli V.A., CTUR Cruise Traffic and Urban Regeneration, Thematic Journals, Comune di Napoli, Napoli, www.urbact.eu/ctur, 2011.
- <http://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/14028>

IMAGES SOURCES

Tutte le immagini/grafici sono dell’autrice.

Marica Castigliano

e-mail: casmarica@gmail.com

Laureata in Architettura presso l’Università degli Studi di Napoli “Federico II” nel 2014 discutendo una tesi in progettazione urbana svolta con la correlazione dell’Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie (IRAT) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR).

Vulcanica and the Sea of Naples*

Vulcanica: Marina Borrelli, Eduardo Borrelli, Aldo di Chio

Abstract

Porto of Naples: new “Piazza a mare”, restyling of the tourist terminal, setup open areas.

How to order chaos? Adding or substituting?

The inherited fragments are introduced as part of the new whole; they became the reference spaces of the new “close knitted” terminal building. The already found becomes compacted.

The process is that of knitting together; adding-on. As a result, a series of geometrical forms appear on plan and reflect their autonomy in height. Non-aligned roof planes were added to the old shelter; they cover small, new, transparent volumes, they cantilever and show the passage between the city and the sea. Within these we find the new sanitary facilities and waiting lounge.

System of pictograms designed on digital film pictures travelers out of scale, and indicate functions. The new “piazza a mare”, shaded by “nets” and “sails” in movement (metal sheets, flat and punctuated) is the real fulcrum of the project; it is a pedestrian zone and represents the desire of opening the city to the Sea. The direction comes from the urban structure of the surrounding city and converge on the site of the project.

An Invisible net of urban flows materializes with diverse intensities depending on the time of day or night. The projectual choice of the plane, which floats at different levels forms the spatial concept and focuses on the sea.

Vulcanica e il mare di Napoli

Vulcanica ha un rapporto stretto con il mare, così come il Vesuvio con il golfo.

Quando la città incontra il mare succedono sempre delle cose, nascono nuove esigenze, umane, urbane; cambia la percezione dei luoghi. L'incontro non è naturale, è del tutto artificiale, c'è sempre l'intervento dell'uomo, per risolvere, per modificare; è dunque necessario il progetto di architettura, il progetto per la città e il progetto per il mare. È successo anche a noi di progettare tra la città e il mare, di pensare, sperimentare e di costruire in quei luoghi di confine, così speciali, proprio nella nostra terra, nel nostro mare. Racconteremo le storie dei nostri progetti, la nostra esperienza attraverso il concorso di architettura, fino alla realizzazione del nuovo Molo Beverello a Napoli, un

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

progetto costruito, tra la nostra città e il nostro mare, tra la nostra storia e la nostra geografia. Un breve racconto fatto di immagini e di poche parole, un contributo alla ricerca e alla discussione, con uno sguardo al futuro, l'unico luogo dove possiamo andare.

Architetti a Napoli, progettiamo da tempo la trasformazione della grande area del Porto, là dove la città storica tocca il mare.

Ogni progetto muove dal contesto e qui il contesto è magnifico e possente: il mare, il Vesuvio, la città si concentrano in questo luogo provocando emozioni intense.

Al Molo Beverello abbiamo realizzato un frammento della nostra idea di trasformazione architettonica per il Porto di Napoli, un frammento del nostro tempo che volevamo tra i segni dell'evoluzione urbana che caratterizzano, o dovrebbero caratterizzare, la storia in divenire di ogni città che non sia una necropoli e in un'area di grande significato, storico e geografico, della nostra città.

La richiesta della committenza: un restyling per il Molo Beverello, adeguamento dei servizi, creazione di zone d'ombra, nuova viabilità per gli imbarchi e sbarchi automobilistici, attesa per taxi, tempi stretti, soldi pochi.

La questione urbana e architettonica: dare ordine al caos? Sovrapporsi o sostituire?

L'idea di progetto: dare forma al desiderio di apertura del Porto alla città e la suggestione dell'antico Porto ai piedi del castello che diventa parte integrante del progetto contemporaneo.

I frammenti esistenti vengono inglobati in un unico disegno; un intreccio di figure geometriche in pianta; in alzato ogni pezzo conquista una sua autonomia; alla vecchia pensilina vengono aggiunti piani a sbalzo che coprono nuovi, piccoli, volumi trasparenti, aggettanti, che mostrano il passaggio tra la città e il mare, in essi sono ubicati i nuovi servizi e la sala d'attesa; pittogrammi realizzati in digitale su film autoadesivi disegnano, fuori scala, sagome di viaggiatori e indicano le funzioni; le luci sono blu come quelle dei traghetti in lontananza.

La "Piazza a mare" è il vero fulcro dell'intervento, rappresenta il desiderio di apertura del mare alla città, ombreggiata da "reti" e "vele" in movimento, lamiere di acciaio liscio e forato.

Le direzioni provengono dalla struttura urbana della città circostante e convergono nell'area di progetto; una rete "invisibile" di flussi urbani si materializza con diversa intensità nelle ore del giorno e della notte; la scelta progettuale è per il piano, che si alza, si abbassa, aggetta, è sospeso, si rincorre, fa ombra, si fa seduta e si appoggia sull'insieme di colonne che si piegano, ancora una volta, verso il mare.

Il progetto è stato in mostra alla Cornell University, NY, USA; è stato pubblicato in Cina su World Architecture; a Napoli avrebbe bisogno di maggiore attenzione e manutenzione.

Abbiamo proseguito la nostra idea di trasformazione dell'area del Porto di Napoli progettando successivamente il ponte di collegamento tra il mare e la città, un attraversamento pedonale aereo dal Porto all'area di Castel Nuovo per dare soluzione ai problemi posti dai flussi pedonali intensi provenienti dal mare e diretti all'interno della città durante tutto il tempo dei lavori del grande cantiere di piazza Municipio per la realizzazio-

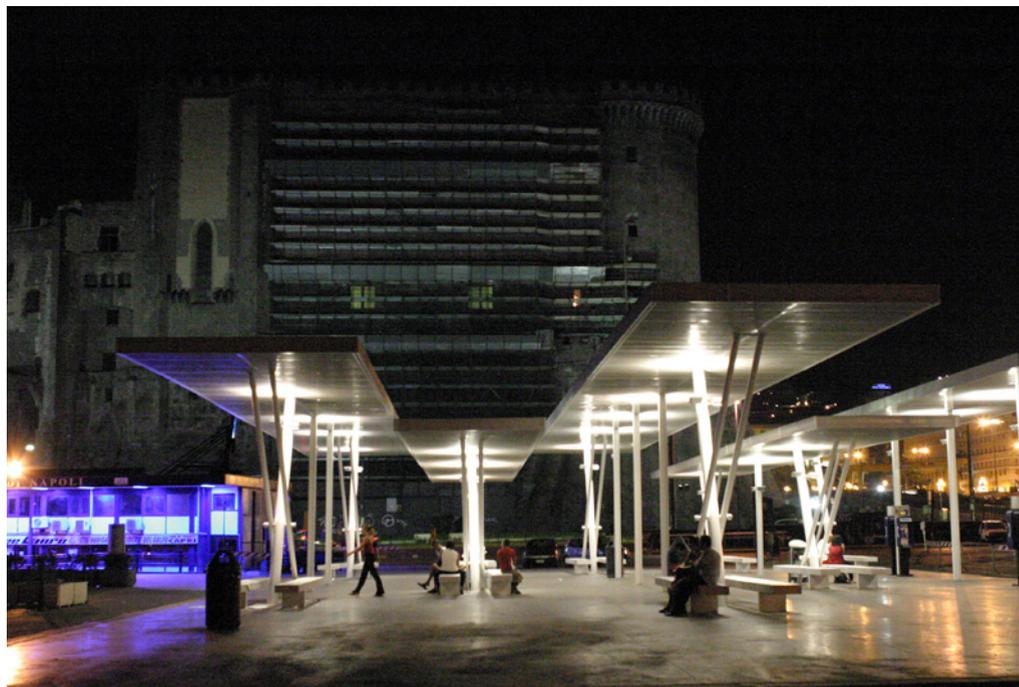


Fig. 1 - Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare" (foto Vulcanica)



Fig. 2 - Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare" (foto Vulcanica)

ne della Stazione Municipio della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, fulcro del più importante nodo di interscambio dei trasporti nel centro della città.

Una struttura con un ruolo importante, funzionale e formale, per risolvere un problema urgente, rappresentare per il turista l'ingresso alla città, portare i pedoni presto e in sicurezza al di là del grande asse stradale di via Acton e del cantiere e permettere loro di osservare da vicino gli scavi in corso, di toccare quasi con mano le pietre del castello,



Fig. 3 - Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare" (foto Vulcanica)

Fig. 4 - Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare" (foto Corriere della Sera – Italia on the Road)

Fig. 5 - Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare" (modello per la mostra Italy Now, Cornell University, NY, USA)

Fig. 6 - Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare" (disegni Vulcanica)

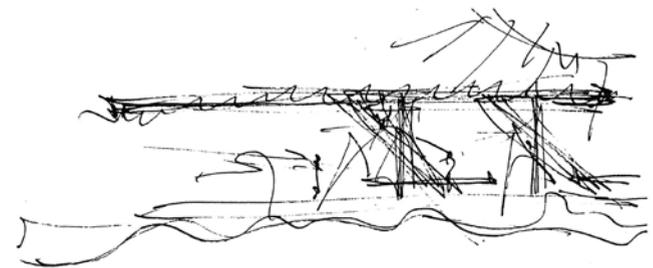
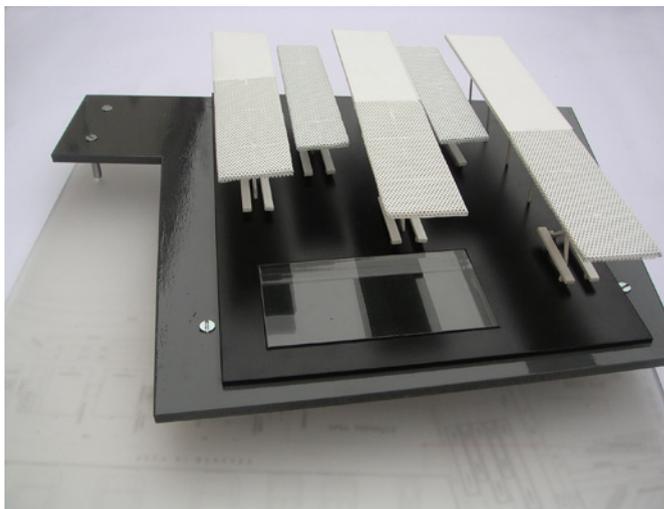
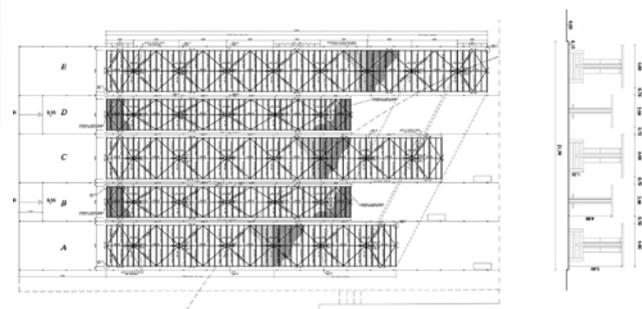
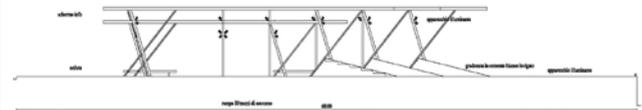
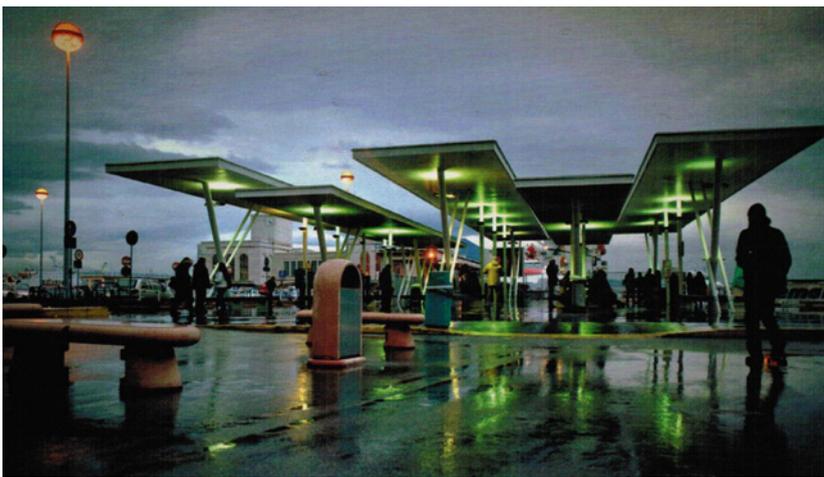




Fig. 7 - Napoli, Stazione Municipio della Linea 1 della Metropolitana di Napoli: Ponte pedonale di collegamento tra il Porto e la città (render Vulcanica)



Fig. 8 - Napoli, Stazione Municipio della Linea 1 della Metropolitana di Napoli: Ponte pedonale di collegamento tra il Porto e la città (render Vulcanica)

offrendo al contempo un punto di vista privilegiato sul golfo e la città.

Il progetto è stato bocciato dalla Soprintendenza perché ritenuto troppo invasivo ma era praticamente invisibile all'interno del grande cantiere della nuova metropolitana di piazza Municipio!

Peccato, avrebbe suscitato qualche emozione al passeggero che lo avrebbe attraversato e all'osservatore che lo avrebbe guardato, riconoscendo nelle sue forme nuove echi di sembianze archetipe, come di antichi guerrieri, tra le rovine riportate alla luce, provenienti dal Castello e, in fila ordinata, diretti verso il mare, verso l'antico "Molo di mezzo", il vecchio Porto di Napoli; suggestioni lievi con radici antiche, e contemporanee, e con ciò rispettose della vita del luogo.

Ancora, partecipando con il francese Architecture Studio al "Concorso internazionale di progettazione per la realizzazione della riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli", abbiamo coltivato il sogno di ridisegnare complessivamente quest'area in cui storia e geografia, città e mare, si intrecciano fortemente e lo abbiamo fatto intrecciando a nostra volta memoria e innovazione, alla ricerca del bello. L'idea di progetto considera l'area monumentale del Porto nella sua continuità con la città, rafforzando con un segno unitario, mutuato dalla originaria linea di costa naturale, il legame tra le diverse parti; è una riconquista del mare e della città. Questo segno assume caratteri, ruoli e spessori distinti: attraversa la calata Piliario fino a riscoprire il Mandracchio, il vecchio "Porto piccolo" della città, congiunge l'edificio dell'Immacolatella con la Stazione Marittima, incide il suolo del piazzale della Stazione, conforma l'area del Beverello e dà vita alla nuova passeggiata lungo le sponde della Darsena fino al molo San Vincenzo, proteso verso il mare di Napoli.

Note sui progetti descritti:

Porto di Napoli, Molo Beverello: nuova "Piazza a mare", ristrutturazione terminal turistico, sistemazione aree scoperte; progetto 2003, costruzione 2004

Progetto architettonico: Vulcanica Architettura: Marina Borrelli, Eduardo Borrelli, Aldo di Chio

Progetto delle strutture: Corrado Verzillo, Corrado D'Alessandro

Direzione dei lavori: Autorità Portuale di Napoli, Area Tecnica: Eugenio Rinaldini

Napoli, Stazione Municipio della Linea 1 della Metropolitana di Napoli: Ponte pedonale di collegamento tra il Porto e la città; progetto 2005

Progetto architettonico: Vulcanica Architettura: Marina Borrelli, Eduardo Borrelli, Aldo di Chio

Progetto delle strutture: Corrado Verzillo, Corrado D'Alessandro

Napoli, Concorso internazionale di progettazione per la realizzazione della riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli, progetto 2004

Progetto architettonico: Vulcanica Architettura: Marina Borrelli, Eduardo Borrelli, Aldo di Chio + Architecture Studio

Fig. 9 - Napoli, Concorso internazionale di progettazione per la realizzazione della riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli (render Vulcanica)



Fig. 10 - Napoli, Concorso internazionale di progettazione per la realizzazione della riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli (disegno Vulcanica)

REFERENCES

- “Riqualificazione del Molo Beverello - Napoli” in: Italia Architettura, opere selezionate da Luigi Prestinenza Puglisi Utet Torino 2009.
- “Piazza a Mare” in: 1000 for european architecture, Braun Berlin 2006.
- “Vulcanica” in: Italy now? Country position in architecture, Cornell University Publications Ithaca, New York 2006.
- “Port of Naples, Naples, Italy, 2003” in: WA, World Architecture: Around Italy Now (II) n.184/10-2005 Beijing, China 2005.
- “Vulcanica: nuova piazza a mare, ristrutturazione terminal turistico, sistemazione aree scoperte” in: d'Architettura n.28/2005.
- “Vulcanica Architettura: Molo Beverello, nuova Piazza a Mare, Napoli (Italia)” in: net.it, Actar Barcelona, 2005.
- “Reflect / plans in e-motion / cut / insideoutside” in: Frame & Mutations, Visioni di architettura, Aracne Roma, 2005.

VULCANICA architettura

VULCANICA architettura è un team di architetti con sede a Napoli.

Marina Borrelli, Eduardo Borrelli, Aldo di Chio, sono il gruppo fondatore, intorno al quale, progetto per progetto, luogo per luogo, si affiancano numerosi giovani architetti, spesso stranieri; il team così cambia conformazione e si articola per ogni singolo lavoro, per adeguarsi al senso, al tempo e al luogo del progetto.

Loro progetti sono stati pubblicati recentemente in Italia su *Area, Casamica, D'a, Il Sole 24ore Edilizia e Territorio, Italiarchitettura UTET, Press/Tmag*, in Germania su *Bawelt, 1000 for European Architecture*, in Inghilterra su *Architectural Design*, in Spagna su *Net.it*, in Cina su *World Architecture*.

Loro progetti sono stati esposti nelle mostre: *Made in Italy*, Mosca, San Pietroburgo, Abu Dhabi, 2013; *Mipim 2013*, Cannes; *La Biennale di Venezia, 13a Mostra internazionale di Architettura*, Venezia, 2012; *Contemporary ecologies, Energies for Italian Architecture*, 5a Biennale di Architettura di Brasilia, 2007; *European Prize for urban public space 2006*, Barcelona; *Laboratorio Italia*, Parma, Roma 2005-2006; *Italy now. Country Positions in architecture*, Cornell University, Ithaca, New York, 2005; *Frame & Mutations, prima festa europea dell'architettura*, Napoli, 2004 e *La Biennale di Venezia, 7a Mostra internazionale di Architettura*, Venezia, 2000.

Nei concorsi di architettura si sono classificati 2 volte primi, 3 volte secondi, 4 volte terzi, 10 volte menzionati.

Attualmente sono impegnati nel progetto del comparto privato nel Piano di ampliamento del *Centro Direzionale* di Napoli (committente *Agorà6 s.p.a.*) composto da tre torri residenziali, edifici in linea e spazi commerciali disposti intorno alla piazza pubblica centrale e nel progetto del Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata per residenze e terziario dell'Area “*ex Marzotto*” di Salerno (committente *Iniziativa '90 s.p.a.*); è in fase di ultimazione la costruzione del progetto di riconversione a terziario dell'edificio industriale *Brin 69* a Napoli est (committente *Aedifica s.r.l.*); è realizzato il progetto del ponte, svincolo stradale e sistemazioni esterne, in piazza *Di Vittorio* a Napoli (committente *La Meridionale s.r.l.*).

The coastline and the metropolitan planning of Naples

Antonio Acierno

Abstract

The Metropolitan City of Naples will come into force in early 2015, according to the Law 56 of April 7, 2014 and this will require a metropolitan plan.

The metropolitan plan will necessarily take into account port areas, with reference to their operating aspect, for the relation with the productive areas spread on the provincial and regional territory (ASI areas, dry ports, shopping centres and office districts, etc.), and as regards their historical-urban aspect, for the development of cultural activities, leisure and tourism.

The programming and the current city plans concerning Naples metropolitan area outline an urban development that, in spite of intentions of general and integrated vision, comes to the planning of a transformation by parts, often unfinished.

The Master Plan operates within the municipal border and refers to local implementation plans, generally disregarded or unrealized. Naples PTCP (for the provincial coordi-



Linea di costa napoletana dal satellite

nation), never approved, outlines a weak vision for the metropolitan area and will probably inspire the next metropolitan plan. Major Projects, funded by FESR 2007-2013, offer significant opportunities for the development of the operating port and for housing regeneration in East Naples area, but they are still partial approaches.

In conclusion we suggest some priority themes for the metropolitan plan of Naples.

KEYWORDS

waterfront, metropolitan city, Naples, coastline

Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli

La Città metropolitana di Napoli diventerà realtà all'inizio del 2015 ai sensi della legge n. 56 del 7 aprile 2014 e si porrà contestualmente la necessità di dotarsi di un piano metropolitano.

Il piano metropolitano dovrà necessariamente tener conto delle aree portuali, nella loro componente operativa per la connessione con le aree produttive distribuite sul territorio provinciale e regionale (aree ASI, Interporti, Centri Commerciali e Direzionali, ecc.) e nella componente storico-urbana per lo sviluppo di attività culturali, di svago e turistiche.

La programmazione e i piani urbanistici esistenti che insistono sull'area metropolitana di Napoli, disegnano uno sviluppo della città che, pur nei propositi di visione generale ed integrata, finisce col prevedere una trasformazione per parti e in molti casi incompiuta della città.

Il PRG ragiona all'interno dei confini comunali e rimanda a piani attuativi locali che sono rimasti in buona parte disattesi o irrealizzati. Il PTCP di Napoli, mai approvato, disegna una visione debole del territorio metropolitano e probabilmente finirà con l'ispirare il futuro piano metropolitano. I Grandi Progetti finanziati dai fondi FESR 2007-13 offrono significative opportunità per il potenziamento del porto operativo e per la riqualificazione abitativa dell'area di Napoli Est, ma costituiscono approcci ancora parziali.

In conclusione si suggeriscono alcuni temi prioritari su cui ragionare per il piano metropolitano di Napoli.

PAROLE CHIAVE

waterfront, città metropolitana, Napoli, linea di costa

Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli

Antonio Acierno

1. L'istituzione della città metropolitana

Con l'emanazione della Legge 7 aprile 2014 n. 56, "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni" s'introduce in Italia una riforma del governo locale che sopprimendo, solo parzialmente, le province dichiara l'inefficacia dell'attuale sistema e apre prospettive nuove. Nel vigente sistema, le Regioni e le Province si sono dimostrate inadeguate nel condurre politiche ed azioni capaci di conservare e valorizzare le risorse locali in un'ottica di sviluppo sostenibile e, d'altro canto i Comuni, investiti dalla spending review, riescono con difficoltà ad amministrare le attività ordinarie e non sono in grado di gestire uno sviluppo equilibrato del territorio.

Per dieci grandi comuni, la nuova legge ha istituito le città metropolitane¹ competenti sul territorio coincidente con la superficie provinciale, ed assegnando nuove specifiche funzioni al governo metropolitano che si aggiungono a quelle in precedenza di competenza provinciale.

In questo nuovo assetto, il governo istituzionale del territorio risulta articolato su due livelli, Regioni e Comuni e, laddove presente, la Città metropolitana: un sistema che dovrebbe garantire maggiore efficienza ed evitare sprechi di risorse.

La prima riflessione sui contenuti della legge sollecita un dubbio sulle motivazioni di fondo del legislatore che non appaiono rivolte principalmente all'interesse generale del territorio, bensì al perseguimento di un obiettivo di riduzione della spesa pubblica, senza aver svolto un attento resoconto delle politiche finora condotte e soprattutto senza inserire il rinnovato sistema in un quadro più ampio di obiettivi. Si percepisce, inoltre, una mal celata volontà di accentramento e un ritorno ad un dirigismo che centralizza i poteri decisionali, in una cornice legislativa caratterizzata da lacune ed incertezze, che lasciano prefigurare uno scenario futuro di conflitti tra Regione, Città metropolitana e Comuni (Consonni, 2014).

Nel dettato della legge le *finalità* delle città metropolitane sono :

- la cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano;
- la promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana;
- la cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

Le funzioni del nuovo ente sono esercitate sul territorio metropolitano, individuato al comma 6 dell'art. 1, identificato con il territorio provinciale.

Circa quest'ultimo, la legge riduce, semplificando eccessivamente, anni di dibattiti sul-

la perimetrazione idonea a definire un contesto socio-economico e spaziale adeguato alla città metropolitana. La legge, infatti, nel far coincidere il territorio della provincia con quello metropolitano determina disparità ed incongruenze con la realtà oggettiva.

Nel caso in esame, la città metropolitana di Napoli ha la superficie territoriale più piccola di tutte le altre nove città, pur essendo la seconda per numero di abitanti, condizione che determina la più alta densità abitativa. Emerge con vigore l'inadeguatezza di questo principio rispetto alla conurbazione napoletana che comprende certamente parti anche dei territori di Caserta e Salerno. La città atellana e l'agro nocerino-sarnese, per esempio, risulterebbero scissi in due parti dal confine provinciale sovvertendo realtà socio-economiche di fatto molto attive (F.D. Moccia).

Il dibattito sulla perimetrazione della città metropolitana di Napoli è stato a lungo sviluppato, dalle proposte SVIMEZ degli anni '90, che prevedevano tre opzioni possibili (area vasta, media e ristretta) a quelle discusse e pubblicate in più occasioni (F. Forte, A.L. Rossi).

Sinteticamente, sulla *territorialità*, possiamo solo evidenziare che una parte significativa delle grandi metropoli europee presentano territori estesi su circa 2-3000 kmq e popolazione di 4-5 milioni di abitanti, cosa che farebbe pensare di adottare lo stesso criterio anche per Napoli. Andrebbe sostenuta l'ipotesi di una città metropolitana vasta comprendente il territorio della piana campana, sita nei confini amministrativi dei territori di Caserta e Napoli, unità geomorfologica continua che va dalla piana del Volturno fino al Vesuvio, a supporto di una consistente attività agro-alimentare asse portante del motore economico, che ospita più di 4 milioni di abitanti, dimensione minima per determinare una massa critica capace di sostenere una città metropolitana.

La perimetrazione della Città Metropolitana di Napoli stabilita dalla L. 56/2014, che lascia tuttavia la possibilità ai Comuni esterni alla provincia di aderire, resta un tema sostanziale che andrà ripreso certamente per dare sostegno demografico e produttivo al progetto di città, che non può acriticamente risolversi con un articolo di legge. Tra l'altro, la provincia di Napoli ha una limitata superficie territoriale di soli 1171 kmq, con la presenza di ben due aree altamente vulcaniche (Vesuvio e Campi Flegrei), ed è già edificata per il 50% (il capoluogo arriva addirittura al 75%), pertanto non possiede margini d'intervento per lo sviluppo, se non quello limitato al recupero e alla messa in sicurezza dell'esistente.

Dal punto di vista dell'*organizzazione istituzionale* della Città Metropolitana, la legge prevede i suoi organi (sindaco metropolitano, consiglio metropolitano e conferenza metropolitana) e lo Statuto, la cui proposta dovrà essere formulata entro il 30 settembre 2014 dalla conferenza metropolitana e trasmessa al consiglio metropolitano. Gli organi dovranno infine approvare entro la fine di dicembre 2014 lo Statuto, che stabilisce le



Fig. 1 - Le perimetrazioni delle città metropolitane, coincidenti con i territori provinciali. La Città metropolitana di Napoli è quella con l'estensione minore.

norme fondamentali di organizzazione dell'ente. Lo Statuto regola le modalità e gli strumenti di coordinamento dell'azione complessiva di governo del territorio metropolitano, disciplina i rapporti tra i comuni e la città metropolitana anche prevedendo forme organizzate differenziate per aree territoriali ed, infine, può prevedere la costituzione di *aree omogenee* e regolare le modalità in base alle quali i comuni non compresi nel territorio metropolitano possono istituire accordi con la città metropolitana.

Le *funzioni* specifiche della città metropolitana, che si aggiungono a quelle precedentemente di competenza delle province, sono:

- adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale;
- pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture;
- la strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici;
- mobilità e viabilità;
- promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale;
- promozione e coordinamento dei sistemi di informazione e digitalizzazione in ambito metropolitano.

Pertanto compito principale della Città metropolitana sarà la redazione del piano strategico e del piano urbanistico territoriale.

Alla Città metropolitana spetta inoltre il *patrimonio, il personale e le risorse strumentali* della provincia, di cui eredita le entrate, compresi attivi e passivi, all'atto del subentro alla provincia. Il tema delle risorse del nuovo ente territoriale è cruciale per comprendere le reali potenzialità d'azione che, al momento, non sembrano garantire grandi spazi.

Elemento di sostanziale importanza è invece la possibilità di gestire direttamente i Fondi europei per i *grandi progetti*, attualmente di esclusiva competenza, nella ripartizione, della Regione Campania. Aspetto realmente nuovo è quindi l'opportunità di poter ricevere direttamente i fondi dell'UE per i grandi progetti, scavalcando l'attuale controllo della Regione che ha il compito di distribuire le risorse agli altri enti, ivi compresi i comuni, i quali si fanno carico di gestire i finanziamenti.

La legge 56/2014 apre prospettive nuove per la città metropolitana definendo ruoli, competenze, organi, territorialità, funzioni e risorse, per i quali tuttavia si colgono sin d'ora alcuni limiti e lacune che potrebbero determinare la nascita di conflitti con gli altri enti territoriali (Regione e Comuni) oppure, se ben affrontati in sede di Statuto e con una forte volontà dei Comuni partecipi, potrebbero risolversi in un potenziamento del nuovo ente territoriale.

La questione della città metropolitana rimanda al tema dell'identità culturale oltre che dell'organizzazione e gestione di servizi (F. Forte, 2014). Entro questo tema va considerata la linea di costa e le comunità che su di essa insistono, con il patrimonio socio-economico e produttivo nonché del sostrato culturale dell'identità marittima (M. Clemente, 2012).

La costa rappresenta per l'area metropolitana di Napoli una risorsa significativa e prevalente per l'importanza e la ricchezza dei porti commerciali, cantieristici e turistici. Il

solo porto di Napoli, secondo in Europa per flussi commerciali, rappresenta la fonte principale di lavoro della Regione considerando anche il suo indotto. La ricchezza del paesaggio costiero è imprescindibile risorsa da tutelare e valorizzare per il rilancio e lo sviluppo della città metropolitana, da cui consegue la necessità di una pianificazione territoriale e di una programmazione economica capace di ottimizzarne il potenziale.

A tale scopo, nei paragrafi successivi si passano sinteticamente al vaglio alcuni dei principali piani e progetti di trasformazione che insistono sull'area costiera, limitati al solo comune di Napoli², per comprenderne la struttura ed evidenziare la necessità di un progetto unitario che tenga insieme le diverse iniziative.

2. La pianificazione/programmazione e gli interventi di trasformazione della costa napoletana

Dell'area metropolitana di Napoli certamente il tratto di costa che presenta le maggiori risorse socio-economiche e produttive è quello del capoluogo partenopeo: il porto di Bagnoli e il porto commerciale-turistico della città rappresentano due significative potenzialità di trasformazione con strette interrelazioni con il resto del territorio della futura città metropolitana.

Si ritiene pertanto necessario, nei limiti della trattazione, prendere in considerazione la costa del comune capoluogo e la pianificazione su di essa vigente, e altrettanto approfondimento andrebbe destinato anche agli altri comuni costieri della provincia.

Nella Variante del PRG di Napoli, approvata nel 2004, la valorizzazione della linea di costa rappresenta uno dei cardini su cui è stato costruito il piano, il quale rimanda alla redazione di un piano attuativo ad essa dedicato, a partire dall'area di La Pietra ad ovest fino a quella di Pietrarsa nella zona di levante, che è stato elaborato solo parzialmente e per stralci.

La linea di costa interessata dal piano attuativo si estende per diversi chilometri e si compone parti distinte: dall'area industriale dismessa di Coroglio-Bagnoli alla collina di Posillipo, soggetta a vincolo paesaggistico, alla riviera di Chiaia, all'area S. Lucia, al porto storico dal molo S.Vincenzo all'Immacolatella, e più avanti al Molo del Carmine, all'area cantieristica fino alla calata della Marinella, all'area Pontili ed infine all'area orientale comprendente la darsena di Vigliena e quella di Levante.

Si tratta di un sistema articolato di parti urbane costiere con specializzazioni funzionali, caratteri morfologico-ambientali e prospettive di trasformazione differenti, per ciascuna delle quali la strumentazione di piano prevede interventi specifici.

La Variante del PRG prevede per la linea di costa, in ter-

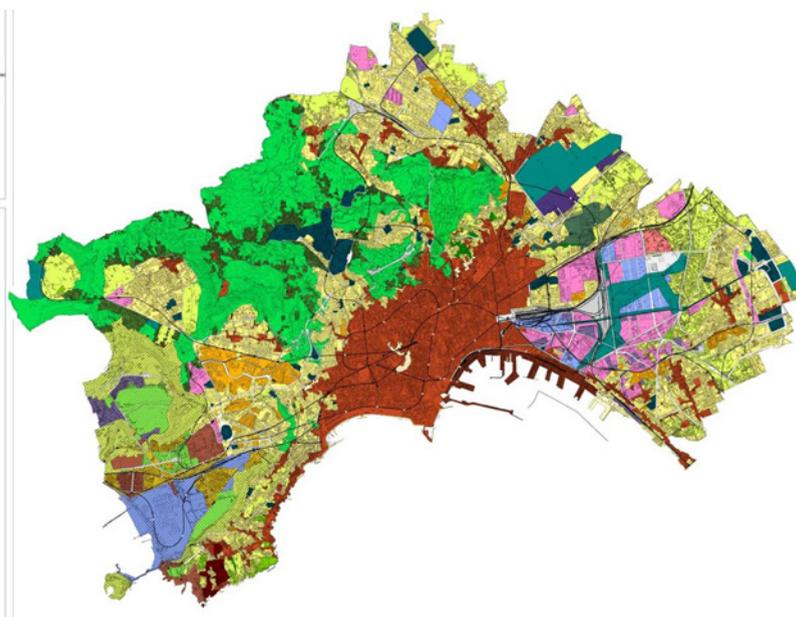


Fig. 2 - La Variante del PRG 2004 di Napoli

mini generali, il perseguimento della ricostruzione del rapporto città-mare sull'intera linea di costa, al momento negato per la quasi interezza, superando le esistenti barriere fisiche e funzionali, allo scopo ultimo di creare un'unica infrastruttura per il tempo libero, lo sport e il godimento delle risorse naturali. L'obiettivo viene perseguito attraverso il miglioramento dell'accesso al mare, il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture costiere, di tipo portuale e per la balneazione, e la creazione di un'efficiente infrastruttura per la mobilità lungo la costa, il tutto nel rispetto delle risorse ambientali e paesaggistiche (Gianni, 2009).

Per l'area di *Coroglio-Bagnoli*, le cui vicende sono note nel dibattito nazionale ed internazionale, l'Amministrazione ha approvato nel 2004 un piano urbanistico esecutivo PUE per la creazione di un'area multifunzionale attrezzata per la ricerca e il tempo libero. Il piano prevede il recupero della balneazione di un ampio tratto di costa con la dotazione di una spiaggia attrezzata, un piccolo porto per la nautica da diporto per 700 posti barca, in prossimità della base del lungo pontile nord già recuperato, un ampio parco alle spalle della spiaggia di circa 150 ettari per il quale si è svolto un concorso internazionale di progettazione.

Fig. 3, 4 - Il PPE di Coroglio-Bagnoli e il progetto del porto turistico



Purtroppo le ben note vicende degli ultimi mesi, che hanno caratterizzato la storia della STU (Società di Trasformazione Urbana) Bagnoli Futura, società al 90% del Comune di Napoli che aveva il compito di sviluppare l'area, dopo circa dieci anni di attività e di opere avviate e mai concluse, prima tra tutte la bonifica e la rimozione della colmata, segnano una triste pagina della storia della città. Il fallimento di Bagnoli Futura, dichiarato nello scorso mese di maggio, apre prospettive molto incerte sul destino di trasformazione dell'area, con la probabile vendita all'asta dei suoli, a prezzi contenuti e con il sospetto di infiltrazioni malavitose nel trasferimento delle proprietà.

L'epilogo della vicenda Bagnoli è l'espressione dell'immobilismo della città derivato dall'incapacità, non solo di governo, ma di una intera comunità nel riuscire a valorizzare una delle principali risorse territoriali. Al di là degli accesi dibattiti degli ultimi anni sull'opportunità delle scelte di piano, dalla rimozione della colmata, alla balneabilità, alla realizzazione del porto turistico, alla dimensione del parco urbano che avrebbe determinato ingenti costi di gestione, all'innalzamento delle quote edificatorie residenziali per attrarre investitori nell'area, il rogo di Città della Scienza e il fallimento di Bagnoli Futura costituiscono punti di profonda incertezza sul rilancio di questo tratto di costa.

Ad ovest di Bagnoli si estende la parte di maggior pregio storico ed ambientale dell'intera costa napoletana, l'area di *Posillipo e Mergellina*, vincolata ed interessata dal piano paesistico, che risulta tuttavia anche la meno accessibile, per caratteri orografici e regime funzionale. Il sistema viario di Posillipo e Mergellina risulta limitato e congestionato, aggravato anche dalla pedonalizzazione di ampi tratti di via Caracciolo, con l'istituzione della ZTL da parte della corrente amministrazione che, se da un lato restituisce l'affaccio al mare ai pedoni, dall'altro non risolve con idonee alternative la circolazione veicolare, determinando crescenti tensioni da parte dei residenti e dei commercianti.

Questo tratto di costa è caratterizzato dalla presenza di residenze private, di cui alcune storiche e di eccezionale valore paesaggistico, e di attività di ristorazione che impediscono il facile accesso sia da terra che dal mare. Inoltre molti tratti della costa risultano di difficile manutenzione e finiscono col cadere in degrado, con diffusi fenomeni anche di abusivismo edilizio. Questa parte della linea di costa è certamente la più suggestiva per il felice rapporto determinatosi tra natura, ancora presente nella vegetazione diffusa sulle pendici della collina e il mare, e le significative tracce antropiche storiche dal Parco Virgiliano al Parco di Pausylipon, alla grotta di Seiano, al parco sommerso della Gaiola.

L'ambito di costa che va dal *Molosiglio a Vigliena* è occupato dal porto maggiore della città: nel primo tratto, il *porto storico*, interessato prevalentemente dal traffico passeggeri con aliscafi e traghetti per le isole del golfo e per quelle maggiori italiane e dal traffico crocieristico; nel secondo tratto abbiamo il *porto operativo* con le zone commerciali, cantieristiche e della movimentazione dei containers fino al porto turistico di Vigliena in corso di realizzazione.

Sul *porto di Napoli* insiste non solo il PRG ma soprattutto il PRP (Piano Regolatore Portuale), recentemente adottato dal Comitato Portuale nell'estate del 2012 e non definitivamente approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel dicembre del 2013, e che resta in attesa di ulteriori modifiche.

Il porto commerciale di Napoli è soggetto alla gestione dell'Autorità Portuale, ai sensi della L. 84 del 1994, ed è l'area dove si prevedono i maggiori interventi di sviluppo nei prossimi anni, con ingenti finanziamenti da parte della Regione.

Secondo le Linee Guida della legge 84/94 il PRP deve predisporre interventi mirati e differenziati per le due principali zone in cui viene suddivisa l'area portuale: il *waterfront* di connessione tra la città consolidata e la costa che la restituisce alla cittadinanza, corrispondente al porto storico dai giardini del Molosiglio all'Immacolatella, e il *porto operativo* chiuso e scarsamente accessibile dove si svolgono le principali attività produttive, tra cui alcune di particolare rischio e pertanto con più rigide regole di security.



Fig. 5 - La costa di Posillipo, area di eccezionale valore paesaggistico.

Per il waterfront, l'Amministrazione comunale ha già espletato, a partire dal 2003, un concorso di progettazione per la riqualificazione dell'ambito storico, che tuttavia si è arenato lasciando la situazione in una condizione di stallo, anche in questo caso con la liquidazione di una STU, Nausicaa³, opportunamente creata allo scopo.

Per il porto operativo, invece, il recente PRP prevede numerosi interventi per il miglioramento delle performance logistiche dell'area, senza tuttavia una visione strategica di più ampio respiro rispetto alla regione metropolitana napoletana.

Il PRP prevede ingenti opere di trasformazione del porto per i prossimi trent'anni, con la ristrutturazione delle banchine e il potenziamento della rete stradale e ferroviaria.

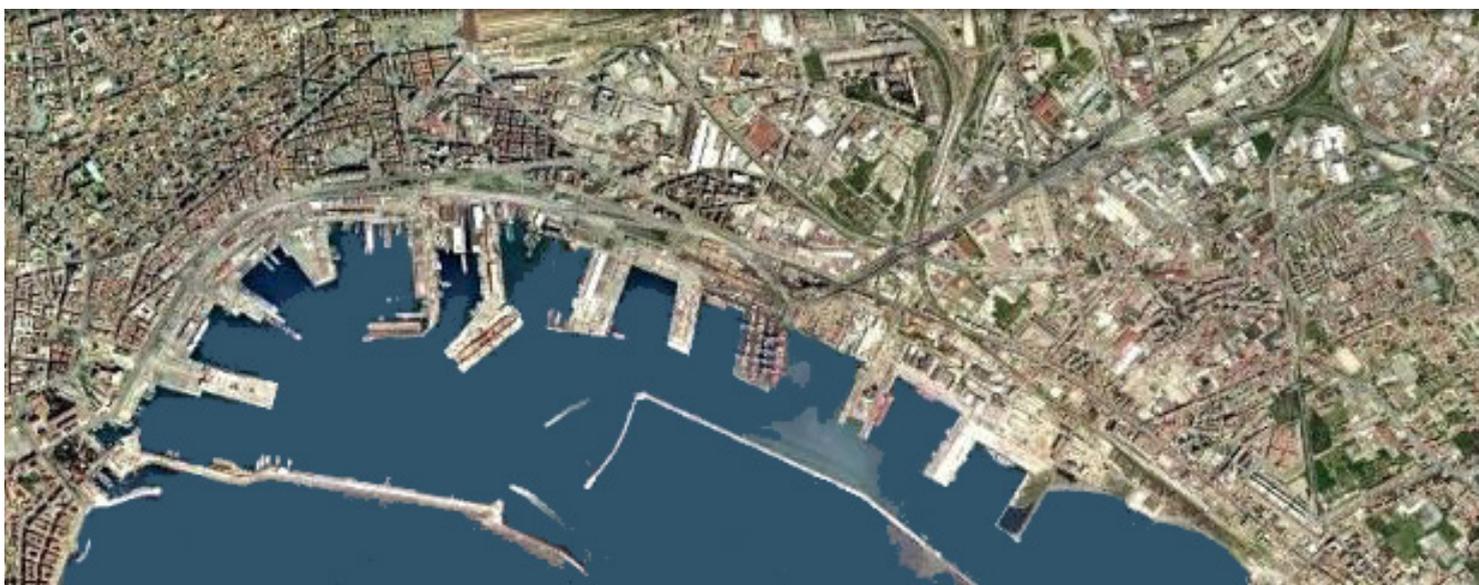
Il piano portuale ha classificato funzionalmente il porto in quattro macroaree:

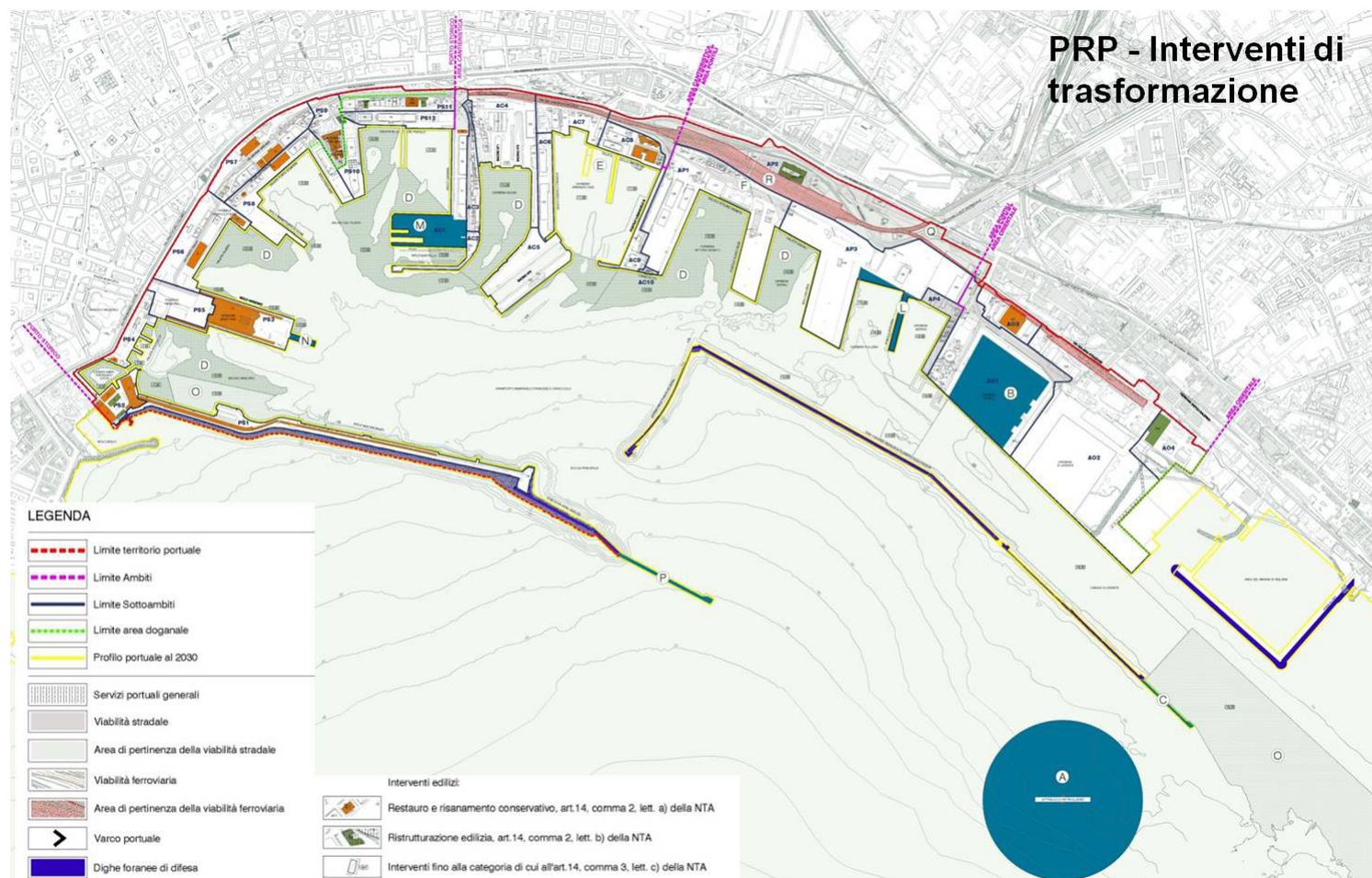
- la zona del porto storico, dal molo San Vincenzo al molo del Carmine, dedicata al traffico crocieristico e degli aliscafi⁴;
- la zona dei cantieri navali, tra il molo del Carmine e il molo Vittorio Emanuele, accogliente stabilimenti e attività connessi alla cantieristica;
- la zona dei Pontili, dal molo Vittorio Emanuele alla calata Granili, destinata al traffico merci e a quello *ro-ro*;
- l'area delle darsene orientali, che prevede, in aggiunta al completamento della darsena di Levante, il tombamento del terminal Petroli andando a costituire una banchina di circa 1,2 km di lunghezza.

Sulle aree classificate dal PRP vi sono attività progettuali e risorse già impegnate per la trasformazione, attribuite dalla Regione Campania a valersi su fondi europei.

Il *Grande Progetto Porto di Napoli*, approvato nel 2011, prevede l'impegno di 240 milioni di euro, derivanti da risorse europee, per trasformare l'area portuale in un nodo logistico prioritario nel sistema regionale. Il progetto è stato costruito pensando al sistema più vasto della portualità regionale di cui il porto di Napoli costituisce solo un nodo. L'impegno di spesa europea per il porto di Napoli è parte del più vasto programma, pari a 408 milioni a valersi sul Por 2007-2013, che comprende anche 3 milioni sul porto di

Fig. 6 - Il porto storico e il porto operativo di Napoli.





Salerno e 95 per il collegamento ferroviario del porto al resto del territorio.

Il Progetto prevede prevalentemente opere interne al porto finalizzate al miglioramento e potenziamento delle prestazioni delle sue strutture fisiche, dai fondali alla geometria delle banchine. In dettaglio le opere consistono in:

- lavori di costruzione di un impianto di carico per il terminal petroli, lontano dalle banchine all'esterno della diga foranea con annesso piping sottomarino di collegamento alla rete retro portuale, che prevedono anche la demolizione delle sovrastrutture impiantistiche della darsena petroli e la messa in sicurezza dei serbatoi ubicati nell'area di Napoli Est;
- colmata a mare per il tombamento della darsena petroli per una superficie complessiva di 9 ha;
- bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sul fondale nel bacino del porto, della rada a ridosso del Molo San Vincenzo e dell'avamposto;
- escavo dei fondali dell'area orientale con deposito in cassa di colmata della darsena di levante dei materiali provenienti dall'escavo;
- prolungamento e adeguamento funzionale della diga Duca d'Aosta;
- escavo dei fondali dell'avamposto e dello specchio acqueo portuale di ponente con deposito in cassa di colmata dei materiali provenienti dall'escavo per il tombamento

Fig. 7 - Tavole delle trasformazioni del PRP di Napoli.

della darsena petroli;

- opere di riqualificazione e ampliamento dell'area destinata alla cantieristica navale alla darsena della Marinella;
- ridefinizione della viabilità interna al porto che prevedono sottopassi e gallerie nell'area di demanio marittimo portuale;
- completamento della rete di fognatura;
- piano energetico che utilizza le superfici di copertura degli edifici demaniali e delle aree presenti sulla diga foranea;
- rilevamento, recupero e restauro dei relitti e dei reperti di archeologia navale con l'allestimento nel porto storico di un cantiere di restauro all'aperto e di spazi espositivi museali.

Come si può osservare si tratta di opere imponenti e necessarie per l'ammodernamento del porto, finalizzate al potenziamento delle sue performance commerciali e cantieristiche, tuttavia il piano non mostra di avere un respiro urbanistico soprattutto di carattere metropolitano.

Le opere previste dal PRP e finanziate nel Grande Progetto costituiscono piuttosto un elenco di lavori infrastrutturali importanti ma non hanno rappresentato anche l'occasione per riflettere sul ruolo del porto in quanto area pulsante della città, dell'area metropolitana e del più vasto contesto regionale.

Il *Grande Progetto* pone risposte, tra l'altro parziali, ai problemi strettamente logistico-funzionali del porto quali:

- la ridotta disponibilità di spazi retroportuali, oggi mal utilizzati
- l'estrema carenza di collegamenti ferroviari e inadeguatezza della connessione alla rete autostradale,
- la forma obsoleta delle banchine ed inadeguata alle contemporanee necessità per l'attracco delle nuove navi portacontainer, nel frazionamento dell'attività cantieristica.

Gli interventi previsti nel nuovo *Piano Regolatore Portuale* sembrano essere del tutto rivolti all'interno del recinto portuale e poco dialogano con le aree prossime della città, prima tra tutte l'area est attualmente in via di trasformazione. Il *Grande Progetto* si presenta dichiarando l'intenzionalità di raccordo ad una visione territoriale che, al di là della connessione ferroviaria, non traspare dalle opere messe in cantiere.

Il porto di Napoli, come la maggioranza dei porti delle città metropolitane, possiede una duplice e contrastante caratterizzazione dovuta allo sviluppo di un'area portuale produttiva in diretta contiguità del porto storico che condensa valori storici, culturali e paesaggistici singolari, in ovvio contrasto con le esigenze ipertrofiche di spazio e logistica. Il porto produttivo si fonda su attività commerciali, cantieristiche e logistiche necessitanti di ampi spazi retroportuali e di forti connessioni, ferroviarie e infrastrutturali, con gli altri grandi nodi industriali e commerciali della regione. Il porto storico accoglie attualmente solo il traffico passeggeri, quello delle vie del mare verso le isole del golfo e dei traghetti verso le maggiori isole italiane nonché quello crocieristico costituendo nodo attrattore di milioni di passeggeri all'anno, e rappresenta allo stesso tempo spazio

pubblico d'eccellenza che dovrà progressivamente integrarsi con la rete degli spazi pubblici cittadini ed ospitare funzioni culturali e museali per la piena fruibilità delle sue risorse storico-paesaggistiche.

La legge n. 84/1994, che disciplina i contenuti del PRP, fornisce indirizzi per affrontare questo contrastante dualismo identitario dei porti, ma va riconosciuta la difficoltà a gestire situazioni, come quella napoletana, che vedono il porto a ridosso del centro storico e del tutto privo di aree retro-portuali. Inoltre i due ambiti necessitano l'uno di apertura al tessuto urbano per la piena integrazione e connettività, l'altro di chiusura ed isolamento per esigenze anche di sicurezza delle attività (cantieristica e movimentazione container).

Il porto storico, già oggetto di concorso di progettazione, ha in programma una sua riqualificazione finalizzata anche all'integrazione con il tessuto urbano storico (Sito Unesco); il porto operativo non ha ampi margini di trasformazione nelle aree limitrofe già densamente urbanizzate sebbene dotate di vaste aree dismesse che potrebbero accogliere contenitori funzionali di supporto.

Le trasformazioni che stanno investendo l'area est di Napoli, che in parte sono oggetto anche del *Grande Progetto* "Riqualificazione Urbana Area Portuale Napoli Est" finanziata con fondi FESR 2007-2013 per 207 milioni di euro, riguardano la riqualificazione delle infrastrutture esistenti e la riconversione delle aree dismesse. In particolare fondi esso è relativo alla realizzazione di una serie di interventi sulla viabilità esistente e sui sottoservizi al fine di potenziare gli assi stradali storici per il decongestionamento veico-



Fig. 8 - Tabella dei Grandi Progetti programmati dalla Regione sui fondi europei 2007-2013.

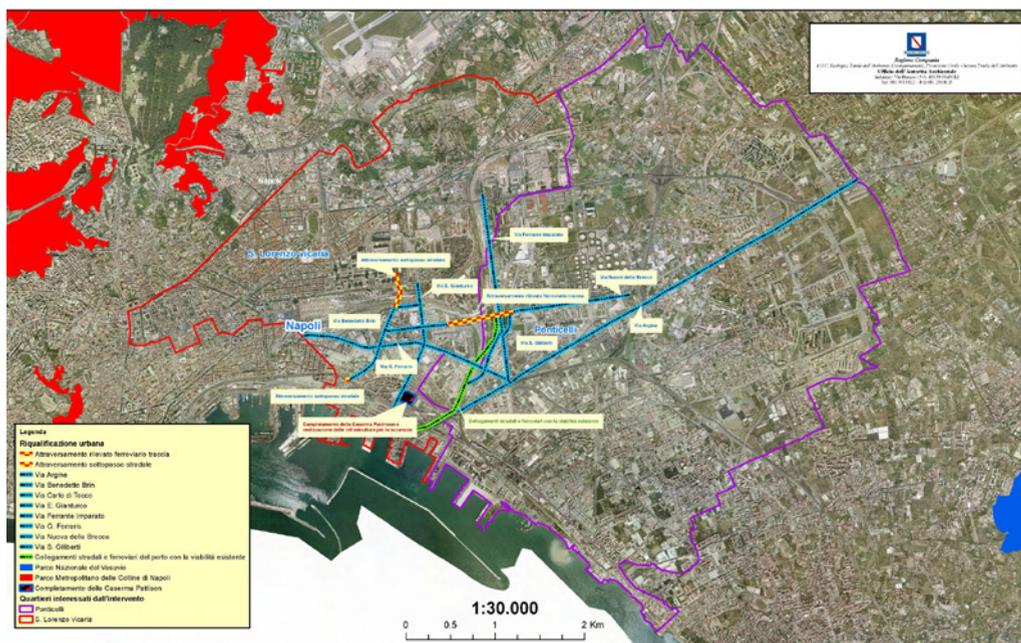


Fig. 9 - Tavola illustrante il Grande Progetto "Riqualificazione Urbana Area Portuale Napoli Est"

lare, migliorando il traffico e riducendo il livello di inquinamento.

Accanto a questi progetti, già finanziati con fondi pubblici ma non ancora avviati nella concreta realizzazione, vi è poi l'iniziativa di un gruppo di imprenditori denominata *Naplest* che intende realizzare significative trasformazioni su porzioni di territorio sulla base delle opportunità offerte dal vigente PRG. Si tratta di progetti di riconversione limitati a complessi di edifici dismessi e che mancano tuttavia di una forte strategia generale e che si adeguano alla normativa vigente nell'area.

La trasformazione dell'area est alle spalle del porto operativo, commerciale e cantieristico, è pertanto una grande opportunità per la città ma non è legata significativamente alle attività del porto né alle esigenze di spazi retro-portuali, e si esaurisce in una sostituzione di vuoti urbani con edifici a carattere terziario e parzialmente residenziale nonché con un miglioramento dell'accessibilità e della vivibilità dell'area. Pur costituendo un innegabile miglioramento delle condizioni di abitabilità dell'area, bisogna riconoscere che la riqualificazione si sviluppa in maniera del tutto avulsa dal porto operativo. Quest'ultimo necessariamente si richiude in se stesso e sviluppa la maggior parte delle sue trasformazioni puntando ad una maggiore efficienza degli spazi interni, salvo il miglioramento delle connessioni ferroviarie.

Ciò detto, bisogna sottolineare che gli interventi per il porto di Napoli non andrebbero disgiunti dagli altri grandi temi urbani della città con i quali è necessario individuare stabili connessioni.

La città ha in corso grandi progetti di trasformazione altrettanto significativi e cruciali per il suo futuro, alla pari del porto: la trasformazione dell'area di Bagnoli e lo sviluppo della zona orientale, già sinteticamente illustrati, cui vanno aggiunti il recupero del Centro Storico con gli investimenti del piano di gestione del Sito Unesco, la riqualificazione della Mostra d'Oltremare, il completamento del Centro Direzionale.

Si tratta di progetti che insieme al porto possono ridisegnare non solo la forma ma anche lo sviluppo socio-economico e quindi il destino della metropoli partenopea. Tra l'altro parliamo di progetti compiuti e in buona parte finanziati, che tutti insieme ammontano a circa tre miliardi di euro e che tuttavia tardano a decollare.

Numerosi sono stati i dibattiti accademici⁵ (Siola) intavolati su questa ennesima prova di immobilismo della città, con l'intento di stimolare istituzioni pubbliche e imprenditori privati per individuare possibili soluzioni agli ostacoli che ancora imbrigliano e tardano a far decollare l'attuazione delle opere, tuttavia il vigente governo della città non sembra aver colto l'urgente necessità dell'avvio di tali iniziative.

Infine, per completare il quadro pianificatorio e programmatico di maggiore rilevanza insistente sul territorio della futura città metropolitana, va citato necessariamente il PTCP⁶ (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) di Napoli, estrapolandone le sole indicazioni riferite alla costa.

Nel PTCP le aree portuali dei principali comuni sono individuate come elementi nodali nella costruzione dell'armatura strutturale del territorio provinciale, tuttavia non vi sono prescrizioni particolari né è stata dedicata un approfondimento al tema e alle connesse strategie sui porti. All'art. 63bis delle Norme Tecniche si riconosce una rilevanza

Fig. 10 - I progetti del Piano di Gestione del Sito Unesco Centro Storico di Napoli



Fig. 11 - Le opere pubbliche nel progetto di ampliamento del Centro Direzionale di Napoli



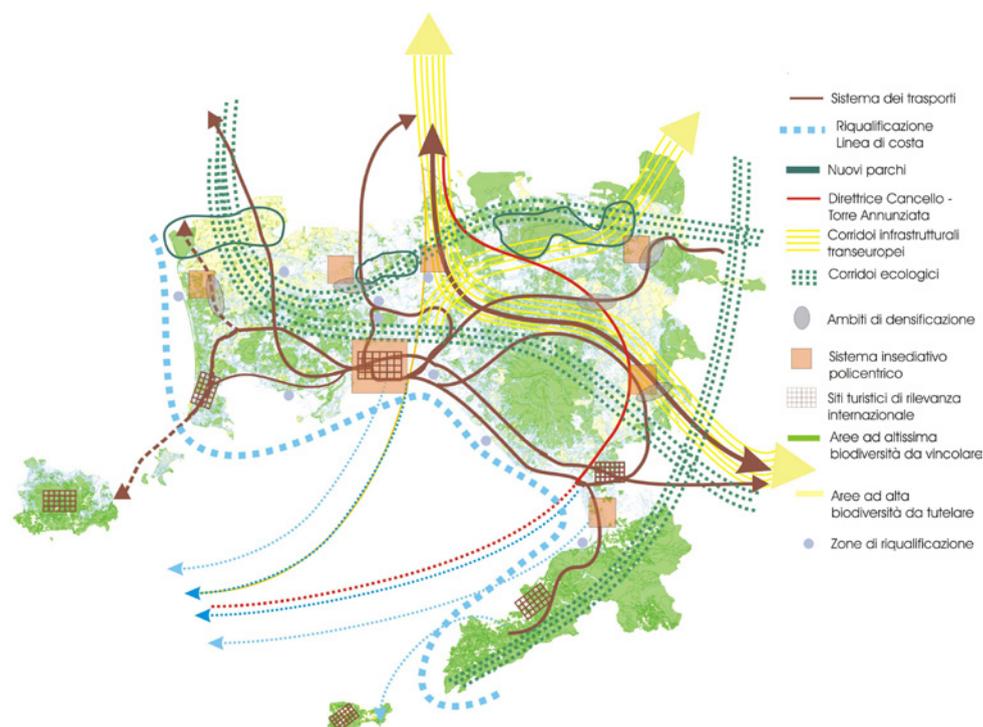


Fig. 12 - Quadro Strategico del PTCP di Napoli

strategica al sistema della portualità che si inserisce nel sistema integrato dei trasporti provinciale rappresentato in alcuni elaborati grafici specifici e si prescrive infine che i Comuni in sede di redazione dei PUC debbano tener conto di questo schema dei trasporti. Bisogna pertanto rilevare che il tema della portualità non emerga con particolare evidenza nelle strategie del piano provinciale, che si candida con molta probabilità ad assumere ruolo di piano metropolitano nel prossimo futuro.

Il tema della pianificazione strategica e urbanistico territoriale dell'area metropolitana di Napoli resta invece uno degli aspetti prioritari quando si voglia discutere di aree costiere e porti, per un territorio regionale come quello campano che vede concentrarsi sulla fascia costiera la maggioranza degli insediamenti e delle reti infrastrutturali, in conseguenza di uno sviluppo processuale storico-insediativo che, vincolato dalla conformazione strutturale idro-geo-morfologica e paesaggistica, ha determinato la congestione delle aree costiere a danno delle aree interne.

3. Conclusioni. Dalla frammentazione degli interventi al piano metropolitano

La Città metropolitana di Napoli diventerà realtà all'inizio del 2015 secondo quanto stabilito dalla L. 56/2014 e si porrà contestualmente la necessità di dotarsi di un piano metropolitano, che probabilmente si ispirerà al PTCP in corso di approvazione.

L'estensione stessa della città metropolitana coinciderà, a meno che altri comuni non vogliano aderire secondo le modalità ancora da definire nello Statuto della città metro-

politana, con il territorio della provincia sebbene la struttura di relazioni, infrastrutturali e di servizio, nonché la continuità fisica degli insediamenti metropolitani superi i confini provinciali.

Il piano metropolitano dovrà necessariamente tener conto delle aree portuali, nella loro componente operativa per la connessione con le aree produttive distribuite sul territorio provinciale e regionale (aree ASI, Interporti, Centri Commerciali e Direzionali) e nella componente storico-urbana per lo sviluppo di attività culturali, di svago e turistiche.

Il porto di Napoli costituisce il nodo di maggiore attrazione del sistema costiero metropolitano, seguito dal porto di Castellammare e da una serie di altri porti prevalentemente insediati nella costa vesuviana e flegrea, e propone un dualismo identitario contraddittorio come nella maggioranza delle città storiche metropolitane.

Questo nodo sarà all'attenzione della pianificazione metropolitana e non potrà essere risolto affidandosi a quanto previsto negli strumenti di piano vigenti, Variante PRG 2004, PTCP 2013 (adottato) e PRP 2012 approvato dal Comitato Portuale ma respinto dal CSLP.

La pianificazione sul territorio della futura area metropolitana di Napoli e la programmazione regionale su fondi comunitari disegnano uno sviluppo della città che, pur nei propositi di visione generale ed integrata, finisce col prevedere una trasformazione per parti e in molti casi incompiuta della città.

Il PRG, concepito secondo la vecchia legge regionale, ragiona all'interno dei confini comunali e rimanda a piani attuativi locali, che sono rimasti in buona parte disattesi. Da tempo si richiede una revisione del PRG, finalizzata alla redazione del nuovo strumento PUC (Piano Urbanistico Comunale) introdotto dalla L.R. n. 16 del 2004, sebbene con la prospettiva dell'istituzione della Città Metropolitana il piano comunale perderà di senso.

Il PTCP, pronto da anni ma mai approvato, disegna una visione del territorio metropolitano e probabilmente finirà con l'ispirare il futuro piano metropolitano, ma non sembra aver dedicato particolare attenzione alle potenzialità dell'area costiera.

I Grandi Progetti, così come ripartiti tra i diversi enti e prefigurati dalla Regione, promuovono una trasformazione per parti del territorio provinciale di Napoli e non confluiscono unitariamente verso un disegno unitario. Infine, gli altri grandi progetti di trasformazione interessanti il capoluogo partenopeo (Recupero di Bagnoli, Gestione del Sito Unesco, Mostra d'Oltremare, Centro Direzionale) restano fermi, in un immobilismo politico amministrativo che contribuisce ad alimentare il malessere urbano della città.

L'istituzione della Città Metropolitana costituisce un'opportunità per superare l'attuale frammentazione di piani e programmi presenti sul territorio: il piano comunale e quello provinciale saranno assorbiti all'interno del nuovo Piano Metropolitano, di cui andranno prefigurati contenuti e competenze; i Grandi Progetti interessanti il territorio metropolitano saranno gestiti con totale autonomia in quanto l'Unione Europea trasferirà direttamente i fondi europei alle Città metropolitane, senza passare attraverso il filtro della Regione, circostanza che permetterà al governo metropolitano di predisporre

una griglia coerente degli interventi miranti ad un disegno unitario; la strutturazione della Città Metropolitana dovrà fondarsi sull'identificazione dell'identità culturale della comunità locale, che non può prescindere dall'identità marittima.

La Città Metropolitana può proficuamente indirizzare le scelte sul futuro del territorio ricostituendo il perduto dialogo tra programmazione e pianificazione, economia ed urbanistica, al fine di orientare politiche urbane non scelte a caso (S.Sassen).

L'accentramento di decisionalità, lamentato in apertura, potrebbe avere esito positivo se il governo metropolitano saprà dirigere politiche urbane capaci di evidenziare le opportunità per gli imprenditori privati nel trasformare parti di città, la maggioranza delle quali oggi è collocata in area costiera o immediatamente a ridosso di essa.

Il tema della *territorialità*, pur se risolto di fatto dalla legge, resta aperto per tutte le interconnessioni reali presenti sul territorio che suggeriscono una perimetrazione ben più ampia della città metropolitana. Le proposte SVIMEZ, fondate prevalentemente su parametri quantitativi, restano tuttora valide, così come quelle della "regione metropolitana" proposta ed elaborata già dagli anni '90 (F. Forte) sino ai recenti studi sull'ipotesi di un ampliamento dell'area vasta SVIMEZ comprendente parti consistenti del litorale domizio e aree dell'agro nocerino-sarnese (F.D. Moccia).

Risulta necessario ragionare anche sulla suddivisione dello stesso territorio in *aree programma* che potrebbero coincidere con gli STS (Sistemi Territoriali di Sviluppo) individuati dal PTR (Piano Territoriale Regionale) e andare a costituire ambiti funzionali (associazioni di comuni) per la gestione dei servizi ma anche ambiti attuativi del piano metropolitano. Quest'ultimo andrebbe prefigurato come uno strumento flessibile e snello, capace di combinare le multidimensionali istanze locali in un processo di partecipazione e concertazione, anche guardando ad esperienze internazionali, come quello di Barcellona⁷ (Acierno, Mazza 2011).

Il Piano metropolitano dovrà costituirsi come documento programmatico capace di promuovere una nuova visione della città, mettendo insieme le diverse istanze proveniente dalla comunità metropolitana su pochi assi comuni e largamente condivisibili, attraverso un processo partecipativo facilmente gestibile.

L'idea guida, ad un primo livello di riflessione, deve far assurgere la città metropolitana a nodo e piattaforma logistica del Mediterraneo, all'incrocio dei due corridoi paneuropei, per inserirla in un ambito di competizione tra aree metropolitane. Il pensiero scientifico urbanistico internazionale sembra d'accordo nel ricercare il destino delle grandi città, nell'attuale fase di globalizzazione e post-metropolizzazione, in un necessario ambito di competitività di maggior respiro (Sassen, Hall).

Un secondo livello di riflessione, vede invece l'integrazione del piano urbanistico con



Fig. 13 - I Sistemi Territoriali di Sviluppo individuati nel PTR della Campania

progetti di grande dimensione e valenza nazionale e internazionale, cui vanno aggiunti interventi sul profilo infrastrutturale della mobilità, sulle reti ecologiche e le reti immateriali di comunicazione.

I temi metropolitani da affrontare allora saranno il trasporto collettivo su ferro, la città verde e la costruzione della città smart.

Ritornando al rapporto tra caratteri istituzionali della Città metropolitana e piano metropolitano, oltre la territorialità vi sono altrettanti temi importanti da affrontare: la natura e i contenuti del piano metropolitano, il rapporto tra i contenuti del piano e i poteri operativi (competenze e risorse finanziarie) dell'Ente di pianificazione e gestione (Città Metropolitana), l'attuazione del piano metropolitano attraverso piani direttori/strutturali corrispondenti ad ambiti o aree programma, il finanziamento dei grandi progetti strategici sul territorio metropolitano e la competenza dell'ente Città Metropolitana per la loro attuazione senza veti formulabili dai singoli comuni.

Queste sono alcune delle questioni che interessano la pianificazione e le competenze del nuovo ente per consentire l'attuazione del piano metropolitano in un efficace governo del territorio.

Il Piano metropolitano deve caratterizzarsi per una veste strategica e strutturale, al fine di fornire una griglia di riferimento che rappresenti non solo le invarianti del territorio ma soprattutto alcuni elementi fondanti dello sviluppo dello stesso in un arco temporale di proiezione di 15-20 anni. Tale griglia strutturale, per essere attuata e resa concretamente operativa, deve essere complementare ad una visione strategica (Moccia) che individui soggetti, competenze dei soggetti, obiettivi, funzioni e risorse. L'approccio strategico-strutturale deve garantire l'attuazione del Piano metropolitano che, se privo delle competenze amministrative degli enti gestori (Città Metropolitana e Comuni) e soprattutto delle risorse, rischierebbe di rappresentare l'ennesima vana aspirazione alla trasformazione.

Il piano, dal punto di vista dei contenuti tecnici, deve affrontare pochi assi strutturanti il territorio, quali le scelte sui pesi insediativi, il sistema delle infrastrutture della mobilità e la tutela degli spazi aperti (agricoli e prevalentemente naturali), evitando il consumo di suolo in un territorio segnato da due rilevanti aree vulcaniche e già edificato per il 50%. Il piano deve rinunciare ad una veste onnicomprensiva multisettoriale altrimenti si rischia di allungarne il processo di redazione compromettendone l'esito finale, ossia l'approvazione e l'attuazione da parte della vasta comunità metropolitana.

Fondamentale è inoltre la modalità di attuazione del piano e il rapporto con i piani comunali vigenti. Il piano metropolitano individua gli assi di sviluppo del territorio e localizza piani operativi e progetti specifici a diretta attuazione, che potranno anche essere oggetto di finanziamenti diretti europei o d'altra natura all'interno di una gestione coordinata delle singole programmazioni comunali. Il piano metropolitano dovrebbe determinare varianti automatiche ai piani comunali vigenti (vecchi PRG o nuovi PUC), soprattutto per la localizzazione di attrezzature e infrastrutture di interesse metropolitano, in conseguenza di individuazione di "progetti strategici", senza approvazione dei

singoli consigli comunali in quanto già rappresentati negli organi di governo della città metropolitana.

Accanto ai progetti strategici puntuali, da attuare in via diretta attraverso il piano metropolitano, sarebbero necessari “piani strutturali intercomunali” di disciplina di uso del suolo, riferiti alle aree programma nei quali si dettagliano gli assi portanti del piano metropolitano. La redazione di piani strutturali intercomunali (piani direttori) non va tuttavia interpretata come un ennesimo appesantimento delle procedure di pianificazione, che rischiano di bloccarne l’operatività, ma il giusto complemento del carattere flessibile del piano metropolitano.

Quest’ultimo, come prima proposto, allo scopo di essere approvato in tempi rapidi e con un vasto consenso, deve affrontare pochi assi strutturanti e individuare progetti strategici di interesse metropolitano a diretta attuazione, finanziabili con risorse provenienti soprattutto dall’UE, così come previsto dalla normativa comunitaria. I piani direttori intercomunali definiscono e dettagliano i contenuti del piano sulla base di aggregazioni di comuni.

Questo è il modello operativo che si propone per la pianificazione metropolitana, affinché possa perseguire efficienza ed efficacia nella concreta trasformazione del territorio.

L’area costiera metropolitana, prevalentemente urbanizzata, deve essere composta in ambiti omogenei per i quali prevedere piani direttori intercomunali, salvo la diretta operatività di alcuni progetti strategici già definiti dal piano metropolitano e direttamente finanziabili.

La proposta illustrata in questo articolo non ha certamente alcun carattere di esaustività ma si pone, sulla base della sintetica lettura critica della situazione esistente, come contributo al dibattito sulle funzioni della città metropolitana e sui contenuti del piano metropolitano, rivolgendo particolare attenzione alla costa e ad alcuni grandi nodi di interesse strategico.

ENDNOTES

1 La legge n. 56 del 7 aprile 2014 istituisce le 9 Città metropolitane di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria, più Roma capitale, completando un ciclo legislativo che aveva preso inizio nel 1990 con la L. 142, seguita dal Testo Unico degli Enti Locali (D.Lgs. 267 del 18/08/2000) e dalla modifica al Titolo V della Costituzione (Legge costituzionale n. 3 del 18/10/2001), tappe che hanno inciso poco sull’effettiva realizzazione delle stesse. Solo con L. 56/2014 la Città metropolitana è effettivamente un ente territoriale.

2 Nei limiti della presente trattazione non si analizzano i piani e gli interventi interessanti i territori degli altri comuni costieri della provincia di Napoli.

3 La società Nausicaa è stata creata nel 2003 con la partecipazione al 63% dell’Autorità Portuale e per la restante parte dal Comune e dalla Regione.

4 Il PRP lascia, tuttavia, irrisolto il conflitto tra la movimentazione dei passeggeri e la pedonalizzazione dell’area delle banchine al fine di restituire la fruibilità alla cittadinanza. La presenza dei flussi di passeggeri inevitabilmente costituirà una barriera all’affaccio diretto al mare, come avviene oggi, ed è necessario invece ipotizzare la dislocazione di parte di queste attività su altre zone del porto al fine di creare realmente un rapporto diretto con i cittadini garantendo la possibilità di passeggiare o sostare su una parte della banchina.

5 Si ricorda soprattutto l’interessante convegno “Il sabato delle idee. I grandi progetti per Napoli e la Cam-

pania” del 20 aprile 2013, organizzato presso l’Accademia delle Belle Arti di Napoli, cui hanno partecipato accademici e imprenditori.

6 Il PTCP nella sua versione recentemente rivisitata del 2013 (DGP 483/2013) e non ancora definitivamente approvata, propone un assetto generale del territorio fondato sugli stessi assi portanti della versione precedente e parzialmente modificato, ma nulla è aggiunto sulle aree costiere.

7 In particolare si fa riferimento all’esperienza del Piano metropolitano Regionale di Barcellona approvato nel 2010, di cui l’autore si è interessato e sul quale ha pubblicato diversi contributi.

REFERENCES

- Aa.Vv., Atti del Convegno Internazionale “Port Cities as Hotspots of Creative and Sustainable Local Development”, Naples, 1st–2nd September 2012, rivista BDC, Napoli, Giannini Editore, vol. 12, 1/2012.
- Amirante R., Bruni F., Santangelo M., Il porto, Napoli, Electa, 1993.
- Acierno A., Mazza A., Governare la metropoli. Il PTM di Barcellona, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2011
- Bruttomesso R., Città-porto: Mappe per nuove rotte urbane, Grande Sud, Palermo, Mediterraneo Padova, Marsilio, 2006
- Cerreta M., De Toro P., “Strategic Environmental Assessment of Port Plans in Italy: Experiences, Approaches, Tools”, Sustainability, 4, 12/2012.
- Clemente M., Città dal mare, Napoli, Editoriale scientifica, 2011.
- Clemente M., Città Dal Mare. L’arte di Navigare e di Costruire le Città, “Città e Architettura”, II, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011.
- Clemente M., “Identità Marittima e Rigenerazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile delle Città di Mare”, in BDC, XIII, 1/2013
- Consonni G., Città metropolitana. Idee forti e questioni istituzionali, Arcipelago Milano, <http://www.arcipelagomilano.org/archives/32567>
- Fonti L., Porti, Città, Territori, Processi di riqualificazione e sviluppo, Firenze, Alinea editrice, 2010
- Forte F., Napoli. La stagione della città metropolitana, Aracne, Roma, 2014
- Forte F. (a cura di), Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo: area metropolitana di Napoli, Alinea, Firenze, 2003.
- Forte F., La città metropolitana per lo sviluppo regionale, CLEAN, Napoli, 1993
- Fusco Girard L., You N., Città attrattori di Speranza, Franco Angeli, Milano, 2006.
- Fusco Girard L., Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the ‘Historic Urban Landscape’ Approach, Sustainability, 10, 5/2013
- Gianni R., Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano regolatore Generale, in TeMA n.03/2009, disponibile su <http://www.tema.unina.it>
- Gravagnuolo B. (a cura di), Napoli il porto e la città. Storia e progetti, Edizioni Scientifiche Italiane, 1994.
- Green David R. (ed.), Coastal zone management, London, Thomas Telford, 2010.
- Hall P., Good Cities, Better Lives: How Europe Discovered the Lost Art of Urbanism, Routledge, London, 2013
- Hall P., “Aree portuali: nuovi approdi del progetto”, *Casabella*, 589, 1992, Milano, Mondadori.
- Hein C., Port Cities, in Clark Peter, Oxford Handbook of Cities in World History, Oxford (GB), Oxford University Press, 2013
- Mariano C., Governare la dimensione metropolitana. Democrazia ed efficienza nei processi di governo dell’area vasta, Milano, FrancoAngeli, 2011
- Marinoni G., Infrastrutture nel progetto urbano, Milano, Franco Angeli, 2006.
- Moccia F.D., L’urgenza della pianificazione metropolitana, in Urbanistica Informazioni 245-246, INU Edizioni, Roma, 2012
- Moccia F.D., La città metropolitana di Napoli, relazione al Seminario di studi INU Campania “La pianificazione metropolitana” 16 luglio 2014, Napoli, 2014
- Pavia R., “La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli”, *Portus*, 20, 2010.

- Sassen S., *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna, 2010
- Savino M. (a cura di), "Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti", Milano, Franco Angeli, 2010.
- Scrofani L., Ruggiero L., *Turismo e competitività urbana*, "Quaderni Cedoc", Milano, Franco Angeli, 2011
- Urbani P., *Le funzioni di pianificazione della città metropolitana*, in *Urbanistica Informazioni* 245-246, INU Edizioni, Roma, 2012

siti web

- <http://www.comune.napoli.it/>
- <http://www.provincia.napoli.it/>
- <http://www.regione.campania.it/>
- <http://www.porto.napoli.it/>

IMAGES SOURCES

Le immagini sono tratte dai siti web di Regione Campania, Provincia di Napoli, Comune di Napoli, Autorità Portuale di Napoli e google earth.

Antonio Acierno

*Università degli Studi Federico II di Napoli, DiARC Dipartimento di Architettura
antonio.acierno@unina.it*

Professore aggregato e ricercatore in Urbanistica presso l'Università degli Studi di Napoli "Federico II". Docente di urbanistica in corsi di laurea e Master di II livello presso il DiARC (Dipartimento di Architettura. Direttore del Centro di Studi "G. Persico" presso il Centro di Ricerca Interdipartimentale L.U.P.T. (Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale) "Raffaele D'Ambrosio". Membro del Consiglio Direttivo della Sezione Campania dell'INU e membro effettivo dello stesso Istituto. Condirettore della rivista internazionale di cultura urbanistica TRIA. Autore di più di 70 pubblicazioni tra monografie, articoli su riviste e saggi. Svolge consulenza nel campo della pianificazione urbanistica e territoriale.