

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

23

numero 2 | anno 2023



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

23

numero 2 | anno 2023

**Integrating Nature
in the City to Face
Climate Change**



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80 134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore Responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Pasquale De Toro, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Associate editors

Francesca Nocca, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Giuliano Poli, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Luigi Biggiero, Department of Civil, Building and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Italy

Mario Coletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Teresa Colletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Grazia Concilio, Department of Architecture and Urban Studies, Politecnico di Milano, Italy

Ileana Corbi, Department of Civil, Building and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Italy

Angela D'Agostino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Gianluigi de Martino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Stefania De Medici, Department of Civil Engineering and Architecture, University of Catania, Italy

Gabriella Esposito De Vita, Institute for Research on Innovation and Services for Development, CNR, Naples, Italy

Antonella Falotico, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Francesco Forte, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Rosa Anna Genovese, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Eleonora Giovane di Girasole, Institute for Research on Innovation and Services for Development, CNR, Naples, Italy

Fabrizio Mangoni di Santo Stefano, Department of Architecture, University of Naples, Federico II, Italy

Lilia Pagano, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Luca Pagano, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Italy

Salvatore Sessa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Carmelo Maria Torre, Department of Civil, Environmental, Land, Building Engineering and Chemistry, Politecnico di Bari, Italy

Editorial staff

Mariarosaria Angrisano, Martina Bosone, Francesca Buglione, Paola Galante, Antonia Gravagnuolo, Silvia Iodice, Chiara Mazzarella,

Ludovica La Rocca, Stefania Regalbuto
Interdepartmental Research Centre in Urban Planning
Alberto Calza Bini, University of Naples Federico II, Italy

Scientific committee

Massimo Clemente, Institute for Research on Innovation and Services for Development, CNR, Naples, Italy

Robert Costanza, Faculty of the Built Environment, Institute for Global Prosperity, UCL, London, United Kingdom

Rocco Curto, Department of Architecture and Design, Politecnico di Torino, Italy

Sasa Dobricic, University of Nova Gorica, Slovenia

Anna Domaradzka, University of Warsaw, Poland

Adriano Giannola, Department of Economics, Management and Institutions, University of Naples Federico II, Italy

Xavier Greffe, École d'économie de la Sorbonne, Paris, France

Christer Gustafsson, Department of Art History, Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden

Karima Kourtit, Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands

Mario Losasso, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

Enrico Marone, Research Centre for Appraisal and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy

Giuseppe Munda, European Commission, Joint Research Centre, Ispra, Varese, Italy

Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands

Christian Ost, ICHEC Brussels Management School, Belgium

Ana Pereira Roders, Department of Architectural Engineering and Technology, Delft University of Technology, The Netherlands

Joe Ravetz, School of Environment, Education and Development, University of Manchester, United Kingdom

Hilde Remoy, Department of Management in the Built Environment, Delft University of Technology, The Netherlands

Michelangelo Russo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy

David Throsby, Department of Economics, Macquarie University, Sydney, Australia

Marilena Vecco, Burgundy School of Business, Université Bourgogne Franche-Comté, Dijon, France

Joanna Williams, Faculty of the Built Environment, The Bartlett School of Planning, UCL, London, United Kingdom

Milan Zeleny, Fordham University, New York City, United States of America



Indice/Index

- 225 **Editorial**
Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 231 **Rigenerazioni circolari per un metabolismo urbano sostenibile: estensione del ciclo di vita dei rifiuti da costruzione e demolizione**
Circular regenerations for a sustainable urban metabolism: extending the lifespan of Construction and Demolition Waste
Federica Paragliola
- 245 **Ripensare gli spazi pubblici attraverso la rigenerazione del waterfront**
Rethinking public spaces through waterfront regeneration
Laura Casanova, Francesco Rotondo
- 265 **The reuse of urban voids as the infrastructure of collective use spaces**
Il riuso dei vuoti urbani come infrastruttura degli spazi di uso collettivo
Francesca Ciampa
- 283 **Abitare frontiere urbane: una nuova strategia urbana per Napoli Porta Est**
Inhabiting urban boundaries: a new urban strategy for Napoli Porta Est
Marianna Ascolese, Alberto Calderoni
- 301 **Dall'emergenza alla transizione. Strategie e progetti per riabitare i "luoghi comuni"**
From emergency to transition. Strategies and designs to re-inhabit 'common places'
Anna Attademo, Maria Gabriella Errico, Orfina Fatigato
- 317 **Tangible and intangible multiple risks: achieving resilience by enhancing cultural heritage**
Rischi multipli tangibili ed intangibili: ottenere la resilienza valorizzando il patrimonio culturale
Marichela Sepe
- 331 **Green blue Youth Vision 2030: nuove comunità culturali creative e sostenibili**
Green blue Youth Vision 2030: new cultural creative and sustainable communities
Gaia Daldanise, Martina Bosone, Domenico Vito
- 351 **Architettura delle infrastrutture e identità portuali. Il caso studio della nuova stazione marittima di levante a Napoli**
The architecture of infrastructures and maritime identities. The case-study of the new eastern maritime station in Naples
Lilia Pagano, Paola Galante
- 371 **Implementazione di un framework metodologico con strumenti ICT per la gestione sostenibile degli spazi aperti urbani in risposta alle ondate di calore**
Implementation of a methodological framework with ICT tools for the sustainable management of urban open spaces in response to heat waves
Eduardo Bassolino, Sara Verde
-

-
- 399 **Climate adaptation and Water Sensitive Urban Design: the case study of a university campus in the city of L'Aquila**
Adattamento climatico e Water Sensitive Urban Design: il caso studio di un polo universitario nella città di L'Aquila
Camilla Sette
- 421 **Esperimenti per la governance climatica locale. Il Laboratorio Azione Clima di Napoli**
Experiments for local climate governance. The Climate Action Lab of Naples
Maria Federica Palestino, Cristina Visconti, Marilena Prisco
- 439 **Un'infrastruttura verde nel contesto regionale della Sardegna: uno studio sul miglioramento delle funzioni territoriali e della connettività**
A green infrastructure in the Sardinian regional context: a study on the enhancement of spatial functions and connectivity
Federica Isola, Sabrina Lai, Federica Leone, Corrado Zoppi



fedOAPress

Integrating Nature in the City to Face Climate Change

Journal home page www.bdc.unina.it



Abitare frontiere urbane: una nuova strategia urbana per Napoli Porta Est *Inhabiting urban boundaries: a new urban strategy for Napoli Porta Est*

Marianna Ascolese^{a,*}, Alberto Calderoni^b

AUTHORS & ARTICLE INFO

ABSTRACT AND KEYWORDS

^a Department of Architecture,
University of Naples Federico II,
Italy

^b Department of Architecture,
University of Naples Federico II,
Italy

* Corresponding author
email: marianna.ascolese@unina.it

Inhabiting urban boundaries

This paper is a result of a research aimed at systematising a specific set of questions related to the processes of transformation and regeneration of areas on the periphery of the consolidated city. This investigation, carried out as part of a wider scientific research, seeks to identify possible methodologies for intervening in peripheral and abandoned areas.

The area situated to the south of Naples Central Station has been analysed in order to open up a critical reflection on an idea of the city based on the definition of new urban sequences designed to welcome and include, where the system of public space, articulated and differentiated, becomes an essential formal core of the design proposal.

The design project is thus conceived as an open process that proposes specific solutions resulting from a careful reading and analysis of the environment in its totality.

Keywords: urban transformation, urban regeneration, public space, peripheral and abandoned areas, Napoli Est

Abitare frontiere urbane

L'articolo intende esplicitare gli esiti di una ricerca progettuale che prova a sistematizzare alcune questioni che interessano i processi di trasformazione e rigenerazione di aree ai margini della città consolidata. Questo studio, svolto nell'ambito di una più ampia ricerca scientifica, si interroga sulla determinazione di possibili metodologie di intervento in aree periferiche e abbandonate.

L'area a sud della stazione centrale di Napoli è stata indagata e approfondita per aprire una riflessione critica verso un'idea di città che si fonda sulla definizione di nuove sequenze urbane pensate per accogliere e includere, dove il sistema dello spazio pubblico, articolato e differenziato, diviene sostanziale matrice formale della proposta progettuale.

Il progetto si pone così come un processo aperto che propone specifiche soluzioni esito di attente letture e analisi dell'ambiente nella sua totalità.

Parole chiave: trasformazione urbana, rigenerazione urbana, spazio pubblico, aree periferiche e abbandonate, Napoli Est

Copyright (c) 2023 BDC



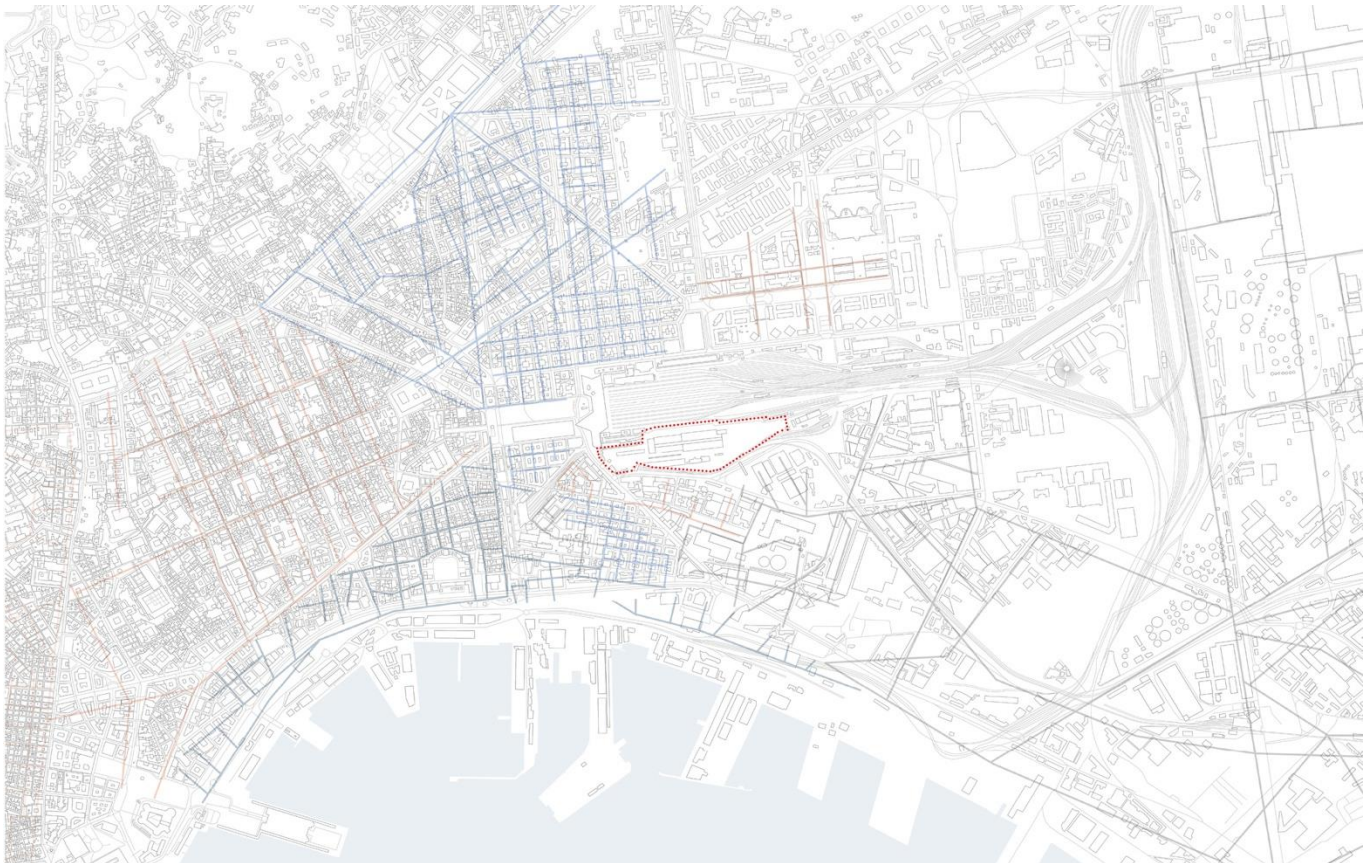
This work is licensed under a
Creative Commons Attribution
4.0 International License.

1. Da frontiere a confini, ripensare i bordi dell'area orientale di Napoli

A partire dalla chiarezza formale del centro antico di Napoli, si è sviluppata una stratificazione urbana morfologicamente articolata verso est dando vita a tessuti che nel tempo si sono configurati, plasmando un insieme eterogeneo in una pluralità di tipi di edifici e spazi aperti disponibili per modi di vita differenti: a tale complessità, spesso, corrisponde un'accentuata delimitazione e definizione di vere e proprie cesure urbane (Figura 1). Ogni quartiere della città orientale si è ritrovato caratterizzato da un'energia entropica lasciando ai bordi una condizione di indeterminazione che si è tradotta in spazi ibridi e indefiniti, circoscritti da margini che non riescono a connettere la molteplice proliferazione di spazi aperti e residuali, che in un nuovo processo di trasformazione potrebbero divenire luoghi di contaminazioni spaziali e culturali. Tra una *enclave* e l'altra la città si compone di una sequenza di interstizi che solca il paesaggio urbano contemporaneo, sacche marginali all'interno delle quali convogliano le più intricate questioni urbane, sociali e politiche. Queste condizioni di esclusione diventano vere e proprie frontiere che, come scrive Sennett, «sono luoghi relativamente inerti, lungo la frontiera la popolazione si dirada e gli scambi sono scarsi» (Sennett, 2014).

L'obiettivo proposto, nel quadro generale che affonda i suoi interessi nell'osservare i fenomeni fisici e spaziali che caratterizzano lo studio delle dinamiche urbane, è di provare a trasformare frontiere in confini, ovvero luoghi attivi e potenziali «come nella linea costiera che divide il mare e la terraferma; questa è una zona di intensa attività biologica, dove animali e piante possono trovare esseri e sostanze di cui nutrirsi» (Sennett, 2014).

Figura 1. Tessuti urbani tra il centro antico di Napoli e l'area orientale

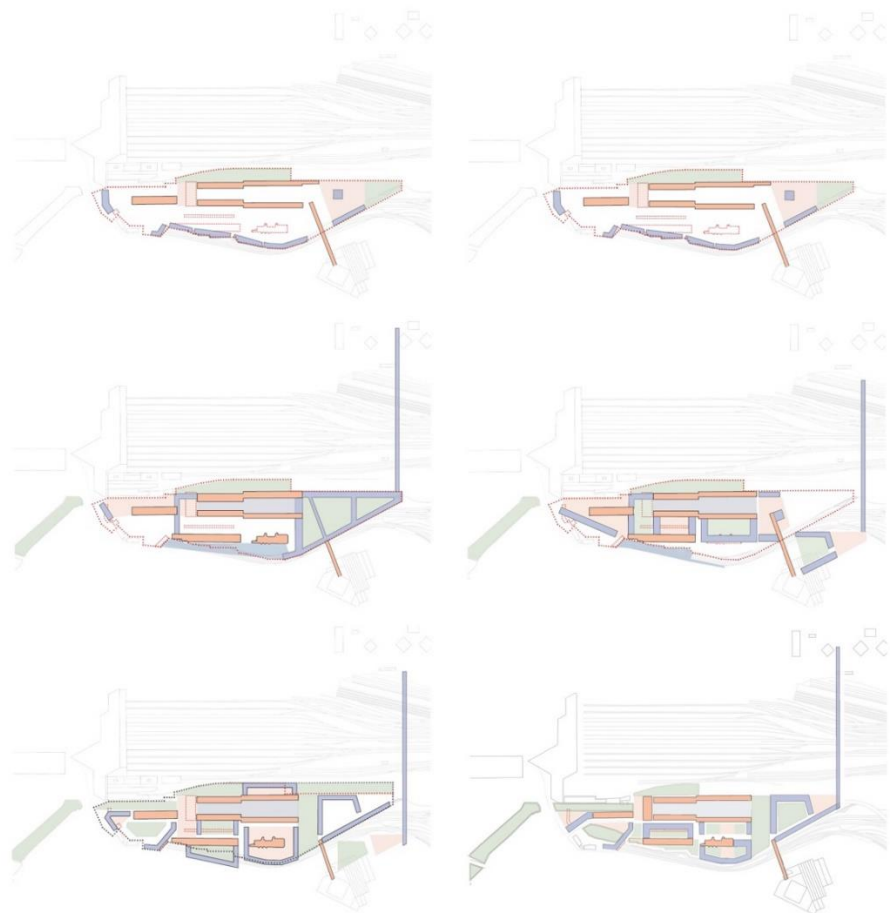


Fonte: disegno elaborato da F. Alba e A. M. Annunziata.

L'articolo che si propone intende esplicitare gli esiti di una ricerca progettuale che prova a sistematizzare alcune questioni che interessano i processi di trasformazione e rigenerazione di aree ai margini della città consolidata.

In particolare, lo studio si è focalizzato in un'area prossima alla stazione centrale di Piazza Garibaldi a Napoli – attualmente sede dello stazionamento degli autobus – delimitata dalla piazza a ovest, corso Arnaldo Lucci a sud e i fasci dei binari ferroviari a nord est. Questo studio è svolto nell'ambito di una più ampia ricerca progettuale che si interroga sulla determinazione di possibili metodologie di intervento in aree “ponte” che si stagliano al margine di pezzi di città riconoscibili e nominabili – come il tessuto più antico – e le zone più periferiche che disegnano la nuova espansione, divenendo così luoghi di feconda sperimentazione e indagine. Aree, dunque, che presentano condizioni spaziali fortemente variabili e sottoposte a processi in continua trasformazione. Operare in questi contesti liminali ha aperto una riflessione sostanziale su quanto il progetto di architettura sia uno strumento di indagine e sperimentazione, attraverso cui comprendere come l'azione del modificare significhi prima di tutto prefigurare la possibilità di restituire una nuova condizione di urbanità in quelle aree abbandonate e trascurate. Il progetto si pone così come un processo aperto (Figura 2) che guarda al più ampio contesto di riferimento e propone – tanto nella più ampia strategia della ricerca quanto nel caso studio presentato – specifiche soluzioni esito di attente letture e analisi dell'ambiente nella sua totalità.

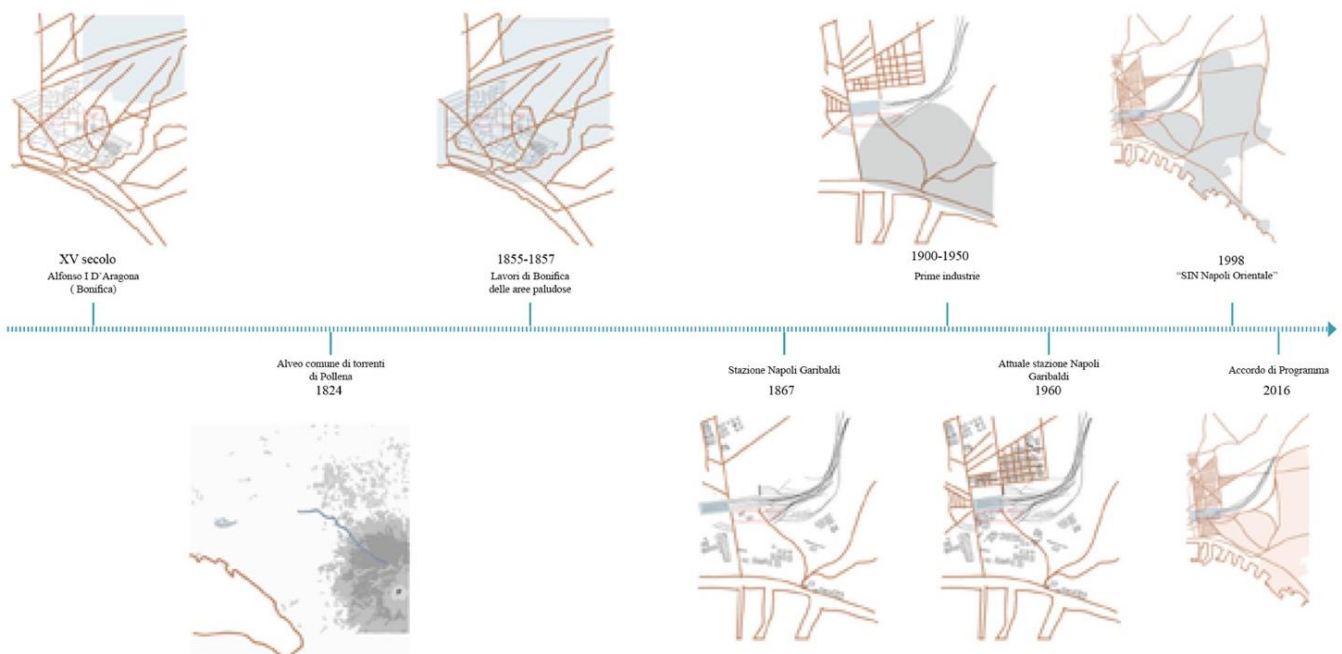
Figura 2. Ripensare i margini di Napoli Porta Est: alternative possibili



Fonte: diagrammi elaborati da F. Alba e A. M. Annunziata.

Nell'ampio spazio vuoto che nel corso di diversi decenni si è consolidato a sud della stazione centrale, lavorare "sul" e "con" il confine diviene il modo per riconnettere, rammagliare, ovvero immaginare una nuova continuità fatta di frammenti urbani diversi che nel tempo hanno dato vita a molteplici forme di città, un tessuto coeso ma riconoscibile. Le "giunture" tra le diverse parti sono i punti nevralgici di connessione e apertura, di intervento, per la definizione di nuovi sistemi urbani. Muovendoci verso queste zone di transizione, i margini si cospargono di ampie aree asfaltate adibite a parcheggi, campi incolti in attesa, *terrain vague* (de Solá-Morales, 1996), spazi privi di una riconoscibilità, aree di proprietà senza governo¹. Addomesticare, ovvero trasformare frammenti di territorio in nuovi luoghi di urbanità, restituire una seconda natura costruita per rammagliare e riconnettere lo spazio della città si traduce in quelle azioni a cui tendere per innescare una reale restituzione alla città di parti dimenticate. Immaginare luoghi più adattivi alle condizioni di vita dell'uomo e dare nuova forma a pezzi di città inermi e obliati sono tra i principali obiettivi del progetto urbano proposto. Le azioni di modificazione – sperimentate attraverso riflessioni critiche e operative – sono l'esito di una precisa ricerca che parte da un'accurata lettura dello spazio urbano per estrarre i principi sostanziali alla definizione di nuovi luoghi per vivere insieme².

Figura 3. Diagramma dell'evoluzione storica dei luoghi



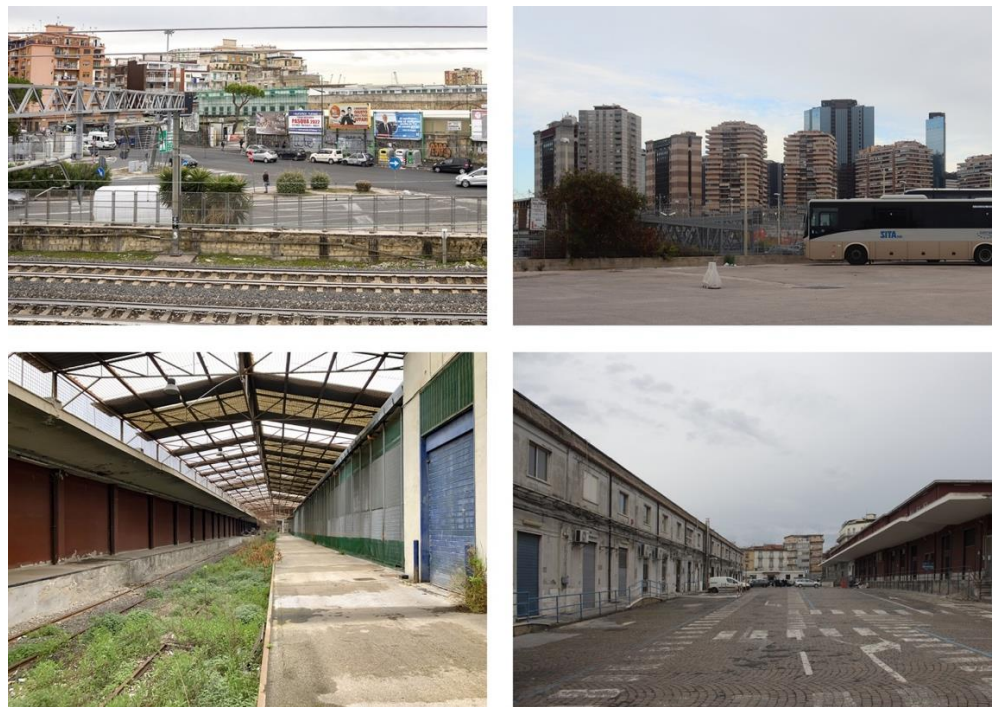
Fonte: Diagramma elaborato da F. Alba e A. M. Annunziata.

La ricerca progettuale, elaborata nell'ambito di un laboratorio di tesi di laurea, è stata strutturata in quattro momenti. La prima fase ha interessato una "lettura critica" degli eventi storici che hanno indotto sostanziali modificazioni fisiche, spaziali e sociali dell'area producendo effetti che hanno influenzato le successive trasformazioni territoriali (Figura 3); la seconda fase si è focalizzata su una "lettura interpretativa" delle consistenze fisiche attraverso numerosi sopralluoghi, battute fotografiche e disegni che hanno sintetizzato criticità e potenzialità; la terza fase di "restituzione

formale”, esplicitata attraverso la costruzione di modelli a diverse scale e prodotti con differenti materiali, ha messo a fuoco le prime riflessioni strategiche di progetto; l’ultima fase, “l’esercizio di progetto”, ha tradotto le conoscenze delle consistenze materiali e immateriali in possibili costruzioni spaziali e forme capaci di interagire tra le cose (tangibili e non).

L’esercizio progettuale, in questo specifico tentativo, è stato un momento di sperimentazione e verifica che ha aperto ulteriori riflessioni sulle possibili modalità di trasformare aree fragili e degradate ma soprattutto ha sottolineato quanto riconoscere valore in ciò che esiste possa essere un punto di partenza per immaginare spazi inclusivi capaci di portare in luoghi “incolti” forme di vitalità. In particolare, si è provato a comprendere come costruire densità possa divenire una modalità di ripensare i frammenti, e quanto lo stato di selvaticità³ possa essere inteso come una rivelazione, ovvero uno spazio di possibili alternative tra la natura e il costruito (Gentili & Giardini, 2020). Il progetto indaga, attraverso una lettura deduttiva, le diverse sperimentazioni per disegnare un nuovo margine non più inteso come un elemento di separazione ma come un luogo abitato da molteplici avvenimenti spaziali. In questa rinnovata composizione urbana, lo spazio pubblico rappresenta quell’elemento strutturante la definizione del tessuto costruito: gli spazi vuoti non sono più diaframmi tra i diversi tipi architettonici ma nuove figure urbane capaci di tenere insieme il senso locale e territoriale che appartiene a queste aree marginali (Figura 4).

Figura 4. Napoli Porta Est: stato dei luoghi



Fonte: Foto di F. Alba e A. M. Annunziata.

2. Lo spazio pubblico come dispositivo

Nell’osservare la città che si dirama verso oriente si assiste a un’evoluzione del concetto di spazio pubblico. Nel centro antico di Napoli, lo spazio pubblico si ritaglia tra l’andamento regolare della maglia ippodamea che si interrompe in slarghi e

piazze mai definite da una geometria precisa ma chiaramente riconoscibili come luoghi dello stare e dove è esplicito quel sentimento proprio dell'*extimité* (Bianchetti, 2015), ovvero la capacità da parte di ogni singolo abitante di mostrare una parte della vita privata. Questa condizione, manifesta in un rapporto denso e osmotico tra la vita dell'uomo e la costruzione della città, si traduce in una sequenza di stratificazioni del tessuto urbano articolando così precise forme dello spazio aperto. A questa intensità, la zona orientale – un tempo fulcro della vita industriale – contrappone una forma urbana caratterizzata dalla distanza, fisica e spaziale, che trasforma l'interiorità (Pimlott, 2007) della città antica in una forma di estraneità. La prossimità – condizione tipica del *vivre ensemble* – cede il posto a un divario che separa la sfera pubblica e quella privata e che si esplicita in una rarefazione del tessuto costruito fatto di grandi pezzi vuoti e scollegati.

Un altro fattore dirimente per lo sviluppo di sistematiche condizioni di degrado si è sviluppato tra la prima e la seconda metà del Novecento attraverso il consolidamento di un nuovo sistema infrastrutturale che insieme agli insediamenti produttivi ha determinato nell'area orientale un nuovo equilibrio sostenuto tanto dalla comunità di lavoratori insediatasi – sia negli spazi di lavoro che negli alloggi limitrofi – che da specifici tipi di spazi atti ad accogliere usi e utenti figli della seconda rivoluzione industriale.

Il processo di dismissione ha quindi causato la rottura di equilibri preesistenti e l'assenza di un processo integrato di rigenerazione urbana e sociale ha indotto l'impossibilità di definire un nuovo assetto ecologico e ambientale capace di innescare meccanismi spaziali tali da definire una "infrastruttura urbana" in grado di sostenersi e autoregolarsi. Oltre alla presenza di una rinnovata rete trasportistica e ai nuovi insediamenti produttivi, un alternativo sistema di comunicazione sociale rappresenta la base di un tradizionale equilibrio insediativo (Park et al., 1967). Negli ultimi anni, queste condizioni sono state fortemente influenzate dagli effetti dell'evoluzione tecnologica che in quest'area hanno in maniera considerevole orientato la modificazione – o "involuzione" – degli spazi fisici producendo radicali conseguenze nella costruzione degli edifici e degli spazi pubblici. Gli esiti di queste dinamiche sono chiaramente percepibili negli spazi aperti dove l'assenza di un riconoscibile carattere di urbanità ha generato luoghi fortemente adattabili e per questo in parte difficile da riconoscere. Ciò ha condotto a una sostanziale crisi dello spazio topografico in cui si riconfigurava il rapporto plurale dei luoghi, modificando sia il modo di osservare che di vivere e pensare gli spazi della città. Oggi – come già alla fine degli anni Ottanta sosteneva Jan Gehl – «gli incontri dal vivo, di persona, negli spazi pubblici possono venire sostituiti da forme di comunicazione a distanza. La presenza attiva, la partecipazione e l'esperienza diretta possono, insomma, essere sostituite dalla visione passiva dell'immagine, dall'osservare ciò che altri hanno provato altrove» (Gehl, 1991).

L'area a sud della stazione centrale, racchiusa tra il corpo della stazione, il fascio binari e l'uscita di uno dei rami della rete autostradale, come molte aree a supporto di sistemi infrastrutturali di altre città europee, si presenta come una grande distesa di asfalto grigio, punto nevralgico dello smistamento su gomma, affollato dai viaggiatori e pendolari che giornalmente si muovono da una regione all'altra. Un'area sconnessa, un'isola di cemento sospesa tra un'andata e un rientro, uno spazio mai incluso alla città e da cui si dirama un tessuto fatto di isolati composti da un'aggregazione apparentemente casuale che dal centro si muove verso l'area più periferica del distretto industriale. Un aggregato via via più eterogeneo che definisce forme di paesaggio sempre più affini a quelli contemporanei, addomesticati, plasmati, costruiti e poi abbandonati.

Le strade che circoscrivono gli ex comparti industriali di via Galileo Ferraris e corso Arnaldo Lucci sono l'accentuazione di questo fenomeno: la mancanza di una consolidata struttura dello spazio urbano perde ogni legame con la realtà fisica. Il territorio è un crescendo di "non luoghi" (Augé, 1992) che descrivono "non spazi" incapaci non solo di adattarsi a nuove forme costruite, ma prima ancora inabili ad accogliere e integrare insieme forme di comunità. L'area è sostenuta da una crescente illegalità dell'economia informale e dalla natura immateriale dei flussi di informazione (Castells, 1989) che accentua il carattere sempre più invisibile della forma urbana dove la «logica del sistema dei flussi disarticola, in senso sociale prima ancora che spaziale, ogni struttura locale» (Farinelli, 2003).

Lo spazio pubblico si dilata, si dirada, quasi si disperde tra le strade e piazze che non sono più riconoscibili come luoghi di urbanità; si ritaglia in piazzali, marciapiedi, privi di una chiara e specifica definizione formale. Cambiando completamente la consistenza della propria natura fisico-spaziale, il concetto di "pubblico" supera di gran lunga anche il significato sociale. Gli spazi aperti non sono un luogo di incontro – né di persone che condividono sistemi di valori, né di estranei – ma uno spazio di passaggio, un tramite strumentale per raggiungere altre mete.

Figura 5. Una nuova infrastruttura urbana



Fonte: Disegno elaborato da F. Alba e A. M. Annunziata.

Nella società "posturbana" (Choay, 1992), il *noplacé urban realm* (Webber et al., 1964) si traduce in un luogo che dell'"urbano" ha perso quei caratteri distintivi dati da un rapporto univoco tra la forma costruita e la vita collettiva. Luoghi che

richiedono dunque «nuovi spazi pubblici, rispondenti a nuove forme di rapporti sociali, ancora mal definiti, ma senza dubbio meno formali, meno esteriori, meno basati sulle apparenze» (Choay, 1992).

In questa incertezza di geografie si innesta la potenzialità dello spazio urbano di essere rimodellato e ripensato a partire dalla necessità di intercettare nuove forme spaziali che possano prima di tutto costituire luoghi per favorire l'esistenza di una nuova comunità. Ed è proprio la ricerca di una "intima associazione" di edifici, viabilità, spazi verdi e nuove forme di socialità la chiave di svolta del progetto per far rifiorire una rinnovata «forma di urbanità occidentale» (Choay, 1992).

La strategia urbana propone a più ampia scala una "nuova infrastruttura" che attraverso il ripensamento degli spazi aperti esistenti – strade, marciapiedi, piazze, rotonde, linee ferroviarie – sia capace di definire un nuovo modo di vivere ed esperire i luoghi della città. La proposta di una mobilità lenta e inclusiva e il disegno di sequenze di spazi aperti e chiusi delineano una possibile connessione che tiene insieme alcune "emergenze urbane" – l'Albergo dei Poveri, il centro direzionale, la stazione di Porta Nolana – definendo nuovi equilibri e rinnovate centralità (Figura 5).

3. Il caso studio: Napoli Porta Est, una nuova porta per la città

La lettura fenomenologica di questo frammento di città mette in chiaro quelle differenze tra le parti "mollie" (facilmente modificabili) e quelle "dure" (le grandi aree dismesse, i distretti industriali) che Bernardo Secchi descrive nel 1984, in pagine ormai celebri di Casabella in cui esorta ad agire «sulle aree intermedie, sugli interstizi, sulle commessure tra le parti "dure", reinterpretare le parti "malleabili", in qualche modo reinventare le une e le altre aggiungendo loro qualcosa che dia appunto senso all'insieme; stabilire cioè nuove legature, formare nuovi coaguli fisici, funzionali e sociali, nuovi punti di aggregazione che sollecitino prospettive più distanti, sguardi più generali entro i quali possano darsi progetti più vasti, discorsi più convincenti e veri» (Secchi, 1984).

A partire da queste premesse, la lettura critica dello spazio fisico analizzato – "tra" spazi molli e duri – attraverso fotografie, disegni e modelli, ne ha restituito uno sguardo rinnovato verso una visione più ottimistica di una possibile modificazione: ovvero il progetto è stato stesso oggetto di ricerca che proprio attraverso il "fare" si è interrogato sul senso di più recenti modalità di trasformazione. Modificare è stata qui intesa come quell'azione capace di guardare al contesto fisico e sociale, alla storia dei luoghi, alle condizioni dell'ambiente, tutto riordinato in forme definite ma non fisse, aperte ad adattarsi a nuove "relazioni", che rappresentano sostanzialmente la base del vivere insieme. Queste considerazioni hanno quindi guidato il ripensamento di uno spazio apparentemente immutabile e privo di un valore condiviso in un dispositivo urbano attraverso cui modificare il modo di "guardare" un pezzo di città. Il grande parcheggio di autobus nonché fondamentale nodo intermodale si trasla in uno spazio potenziale, pronto ad accogliere una visione "altra" per la città di Napoli.

Napoli Porta Est – sito di circa 140.000 mq di proprietà di Ferrovie dello Stato – spazio di forte interesse per uno sviluppo strategico della città, è tra quelle aree, ricadenti all'interno dei comparti urbani – come altri scali ferroviari italiani (si segnalano in particolare il sistema di scali della città di Milano, Scali Farini San e Cristoforo, Porta Romana, Scalo Greco Breda, scalo Rogoredo⁴) – di cui sono in atto processi di rigenerazione e trasformazioni urbanistiche⁵.

Nel 2020, una prima proposta progettuale viene sviluppata dal gruppo di Ferrovie

dello Stato⁶, Sistemi Urbani⁷ che proponendo un nuovo parco, il *Chilometro Verde*, con la copertura dei binari della circumvesuviana lungo via Galileo Ferraris definirebbe una passeggiata dedicata a ciclisti e pedoni con l'obiettivo di collegare la stazione di Porta Nolana con quella di Gianturco. Il parco dovrebbe poter accogliere al suo interno alcuni edifici alti e un nuovo sistema di accessibilità e di interconnessione tra le diverse infrastrutture strategiche ma solo dopo una sostanziale modifica dello svincolo della vicina autostrada, e una conseguenziale deviazione di tutti i flussi automobilistici verso un grande parcheggio interrato. A queste azioni un nuovo HUB fortemente interconnesso alla città dovrebbe divenire luogo in cui integrare i diversi tipi di trasporto (pedonale, ferro, gomma, ciclabile) rilanciando così un'idea di mobilità sostenibile mettendo a sistema il nuovo terminal bus con il parcheggio scambiatore, direttamente accessibili dall'autostrada A3.

Figura 6. Riscrivere i margini di Napoli Porta Est



Fonte: Disegni elaborati da F. Alba e A. M. Annunziata.

Alla visione propagandistica di una retorica ambientalista nel pieno centro di Napoli, la lettura e gli studi promossi⁸ hanno condotto a un progetto a “grana più fine” (Figura 6), una riflessione progettuale che apre verso un’idea di città che si fonda sulla definizione di nuove sequenze urbane pensate per accogliere e includere, dove il sistema dello spazio pubblico, articolato e differenziato, diviene sostanziale matrice formale della proposta di progetto (Figura 7).

Figura 7. Napoli Porta Est: continuare la città

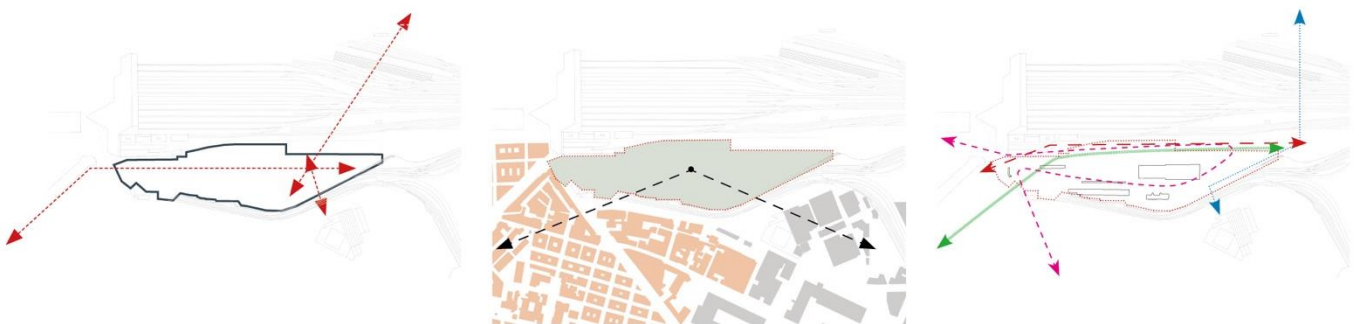


Fonte: Modello realizzato da F. Alba e A. M. Annunziata.

3.1. Il parco in città: il progetto di un sistema urbano di connessione tra il centro e la città antica

La complessità dell’area di Napoli Est ha rappresentato il punto di partenza per un progetto che nel ritrovare un possibile equilibrio e una misura comprensibile si è strutturato attraverso tre azioni – definire una sequenza di spazi aperti, adattivi e integrati, capace di riconnettere le diverse quote e la differente consistenza dei tessuti urbani circostanti; proporre un nuovo sistema di mobilità integrato con il paesaggio; densificare per costruire nuovi margini abitati e capaci di creare nuove relazioni spaziali e sociali (Figura 8). Ognuna delle azioni prefissate è stata tradotta in differenti *layer* – spazio pubblico, mobilità, superfici artificiali e naturali – che hanno definito la strategia generale.

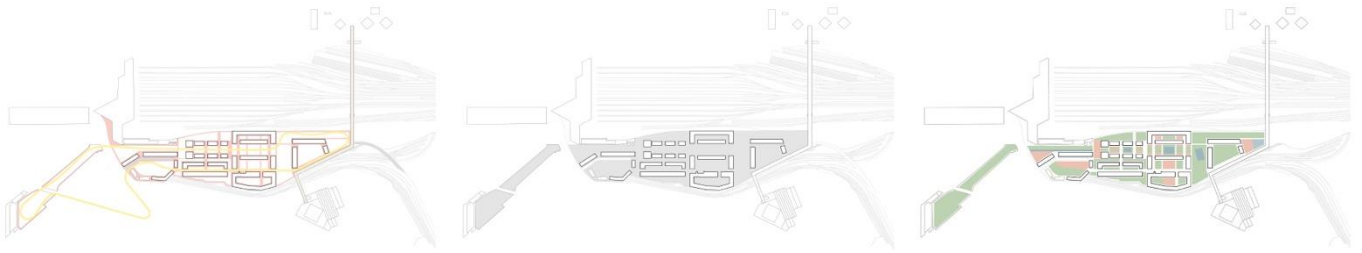
Figura 8. Strategie di connessione e nuove relazioni urbane



Fonte: Diagrammi elaborati da F. Alba e A. M. Annunziata.

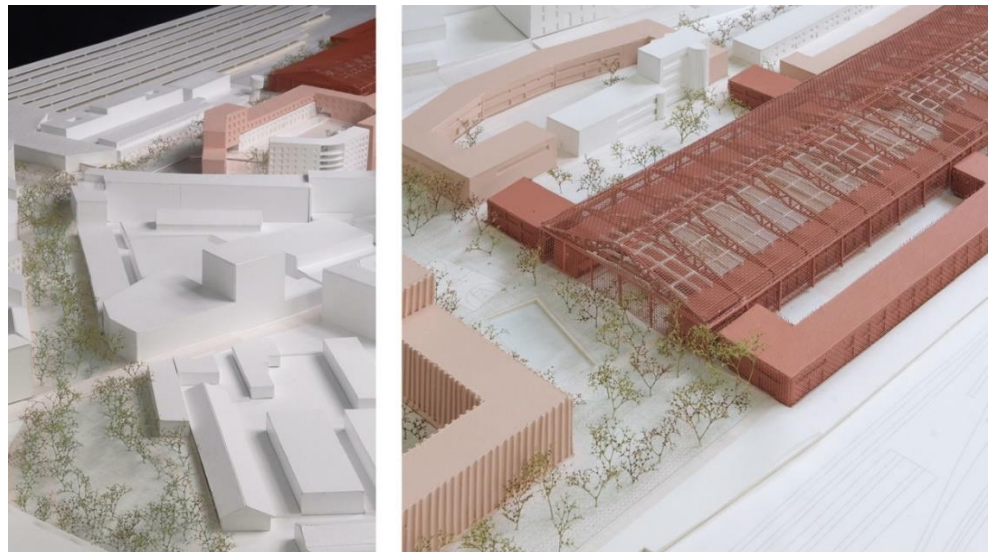
Riscrivere i limiti di questa ampia porzione di spazio vuoto è stata una delle prime azioni (Figura 9). Un margine che si relaziona con condizioni molto differenti, il sistema dei binari a nord, corso Arnaldo Lucci a sud, piazza Garibaldi a ovest e i binari della Circumvesuviana a est. Zone spesso difficili da connettere (salti di quote, binari ferroviaria) che divengono stimolo per riconoscere quest'area come un nuovo punto strategico di relazione tra la città compatta e l'area orientale. Il bordo diviene un elemento denso e variabile capace di accogliere tanto nuovi edifici quanto ricucire quelli esistenti e che alterna elementi costruiti a elementi naturali che parimente danno forma a un preciso disegno dello spazio.

Figura 9. Mobilità, vuoti e spazi aperti



Fonte: Diagrammi elaborati da F. Alba e A. M. Annunziata.

Figura 10. Il parco urbano e il nuovo hub collettivo

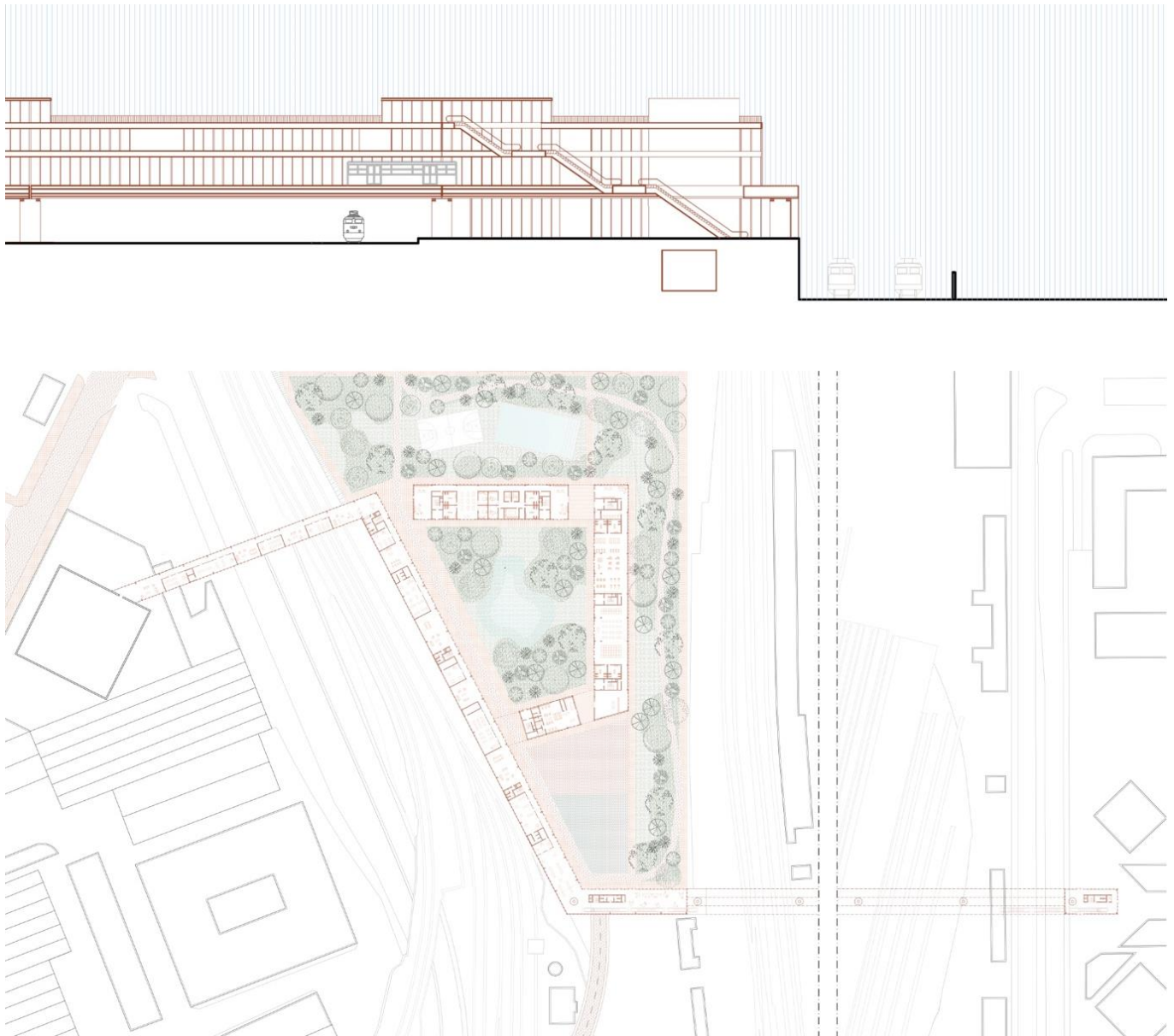


Fonte: Modello realizzato da F. Alba e A. M. Annunziata.

Il progetto propone scenari di vita determinati da una sequenza di grandi corti scandite dall'alternarsi di diverse consistenze di spazi pubblici. I nuovi edifici si modificano assecondando giaciture e si adattano alle geometrie dei capannoni industriali esistenti diventando il pretesto per ammagliare, connettere e delimitare nuovi spazi. Il piano terra è pensato come una *promenade* urbana porosa che attraversa piazze, giardini, porticati, spazi pubblici, giardini di inverno, un parco lineare che dalla stazione della Circumvesuviana di Porta Nolana percorre l'intera area: una sequenza mai uguale che collega piazza Garibaldi con il centro direzionale

(Figura 10). Quest'ultima connessione si esplicita in un edificio ponte che attraversa trasversalmente i binari della Stazione Centrale e collega, con una monorotaia, due nodi strategici della città di Napoli, un segno a scala territoriale che diviene anche l'occasione per includere nuovi spazi pubblici, luoghi ricreativi che aprono inediti scorci per la città tra la collina del Vomero e il Vesuvio (Figura 11).

Figura 11. Il nuovo sistema di collegamento e mobilità



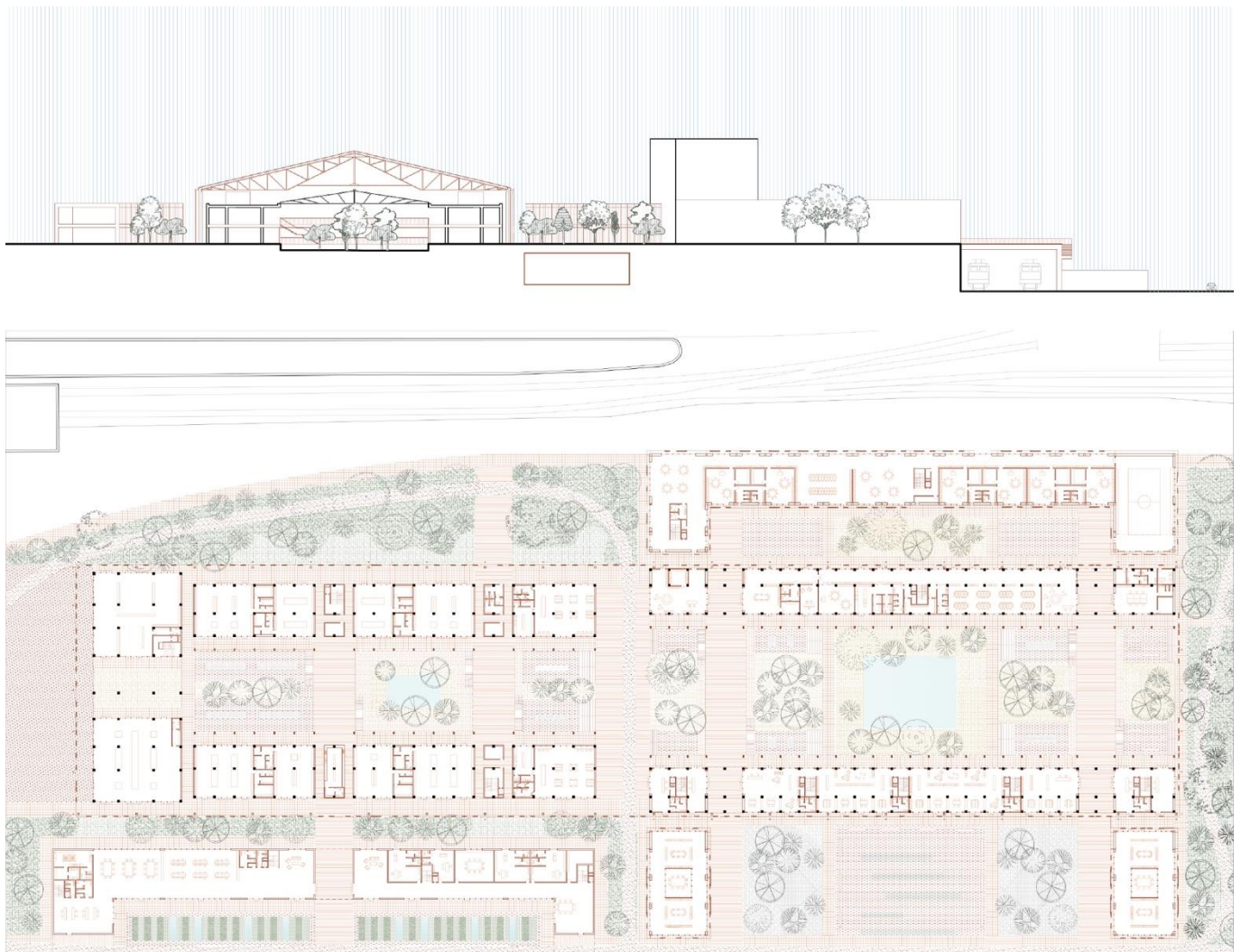
Fonte: Disegni elaborati da A. M. Annunziata.

La presenza di numerose linee ferroviarie della Stazione Centrale di Piazza Garibaldi, la prossimità delle principali reti stradali che connettono la città di Napoli con la zona meridionale e settentrionale, e la presenza dell'attuale parcheggio di autobus che favorisce il trasporto su gomma rendono questo luogo particolarmente frenetico ma allo stesso tempo fortemente innervato e connesso.

Il tema della viabilità – e della conseguente mobilità pedonale e carrabile – è pertanto centrale nel ripensare nuovi modi di connessione e movimento che aprono alla

possibilità di includere un nuovo sistema di mobilità che integri le infrastrutture presenti con un sistema di connessione *slow*, sostenibile e con un basso impatto ambientale. Lo spazio della connessione è anche spazio dello stare e dello sport: spazio condiviso. Questo significa immaginare uno scenario urbano più inclusivo e sicuro dove la mobilità abbia una ricaduta immediata su come lo spazio pubblico si declini in relazione al sistema degli spazi da abitare. Oltre al percorso delineato da piste ciclabili, aree pedonali e accessi carrabili controllati che si alternano tra le aree verdi e pubbliche del piano terra, il progetto propone un secondo *layer* di mobilità che sposta tutto il trasporto su gomma nel piano interrato che apre verso un collegamento diretto con l'uscita dell'autostrada e con corso Arnaldo Lucci, connettendosi verso il centro città.

Figura 12. Il nuovo hub collettivo



Fonte: Disegni elaborati da F. Alba.

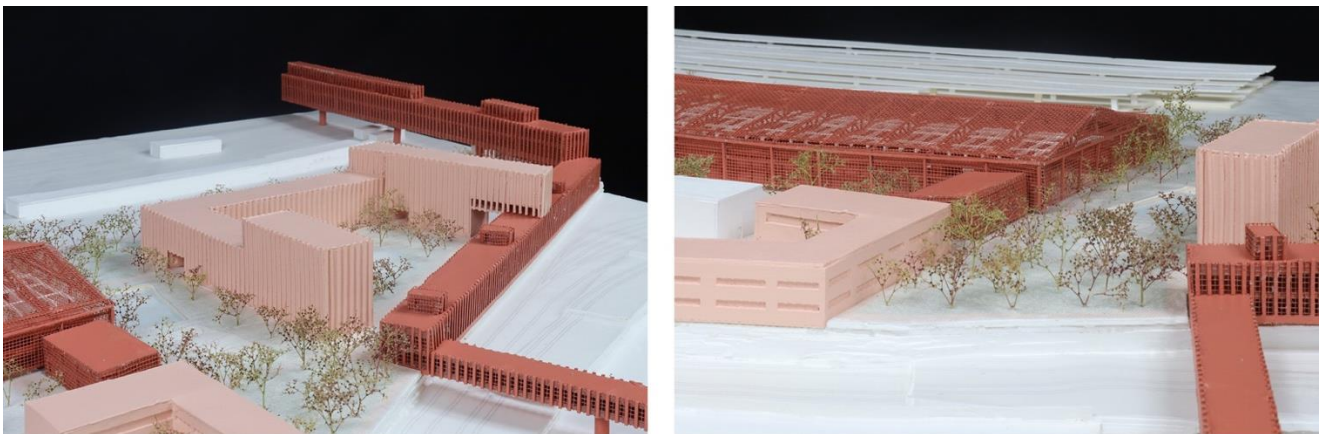
Il grande edificio per lo stoccaggio e deposito materiali, i volumi in mattoni – residui di un primo impianto industriale – oggi nuovo polo di formazione, l'edificio che accoglie parte degli uffici di Ferrovia dello Stato, il palazzo di case che descrive l'angolo di corso Lucci sono come monadi prive di un reale contesto in grado di riconoscergli un valore e un significato e per questo incapaci di stabilire alcuna

relazione di prossimità, né tra di loro, né con l'ambiente circostante. Questa condizione di isolamento è stata tradotta nel progetto come un'occasione per immaginare una nuova vita degli edifici esistenti integrandoli in un nuovo sistema di edifici a corte capaci di descrivere spazi per la vita collettiva. Alla scelta più semplice e immediatamente risolutiva di demolire gli edifici esistenti, il progetto antepone un'integrazione che considera ciò che rimane, seppur in apparenza privo di una specifica qualità formale, un pretesto con cui lavorare per costruire un nuovo pezzo di città (Figura 12). Una forma urbana che parla di "normalità" che si plasma in una sequenza di spazi per essere abitati. Aldilà di possibili usi, il progetto descrive nuove forme che reinterpretano i caratteri della città consolidata ma al contempo si adattano alla dimensione di un'idea di città più rarefatta, propria dell'ex distretto industriale. Densità, prossimità e consistenza sono le proprietà di un'architettura fatta di spazi e non di usi, che lavora sul "tra", condizioni intermedie, alla ricerca di possibili "legature" e "coaguli" (Secchi, 1984) con il contesto più prossimo stimolando scenari alternativi, dal nuovo fronte su corso Arnaldo Lucci i sistemi di risalita oltrepassano la barriera del salto di quota e collegano la grande piattaforma attrezzata con la strada, alla connessione con il centro direzionale grazie all'introduzione del nuovo collegamento meccanizzato e pedonale (Figura 13).

I corpi fisici che disegnano la nuova Napoli Porta Est rappresentano l'ingresso alla città, aperto, dinamico e adattivo, una sequenza di forme urbane che descrivono una precisa e articolata sequenza di spazi pubblici ritrovando un nuovo legame con le infrastrutture e gli spazi aperti.

Un progetto che vive di tempi – brevi e lunghi – che ipotizzano scenari intermedi di attuazione in cui lo spazio pubblico e gli edifici esistenti rappresentano il fulcro centrale dell'intero processo di riattivazione.

Figura 13. L'infrastruttura della mobilità



Fonte: Modello realizzato da F. Alba e A. M. Annunziata.

4. Sperimentazioni in divenire: il progetto per "fare ancora" città

L'osservazione delle città ci restituisce immagini di frammenti di spazi in cui si riconosce la consistenza materica degli edifici, la conformazione articolata e precisa degli spazi aperti, la potenza di paesaggi modificati, la forza di luoghi naturali inespresi o custoditi. In ognuna di queste immagini viene esaltato il senso della densità e della prossimità come attributi dello spazio che, se da un lato sono riconoscibili attraverso una lente che permette di vedere con familiarità gli spazi

percepiti, dall'altro possono essere il modo per immaginare scenari di trasformazione futuri. L'architettura della città – che si tratti di quelle parti urbane consolidate e antiche o di aree rarefatte e frammentarie – vive di corpi in grado di stabilire relazioni – materiali e immateriali – tra gli spazi costruiti e quelli aperti: spazi adatti ad accogliere la vita dell'uomo. Una città densa è una *civis* che custodisce misura.

Il progetto ha sperimentato la possibilità di “fare” un nuovo pezzo di città densificando, ovvero stabilendo nuove relazioni fisiche, spaziali e sociali tra ciò che esiste e ciò che ci potrà essere. I nuovi edifici che si accostano, inglobano e continuano quelli esistenti provano a definire una sequenza di spazi aperti (pubblici e privati) per la collettività. Un progetto che cresce per addizioni temporali e spaziali al fine di dare forma ad architetture di città che sottolineano il carattere civico e il potere della trasformazione. Napoli Porta Est è stato il pretesto per sperimentare, attraverso il progetto di architettura, quanto una trasformazione urbana orientata verso la costruzione di un nuovo importante ed esteso frammento urbano possa costruire nuovi orientamenti per la città e per l'uomo (Figura 14).

Figura 14. Nuove frontiere urbane



Fonte: Modello realizzato da F. Alba e A. M. Annunziata.

Note

1. Le numerose aree che dalla stazione centrale si espandono verso la periferia orientale di Napoli divengono troppo spesso luoghi di azioni illecite e soprusi: occupazioni indebite, prostituzione e criminalità invadono questi territori che determinano una condizione di sempre maggiore isolamento e trascuratezza. Nonostante i numerosi progetti di rigenerazione previsti, il costante dibattito politico e culturale che si sofferma sui temi più accesi dell'area orientale e le prime azioni di riattivazione urbana (come il Brin 69,

- intervento di Vulcanica Architettura che recupera un'antica fabbrica di produzione metallica manifatturiera in un HUB che accoglie uffici e start-up; le residenze universitarie dell'Università Partenope; la residenza universitaria Adisurc L'Orientale; la recente nascita del nuovo campus universitario della Federico II di San Giovanni a Teduccio), Napoli Est persevera in una condizione sociale e urbana difficile da regolare e trasformare.
2. Nel marzo del 1976 su proposta di Michel Foucault, Roland Barthes viene eletto al *Collège de France*, dove viene istituita la cattedra di Semiologia letteraria. In quell'anno il titolo del ciclo di lezioni tenute da Barthes era *Comment vivre ensemble*. La domanda iniziale che pose all'intera aula era: «Come trovare la giusta distanza tra me e il mio vicino, affinché sia possibile una vita sociale accettabile per tutti noi?», domanda che troverà una risposta diretta nella *Idiorrhythmie*, ovvero quel modo di vivere in cui ognuno dovrebbe essere in grado di trovare, imporre e conservare il proprio ritmo di vita.
 3. Sara Marini, riprendendo le parole del politico veneziano Leonardo Mocenigo, scrive che il «il “selvaggio” non coincide con il dilagare di una natura demoniaca o con il ritorno di un Eden incontaminato ma è dettato dall'immoralità della gestione del territorio, dal suo sfruttamento, dalla assoluta supremazia dell'interesse privato su quello della *res publica*» (Marini, 2020). Sebbene il concetto di “selva” rimandi all'ignoto, all'ingresso in qualcosa che non si conosce e poco chiaramente si identifica, Dario Gentili, Federica Giardini affermano che «il selvatico anziché minaccia è promessa, uno spazio dove sperimentare un'alternativa allo spazio urbanizzato e industrializzato, mantenendo l'idea di una possibile partizione tra ciò che è selvatico e ciò che non lo è; idea questa che è stata occasione di critiche alla concezione funzionale degli spazi, che separerebbe il naturale dall'umano» (Gentili & Giardini, 2020).
 4. La rigenerazione dei sette scali ferroviari dismessi della città di Milano ha visto il coinvolgimento di numerosi architetti di rilievo nazionale e internazionale: il progetto “Agenti Climatici” – studio OMA e Laboratorio Permanente – si è aggiudicato nel 2019 il concorso per la rigenerazione urbana degli scali di Farini e San Cristoforo; Outcomist, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture e Carlo Ratti Associati e ARUP hanno lavorato insieme alla definizione del masterplan “Ground Up” per Parco Romana; “L'innesto” è la strategia proposta da InvestirRE sgr, Barreca & LA Varra con ARUP Italia Srl per Scalo Greco Breda; “Scalo Lambrate” è un progetto di rigenerazione urbana nato dalla collaborazione tra Associazione Formidabile e FS Sistemi Urbani; AAA architettilicercasi con Confcooperative Habitat ha promosso il concorso per Scalo Rogoredo, progetto vincitore “Abitare il Bordo” (Gregorio Pecorelli, Tobia Davanzo, Chiara Dorbolò).
 5. Il 28/11/2022 viene approvata dal Consiglio comunale di Napoli con la delibera n. 452 il Progetto Napoli Est. Il progetto prevede la costruzione di un nodo intermodale che porterà al rafforzamento delle infrastrutture cittadine, favorendone la mobilità attraverso il potenziamento dei binari della Circumvesuviana, con la creazione di un nuovo spazio dedicato all'interno della Stazione Garibaldi, e la creazione a Porta Nolana di un'area verde. Il programma propone anche un parcheggio di interscambio modale auto e terminal bus interrato, la dislocazione di sistemi tecnologici ferroviari attivi, un sistema di collegamenti meccanizzati di connessione tra i parcheggi e la stazione, una nuova stazione che ottimizza l'accessibilità tra la metro Linea 2 e la Linea 1 ed infine un asse di collegamento con l'autostrada A3 per l'ingresso diretto al terminal bus e al parcheggio interrato, che consentirà di alleggerire la viabilità ordinaria.
 6. A seguito del finanziamento erogato dalla Regione Campania nel 2018, i soggetti gestori delle aree limitrofe alla stazione ferroviaria di Napoli Centrale hanno sottoscritto un “Accordo di Collaborazione per la definizione degli indirizzi strategici per la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica per la riqualificazione e la riorganizzazione del Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi”, al fine di avviare un processo di riqualificazione del nodo a sud della Stazione Centrale in maniera congiunta tra le Parti e con il coordinamento di EAV. È nata una collaborazione sinergica tra il Comitato Istituzionale (Regione, EAV, FS Sistemi Urbani, RFI) e il Comitato Operativo (EAV, FSSU, RFI) con l'obiettivo di definire un nuovo assetto del nodo di Napoli Garibaldi.
 7. Sistemi Urbani è una società controllata dal gruppo FS che ha l'obiettivo di valorizzare e gestire il patrimonio di Ferrovie con particolare attenzione a stazioni, infrastrutture nodali e di trasporto.
 8. L'area studio della Stazione Centrale di Napoli è stata utilizzata come tema d'anno del

Laboratorio di Progettazione 3 (a.a. 2021-2022, all'interno del corso di studi triennale in Scienze dell'Architettura, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II) tenuto dal prof. Arch. Alberto Calderoni, tutor Marianna Ascolese, e oggetto di studio di un laboratorio di tesi di Laurea magistrale (a.a. 2021-2022, Corso di Laurea Magistrale 5UE in Architettura, presso lo stesso Ateneo), sviluppata dagli studenti Federica Alba e Alfonso Maria Annunziata, relata dal prof. Arch. Alberto Calderoni, con Marianna Ascolese.

Author Contributions

Conceptualization: Marianna Ascolese, Alberto Calderoni; Methodology: Marianna Ascolese, Alberto Calderoni; Writing - Original draft preparation: Marianna Ascolese; Writing - Review & Editing: Marianna Ascolese, Alberto Calderoni; Supervision: Alberto Calderoni; Project Administration: Marianna Ascolese, Alberto Calderoni.

Funding

This research received no external funding.

Acknowledgments

Federica Alba e Alfonso Maria Annunziata (thesis design workshop students).

Conflicts of Interest

The authors declare no conflict of interest.

Originality

The authors declare that this manuscript is original, has not been published before and is not currently being considered for publication elsewhere, in the present of any other language. The manuscript has been read and approved by all named authors and there are no other persons who satisfied the criteria for authorship but are not listed. The authors also declare to have obtained the permission to reproduce in this manuscript any text, illustrations, charts, tables, photographs, or other material from previously published sources (journals, books, websites, etc).

References

- Augé, M. (1992). *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*. Elèuthera.
- Bianchetti, C. (2015). Intimité, extimité, public. Riletture dello spazio pubblico. *TERRITORIO*, 72, 7–17. <https://doi.org/10.3280/TR2015-072001>
- Castells, M. (1989). *The informational city: information technology economic restructuring and the urban-regional process*. B. Blackwell.
- Choay, F. (1992). *L'orizzonte del posturbano*. Officina.
- de Solá-Morales, I. (1996). Terrain vague. *Quaderns d'arquitectura i Urbanisme*, ISSN 1133-8857, N°. 212, 1996 (Issue Dedicated to: Terra-Aigua), Pages 34-43, 212, 34–43. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7280616>
- Farinelli, Franco. (2003). *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo*. Einaudi. <https://www.einaudi.it/catalogo-libri/scienze/scienze-della-terra/geografia-franco-farinelli-9788806160203/>
- Gehl, J. (1991). *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*. Maggioli Editore.
- Gentili, D., & Giardini, F. (2020). *Selva e stato di natura: variazioni cinestesiche per il contemporaneo / Sylva and State of Nature: Kinesthetic Variations for the Contemporary - Quodlibet*. Vesper. *Rivista Di Architettura, Arti e Teoria*. <https://doi.org/DOI.10.1400/283007>
- Marini, S. (2020). Wildness. *Vesper*, 3, 10–17. <https://doi.org/10.1400/281781>
- Park, R. E., Burgess, E. W., & McKenzie, R. D. (1967). *La città*. Edizioni di Comunità.
- Pimlott, Mark. (2007). *Without and within: essays on territory and the interior*. Episode Publishers. <https://www.japsambooks.nl/products/without-and-within-essays-on-territory-and-the-interior>
- Secchi, B. (1984). Le condizioni sono cambiate. *Casabella*, n.498/9(XLVIII).
- Sennett, Richard. (2014). *Insieme - Richard Sennett - Feltrinelli Editore*. Feltrinelli. <https://www.feltrinellieditore.it/opera/opera/insieme-1/>
- Webber, M. M., Dyckman, J. W., Foley, D. L., Guttenberg, A. Z., Wheaton, W. L. C., & Wurster, C. B. (1964). The Urban Place and the Nonplace Urban Realm. In *Explorations into Urban Structure* (pp. 79–153). University of Pennsylvania Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctv4s7h5c.6>

