

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

13

SPECIAL ISSUE



il mare e la città
metropolitana
di Napoli

a cura di Massimo Clemente



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

Vol. 7 n. 2 (LUGLIO 2014)

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

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

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



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

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

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

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

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

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Prefazione/Introduction

Mario COLETTA, Antonio ACIERNO

5

Editoriale/Editorial

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

Massimo CLEMENTE

7

Interventi/Papers

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

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

Marina RIGILLO, Marella SANTANGELO

27

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

Carmine PISCOPO

42

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

Sergio ZEULI

53

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

Fabrizia FORTE

67

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

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

Alessandro CASTAGNARO

83

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

Francesco Domenico MOCCIA

99

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

Mario LOSASSO, Marina RIGILLO

117

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

Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO, Gaia DALDANISE

133

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

Port and city: history of conflicting relationship

Anna Maria Frallicciardi, Antonella Cuccurullo

Abstract

In the last years Italian and European cities have employed consistent resources to valorize the strategic function of the port areas for the development of the territory. The Biennial exhibition of Architecture in Venice in 2004 has entertained an international show where 19 Countries have exposed their ideas to relaunch in the world the cities of water. Naples was not among you run her to the show but plans and proposals to retrain the Neapolitan waterfront animate the today's political debate. This paper, through the analysis of the historical cartography, puts in evidence the changes and the principal



Napoli, 1550. Mappa di Sebastian Munster

transformations in the time of the become port area the greatest industrial reality of the Region. The degrade and the building expansion have gotten further the bring from the city also damaging the coastal area's touristic vocation. Currently the projects intend to strengthen the services in circle croceristico and commercial; it needs nevertheless safeguard the landscape and monumental identity of the coastal area in a modern optics of development.

KEYWORDS

Landscape, Urban process, Waterfront

Porto e città: storia di un rapporto conflittuale

Negli ultimi anni città italiane ed europee hanno impiegato consistenti risorse per valorizzare la funzione strategica delle aree portuali per lo sviluppo del territorio. La Biennale di Architettura di Venezia nel 2004 ha ospitato una mostra internazionale dove 19 Paesi hanno esposto le loro idee per rilanciare nel mondo le città d'acqua. Napoli non era tra le candidate alla mostra ma piani e proposte per riqualificare il waterfront napoletano animano l'odierno dibattito politico. L'articolo, attraverso l'analisi della cartografia storica, mette in evidenza i cambiamenti e le principali trasformazioni nel tempo dell'area portuale diventata la più grande realtà industriale della Regione. Il degrado e l'espansione edilizia hanno allontanato il porto dalla città, danneggiando anche la vocazione turistica dell'area costiera. Attualmente i progetti previsti intendono rafforzare i servizi in ambito croceristico e commerciale; occorre tuttavia interrogarsi sulle modalità di intervento per tendere allo sviluppo salvaguardando al contempo l'identità paesaggistica e monumentale dell'area costiera in un'ottica moderna di sviluppo.

PAROLE CHIAVE

Paesaggio, Processi urbanistici, Waterfront

Porto e città: storia di un rapporto conflittuale

Anna Maria Frallicciardi, Antonella Cuccurullo

La storia di Napoli ha inizio sul mare

Negli ultimi anni le zone costiere delle città, i waterfront, hanno rivestito una grande importanza nei processi di sviluppo urbano. Anzi, a sottolinearne il ruolo strategico, la Biennale di architettura di Venezia del 2004 è stata dedicata alla trasformazioni delle città d'acqua, con la partecipazione di 19 città di tutti i Paesi del mondo, fra cui per l'Italia, Genova e Trieste.

Napoli ha sempre vissuto, invece, un rapporto conflittuale con il suo mare e anche oggi, con le opportunità offerte dalla deindustrializzazione di recuperare buona parte delle

aree costiere, appare incapace di riscoprire e valorizzare questa grande risorsa offerta dalla natura. Eppure la sua origine è sul mare e il suo porto funzionale alle aperture verso ampi orizzonti. La storia che qui faremo del porto vuole appunto ricercare spunti e motivi per progettare uno sviluppo che integri alcuni aspetti salienti: turismo, mobilità, patrimonio culturale, portualità.

E' noto che già sul finire del IX o inizi dell'VIII secolo a.C. un gruppo di naviganti provenienti da Rodi approdò sull'isolotto di Megaride e nella prima metà del VII secolo a.C. i greci di Cuma, dopo aver conquistato Ischia, la stessa Cuma, Miseno e Pozzuoli fondarono sul promontorio di Pizzofalcone Parthenope¹: un *epineion* con a valle il porto e sull'altura il nucleo urbano, esteso per circa 20 ettari e abitato da un migliaio di persone, senza grandi edifici pubblici e senza agorà, forse soltanto un tempio dedicato a Venere Euplea, la sirena protettrice dei naviganti (fig.1).

Le ricerche sull'antico porto hanno da sempre affascinato gli studiosi: storici, urbanisti, archeologi sono stati i portatori delle idee più contrastanti. Nel 1904 Giulio De Petra ad esempio – sulla base degli studi di Barto-

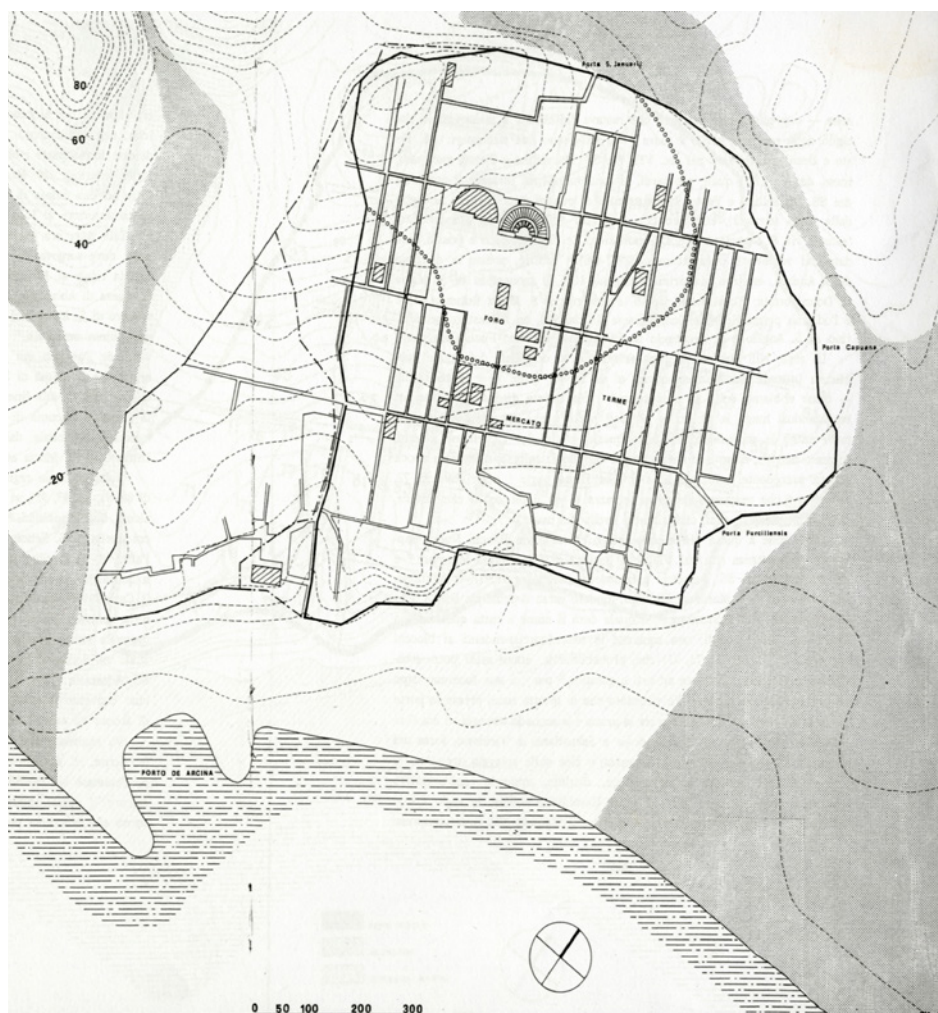


Fig. 1 - Roberto Pane. Pianta della città di Napoli in età greco-romana

lomeo Capasso – ha ricostruito per la prima volta la geografia del porto antico della città greco-romana: «la spiaggia, naturalmente frastagliata formava due seni, che erano l’embrione di due porti, l’uno corrisponde all’attuale piazza del Municipio, l’altro arrivava dal Porto Piccolo alle vie Porto e Maio di Porto. Questo secondo seno, più piccolo, ma più prossimo alla città, munito e perfezionato ad arte, divenne un porto, che i naviganti frequentavano da tempi remoti e fu uno degli empori migliori della Campania»². Tuttavia, per quasi un secolo nessuno ha osservato che quella ricostruzione era errata perché il porto della città greco-romana risultava identico alla conformazione del porto di Napoli dell’XI secolo. Inoltre, indagini geomorfologiche hanno smentito l’ipotesi di un molo artificiale che separava i due porti, dal momento che si è riscontrata l’esistenza di un unico porto (figg. 2 e 3).

Prima di Bartolomeo Capasso e Giulio De Petra, studiosi come Pontano, Summonte, Celano hanno avanzato altre ipotesi su dove fosse localizzato l’antico porto, forse tra il colle di S. Giovanni Maggiore e Monterone (per la presenza del toponimo via Sedile di Porto), mentre per il Beloch esso si trovava a sud dell’attuale piazza Bovio. Le ipotesi sono differenti perché i cambiamenti della linea di costa nei secoli – causati ora da fenomeni naturali, ora da esigenze economiche e politiche – hanno comportato la necessità di trasferire il porto in punti diversi. A questo proposito, Aldo Loris Rossi scrive che al “modello statico” di un porto piccolo e immutato nel tempo va sostituito “un modello dinamico”, riferendosi all’esistenza di un’unica grande insenatura – nella quale conflui-

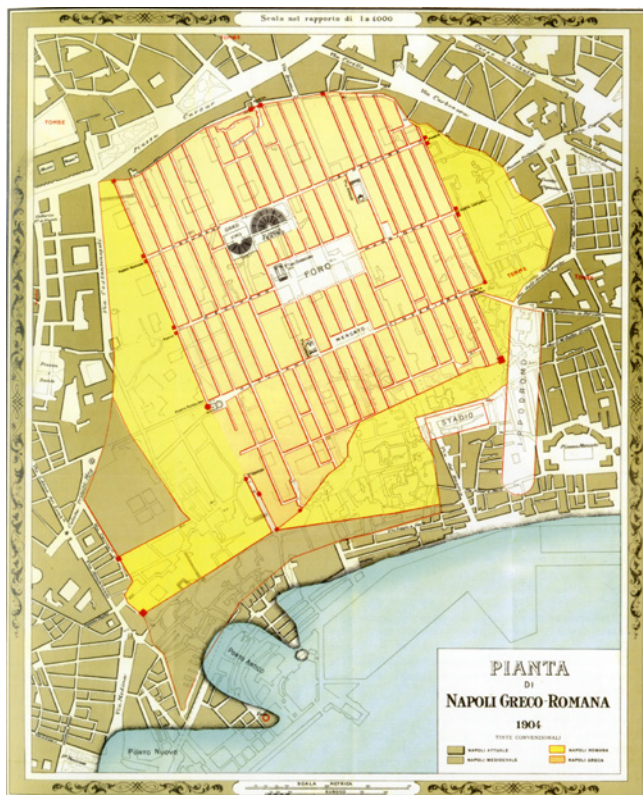
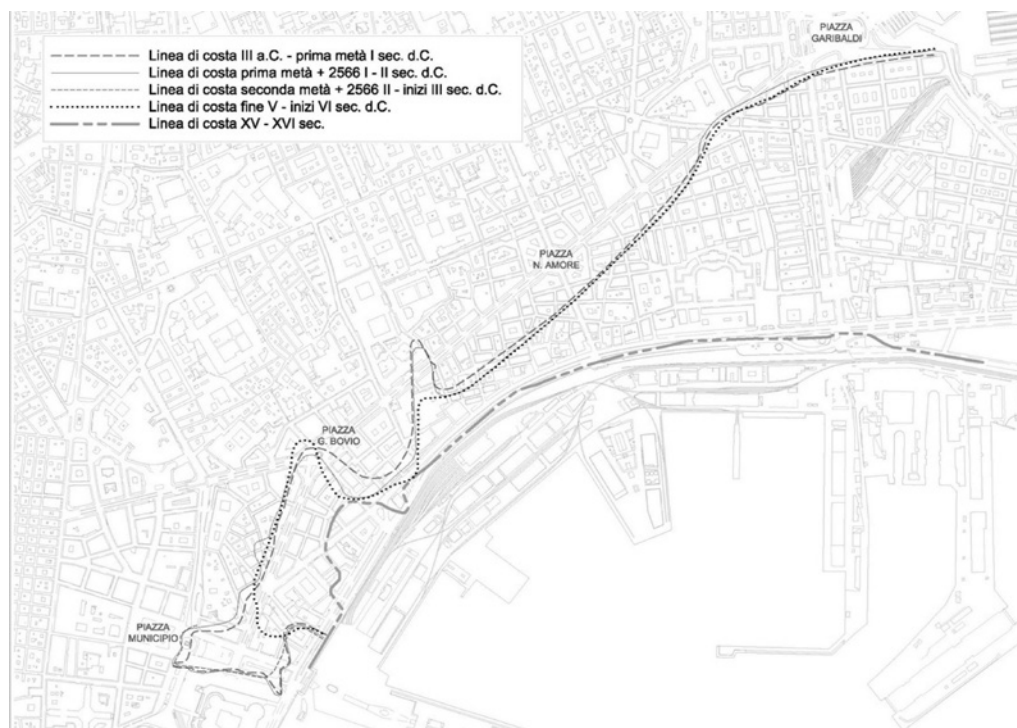


Fig. 2 - Bartolomeo Capasso. Ricostruzione di Giulio De Petra sulla base delle indicazioni del Capasso



Fig. 3 - Bartolomeo Capasso. Pianta di Napoli XI secolo: confronto con la carta del De Petra

Fig. 4 - Lucio Amato. Ricostruzione e variazione della linea di costa nei secoli



vano i piccoli torrenti, i detriti trascinati a valle dalle acque e le sabbie trasportate dalle correnti marine – che nel corso dei secoli si è progressivamente ridotta e spostata verso sud-est, fino a ridursi negli anni quaranta del Novecento al solo “Mandracchio”³.

In sostanza, il più grande cantiere della città è stato il porto, diventato sempre più il luogo di incontro tra il mare e gli abitanti e il centro di scambio di culture tra i popoli, oltre che di merci. La grande insenatura di piazza Municipio⁴, infatti, sin dalle origini è stata considerata la più idonea all’approdo commerciale, anche se attorno al V secolo d.C. l’intera area venne abbandonata per il progressivo impaludamento costringendo le attività portuali a migrare verso l’insenatura in prossimità di piazza Bovio (fig. 4).

Lo sviluppo delle attività portuali

Quando i processi di insabbiamento e i fenomeni di bradisismo fecero avanzare la riva, tutta l’area intorno a piazza Municipio ritornò ad occupare una funzione rilevante per le attività marittime e commerciali; in questo contesto cominciò ad insediarsi anche l’edilizia civile e quella funzionale alle attività navali. Tra il X e XI secolo il porto era diviso in due bacini: il Portus de arcina, dove venne costruito un arsenale e un cantiere navale, e il Portus vulpulum. Dal mare – così come riportavano le descrizioni dell’epoca – si vedevano, intorno alla città antica estesa su un pianoro, mura altissime e insediamenti extra-urbani. A est, invece, una parte di costa era impaludata e tale rimase per lungo tempo.

Con la ripresa dei traffici marittimi e il grande prestigio dello scalo di Napoli durante

l'età normanna, Carlo I d'Angiò diede ordini di ampliare il porto. Il piano urbanistico angioino fu di grande respiro e comprendeva sia il prosciugamento delle paludi dell'area orientale, sia la depurazione dell'acquedotto napoletano che la costruzione di Castel Nuovo. La città si apriva verso nuove direzioni e Castel Nuovo divenne il fulcro intorno al quale cominciarono a sorgere dimore, palazzi e chiese. Lungo la fascia costiera si intensificarono le attività commerciali e artigianali che favorirono una nuova riorganizzazione del bacino portuale. In particolare, fu costruita la torre di San Vincenzo per facilitare l'approdo delle navi e garantire la difesa del Castello; si intervenne sulle acque di ruscellamento per contenerle e si drenarono i fondali presso il Molo Piccolo dove si svolgevano attività commerciali. Nell'area del porto, detto "Molo Grande" o Molo Angioino, che accoglieva le navi da guerra, si insediò l'arsenale (fig.5).

Napoli, come ha sostenuto Roberto Pane, «in questa epoca a guardarla tutta insieme, sembrava che fosse divisa in tre città, l'una vicina all'altra, e l'una diversa dall'altra. La prima era quella che nasceva intorno al nuovo porto, la seconda che scendeva a mare dai pendii di Forcella e del Capo Monterone, la terza era il centro antico di Napoli»⁵. Nel Trecento si veniva così costituendo uno stretto legame tra la città e il porto, tra le attività commerciali e quelle urbane. Tuttavia, la costruzione del Molo Angioino e l'intensificarsi delle strutture edilizie incrementarono il processo di insabbiamento dei fondali e l'avanzare della linea costiera, così i lavori al porto non si interrompevano mai fino a quando nel 1343 un violenta tempesta vi provocò disastrosi danni.

Il programma di rinnovo della città proseguì in età aragonese e durante il Vicereame. Dopo le distruzioni della guerra per il dominio del Regno, Alfonso I d'Aragona (1442) conquistò Napoli che acquisì un ruolo di egemonia culturale sulle altre città del Sud e, nel 1443, decretò la ricostruzione di Castel Nuovo con una murazione più massiccia sicché le acque collinari che provenivano da Monteoliveto e Rúa Catalana furono convogliate verso il fossato esterno: Napoli nei sessant'anni del dominio aragonese si espanse oltre gli alvei naturali, andando ad occupare anche la fascia costiera insabbiata compresa tra Castel Nuovo e il ponte della Maddalena⁶. L'area portuale, inoltre, venne fortificata con l'allargamento del Molo Angioino e la collocazione di una scogliera, tra

Fig. 5 - Tavola Strozzi. La città di Napoli al tempo del trionfo navale di Ferrante D'Aragona del 1464. In evidenza sono le strutture del porto: la Torre di S. Vincenzo, Castel Nuovo e la banchina del porto





Fig. 6 - Antony Lafrery, *Quale e di quanta Imprtanza e Bellezza sia la Nobile Cita di Napole*, 1566. Particolare arsenale



Fig. 7 - Claudio Duchetti, *La città de Napoli Gentile*, 1585. Particolare del nuovo arsenale sulla spiaggia di Santa Lucia

la torre di San Vincenzo e il Molo Grande, per consentire l'attracco delle piccole imbarcazioni. A ovest di Castel Nuovo, sulla spiaggia di Santa Lucia, fu costruito il nuovo arsenale da annoverarsi fra i più illustri d'Italia (venti arcate potevano ospitare circa ottanta galee). La scelta di spostare l'arsenale sulla spiaggia di Santa Lucia fu motivata da due ordini di ragioni: dalla necessità di intensificare le attività militari e - con una oculatezza programmatica che non si è ripetuta nei nostri tempi - di allontanare queste ultime dalle abitazioni.

Nel 1601 un'altra tempesta causò pesanti danni al porto e «l'insenatura era talmente piena di immondizia da essere necessario costruire un nuovo braccio o ampliare quello vecchio»⁷. I lavori di ristrutturazione ripresero il progetto di Domenico Fontana (1597), ingegnere maggiore del Regno, ma il piano nella sua completa esecuzione non fu mai ultimato per le avversità dell'ambiente napoletano; i soli cantieri aperti servirono alla realizzazione di una strada tra i due moli per favorire i movimenti commerciali e alla costruzione di un nuovo braccio per collegare l'isolotto di S. Vincenzo con la terraferma, lavori che termineranno alla fine dell'Ottocento con il lungo Molo S. Vincenzo (figg. 6-11).

Durante la reggenza borbonica (1734-1860) Napoli divenne la terza capitale europea. Al fine di dare lustro e magnificenza alla città e rendere visibile il suo potere, la monarchia illuminata pianificò un ventaglio di interventi per riorganizzare l'area urbana e quella portuale. Carlo III di Borbone, per prima cosa, commissionò al Duca di Noja l'incisione di una Pianta del Regno per illustrare i lavori che avrebbero interessato la città. «La nostra città, di cui dopo distrutte

le belle fabbriche greche, e romane, una gran parte fu in tempi calamitosi costrutta, ed indi in tempi più tranquili, ma forse niente più illuminanti, senz'alcuna avvertenza ampliata, né mai per la lunga mancanza de' propri sovrani essendo stata ritoccata, ha presentemente più d'alcuna altra città d'Europa necessità d'esser riordinata, e ad un migliore stato ridotta».⁸

Il paesaggio costiero, dietro la spinta di regnanti e funzionari, subì una profonda trasformazione e Napoli finalmente lasciò il suo isolamento diventando la "capitale sul mare". Demolite le porte e le mura vicereali, i quartieri bassi si aprirono direttamente alla spiaggia estesa da Mezzocannone al Ponte della Maddalena. Nuove opere iniziarono come la costruzione della strada del Piliero per proteggere la città alle continue inondazioni e quella del fortino di Vigliena per esigenze di difesa (dove poi avanzerà il pontile di Vigliena). Il riassetto urbanistico generale coinvolse la Piazza del Ponte della Maddalena e la Piaggia del Borgo di Loreto, mentre altre due strade vennero aperte in direzione dei territori vesuviani: la strada della Marinella, che costeggiava il litorale partendo dal Carmine e la strada di Loreto. Il Molo Grande si estese e il Molo Piccolo



Fig. 8 - Frederick De Witt, "Neapolis", 1680. Nella Pianta è possibile vedere l'avanzamento della linea di costa, la costruzione del nuovo arsenale sulla spiaggia di Santa Lucia e il nuovo braccio che collega la Torre di S. Vincenzo alla terraferma secondo il progetto di Domenico Fontana

fu ampliato e denominato dell'Immacolatella, per la presenza di una statua erettavi da marinai e pescatori.

Dopo Carlo di Borbone, la terraferma continuò ad avanzare. Ad oriente, i lavori di canalizzazione avevano bonificato l'area e la modesta presenza del tessuto edilizio non poneva il problema né degli scarichi fognari né dell'insabbiamento della costa. Si propose, dunque, l'ampliamento dell'area portuale oltre borgo Loreto. Nell'ultimo decennio borbonico vennero presentati nuovi progetti per il porto di Napoli, probabilmente anche come risposta al clima di innovazione che si respirava in America e in Europa. Alcuni furono approvati, mentre altri naufragarono per mancanza di sufficienti risorse economiche. Quando Ferdinando II di Borbone lasciò nel 1861 il Regno, Napoli aveva un porto militare, il molo di S. Vincenzo, e un porto mercantile, il Molo Grande, per le attività commerciali e il trasporto dei passeggeri (Fig. 9).

Con l'Unità d'Italia i lavori di riassetto e ristrutturazione della città subiscono una accelerazione con la costruzione di numerose strutture e infrastrutture come via Duomo – la profonda frattura mai più sanata per il centro antico di Napoli – e la lunga colmata di via Caracciolo e di via Partenope. Altrettanto significativo fu lo sventramento dell'antico approdo al borgo di Santa Lucia con un riempimento di 110 mila mq. Altri progetti furono redatti durante gli anni del Risanamento per riqualificare la città dopo l'epidemia del colera e per collegare il centro alla stazione centrale. Da piazza Municipio al Ponte della Maddalena furono abbattuti numerosi edifici e chiese per far posto ad una strada

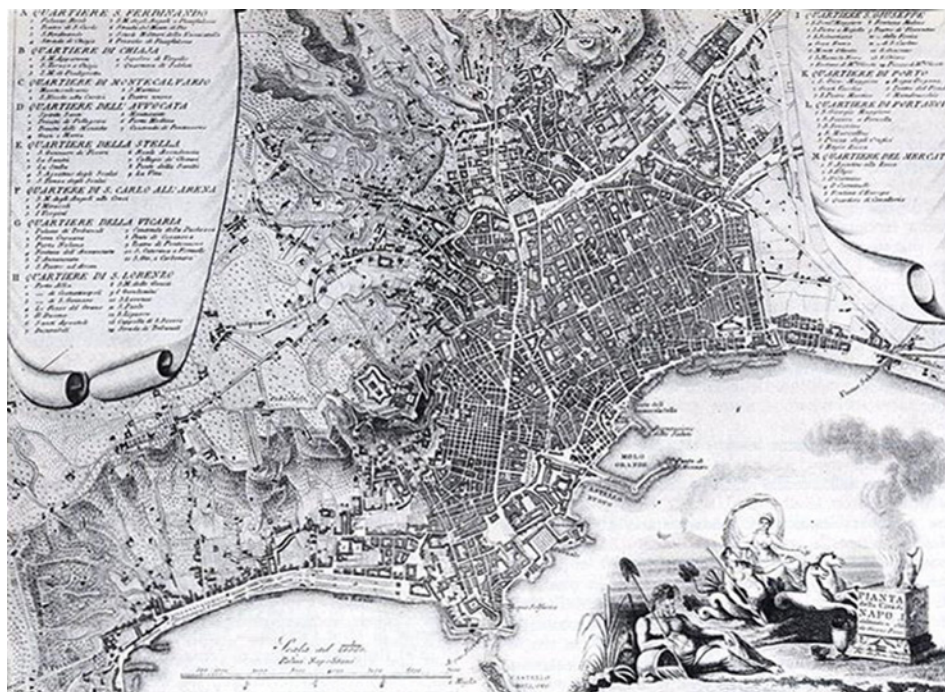


Fig. 9 - Giosuè Russo, *Pianta di Napoli*, 1815. In evidenza la darsena, Castel Nuovo, la lanterna e la costruzione del nuovo molo dell'Immacolatella con l'edificio della Deputazione della Salute

lunga circa 1300 metri sventrando i quartieri di Porto, Pendino, Mercato e Vicaria. Il Molo S. Vincenzo avanzò per circa un chilometro sul mare; si completarono la calata di porta di Massa, Villa del Popolo e il molo Pisacane, mentre altre colmate si approntavano ad oriente. Tuttavia mentre il porto si espande, la città si allontana sempre di più. Come scrive Aldo Loris Rossi, l'ampliamento del porto separa Napoli antica dal mare.

Nel 1902 si costituì la Reale Commissione per lo sviluppo industriale con l'obiettivo di favorire, oltre che l'industrializzazione di Napoli, anche la modernizzazione del porto in modo da restituire al capoluogo regionale quel ruolo di centro nevralgico per i traffici marittimi che aveva ricoperto negli anni che precedettero l'Unità. Secondo la Commissione era necessario equiparare il porto di Napo-

li a quello di Genova, potenziando le possibilità di attracco, sicché prima della seconda guerra mondiale, si riuscì a dotare la città di un porto moderno e funzionale alle esigenze dei traffici marittimi, tanto che Napoli giunse ad occupare il terzo posto tra i porti nazionali.

Ricca di strutture, di edifici, vivace e colorata, dal mare la fascia costiera appariva un corridoio di calate e di pontili⁹ e, dopo i danni provocati dalla guerra per le centinaia di bombardamenti sulla città, furono spesi 7 miliardi di lire per ricostruire l'80% delle strutture portuali distrutte o danneggiate. Al termine del secondo conflitto mondiale i grandi lavori per il porto erano conclusi e si configurava la nuova forma tra Neapolis e Palepolis¹⁰ (fig. 12).

Nuovi progetti per il waterfront

Lo sviluppo dell'area portuale di Napoli è stato, dopo i cambiamenti geomorfologici, il principale fattore di trasformazione urbana; il porto ha costituito il luogo di incontro, di conoscenze e culture, il luogo di ricerche e studi, il luogo di scambio tra il potere e i suoi cittadini, ma anche il luogo che sintetizzava i rapporti conflittuali fra la città di terra e la città di mare. Questo mare che dalla costa, come descriveva la Serao agli inizi del '900, appariva amico ma spesso nemico, sempre differente nei vari punti della città: a piazza del Carmine "era storico, poetico e scuro", nel porto militare "era smorto e sporco dove rimangono immobili le corazzate"; nel Molo Grande il mare, invece, "è quieto e



Fig. 10 - Antonio Joli, *Napoli dal mare, 1760*. In evidenza la strada della Marinella e la lanterna demolita nel Novecento con la costruzione della Stazione Marittima (1933-36)



Fig. 11 - Gasper Van Wittel, *La darsena, 1710*

profondo dove l'acqua non ha onde o appena s'increspa, nera, a fondo carbone, un nero dove nulla si riflette", nel porto mercantile, "si stringono una contro l'altra le barcacce, gli schooners, i brigantini". Nel paesaggio sensibile e visivo, si rifletteva e si riflette però anche la complessità degli impulsi economici e sociali (oltre che fisici) che stanno alla base delle forme paesistiche e organizzative del territorio¹¹. Come avvertiva Lucio Gambi, i paesaggi sono "strutture" che includono in sé la materialità e l'immaterialità della realtà e su di essi si devono costruiscono piani e progetti.

Attualmente il porto di Napoli, al quinto posto fra i porti italiani, è multifunzionale ed è considerato la prima realtà industriale della Campania sia in termini di fatturato che per occupazione. Il traffico dei containers è alla base delle attività commerciali; seconda

per importanza è l'attività cantieristica; al terzo posto quella crocieristica (11% in rapporto al territorio nazionale). Negli ultimi anni, secondo i dati Assoport 2011-2012, la crisi delle attività portuali - ad eccezione del traffico container - è forte anche per la città partenopea. Proprio per sostenere e favorire la ripresa, dal 2000 la comunità scientifica ha cominciato a elaborare piani e presentare progetti per la riqualificazione del waterfront.

Il risultato più importante di tutti questi stimoli, comunque, è stata l'approvazione, nel giugno 2012, del Piano Regolatore Portuale che configura le linee di indirizzo e di programmazione del Porto fino al 2030, comprendendo anche l'area inclusa nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di S. Giovanni a Teduccio e Castellammare di Stabia. I progetti previsti mirano soprattutto a riorganizzare l'area alle due estremità della costa per rafforzare i servizi negli ambiti crocieristico e commerciale¹². Fra i progetti, particolarmente interessante è quello relativo al porto turistico di Vigliena teso a riqualificare il waterfront Napoli est fortemente compromesso dall'espansione edilizia e dalla presenza degli insediamenti industriali dismessi. Il progetto definitivo del porto turistico a San Giovanni a Teduccio, approvato nel 2006 con delibera comunale dopo una discussione durata circa sette anni, prevedeva il recupero dell'area ex Opificio Corradini e la costruzione di oltre 850 posti barca, attrezzature turistiche e commerciali.

Si sa che il porto è legato alle esigenze dell'industria e dei commerci, ma ancor di più è legato alle funzioni della città. Esigenze che sono state messe al centro del dibattito sullo sviluppo di Napoli già dai primi anni del Novecento e su cui ancora oggi si discute. Il Piano regolatore così come è stato presentato non sembra rafforzare la vocazione turistica della fascia costiera, mentre il turismo può diventare la principale risorsa economica se è rispettato e valorizzato il suo patrimonio storico e naturalistico (fig. 17).

All'interno del Piano sono contenute anche linee indicate dal Grande Progetto logistica e porti, sistema integrato portuale di Napoli approvato con delibera regionale nel



Fig. 12 - Ortofoto del porto di Napoli nel 2013

2011, linee che hanno l'obiettivo di potenziare lo scalo marittimo partenopeo, «rafforzare e incentivare lo sviluppo dei collegamenti marittimi di Napoli con il Mediterraneo, razionalizzare le strutture esistenti anche nel comparto della cantieristica navale e migliorare il sistema delle relazioni intermodali, incentivando i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale e con le aree retro portuali»¹³. Dodici sono le opere che si intendono eseguire; alcune di esse riguardano la riqualificazione e il riutilizzo del patrimonio storico: la darsena della Marinella con demolizione dei silos, il cantiere di restauro dell'edificio dell'Immacolatella Vecchia nato come sede della Deputazione della Salute. Altre, invece, rafforzeranno le strutture dei cantieri navali e del trasporto merci. Tuttavia i finanziamenti per rivoluzionare lo scalo marittimo con 240 milioni di euro della Comunità Europea sono ancora fermi¹⁴, inoltre il patrimonio storico presente sulla costa è abbandonato al degrado: a calata Porta di Massa il rifugio antiaereo non è stato inserito tra gli edifici da valorizzare; il Museo del mare e dell'emigrazione, da collocare nel molo borbonico di San Vincenzo, è ancora un'idea, mentre gli ex Magazzini Generali, pur tutelati dalla Soprintendenza, si stanno sbriciolando¹⁵. Il Piano trascura anche di considerare «l'esistenza tanto ingombrante quanto inutile degli innumerevoli depositi vuoti messi fuori gioco dall'era dei containers e delle innovazioni tecnologiche. Oggi essi risultano una preziosa risorsa per il futuro della città. La loro rottamazione può consentire la riqualificazione radicale del waterfront destinando gli approdi, dal molo San Vincenzo alla calata Villa del Popolo, al traffico passeggeri (crocieristica, diportistica, rotte nazionali, navigazioni del golfo). In pratica si può trasformare l'area in un eccezionale parco attrezzato al servizio dei turisti e del centro storico che, dopo un secolo e mezzo, riconquisterebbe l'accesso al mare»¹⁶. Queste sono alcune delle proposte contenute nel progetto, Eco-Neapolis, di Aldo Loris Rossi in cui il ridisegno del waterfront è inserito all'interno di un piano generale per il riequilibrio della città.

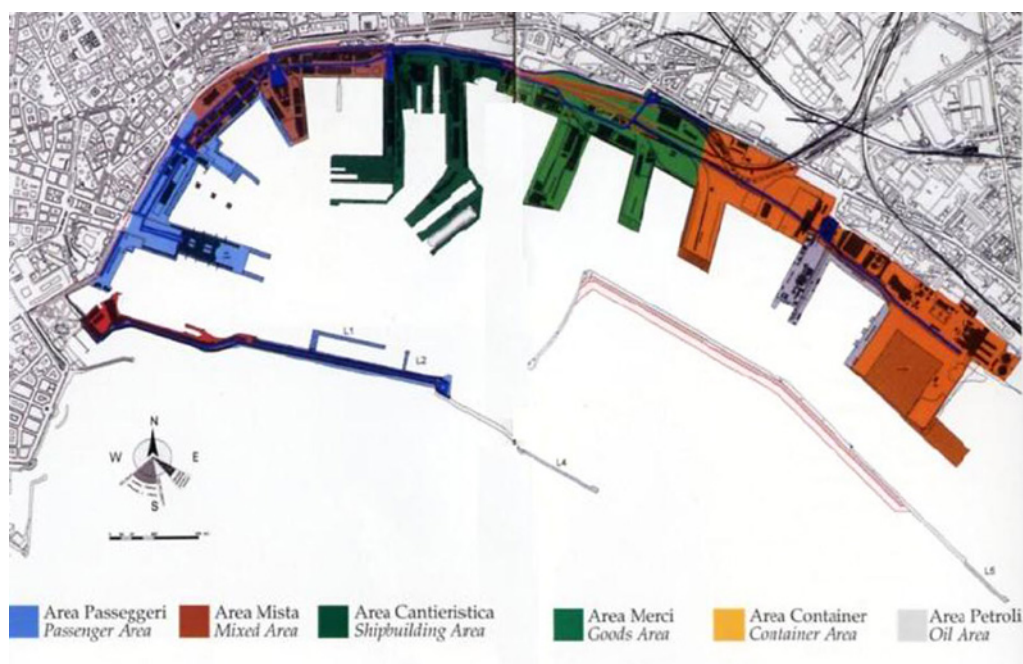


Fig. 13 - Autorità Portuale di Napoli. Le attuali funzionalità del porto secondo il Piano operativo triennale 2013-2015

Dematteis ha osservato che «un progetto territoriale puramente ingegneristico, riducendo i soggetti a oggetti sotto il governo di una necessità tecnologica, ha come punto di forza l'operatività materiale, ma rischia la distruzione del territorio come conseguenza della riduzione arbitraria della complessità»¹⁷. Oggi il *waterfront* partenopeo è sfigurato nuovamente da un conflitto crescente tra città e porto, mentre la pianificazione del territorio, la valorizzazione dell'identità di Napoli, la tutela e la conservazione del suo patrimonio storico e paesaggistico dovrebbero essere gli esiti a cui ogni progettualità dovrebbe tendere.

Ci piace ricordare che, all'interno del dibattito sulla pianificazione territoriale e sul patrimonio rurale (1992), il Ministero dell'Ambiente francese ha lanciato la campagna "paesaggi da riconquistare": in questo contesto, la ministra Ségolène Royal ha sostenuto la tesi secondo cui è sul paesaggio che deve fondarsi lo sviluppo moderno del territorio. Non qualsiasi sviluppo ma quello che fa esplicito riferimento a una dimensione culturale. I paesaggi a cui guardava il ministro francese erano da riconquistare perché fondati sulle culture e sulle specificità locali, legati al lavoro degli uomini e alla storia dei luoghi¹⁸. Su questa scia si può affermare che il paesaggio costiero e portuale di Napoli poco ammirato e ancor meno vissuto dai cittadini rappresenta la sfida da realizzare.

ENDNOTES

- 1 M. Napoli, Napoli greco-romana, Fausto Fiorentino Editore, Napoli, p.13
- 2 B. Capasso, Napoli greco-romana, Berisio, Napoli, p.1
- 3 Questa ipotesi è ampiamente argomentata nel testo di A. Loris Rossi, *Eco-Neapolis*, Edizioni scientifiche italiane, 2012
- 4 Dagli scavi archeologici a piazza Municipio sono state rinvenute tre imbarcazioni romane a 15 metri sotto il livello del mare (le prime due datate intorno al I secolo d.C., la terza tra la fine del II e III secolo d.C.), due pontili, frammenti di materiali ceramici, edifici termali.
- 5 R. Pane, Il centro antico di Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 3 voll., 1971, p.217
- 6 Per approfondimenti A. Loris Rossi, *Eco-Neapolis*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 2011, p.49
- 7 R. M. Pessolano, Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII, Olschki, Firenze, 1995, p.79
- 8 Lettera ad un amico contenente alcune considerazioni sull'utilità, e gloria che si trarrebbe da una esatta topografica della città di Napoli, e de' suoi contorni, che si propone di fare in Cesare De Seta, *Storia della città di Napoli dalle origini al Settecento*, Laterza, Roma-Bari, 1973, p.435
- 9 Tra i pontili si distinguevano il molo San Vincenzo lungo 1.750 metri sede della Base Navale Militare, la Diga Duca degli Abruzzi, la darsena Acton con la base militare, la calata Beverello (dal molo Ala Vittoria al molo Luigi Razza) per i collegamenti con il Golfo e le Isole Pontine, il molo Angioino dove ebbe sede la stazione Marittima per i passeggeri, la calata Piliero che si estese per 250 metri con quattro gru, il molo dell'Immacolatella Vecchia, la calata Porta di Massa lunga 350 metri con sette gru, la calata Villa del Popolo per il movimento merci, molo Carlo Pisacane per l'attracco di navi passeggeri, la calata del Carmine e il molo Cesario Console, la calata della Marinella, il pontile Vittorio Emanuele, la calata Vittorio Veneto, la calata Granili, il pontile Giovanni Bausan, la calata Pollena, il pontile Vigliena, la diga Duca D'Aosta.
- 10 I dati sono stati evinti dal testo di P. A. Toma, *Storia del porto di Napoli*, Sagep editrice, Genova, 1991
- 11 M. Quaini et alii, *Rapporto annuale 2009. Paesaggi italiani tra nostalgia e trasformazione*, Società geografica italiana, 2009
- 12 In particolare, alcune delle opere inserite nel piano riguardano l'allestimento di spazi espositivi al Molo S. Vincenzo, il prolungamento della Diga d'Aosta, la costruzione di una colmata per il tombamento della darsena petroli (90.000 mq), la riduzione degli impatti ambientali, la bonifica degli ordigni bellici, l'ampliamento della cantieristica navale nella darsena della Marinella, il completamento della nuova darsena Levante destinata al traffico degli oli combustibili per l'attracco delle grandi navi-container
- 13 Autorità portuale di Napoli, *Piano Operativo Triennale 2012-2015*, p.42
- 14 P. Grassi, Porto di Napoli il grande Progetto si è rilevato un grande flop, *Corriere del Mezzogiorno*, 20 febbraio 2014
- 15 M. Molino, Porto fermo monumenti al Macero, *Corriere del Mezzogiorno*, 12 febbraio 2014
- 16 A. Loris Rossi, Depositi vuoti del porto una risorsa da sfruttare, *La Repubblica* 13 agosto 2013
- 17 G. Dematteis, *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, F. Angeli, Milano, 1995, pp.40-43
- 18 M. Quaini et alii, *Rapporto Annuale 2009. I paesaggi italiano fra nostalgia e trasformazione*, Società geografica Italiana, 2009, p.63

REFERENCES

- Autorità Portuale di Napoli, Piano operativo triennale 2013-2015, online, p.87
- Autorità Portuale di Napoli, Piano Regolatore del Porto di Napoli. Normativa tecnica di attuazione, online, 2012, p.99
- Autorità Portuale di Napoli, Piano Regolatore del Porto di Napoli. Relazione generale, online, 2012, p.105
- Amato Lucio, “Frane e alluvioni nella storia urbana di Napoli”, in AA.VV. Undergrounds Naples. I sottosuoli napoletani, a cura di Varriale Roberta, “Collana di Ricerche di Economia e Storia”, 4, Napoli, CNR, Istituto di studi e Società del Mediterraneo, 2009, pp.73-90.
- Ammendola Massimo e Morreale Vincenzo, Il destino di Napoli Est. La pianificazione di un disastro: la nuova centrale a turbogas, il nuovo Terminale Contenitori e l’inceneritore, “Assise. Quaderni di formazione”, Napoli, La Scuola di Pitagora Editrice, 2008, p.288
- Amirante Roberta, Il porto di Napoli: studi per la redazione del piano regolatore, Napoli, Liguori, 2001, p.138
- Capasso Bartolomeo, Topografia della città di Napoli nell’XI secolo, Napoli, Arnaldo Forni Editore, 1895, p.242
- Carsana Vittoria, Febbraro Stefania, Giampaola Daniela et al., “Evoluzione del paesaggio costiero tra Parthenope e Neapolis”, *Méditerranée*, 211, online, 2009, pp.14-22
- Carratelli Giovanni Pugliese, Il mondo mediterraneo e le origini di Napoli, Storia di Napoli, I, Cava dei Tirreni, Società Editrice Napoletana, 1967, p.112
- Colombo Antonio, “I porti e gli arsenali di Napoli”, *Napoli Nobilissima*, III, 1896, Napoli, Arte Tipografica, pp.1-12, pp.45-48, pp.72-74
- D’Ambra Raffaele, Napoli antica, Napoli, Franco di Mauro Editori, 1993, p.538
- De Dominicis Alessio, Comprensorio di bonifica delle paludi di Napoli e Volla, Napoli, Campania Bonifiche, 2013, p.65
- Delle Donne Barbara, “Napoli città sostenibile e competitiva?”, in AA.VV. Questioni urbane del Mezzogiorno, a cura di Vittorio Amato, Roma, Aracne, 2011, pp.203-232
- Dematteis Giuseppe, Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio, “Strumenti urbanistici”, 4, Milano, Franco Angeli, 1995, pp.124
- De Seta Cesare, La storia della città di Napoli. Dalle origini al Settecento, Bari-Roma, Laterza, 1973, p.467
- De La Ville sur Yllon Ludovico, “Il Sebeto”, *Napoli Nobilissima*, XI, 1902, Napoli, Arte Tipografica, p.113-116
- Gambi Lucio, *Una geografia per la storia*, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, 1973, p.216.
- Giampaola Daniela, “Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa”, *TeMA*, 2, 10/2009, online, pp.37-46
- Giampaola Daniela, “Dagli studi di Bartolomeo Capasso agli scavi della metropolitana: ricerche sulle mura di Napoli e sull’evoluzione del paesaggio costiero”, *Napoli Nobilissima*, V, fasc. I-II, 2/ 2004, Napoli, Arte Tipografica, p.35-56
- Grassi Paolo, “Porto di Napoli il grande Progetto si è rilevato un grande flop”, *Corriere del Mezzogiorno*, 2/2014, online, p.13
- Loris Rossi Aldo, *Eco Neapolis: il ridisegno del waterfront*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, p.282
- Loris Rossi Aldo, “Depositi vuoti del porto una risorsa da sfruttare”, *La Repubblica*, 8/2013, online, p.5
- Molino Marco, “Porto fermo monumenti al macero”, *Corriere del Mezzogiorno*, 2/2014, online, p.6

- Napoli Mario, Napoli greco-romana. Topografia e archeologia, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1972, p.113
- Napoli Mario, Napoli greco-romana, Napoli, Fausto Fiorentino Editore, 1959, p.233
- Pane R. et al., Il centro antico di Napoli. Restauro urbanistico e piani di intervento, "Collana di Storia dell'architettura, ambiente, urbanistica, arti figurative", Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1971, vol.3
- Pessolano Maria Raffaella, Il porto di Napoli nei secoli 16. e 17., Firenze, Leo S. Olschki, 1995, p.123
- Toma Piero Antonio, Storia del porto di Napoli, Genova, Sagep Editrice, 1991, p.173
- Quaini Massimo et alii, Rapporto annuale 2009. Paesaggi italiani tra nostalgia e trasformazione, "Scenari italiani", Roma, Società geografica italiana, 2009, p.204
- <http://www.assoporti.it/statistiche/porto>

Anna Maria Frallicciardi

*Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università degli Studi Federico II di Napoli
annamaria.frallicciardi@unina.it*

Docente di Geografia presso l'Università di Napoli Federico II. Dirige il Centro Studi di Geografia urbana e Rurale presso il Centro Interdipartimentale L.U.P.T. per il quale è anche responsabile scientifico del Progetto OR.C.HE.S.T.R.A. nell'ambito della ricerca Smart city. Fa parte in qualità di esperto del Gruppo di Lavoro per l'istituzione della Città Metropolitana. I suoi studi riguardano in particolare i problemi delle città contemporanee, il consumo del suolo, il paesaggio.

Antonella Cuccurullo

*Università degli Studi Federico II di Napoli
antocuc@fastwebnet.it*

Cultore della materia in Pianificazione strategica presso il Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università Federico II di Napoli. Ha lavorato presso la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania e svolge attività di ricerca per il Centro interdipartimentale L.U.P.T. e per l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici. Ha curato nel 2011 la pubblicazione di *Campania chiama Europa* ed è coautrice del testo *Allarme Rifiuti Tossici*.