



# La Baia di Napoli

STRATEGIE INTEGRATE PER LA CONSERVAZIONE  
E LA FRUIZIONE DEL PAESAGGIO CULTURALE

a cura di

Aldo Aveta, Bianca Gioia Marino, Raffaele Amore

VOLUME SECONDO

Interpretazione/Comunicazione  
e strategie di fruizione del paesaggio culturale

artstudiopaparo

# La Baia di Napoli

STRATEGIE INTEGRATE PER LA CONSERVAZIONE  
E LA FRUIZIONE DEL PAESAGGIO CULTURALE

a cura di

Aldo Aveta, Bianca Gioia Marino, Raffaele Amore

# La Baia di Napoli

STRATEGIE INTEGRATE PER LA CONSERVAZIONE  
E LA FRUIZIONE DEL PAESAGGIO CULTURALE

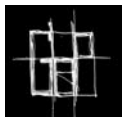
a cura di

Aldo Aveta, Bianca Gioia Marino, Raffaele Amore

VOLUME SECONDO

Interpretazione/Comunicazione  
e strategie di fruizione del paesaggio culturale

*Interpretation / Communication  
and fruition strategies of the cultural landscape*



GRANDI OPERE  
*collana diretta da*  
Antonella di Luggo  
*Volume 4*

**Comitato Scientifico**

Jean Francois Cabestan  
Massimiliano Campi  
Alessandro Castagnaro  
Stefano De Caro  
Pierluigi Leone De Castris  
Riccardo Florio  
Christiane Groeben  
Fulvio Irace  
Mario Losasso  
Virginie Picon Lefebvre  
Franco Purini  
Paola Scala  
Marcello Sestito

**La Baia di Napoli**

Strategie integrate per la  
conservazione e la fruizione  
del paesaggio culturale

*a cura di*

Aldo Aveta  
Bianca Gioia Marino  
Raffaele Amore

*Segreteria redazionale*

Claudia Aveta *coordinamento*  
Sabrina Coppola  
Giuseppe Feola  
Maria Chiara Rapalo

*Coordinamento editoriale*

Massimo Visone

*Progetto grafico*  
artstudiopaparo

© Ottobre 2017  
artstudiopaparo s.r.l. - Napoli  
info@artstudiopaparo.com

Secondo di 2 volumi indivisibili  
Euro 150,00 (per i due volumi)

ISSN 2421 034X  
ISBN 978 88 99130 688



La pubblicazione è stata promossa dalla Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del Paesaggio e realizzata con il contributo dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

**DiARC**  
Dipartimento di Architettura

Patrocinio del Dipartimento di Architettura - DiARC dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

I saggi contenuti nei due volumi sono stati valutati in modalità *double blind peer review*.

*In copertina*  
Alessandro Busci, *Castel dell'Ovo*, 2014

# Sommario

- 9 *Introduzione*  
Aldo Aveta

## *Prima sezione*

### Lecture del territorio e degli insediamenti: interpretazioni e questioni di valorizzazione

- 13 *Una città porosa: gli appunti di Walter Benjamin su Napoli*  
Leonardo Distaso
- 17 *La scoperta della baia di Napoli attraverso i Campi Phlegraei di sir William Hamilton*  
Marella Santangelo
- 22 *La misura del Paesaggio. Strumenti e metodologie di misurazione nel territorio del Regno delle due Sicilie. Una proposta di restauro di una torre di trilaterazione borbonica*  
Vincenzo Orgitano
- 26 *Immagini inedite della costa mediterranea del XVI secolo*  
Alessandra Veropalumbo
- 30 *Conservazione e valorizzazione del Paesaggio culturale nel contesto internazionale. I Paesaggi costieri*  
Rosa Anna Genovese
- 35 *Dalla tutela del paesaggio alla salvaguardia dell'ambiente: via italiana e quadro europeo (1900-1939)*  
Alberto Grimoldi
- 41 *Caratteri identitari della linea di costa per uno sviluppo sostenibile e resiliente delle filiere economiche locali*  
Maria Cristina Vigo Majello, Gabriella Esposito De Vita, Marina Rigillo
- 46 *Valorizzazione e tutela del Golfo di Napoli attraverso un percorso culturale e turistico in battello*  
Elio Abatino, Maria Teresa Lipartiti
- 50 *La baia di Napoli tra immagine del sublime e sviluppo urbanistico*  
Paolo Mascilli Migliorini
- 54 *Le vicende dei piani paesistici della Regione Campania tra lotta politica ed equivoci culturali*  
Giulio Pane
- 62 *Paesaggio archeologico costiero della baia di Napoli tra percezione e conservazione*  
Marida Salvatori
- 68 *'Laboratorio Campania'. Origini e caratteri fondamentali degli anfiteatri campani*  
Giovanni Menna
- 74 *Beni culturali come beni comuni per la valorizzazione e la rigenerazione delle città di mare*  
Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole
- 79 *Conoscere le problematiche urbane per comparazione. Le rivelazioni del disegno nelle aree di discontinuità: la Marina di Napoli*  
Riccardo Florio, Teresa Della Corte
- 84 *«Bellissime abitazioni, e comodi palazzi, che hanno vedute deliziosissime, e della Città e del mare»*  
Leonardo Di Mauro
- 89 *Alcuni esempi di residenza urbana nel borgo dei Vergini su preesistenze e antiche infrastrutture di servizio alla baia di Neapolis*  
Luisa Alterio, Gianpiero Russo, Francesco Silvestri
- 95 *Le terme e la conca di Agnano: lettura e interpretazione del paesaggio culturale*  
Gian Paolo Vitelli
- 104 *Il vincolo paesaggistico per il Centro storico-UNESCO di Napoli*  
Guido Donatone
- 107 *Dall'edilizia al design. La riggiola tra memoria e saper fare del cantiere tradizionale napoletano. Per pratiche di conservazione sostenibili*  
Saverio Carillo
- 113 *Il paesaggio della costiera sorrentina: luoghi 'mirabili' e trasformazioni del territorio nello sguardo dei viaggiatori ottocenteschi*  
Andrea Maglio
- 118 *Interventi borbonici a Ischia tra architettura e paesaggio. Dalla seconda metà del XVIII secolo al XIX secolo*  
Alessandro Castagnaro
- 124 *La fotografia di Roberto Pane a Ischia*  
Florian Castiglione
- 128 *Il paesaggio storico culturale di Ischia. Spunti di riflessione*  
Claudia Aveta
- 135 *Tra l'artificio e il mirabile: le antichità flegree in età moderna*  
Salvatore Di Liello
- 140 *Lo sviluppo del termalismo e della balneazione marina nei Campi Flegrei e a Ischia tra Otto e Novecento e la nascita di nuove 'città di loisir'*  
Maria Sirago
- 145 *Il progetto di valorizzazione delle 'Terme di Nettuno' a Pozzuoli come modello di gestione partecipata tra pubblico e privato: uno strumento di ricchezza territoriale*  
Chiara Ficarra, Daniele Militello

- 150 *Baia nelle immagini del British Museum. Aspetti della tutela del paesaggio nel XX secolo*  
Sara Isgro
- 155 *Le torri di Forio tra rappresentazione e valorizzazione*  
Francesca Capano
- 161 *Interpretazioni del Mediterraneo in progetti urbani della modernità (Sert, il GATEPAC e Le Corbusier sulla costa barcellonese)*  
Antonio Pizza
- 166 *Il paesaggio dell'entroterra. La valle Amiternina fra persistenze ed eventi: una proposta di lettura critica*  
Donatella Fiorani, Francesca Geminiani
- 171 *Un singolare paesaggio marino come palinsesto storico tra il delta del Tevere e il mar Tirreno: dall'antico Portus Augusti et Traiani all'Oasi di Porto*  
Annarosa Cerutti Fusco, Emanuela Chiavoni, Daniela Esposito, Claudio Impiglia
- 224 *Il paesaggio di monte Echia tra utopie, alterazioni e tutela, da Lamont Young al secondo Novecento. Verso il futuro di un'area simbolica della baia di Napoli*  
Giovanna Russo Krauss
- 229 *Approcci innovativi di studio e sperimentazione nel centro storico di Napoli: il caso di piazza Municipio*  
Antonio Bertini, Immacolata Caruso, Valentina Noviello, Tiziana Vitolo
- 234 *Identità e conservazione della costa vesuviana: valori, criticità attuali e nuove ipotesi di intervento*  
Giuseppina Pugliano
- 240 *Ercolano tra archeologia e paesaggio: implicazioni visive, istanze di conservazione e valorizzazione del sito archeologico*  
Iole Nocerino
- 245 *La piramide delle sirene: polisemia paesaggistica della finis terrae sorrentina, tra monte San Costanzo e Punta della Campanella*  
Giovanni Gugg
- 251 *Il promontorio di Punta Campanella nella penisola sorrentina: un palinsesto paesaggistico e architettonico da tutelare*  
Lia Romano
- 256 *La baia in difesa. Torri costiere in penisola sorrentino-amalfitana, da frammenti a monumento*  
Valentina Russo
- 263 *Tra natura e artificio. Il Vallone dei Mulini di Sorrento nel paesaggio culturale della penisola sorrentina*  
Stefania Pollone
- 268 *Il paesaggio culturale della valle dei mulini di Gragnano. Temi di storia e restauro*  
Clara Verazzo, Gaetano Ruocco
- 273 *Armonia degli elementi nei giardini ischitani. Il parco termale di villa Maria a Forio*  
Maria Adriana Giusti
- 280 *Opere dell'uomo e opere della natura: interpretazione e interazione nel processo di valorizzazione e fruizione del paesaggio culturale ischitano*  
Bianca Gioia Marino
- 287 *Memorie dalla Terra. Tracce, resti, architetture nei Campi Flegrei*  
Chiara Ocellini
- 293 *Per uno sviluppo sostenibile di Pozzuoli: il recupero delle relazioni perdute tra la città, il mare e la linea di costa*  
Ciro Buono
- 299 *Raniero Mengarelli e l'invenzione moderna del paesaggio antico della Banditaccia. Una storia inedita per una tutela integrata dei paesaggi culturali di Cerveteri*  
Elisabetta Pallottino, Paola Porretta
- 307 *Il paesaggio culturale della 'Via della Lana' in Val Gandino. Strumenti di analisi e interpretazione per la sua valorizzazione*  
Paola Condoleo, Andrea Rolando, Daniela Oreni, Alessandro Scandiffio
- 313 *Stratigrafia e paesaggio: riflessioni per una tutela dinamica del patrimonio costiero di Cagliari*  
Donatella Rita Fiorino, Monica Vargiu

#### Seconda sezione

#### Elementi del paesaggio culturale. Approcci interpretativi e metodiche di intervento

- 179 *Petrarca e la Baia di Napoli*  
Carlo Tosco
- 183 *La Baia di Napoli nel contesto del golfo*  
Luigi Picone
- 188 *L'utilità culturale delle rovine nel paesaggio. Alcune riflessioni sugli edifici ludici e teatrali romani in area partenopea*  
Emanuele Romeo
- 194 *La baia di Napoli: costruzione dell'identità e comunicazione nel discorso mediatico francese*  
Antonella Guarino
- 198 *Rilevare le tracce che riportano all'identità del luogo. La riscrittura della baia di Napoli*  
Maria Teresa Como
- 203 *La costa flegrea tra eccellenze paesaggistico-culturali e paesaggi rifiutati*  
Maria Gabriella Errico
- 206 *Conservare i paesaggi della serialità*  
Francesca Albani
- 211 *Interpretare e comunicare il Golfo di Napoli in ambito turistico*  
Annunziata Berrino
- 215 *La vigna di San Martino, un paesaggio culturale tra passato e futuro, presidio di agricoltura urbana nella storia di Napoli*  
Isotta Cortesi
- 220 *Trasformazioni materiali, mutazioni di immagine: Castel Nuovo nel paesaggio culturale della baia di Napoli*  
Sabrina Coppola

Terza sezione

Paesaggio culturale/Esperienze e strategie di fruizione

- 321 *Risorse territoriali, fisiche e immateriali, e strategie di valorizzazione per la Baia di Napoli*  
Aldo Aveta
- 327 *La Baia di Napoli: una valutazione multicriterio della vulnerabilità e della resilienza*  
Luigi Fusco Girard, Maria Cerreta, Pasquale De Toro
- 332 *Natura, cultura e degrado. I risvolti istituzionali della riqualificazione*  
Loreto Colombo
- 338 *La Baia di Napoli nel quadro del piano strategico della Città metropolitana*  
Attilio Belli
- 341 *Strategie progettuali per le aree archeologiche nella baia di Napoli*  
Pasquale Miano
- 347 *Towards a Diversified Historic Urban Landscape: Diversity-based and Innovation-driven Spatial Regeneration of Public Spaces*  
Yapeng Ou, Marina Fumo
- 352 *Il Virtuale per il Patrimonio Culturale: prospettive e direzioni future*  
Luigi Gallo, Giuseppe De Pietro
- 355 *Il valore di una città fortificata sito Unesco. Conservazione, gestione e valorizzazione attraverso il XX secolo*  
Davide Del Curto
- 359 *La città-porto come sistema duale: prospettive multiscalari di integrazione. Il caso di Napoli*  
Michelangelo Russo
- 366 *Il sito Unesco 'Centro storico di Napoli'. The Historic Urban Landscape Approach*  
Cettina Lenza
- 371 *Il sito UNESCO 'Centro storico di Napoli'. Il Piano di gestione*  
Pasquale Belfiore
- 375 *Napoli città porosa. Strategie per un processo di valorizzazione del paesaggio urbano e naturale della città*  
Alessandra Como, Vittorio Santangelo, Luisa Smeragliuolo Perrotta, Carlo Vece
- 379 *Un'icona di Napoli: Castel Nuovo. La fruizione tra presente e futuro*  
Pierluigi Aveta, Piera Della Morte
- 385 *La pubblica illuminazione come strumento per la valorizzazione e la fruizione del paesaggio culturale: un'utopia?*  
Laura Bellia
- 389 *Masserie e paesaggi rurali storici: metodi e indirizzi per la conoscenza, la protezione e la valorizzazione sostenibile del patrimonio vesuviano*  
Marina D'Aprile
- 394 *Il Real sito di Portici, tra tutela e valorizzazione*  
Raffaele Amore
- 403 *Pompei nella baia di Napoli. Restauro e valorizzazione dell'area archeologica, tra istanze di conservazione e di miglioramento della fruizione*  
Renata Picone
- 408 *Via Krupp: dal risanamento alla fruizione. Interventi e strategie*  
Roberto Castelluccio, Veronica Vitiello, Maria Laura Salvia
- 412 *Architettura nel paesaggio. Studi e proposte per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico di Anacapri*  
Clara Verazzo, Elsa Ferraro
- 416 *'Torri in festa Torri in luce': sensibilizzazione locale e promozione turistico culturale*  
Aldo Imer
- 420 *Porto d'Ischia: porto non porto. Da cratere vulcanico a lago, ad approdo, a nodo di traffico*  
Antonello Monaco
- 424 *Il paesaggio culturale costiero dei Campi Flegrei: idee e progetti*  
Francesco Domenico Moccia, Barbara Scalera
- 430 *Il rione Terra di Pozzuoli: archeologia e spazi pubblici nella città alta*  
Ferruccio Izzo, Vanna Cestarello
- 435 *Rione Terra-Pozzuoli, Paesaggio Culturale e Bene Comune. Analisi, strategie di utilizzo e processi di Empatia Territoriale*  
Giacomo Bandiera
- 440 *I Campi Flegrei e le nuove possibili strategie di sviluppo*  
Gianluigi de Martino
- 445 *La Liguria di levante. Territorio e paesaggio storico-culturale tra conservazione e valorizzazione. Conflitti e potenzialità*  
Stefano Francesco Musso
- 450 *Strategie di valorizzazione per la fortezza di Peschiera del Garda nella candidatura Unesco 'Le opere di difesa veneziane tra il XV e il XVII secolo'*  
Marco Pretelli, Leila Signorelli
- 455 *Recuperare il rapporto uomo, insediamenti e territorio. Mobilità sostenibile, immaginari territoriali e valorizzazione del paesaggio costiero*  
Piano Andrea, Piano Simona
- 459 *Proteggere un patrimonio 'vivente'. Strategie di sopravvivenza per i paesaggi rurali tradizionali*  
Giorgia de Pasquale
- 464 *Un approccio multidisciplinare per la conoscenza dei beni architettonici: il caso della Certosa di Trisulti*  
Massimiliano Savorra, Adriana Marra, Giovanni Fabbrocino
- 468 *Recupero e valorizzazione delle ferrovie dismesse: il caso della linea Adriatico Appenninica*  
Enrica Petrucci
- 473 *La diffusione della valorizzazione per una fruizione partecipata del paesaggio culturale. Torino, Barriera: la sfida (vinta) dell'arte contemporanea come strumento di rigenerazione*  
Stefania Dassi, Francesca Lupo
- 478 *Strategies for the conservation and enhancement of the cultural landscape. The medieval fortified heritage in North-Eastern Sardinia*  
Elisa Pilia, Maria Serena Pirisino
- Appendice.  
I territori della Baia di Napoli  
Aldo Aveta
- 535 Autori

## La città-porto come sistema duale: prospettive multiscalarari di integrazione. Il caso di Napoli

*The port-city as a dual system: multiscalar integration perspectives.  
The case of Naples*

Michelangelo Russo

*La città-porto come città duale: Governance Vs Design*

Il *waterfront* urbano è un'area liminale, 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, linea di demarcazione della città tra la densità dei flussi – transiti, scambi e commerci – e la sua storia, vettore di profonde valenze simboliche e identitarie.

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 spessore, geometria ad ampiezza variabile per definire l'identità della città, rafforzata da elementi di architettura (fari e lanterne, moli, magazzini, dogane) che ne hanno rappresentato l'immagine e il ruolo di magnete, attrattore di attività collettive e di economie urbane.

Le aree portuali hanno costituito lo spazio pubblico nella città della storia, non solo per la loro centralità e per la presenza dei traffici commerciali, ma anche per la loro multifunzionalità e per la capacità di rappresentare volano economico e sociale, ma anche morfologia della città.

Tuttavia, il porto, nei processi di modernizzazione, ha perso quel carattere urbano per trasformarsi progressivamente in una infrastruttura specializzata, necessariamente settoriale, legata a una razionalità introversa collegata al controllo dei flussi, agli spazi di movimentazione e di stoccaggio, ai traffici. Il porto contemporaneo, soprattutto se ha una vocazione commerciale e industriale, si configura come un dispositivo ad alta efficienza e a forte grado di specializzazione, che esclude ciò che non sia strettamente collegato al suo funzionamento.

Le aree portuali costituiscono ormai una separazione tra linea di costa e città, cioè tra due realtà differenziate, una volta unite, collegate e integrate, oggi divise, diverse, prive di comunicazione che non sia sorvegliata e limitata. Una separazione che ha creato marginalità e degrado nelle aree di contatto e di interfaccia tra porto e quartieri circostanti, nei fasci infrastrutturali che collegano e separano la città dalla sua linea di costa. Si consolidano, in adiacenza *due città*: una *dual city* costituita dalla separazione tra porto e città bassa, che assume una configurazione fisica profondamente

diversa – talvolta conflittuale – dove alcuni spazi divengono *scarti*, esito di una *contesa* priva di progetto, di visione. Un dualismo derivante da una separazione di *governance* di soggetti (l'amministrazione municipale e l'Autorità Portuale *in primis*) che hanno interessi, regole e obiettivi differenti, spesso in contrasto.

L'abbandono e la dismissione delle grandi tradizionali strutture portuali europee, prevalentemente spostate all'esterno delle cinture urbane in risposta ai requisiti della regolazione dei traffici commerciali (dalle esigenze legate al pescaggio delle navi fino alla disponibilità di aree da destinare alle piattaforme della logistica), ha trasformato l'idea convenzionale della città-porto nel nord Europa<sup>1</sup>.

I porti commerciali, grandi *hub* della logistica intercontinentale organizzati in prossimità dei *gate* di accesso diretto alla navigazione in mare aperto, hanno lasciato i vecchi porti urbani come aree da rimodellare per gli usi più propri delle città, capaci di offrire spazi inediti alla vita urbana, con la creazione di spazi pubblici e parchi, nuove residenze, territori attrattivi per il tempo libero.

Spostare le funzioni specializzate, a largo consumo di suolo ed eminentemente produttive (container, logistica, cantieristica) e chiuse al territorio, significa 'fare largo' alla città, come nei casi europei di Hafen City ad Amburgo o di Nordhavn a Copenaghen [figg. 1-2] dove, accanto al nuovo quartiere residenziale, sono rimaste alcune funzioni portuali, quelle maggiormente integrate alla vita urbana, legate al turismo e alla crocieristica. Queste ipotesi mostrano gli effetti legati alla visione del porto come 'sistema regionale', che consente l'articolazione della struttura portuale alla scala territoriale in poli funzionali dislocati – in ordine alla loro compatibilità – nel contesto territoriale, dove la parte turistica è quella più adattabile alla città.

Tuttavia, è importante riflettere su soluzioni intermedie, lavorando dentro la *doppia natura* della città-porto per concepire il porto come sistema multifunzionale: l'intersezione tra attività incoerenti (ad esempio, spazi urbani della città e aree della logistica) possono, infatti, trovare forme innovative di articolazione spaziale e funzionale entro una nuova logica di progetto che consenta la coesistenza di usi in conflitto attraverso la creazione di luoghi urbani d'integrazione, campo di ricerca progettuale da esplorare attraverso la creazione di un nuovo tessuto di spazio pubblico.





1. Hafen City, Amburgo.

Questo è il tema delle città-porto tradizionali del Mediterraneo come, ad esempio, Genova, Napoli o Marsiglia, dove il porto è intessuto di spazi di raccordo tra città e mare, centrali per tipologia e storia, per l'intersezione di flussi e funzioni e – non da ultimo – per la capacità di rivitalizzare un'identità stratificata. Integrazione, multifunzionalità e intersettorialità sono i termini chiave – in una prospettiva trasformativa dello spazio portuale – di una nuova concezione del porto urbano che consenta il superamento dei conflitti della *dual city* città-porto.

La città in adiacenza con la struttura portuale deve essere considerata come *multifunctional landscape*<sup>2</sup>, vale a dire come tessuto improntato alla valorizzazione degli spazi intersettoriali della struttura portuale storica, collegati tradizionalmente alla città, bordo molteplice e poroso ai flussi non specializzati, aperto ai cittadini, capace di restituire continuità tra la città e la sua linea di costa: una continuità che mira a recuperare il senso di paesaggio di quest'area liminale.

Il paesaggio, come nozione plurisenso – in questo senso come paesaggio culturale, storico e urbano, come *heritage* – costituisce una forma possibile e condivisa di integrazione tra città, porto e mare: reclama la qualità della relazione tra spazi, insediamenti e infrastrutture, anche in una condizione di obsolescenza e di sottoutilizzo, spazioscartoedi degrado, aree 'periferiche' in posizione centrale, esito di processi urbani e funzionali di lunga durata. Lavorare, dunque, nella città-porto tradizionale su nuove forme di integrazione, e sullo sfondo di un'idea di paesaggio culturale, vuol dire innanzitutto mirare strategicamente alla rigenerazione e al recupero degli spazi degradati di interfaccia: aree interstiziali e spazi aperti interclusi, ma anche aree agricole urbane e luoghi in abbandono, *brownfields*, immobili dismessi e paesaggi ordinari che, per posizione e per prossimità con la linea di costa, offrono molteplici prospettive di trasformazione in chiave paesaggistica [fig. 3].

*Una doppia natura per una duplice scala di lettura: il caso di Napoli. Città porto e città della storia: immagine, percezione, stratificazione di una città inversa*

Nel caso di Napoli, la linea di costa, intessuta nella storia della città, mostra una pluralità di luoghi di grande valore paesaggistico, talvolta latente (nei tratti di territorio adibiti a usi industriali o interessato da processi di dismissione), che – per questo – hanno grandi potenzialità in termini di 'rimagliatura' tra i tessuti storici della città e il *waterfront*, da sperimentare con la costruzione di nuovi spazi pubblici, di socialità e di inclusione, di continuità e di riequilibrio tra funzioni urbane e polarità infrastrutturali. Si tratta di uno spazio pubblico potenziale da disegnare proprio negli margini più inaccessibili, negli interstizi tra porto e città. L'esperienza diretta del paesaggio costiero inteso come luogo di continuità percettiva e prospettiva tra le piazze e i moli del porto, i quartieri bassi, le mura e il sistema delle colline, rappresenta il legame tra città, paesaggio e porto, testimonianza culturale di una natura urbana che trova la sua icona nella rinascimentale *Tavola Strozzi*<sup>3</sup>. Una memoria stratificata e ancora presente nella città, talvolta latente, che è possibile far rivivere attraverso la percezione della città dalla costa, dai moli, dalle appendici più remote del sistema portuale: come mostra lo stupefacente scenario urbano che è possibile catturare con uno sguardo dal molo San Vincenzo, straordinaria struttura settecentesca che si spinge per oltre un chilometro nel Golfo di Napoli, interdotta per decenni all'uso dei cittadini, area demaniale attribuita a usi militari, che è al contempo città storica, *heritage* e paesaggio, infrastruttura dismessa e spazio pubblico.

La percezione della città dal mare mette in evidenza uno dei valori collettivi più alti che è la lettura stessa del palinsesto della città, della sua storia e della sua composizione, della sua forma attuale come risultante di un' "inversione" dello spazio che ne esalta i valori testimoniali sullo sfondo delle strutture della città contemporanea. Il porto è stato intensamente collegato alla città dal punto di vista mor-



2. Nordhavn, Copenhagen.



3. Aree di Vigliena (foto di Danilo Capasso).

fologico e funzionale, economico e sociale, con la sua storia e le sue trasformazioni; la *forma urbis* di Napoli è costruita dall'intima relazione tra insediamenti, spazi e linea di costa, che nelle loro reciproche connessioni hanno costituito l'immagine stessa della città. Infatti, una lettura del porto di Napoli e della sua storia riguarda un'immagine che comprende i moli storici, le 'calate', le grandi vie urbane trasversali alla linea di costa allineate con i moli, i pontili piccoli e grandi che congiungevano la città all'acqua, incrociandone gli spazi e le relazioni. Il porto storico – come estensione naturale del fronte urbano sul mare – era il luogo delle attività sociali, pubbliche e mercatali, senza distinzione tra spazio pubblico e specializzato, come è possibile cogliere nell'iconografia storica della città di Napoli vista dal mare. Il progressivo consolidarsi e ampliarsi delle aree portuali ha definitivamente modificato il senso del fronte sul mare come spazio aperto e collettivo della città, creando una barriera impenetrabile per i flussi trasversali tra il paesaggio costiero e la città.

Napoli è 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 città<sup>4</sup>.

Il porto è una forma costitutiva del paesaggio urbano di Napoli: è un punto di vista da cui si traggono i *landmark* del contesto ambientale, il Vesuvio e le estremità 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 e con le architetture urbane (Immacolatella Vecchia e Porto Salvo, la stazione Marittima di Bazzani, l'edificio dei Magazzini Generali di Canino, i silos granari e le visionarie architetture industriali verso levante) [fig. 4].

La lettura di questi rapporti tra storia e trasformazione, consiste nel potente *racconto collettivo della città* e della sua storia e indica come *valore condiviso*, quegli spazi (spazi-scario, obsoleti e di-

smessi) che delineano, in prospettiva, la *vision* strategica della trasformazione possibile.

In questa dimensione, dunque, il porto urbano – in particolare a Napoli – in quanto morfologia del rapporto tra città e paesaggio, tra spazio pubblico e usi commerciali, è il luogo centrale per pensare il futuro della città. La sua forma, la sua posizione, la sua storia, la sua natura di spazio di integrazione tra città e acqua, definiscono il porto come luogo sociale e urbano – oggi divenuto recinto chiuso di separazione – che contiene le potenzialità di un *progetto strategico* per lo sviluppo della città, ben oltre il ruolo meramente settoriale di infrastruttura.

Molte dimensioni percettive consentono di interpretare il *waterfront* portuale: 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 il senso collettivo di paesaggio e acquistando l'alienante statuto di recinto chiuso, impenetrabile e sorvegliato: il *waterfront* portuale mette a sistema aree specializzate che condizionano il territorio con tagli e linee di discontinuità. Il recinto del porto ha accessi controllati e direzioni di scorrimento obbligato che definiscono in longitudinale l'organizzazione interna in una sequenza lineare di recinti, edifici funzioni che nel loro complesso definiscono l'immagine del fronte urbano dal mare: dagli edifici monumentali alle piattaforme di movimentazione Ro-Ro, ai grandi magazzini, agli edifici militari e per la cantieristica, ai bacini di carenaggio, ai fuori-scala delle grandi gru e dei carri ponte, delle piattaforme cargo in un assemblaggio variabile e temporaneo dei container multicolore [fig. 5].

Napoli, dunque, è l'esempio di città che deve affrontare la *doppia natura* del porto come *recinto*, regolato in autosufficienza da una gestione autonoma e autoreferenziale e, al contempo, come estensione storica e naturale della morfologia urbana. Attualmente a Napoli la progressiva divaricazione degli obiettivi di sviluppo, il disallineamento tra i tempi, le azioni dei piani e le forme di gestione



4. Fronte del porto di Napoli visto dal mare (foto di Danilo Capasso).



5. Il porto di Napoli e la piattaforma container (foto di Paolo De Stefano).

degli spazi, rendono città e porto due entità completamente separate. Il processo di divaricazione fisica e funzionale rende la separazione tra porto e città come una barriera che produce marginalità degli spazi di contatto e di interfaccia tra città e *waterfront*: si tratta ormai di spazi interstiziali, inibiti all'uso, degradati e abbandonati come, ad esempio, il parco della Marinella [fig. 6].

#### *Idee di progetto e articolazione urbana*

Progettare il porto significa ripensare le relazioni con le funzioni urbane e rimuovere le barriere che le separano dalle attività portuali tradizionalmente intese. Ciò significa concepire il porto come *paesaggio multiscale*: la nozione di *harbourscape*<sup>5</sup> 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 e 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 millenaria<sup>6</sup>.

Questa specificità – in una realtà come quella del porto di Napoli – rappresenta un 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 Piano Regolatore Generale del 2004 fino agli attuali documenti di pianificazione e programmazione degli assetti portuali, sono lontane dal delineare un progetto organico di quest'area come ripensamento dei rapporti tra città e mare.

Il principio di *harbourscape* pone in risalto un'idea di città improntata sulla relazione tra stratificazione storica, identità urbana e forma del paesaggio inteso come palinsesto della città. Il porto va considerato come paesaggio multifunzionale nel senso che,

oltre a essere un'infrastruttura specializzata è anche una fitta rete di valori urbani e ambientali, un paesaggio multiscale, 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 sono una duplice chiave interpretativa di uno spazio sempre più ambiguo e definiscono due nozioni profondamente strategiche per ripensare il porto come parte vitale e propulsiva della città.

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 piazza Giovanni Bovio 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, in prossimità con la zona del Mercato Ittico di Luigi Cosenza e del Parco della Marinella.

Questi luoghi di potenziale ricucitura con la città costituiscono spazi di continuità pubblica e pedonale e di raccordo funzionale oltre che geometrico tra il porto e la città. Raccordo che potrebbe essere consentito da un intervento indispensabile per ripensare il porto urbano e per ricostruire linee di continuità fisica e topografica con la città storica e con i suoi spazi, una soluzione infrastrutturale di profondo cambiamento: l'interramento – mediante un'accurata verifica di fattibilità – dell'asse viario costiero che attualmente corre in fregio all'area portuale e collega la città con la rete delle autostrade. Annullare per tratti la barriera stradale consentirebbe di ripristinare le connessioni in superficie e ricostituirebbe la fascia del porto come un potenziale sistema di spazi pubblici e urbani, un parco lineare lungo il quale articolare nuovi collegamenti pedonali e spaziali tra la città e la linea di costa. Ciò potrebbe consentire di ripensare le funzioni specifiche del *waterfront* e la sua accessibilità, in continuità con gli assi della città per determinare, di fatto, l'apertura alla città storica del recinto dell'area portuale, attraverso spine di percorsi e di spazi di affaccio sul mare caratterizzati da una natura funzionale meno specializzata e più aperta al pubblico. Il recinto si interrompe dove le funzioni sono meno specializzate e danno luogo a usi misti come, ad esempio, negli approdi e nei tratti di banchina riservati a scalo dei passeggeri su tratte locali: come nelle stazioni ferroviarie o metropolitane, questi attrattori di flussi sono eminentemente spazi pubblici.

L'incastro morfologico tra le direttrici che provengono dalla città e i nodi di *mixité* dei flussi, che hanno il ruolo di interrompere la sequenza longitudinale delle funzioni specializzate del porto, può determinare una nuova idea di porosità della linea di costa, di accessibilità alla città per punti specifici che hanno il senso di una strategia di rigenerazione capace dirivitalizzare lo spazio portuale mettendolo in tensione con la città.

La potenziale multifunzionalità del porto ne rafforza l'attrattività e implica il necessario coinvolgimento di diversi attori per



6. L'area del Parco della Marinella (foto di Danilo Capasso).

strutturare un processo circolare di amministrazione, gestione, trasformazione e uso che reclama l'interlocuzione degli *stakeholder* e l'ascolto di tutti i cittadini.

Il principio di porosità e di una nuova possibile interazione tra gli spazi pubblici della città e del porto sono stati sperimentati anni fa, nel concorso di progettazione per la riqualificazione del porto monumentale di Napoli<sup>7</sup> 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 progetto vincitore (M. Euvè, R. Pavia, G. Salimei, M. Di Venosa), con l'intenzione di costruire un tessuto intermedio tra la città e il porto, disegnava un sistema flessibile di relazioni tra porto e città, giocato sulla dimensione architettonica di un'osmotica linea di confine 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 destinate al traffico passeggeri. Il progetto alla scala urbana dialoga con la nuova stazione metropolitana di Municipio, progettata da Alvaro Siza, che prevede un percorso pedonale ipogeo per collegare la piazza, il porto, la linea di costa.

Il progetto è rimasto a oggi lettera morta, sia per la crisi degli ultimi anni di un'Autorità Portuale senza una guida, sia per le pressioni delle *lobbies* di concessionari e armatori<sup>8</sup>, contrari a un assetto misto e permeabile del limite portuale verso la città, considerato come una potenziale perdita di controllo sugli spazi portuali e sulla loro trasformazione. Evidentemente, senza una chiara intenzione istituzionale focalizzata a delimitare forme di co-pianificazione tra Comune e Autorità Portuale, non è possibile costruire uno scenario di intervento concreto entro cui sia possibile affrontare la complessa rete di relazioni tra porto e città. Storicamente, la debole interazione tra Comune e Autorità Portuale non ha generato politiche né azioni: all'assenza di un piano regolatore portuale fa riscontro un piano urbanistico indebolito dal dualismo delle competenze<sup>9</sup>.

## Nuovi potenziali scenari urbani

Una *vision* è indispensabile per mettere in coerenza gli interventi di trasformazione alla scala urbana e metropolitana, e per potenziare i valori ecologici, le relazioni infrastrutturali, legate ai flussi, ai principi insediativi, alla mobilità, al funzionamento del porto nel sistema regionale e alla ridefinizione dei suoi usi e del suo ruolo, valutati in relazione al sistema della portualità alla scala regionale.

Decentrare alcune delle funzioni del porto fuori dall'area urbana di Napoli può costituire la prospettiva strategica. È qui utile richiamare quell'idea del porto come 'sistema regionale' di poli destinati a usi complementari: infatti, la dimensione territoriale del sistema portuale<sup>10</sup> può costituire l'idea di base per ripensare complessivamente il sistema integrato degli approdi e dei porti della Campania e per delineare, alla scala metropolitana, nuove forme di integrazione tra le città e coste.

Ciò afferma la necessità di definire un quadro di pianificazione che scardini lo schema di *governante* limitata al dualismo tra Comune di Napoli e Autorità Portuale, ampliando i temi del governo del territorio alla scala metropolitana e regionale e alle loro istituzioni, al fine di costruire una *vision* del sistema della portualità disposto sulla linea di costa della Campania, sorretto da ampie forme di co-pianificazione. È necessario che i piani urbanistici e territoriali e gli strumenti di regolazione e di gestione dei territori portuali interagiscano tra loro entro una visione d'insieme. Altrimenti, in assenza di coordinamento, il loro spazio di relazione è una linea di separazione, oltre che fisica anche procedurale, che divide strategie settoriali e politiche urbane che interessano valori collettivi, definendo una profonda frammentazione fisica tra i luoghi rilevanti del sistema urbano e le aree della fascia portuale.

Integrare la linea di costa con la città vuol dire rivisitare un'idea di *waterfront*, che, nel caso di Napoli – e in particolare della sua area orientale, occupata fin dai primi decenni del Novecento da funzioni industriali oggi largamente in declino – consiste nel ripensare complessivamente il sistema urbano, lavorando sugli assetti urbani e funzionali, ma soprattutto nelle aree interstiziali, che sono spazi strategici, ambiti di potenziale trasformazione, di riequilibrio funzionale e di rigenerazione urbana che, per topologia e trasformabilità, consentono di definire una nuova idea di città e dei rapporti con la linea di costa. Un nuovo assetto del *waterfront*, attraverso l'eventuale decompressione dell'asse viario costiero dovuto allo spostamento in galleria dei flussi carrabili diretti verso le reti autostradali, il ripensamento del limite portuale con forti 'soluzioni di continuità' del recinto verso la città, la creazione di luoghi di ibridazione funzionale, la delocalizzazione delle funzioni specializzate – come la piattaforma della logistica che attrae una forte congestione veicolare nella zona retro-portuale – sono tutte azioni esemplificative di una trasformazione strutturale dell'area portuale di Napoli e delle sue relazioni con la città.

Questi indirizzi di pianificazione raccordano le diverse scale del progetto: da quella territoriale a quella locale e urbana, mettendo in tensione l'assetto regionale del sistema porto, costituito da differenti



7. Planimetria di progetto della tesi di laurea di Marica Castigliano.

polarità funzionali disposte lungo la linea di costa, con le trasformazioni locali che interessano le città e i paesaggi alla scala urbana: questi materiali consentono un'interessante esplorazione di visioni alternative, costruite con progetti multiscalari e rappresentano un rilevante laboratorio per la costruzione creativa di scenari futuri<sup>11</sup> [fig. 7].

Alcune di queste condizioni possono apparire utopiche e in controtendenza rispetto a una classica logica incrementalista della crescita quantitativa dell'infrastruttura portuale. Evidentemente, la fattibilità di questa prospettiva si gioca, in forma multiscale, nella dimensione territoriale del sistema portuale. Scorporare le diverse funzioni del sistema della portualità in Campania senza concentrarle sulla città capoluogo, altresì distribuite sull'intero arco costiero regionale, potrebbe condurre da una parte a incrementare l'efficienza del sistema e dall'altro consentire tattiche locali di integrazione tra città e porto. Infatti, la prospettiva di crescita quantitativa del porto come infrastruttura e come nodo di traffici delinea delle ricadute sulla città che non possono essere trascurate, in considerazione di effetti quali, ad esempio, l'aumento critico della congestione del traffico nel sistema retro portuale, la progressiva separazione con il tessuto urbano e il degrado degli *spazi urbani di contatto* con il recinto specializzato del porto. Dislocare la piattaforma della logistica dei container fuori da Napoli, centralizzando il sistema degli spazi di stoccaggio in prossimità con il sistema degli interporti e delle relative infrastrutture, nell'area salernitana o in quella casertana, potrebbe ad esempio consentire di liberare ampi spazi nel porto di Napoli e di ricavare aree libere per funzioni miste e integrate.

Questo scenario potrebbe mirare all'ampliamento di strutture

portuali già esistenti a scala regionale, in un'ipotesi collegata anche a strategie di sviluppo economico e industriale subordinate al potenziamento dei poli esistenti per la cantieristica navale e per la logistica (Castellammare di Stabia, Salerno, eventuali ampliamenti verso la provincia di Caserta). In questo caso, il porto di Napoli non cambierebbe rango, ma in parte destinazione funzionale, liberando spazi indispensabili per favorire un'integrazione tra la città e la linea di costa e consentendo il recupero sistematico degli spazi-scarto, spesso trascurati dalle pratiche istituzionali di pianificazione, risorse strategiche per rigenerare le aree liminali tra città e porto.

Queste aree sono una risorsa strategica per rigenerare le relazioni tra parti di città che hanno storicamente perso il reciproco contatto, proprio come è accaduto nel *waterfront* portuale di Napoli.

Le considerazioni che precedono profilano una prospettiva che, dal punto di vista procedurale, vede nella co-pianificazione e nel partenariato pubblico-privato il modello attuativo prevalente per la rigenerazione dei *waterfront* portuali come modello di sviluppo: la città-porto è un valore che richiede di lavorare sulle reazioni tra gli insediamenti costieri e tra le infrastrutture portuali come attrattori di nuove attività, di flussi e di investimenti pubblici e privati che definiscono una fertile rete di relazioni con i territori di entroterra, come volano per incrementare il valore dei beni comuni.

## 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 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.

- <sup>1</sup> Amsterdam, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Copenaghen sono esempi paradigmatici. Cfr. B.S. HOYLE, D.A. PINDER, *European Port Cities in Transition*, Belhaven Press, London 1989; P. VIGANO, B. SECCHI, *Antwerp, Territory of a New Modernity*, Sun Publishers, Amsterdam 2009; K. ORFF, *The new waterfront*, in *Waterfront Visions/Visies: Transformations in North Amsterdam/Transformaties in Amsterdam-Noord*, Nai Uitgevers Publishers, Rotterdam 2010, pp. 43-51; *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*, edited by C. Hein, Routledge, London-New York 2011; D. SCHUBERT, *Seaport Cities, Phases of Spatial Restructuring and Types and Dimensions of Redevelopment*, in *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*, cit.; M. AARTS, T. DAAMEN, M. HUIJS, W. DE VRIES, *Port-City Development in Rotterdam: A True Love Story*, in «Urban-e», *Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad, Paisaje, Diseño urbano*, 2012; T.A. DAAMEN, I. VRIES, *Governing the European Port-City Interface: Uninstitutional Impacts on Spatial Projects between City and Port*, in «Journal of Transport Geography», 2013; I.M.J. VRIES, *From Shipyard to Brainyard. The Redevelopment of Rotterdam as an Example of a Contemporary Port-City Relationship*, in *Port-City governance*, edited by Y. Alix, B. Delsalle, C. Comtois, Editions EMS, Le Havre 2014, pp. 233-245; Hein, C. 'Port Cities and Urban Wealth: Between Global Networks and Local Transformations'. *Int. J. of Global Environmental Issues* vol. 13, 2014. Ma anche C. KENNEDY, J. CUDDIHY, J. ENGEL YAN, *The Changing Metabolism of Cities*, in «Journal of Industrial Ecology», 11 (2), 2007, pp. 43-59; E. MOSSOP, *Landscapes of infrastructures*, in C. WALDHEIM, *Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, pp. 165-177.
- <sup>2</sup> *Multifunctional landscape* è una nozione relazionata alla natura degli ecosistemi e alla compatibilità con usi diversi e spesso incoerenti: esempio delle *greenways* intese 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» (J.F. AHERN, *Greenways as Strategic Landscape Planning: Theory and Application*, Wageningen University, the Netherlands: Wageningen University: Doctoral thesis 2002). Cfr. anche S. KATO, J. AHERN, *Multifunctional Landscapes as a Basis for Sustainable Landscape Development*, in «Landscape Research Japan», 72 (5), 2009, pp. 799-804; M. GREN, L. SVENSSON, M. CARLSSON, K. BISHOP, *Policy design for a multifunctional landscape*, in «Regional Environmental Change», Vol. 10, Issue 4, December 2010, pp 339-348.
- <sup>3</sup> C. DE SETA, *Napoli fra Rinascimento e Illuminismo*, Electa Napoli, Electa 1991, pp. 12-16.
- <sup>4</sup> Cfr. P.A. TOMA, *Storia del Porto di Napoli*, Sagep Editrice, Genova 1991; R. AMIRANTE, F. BRUNI, M. SANTANGELO, *Il Porto*, Electa Napoli, Napoli 1993; B. GRAVAGNUOLO, *La città e il porto. Storia di una dialettica*, in *Napoli. Il porto e la città. Storia e progetti*, a cura di ID., Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1994; T. COLLETTA, *Napoli città portuale e mercantile*, Kappa, Roma 2006.
- <sup>5</sup> H. KIIB, *Harbourscape*, Aalborg University Press, Aalborg 2007.
- <sup>6</sup> Può essere molto interessante leggere il tema del paesaggio come specificità dei luoghi, come costruito di dinamiche relazionali. Cfr. E. BRAAE, L. DIEDRICH, *Site specificity in contemporary large-scale harbour transformation projects*, in «Journal of Landscape Architecture», vol. 7, issue 1, 2012, pp. 20-33.
- <sup>7</sup> Cfr. R. LEONARDI, *The Waterfront Project in Naples*, in «Tema», 2009; R. PAVIA, *La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli*, in «Portus», 20, 2010 (<http://www.reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/20/06%20Pavia.pdf>); M. RUSSO, E. FORMATO, *City/sea searching for a new connection, regeneration proposal for Naples*, in «Tema», 2014 (<http://www.tema.unina.it/index.php/tema/article/view/2498>). Ma anche R. PAVIA, *Waterfront. L'interfaccia del conflitto*, in *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, a cura di M. Savino, FrancoAngeli, Milano 2010; R. PAVIA, M. DI VENOSA. *Waterfront. From Conflict to Integration*, LIST, Trento 2012.
- <sup>8</sup> C. GASPARRINI, *Le mire degli armatori dietro il no a Nausicaa*, in «La Repubblica», 11 novembre 2010.
- <sup>9</sup> M. RUSSO, *Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale*, in *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, a cura di M. SAVINO, FrancoAngeli, Milano 2010.
- <sup>10</sup> Rafforzato dalla recente riforma dell'assetto istituzionale delle Autorità Portuali.
- <sup>11</sup> Lavoro da diversi anni, a scale differenti, sia nel dottorato di ricerca che nei corsi di laurea a questi temi, e il confronto con la creatività progettuale e le interpretazioni degli studenti ha costituito una formidabile occasione di apprendimento. Cfr. *Città tra terra e acqua Esplorazioni e progetto nel Dottorato di Ricerca*, a cura di P. Miano, M. Russo, Clean, Napoli 2014; ma anche M. RUSSO, *L'esperienza come progetto: conoscere l'area est di Napoli*, in *Napoli verso Oriente*, a cura di R. Lucci, M. Russo, Clean, Napoli 2012, pp. 143-163.

## Autori

### Authors

#### Introduzione

Aldo Aveta, *Direttore della Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del Paesaggio, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*

#### I - Letture del territorio e degli insediamenti: interpretazioni e questioni di valorizzazione

Elio ABATINO, *Istituto di Ricerca e di Didattica Ambientale*  
Claudia AVETA, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Francesca CAPANO, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Saverio CARILLO, *Dipartimento di Architettura e Disegno industriale, Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli*  
Alessandro CASTAGNARO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Florian CASTIGLIONE, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Annarosa CERUTTI FUSCO, *Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura, Sapienza Università di Roma*  
Emanuela CHIAVONI, *Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura, Sapienza Università di Roma*  
Massimo CLEMENTE, *Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo, Consiglio Nazionale delle Ricerche*  
Teresa DELLA CORTE, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Salvatore DI LIELLO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Leonardo DI MAURO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Leonardo DISTASO, *Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Guido DONATONE, *Italia Nostra*  
Daniela ESPOSITO, *Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura, Sapienza Università di Roma*  
Gabriella ESPOSITO DE VITA, *Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo, Consiglio Nazionale delle Ricerche*  
Chiara FICARRA, *architetto, specialista SBAP*  
Donatella FIORANI, *Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura, Sapienza Università di Roma*  
Riccardo FLORIO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Francesca GEMINIANI, *Università degli Studi dell'Aquila*  
Rosa Anna GENOVESE, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*

Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, *Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo, Consiglio Nazionale delle Ricerche*  
Alberto GRIMOLDI, *Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano*  
Claudio IMPIGLIA, *Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura, Sapienza Università di Roma*  
Sara ISGRÒ, *PhD student, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Maria Teresa LIPARTITI, *Istituto di Ricerca e di Didattica Ambientale*  
Andrea MAGLIO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Paolo MASCILLI MIGLIORINI, *Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Napoli*  
Giovanni MENNA, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Daniele MILITELLO, *architetto, specialista SBAP*  
Vincenzo ORGITANO, *architetto*  
Giulio PANE, *Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Antonio PIZZA, *Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya*  
Marina RIGILLO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Massimo RIPPA, *architetto*  
Marida SALVATORI, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Marella SANTANGELO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Maria SIRAGO, *Liceo Classico Jacopo Sannazaro Napoli*  
Alessandra VEROPALUMBO, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Maria Cristina VIGO MAJELLO, *Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo, Consiglio Nazionale delle Ricerche*  
Gian Paolo VITELLI, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*

#### II - Elementi del paesaggio culturale. Approcci interpretativi e metodiche di intervento

Francesca ALBANI, *Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano*  
Annunziata BERRINO, *Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli Studi di Napoli Federico II*  
Antonio BERTINI, *Istituto di Studi sulle Società Mediterranee, Consiglio Nazionale delle Ricerche*  
Ciro BUONO, *PhD, Università di Napoli Federico II*

- Immacolata CARUSO, *Istituto di Studi sulle Società Mediterranee, Consiglio Nazionale delle Ricerche*
- Maria Teresa COMO, *Facoltà di Lettere, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli*
- Paola CONDOLEO, *Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale, Politecnico di Milano*
- Sabrina COPPOLA, *Specializzanda SBAP, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Isotta CORTESI, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Maria Gabriella ERRICO, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Donatella Rita FIORINO, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi di Cagliari*
- Maria Adriana GIUSTI, *Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino*
- Antonella GUARINO, *PhD, Università degli Studi di Napoli Parthenope*
- Giovanni GUGG, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Bianca Gioia MARINO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Iole NOCERINO, *Specializzanda SBAP, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Valentina NOVIELLO, *Istituto di Studi sulle Società Mediterranee, Consiglio Nazionale delle Ricerche*
- Chiara OCCELLI, *Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino*
- Daniela ORENI, *Dipartimento di Architettura, ingegneria delle costruzioni e ambiente costruito, Politecnico di Milano*
- Elisabetta PALLOTTINO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi Roma Tre*
- Luigi PICONE, *Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Stefania POLLONE, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Paola PORRETTA, *PhD, Università degli Studi Roma Tre*
- Giuseppina PUGLIANO, *Università degli Studi di Napoli Parthenope*
- Lia ROMANO, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Andrea ROLANDO, *Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano*
- Emanuele ROMEO, *Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino*
- Gaetano RUOCCO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara*
- Valentina RUSSO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Giovanna RUSSO KRAUSS, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Alessandro SCANDIFFIO, *Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino*
- Carlo TOSCO, *Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino*
- Monica VARGIU, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi di Cagliari*
- Clara VERAZZO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara*
- Tiziana VITOLO, *Istituto di Studi sulle Società Mediterranee, Consiglio Nazionale delle Ricerche*
- III - *Paesaggio culturale/Esperienze e strategie di fruizione*
- Raffaele AMORE, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Aldo AVETA, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Pierluigi AVETA, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Giacomo BANDIERA, *Dipartimento di Storia, Patrimonio Culturale, Formazione e Società, Università degli Studi di Roma Tor Vergata*
- Pasquale BELFIORE, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Design, Edilizia e Ambiente, Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli*
- Attilio BELLÌ, *Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Laura BELLIA, *Dipartimento di Ingegneria Industriale, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Roberto CASTELLUCCIO, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Maria CERRETA, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Vanna CESTARELLO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Loreto COLOMBO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Alessandra COMO, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Università degli Studi di Salerno*
- Marina D'APRILE, *Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale, Università della Campania Luigi Vanvitelli*
- Stefania DASSI, *Segretariato regionale per il Piemonte, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo*
- Davide DEL CURTO, *Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano*
- Piera DELLA MORTE, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Gianluigi DE MARTINO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Giorgia DE PASQUALE, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi Roma Tre*
- Giuseppe DE PIETRO, *Istituto di Reti e Calcolo ad Alte Prestazioni, Consiglio Nazionale delle Ricerche*
- Pasquale DE TORO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Giovanni FABBROCINO, *Dipartimento di Bioscienze e territorio, Università degli Studi del Molise*
- Elsa FERRARO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara*
- Marina FUMO, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Edilizia e Ambiente, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Luigi FUSCO GIRARD, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Luigi GALLO, *Istituto di Reti e Calcolo ad Alte Prestazioni, Consiglio Nazionale delle Ricerche*
- Aldo IMER, *Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici per Napoli e provincia*



- Ferruccio IZZO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Cettina LENZA, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Design, Edilizia e Ambiente, Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli*
- Francesca LUPO, *Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino*
- Adriana MARRA, *Istituto per le Tecnologie della Costruzione, Consiglio Nazionale delle Ricerche, L'Aquila*
- Pasquale MIANO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Francesco Domenico MOCCIA, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Antonello MONACO, *Dipartimento di Architettura e Territorio, Università Mediterranea di Reggio Calabria*
- Stefano Francesco MUSSO, *Dipartimento di Scienze per l'Architettura, Scuola Politecnica, Università degli Studi di Genova*
- Yapeng OU, *Università Mediterranea di Reggio Calabria*
- Enrica PETRUCCI, *Scuola di Architettura e Design Eduardo Vittoria, Università degli Studi di Camerino*
- Andrea PIANO, *Scuola di Specializzazione, Politecnico di Torino*
- Simona PIANO, *Scuola di Specializzazione, Politecnico di Torino*
- Renata PICONE, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Elisa PILIA, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi di Cagliari*
- Maria Serena PIRISINO, *Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi di Cagliari*
- Marco PRETELLI, *Dipartimento di Architettura, Alma Mater Studiorum di Bologna*
- Michelangelo RUSSO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Maria Laura SALVIA, *PhD, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa di Napoli*
- Vittorio SANTANGELO, *architetto*
- Massimiliano SAVORRA, *Dipartimento di Bioscienze e Territorio, Università degli Studi del Molise*
- Barbara SCALERA, *PhD, Università degli Studi di Napoli Federico II*
- Leila SIGNORELLI, *Dipartimento di Architettura, Alma Mater Studiorum di Bologna*
- Luisa SMERAGLIUOLO PERROTTA, *PhD, Università degli Studi di Salerno*
- Carlo VECE, *architetto*
- Clara VERAZZO, *Dipartimento di Architettura, Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara*
- Veronica VITIELLO, *PhD student, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Napoli Federico II*

Finito di stampare  
nel mese di ottobre 2017

## **Bay of Naples.** Integrated strategies for the conservation and fruition of the cultural landscape

The volumes contain the results of the multidisciplinary confrontation about The Bay of Naples. Integrated Strategies for the Conservation and the use of Cultural Landscape.

The Bay of Naples, whose image is celebrated all over the world through numerous old pictures, photographs and paintings, is a real paradigm of natural and cultural landscape in the collective historical imagery. Its resources and criticalities, physical connotations and immaterial expressions – related to the most ancient roots of a world that had its development and extraordinary history in the Mediterranean – have been here analysed.

The multidisciplinary collection is composed of two volumes: the first one concerns different disciplinary fields, such as nature, geography and history, urbanism, architecture, archaeology, and different forms of cultural production.

The second books treats interpretative topics related to the cultural landscape, investigating their nature and declinations from the viewpoint of the bay enhancement.

In the two volumes, heterogeneity and richness meld blend together and it is hoped to have reached a knowledge and interpretative state hopefully harbinger of methodological approaches, aware of the resources and the complexity of their management.

I volumi contengono i risultati di un confronto tra studiosi ed esperti di discipline umanistiche e scientifiche sul tema della *Baia di Napoli. Strategie Integrate per la Conservazione e la Fruizione del Paesaggio Culturale.*

Della Baia di Napoli, la cui immagine è celebrata in tutto il mondo attraverso innumerevoli vedute, fotografie, dipinti, fino a farne diventare un paradigma di paesaggio culturale nell'immaginario storico collettivo, sono state indagate risorse e criticità, connotazioni fisiche ed espressioni immateriali, afferenti alle radici culturali più antiche del mondo che ha avuto nel Mediterraneo il suo straordinario svolgimento.

La raccolta pluridisciplinare trova posto nei due volumi: il primo riguarda diversi ambiti tematici, dalla natura alla geostoria, dall'urbanistica e l'architettura all'archeologia, fino alle diverse forme di espressione culturale.

Il secondo volume accoglie le questioni interpretative del paesaggio culturale, indagandone natura e declinazioni in un'ottica di valorizzazione.

Eterogeneità e ricchezza trovano una fusione dei due tomi oggetto di questa corposa pubblicazione con cui si spera di avere raggiunto uno stato conoscitivo ed interpretativo foriero di approcci metodologici consapevoli delle risorse e della complessità della loro gestione.

Secondo di due volumi indivisibili

**Euro 150,00** (per i due volumi)

ISSN 2421 034X

ISBN 978 88 99130 688

