

Napoli: il vantaggio del ritardo

Dagli anni ottanta del XX secolo, nel bacino Mediterraneo nord occidentale, si è assistito al recupero per attività urbane dei porti del XIX secolo, praticamente in disuso per le attività commerciali legate al trasporto via acqua. Queste trasformazioni, dall'esperienza di Barcellona, si sono rivelate delle opportunità per lanciare le città in campo nazionale ed internazionale. Operazioni che si possono pensare nel loro insieme come uno dei meccanismi di riconversione delle città in epoca post-industriale, dove prevalgono le attività terziarie, tra cui il turismo, lo sport e le attività logistiche. Nel caso specifico dei porti si è visto come questi si siano trasformati spesso in luoghi d'attrazione di un gran pubblico e si nota la crescita d'importanza dei piccoli porti sportivi e da turismo.

Il caso di Napoli si discosta da questa traiettoria in una dinamica caratterizzata, fin dalla metà del XIX secolo, da una proficua e interessante ricerca sul tema della relazione porto-città che troverà difficoltà al momento di concretarsi. Gli organi competenti hanno in questo senso la possibilità di osservare le esperienze in corso nelle altre città, attraverso una modalità che gli stessi napoletani chiamano il *vantaggio del ritardo*. Questo "vantaggio" fino a oggi, si è risolto però in scarse attuazioni, rispetto alle esperienze avvenute in città con porto in Europa, limitandosi quasi esclusivamente alla manutenzione del porto come fu ricostruito dopo i gravi bombardamenti della seconda guerra mondiale. Un tale ritardo permette, ancora oggi, di leggere le varie parti del porto e di vedere in questa struttura formatasi da una lunga relazione tra il porto e la città una possibile risposta alle questioni che hanno fatto insorgere le varie esperienze di riqualificazione dei waterfront¹.

La peculiarità del porto di Napoli² è che ha continuato a funzionare e non ha, nel complesso, dismesso³ o trasferito in altre aree cittadine o regionali settori specifici di attività. Le navi, ingrandendo le loro dimensioni prima con l'introduzione del vapore e poi con la compar-

Naples: The Advantages of Falling Behind

Since the 1980s, in the northwestern Mediterranean basin, there has been a recovery in the urban activities of nineteenth century ports, which had practically been abandoned by commercial activities dependent on water transportation. These transformations, starting with the experience in Barcelona, have turned out to represent opportunities to revitalize the city nationally and internationally. Operations that as a whole may be perceived as one of the mechanisms to reconvert our cities in the post-industrial era, which is characterized by a prevalence of tertiary activities, including tourism and logistics. In the specific case of ports, we have seen that they are often transformed into locations that attract the wider public, and small sports and tourist ports are increasingly growing in importance.

The case of Naples differentiates itself from this scheme, with a process characterized by a fertile and interesting exploration of urban and port issues, begun in the mid-twentieth century, that did not find the means for actualization at the time. For that reason the authorities were able to take their time to observe the experiences in progress in other cities, through a process that the Neapolitans themselves call "the advantage of falling behind". Until now this "advantage" has resulted in a lack of action, compared to what has happened in other port cities in Europe, and has been almost exclusively limited to the maintenance of the port as it was rebuilt after the severe bombings that occurred during World War II. This delay allows us to distinguish the various parts of the

port still today, and, within this structure, shaped by the long-term relationship between the port and the city, find a possible answer to the questions raised by the many waterfront requalification experiences elsewhere¹.

The port of Naples², and this constitutes its peculiarity, has continued to function and has not generally abandoned³ or transferred specific areas of activity to other zones in the city or region. Even when the ships grew in size, first after the introduction of steam, and later with the appearance of the giant container ships, they never had trouble entering the port. The significant depth of the bay allowed it to maintain its original function, unlike other ports in the north-western Mediterranean basin such as Barcelona or Marseilles. To redefine the urban configuration of the port in relation to the city today has meant reorganizing an area where all the functions of a port continue to coexist: from passenger handling to coastal trading, shipbuilding to commercial activity.

As far as the relationship between port and city is concerned, the current Master Plan for the Port of Naples programs the requalification by discreet areas in places that are symbolically important to this relationship, and in several permanently abandoned industrial and military areas. This is the response to a port-city structure that has maintained precise and defined spatial relationships for a long time, that in operational terms suggest a structure differentiated by functions and organized along a hierarchy of objectives and programs that are recognizable and compatible.

sa delle grandi navi container, non hanno mai avuto difficoltà a entrare nel porto. La grande profondità della baia ha permesso il suo uso continuativo, a differenza di altri porti del bacino mediterraneo nord-occidentale come quelli di Barcellona e di Marsiglia.

Riscrivere l'assetto urbanistico del porto rispetto alla città oggi ha voluto dire riorganizzare un'area dove continuano a coesistere tutte le funzioni del porto: da quelle passeggeri, al cabotaggio, alla cantieristica e all'attività commerciale.

L'attuale Piano Regolatore del Porto di Napoli prevede, rispetto alla idea di relazione porto-città, una riqualificazione per punti discreti di quei luoghi simbolicamente importanti di questa relazione e di alcune aree industriali e militari definitivamente disuso. Si risponde così a una struttura porto-città che per molto tempo ha avuto delle relazioni spaziali definite e precise, che operativamente suggeriscono una struttura differenziata nelle sue funzioni e organizzata secondo una gerarchia di obiettivi e programmi riconoscibili e sovrapponibili.

Le principali trasformazioni previste sono la costruzione di uno spazio urbano nell'area monumentale del porto, Calata Beverello e Molo Angioino, e la realizzazione di tre porti turistici ubicati nel territorio, all'interno di una politica di incentivazione del turismo a livello regionale. Dalla fine degli anni ottanta l'idea è stata quella di riaprire l'area portuale alla città⁴, tra cui la proposta simbolica di Stefano Boeri⁵ di abbattere il muro di cinta del porto. Nell'attualità, con l'emergere del terrorismo internazionale le esigenze di sicurezza mettono come primo obiettivo l'idea di comporre il porto con percorsi e accessi distinti per i differenti utenti e in cui la compartimentazione dell'area portuale assume un ruolo importante per il controllo degli accessi. La progettazione di una serie di porti turistici invece accoglie allo stesso tempo l'idea di uno spazio acqueo usato da un maggior numero di cittadini e della possibilità di pensare percorsi differenziati e controllabili.

Questi piccoli porti sono immaginati non solo come luoghi per il ricovero delle barche, ma anche come un'occasione per la città di ospitare le grandi coppe nautiche, promovendo l'immagine dell'intera urbe partenopea e dando nuovo vigore alla industria cantieristica, alla ricerca industriale sui materiali per la nautica, alle attività legate alla riparazione e al mantenimento delle imbarcazioni.

La relazione con l'acqua

La costa napoletana, con la vista sul golfo, si caratterizza per essere stata uno degli elementi morfogeneratori della crescita urbana, contraddistinta da una varietà di soluzioni. La visione unitaria del rapporto città-mare lungo la costa si completa con il riconoscere una serie di punti discreti con valenze specifiche, oggi in parte cancellate dalla presenza di un muro, che divide le aree di pertinenza del porto da quelle cittadine.

Storicamente la città, compressa a nord dalla presenza di colline e a est da paludi, si è sviluppata nel tempo fino alla punta di Posillipo, guardando verso il mare. Al tempo stesso Pizzofalcone marca la separazione della costa tra l'area per i servizi del porto a oriente, in stretto rapporto con la città antica, e l'area occidentale dove la costruzione della Villa Comunale, in epoca Borbonica, risponde all'espansione settecentesca con edificazioni signorili.

Considerando la parte orientale si possono distinguere, ancora

Molo Beverello.
Situazione attuale dell'area di approdo dei traghetti.

Molo Beverello.
Current situation in the ferry landing area.



oggi, differenti zone. La zona dell'ex-porto militare e delle darsene⁶, ora in parte riconvertita nei giardini del Molosiglio e nella sede del Circolo Canottieri, è in diretto contatto visivo con il Palazzo Reale e il Maschio Angiolo.

Il Molo Angioino è il prolungamento sul mare di quello che doveva essere il luogo più rappresentativo della città davanti a Palazzo Reale. Questo, come ben descrive la Tavola Strozzi, fu un luogo, che attraverso una sezione articolata, accolse molteplici funzioni: passeggiata urbana, ormeggio per le navi, scarico e carico merci, luogo d'incontro dei mercanti. Dopo essere stato distrutto e ricostruito sotto il nome di Molo Luigi Razza nel 1924, è il luogo dove è ubicata la Stazione Marittima in asse con la Piazza Municipio.

Il Mandracchio, detto bacino piccolo, è per lungo tempo "un immenso mercato" a stretto contatto con il tessuto urbano dei "quartieri bassi", luogo nevralgico delle attività commerciali e di integrazione tra mare e terra, tra città e porto. Nel 1924, la sistemazione igienico-edilizia del Mandracchio con il suo riempimento per agevolare il passaggio dei binari e della strada costiera marca un salto di scala nella concezione del porto. Il porto, da questo momento, non si confronta direttamente con la città, ma con un sistema di infrastrutture economiche e di mobilità extra-urbane.

Il Molo Pisacane costruito quasi in asse con via Duomo e infine il Molo del Carmine che trova una collocazione misurandosi con l'arrivo di via Garibaldi, la connessione diretta della Piazza della Ferrovia con il porto. Dal Molo del Carmine la città assume le caratteristiche della periferia e il porto segue una logica autonoma. Queste parti della costa sono ancora riconoscibili, a discapito della realizzazione del Progetto redatto per la Ricostruzione della città di Luigi Cosenza nel 1944-46, che avrebbe unificato e messo in forma non solo il profilo della città, ma anche i quartieri adiacenti al porto.

Il processo di scissione del porto dalla città, paradossalmente inizia con l'unificazione d'Italia (1861) proprio quando Napoli cessa di essere la capitale del Regno delle Due Sicilie e il suo porto si trova a essere inserito nella mappa dei porti italiani perdendo così la sua centralità. Dal 1860 si iniziano in tutta la costa di Napoli a costruire quelle colmate che ospiteranno le attività specifiche del porto e come i magazzini e il sistema ferrato di trasporto. Il porto del XX secolo inizia la sua enorme espansione e la definizione delle sue aree di pertinenza e in modo contraddittorio il suo declino.

In questa stessa epoca, il processo di controllo del mare con colmate inizia anche nella parte occidentale. Si moltiplicheranno le idee e progetti per la trasformazione della costa di Santa Lucia e Chiaia, dove "unico modo di ampliamento (della città) è conquistare aree sul mare: l'avvenire di Napoli è dunque Chiaia⁷ ...". Dei molteplici progetti disegnati solo via Caracciolo, costruita nell'ultimo quarto del XIX secolo tra la Villa Comunale e il mare, e l'ampliamento del quartiere di Santa Lucia vengono in realtà eseguiti.

Il Nuovo Piano Regolatore del Porto e i progetti in atto

Il Nuovo Piano Regolatore del Porto conferma come una risorsa la multifunzionalità dello scalo partenopeo che vede coesistere il traffico croceristico, il traffico commerciale e l'industria delle riparazioni navali, facendo anche riferimento all'enorme potenziale dei porti turistici. Partendo da questa premessa, il Piano individua come punti di forza del programma di trasformazione lo scalo cro-

The major transformations that will occur are the construction of an urban space in the monumental area of the port, Calata Beverello and Molo Angioino, and the creation of three tourist ports located in the territory, to support a policy that provides incentives for regional tourism. Since the end of the 1980s the idea has been to reopen the port area of the city⁴, resulting in the symbolic proposal by Stefano Boeri⁵ to tear down the wall surrounding the port. In the current situation characterized by the rise of international terrorism, security requirements make it a priority to design the port with separate itineraries and access points for different types of users, where the compartmentalization of the port area becomes important to control access points. Designing a series of tourist ports on the contrary accepts both the idea of a water space used by a large number of citizens and the possibility of conceiving differentiated paths that can be controlled.

These small ports are seen not only as places to shelter boats, but also as an opportunity for the city to host important nautical competitions, promoting the image of the entire city of Naples, and bringing renewed vigor to the shipbuilding industry, industrial research on nautical materials, and activities involving the repair and maintenance of boats.

The Relationship with the Water

The Neapolitan coast, with its view to the Gulf, is recognized as one of the generating elements in shaping urban growth, distinguished by a variety of solutions. The unitary vision of the relationship between the city and the sea along the coast is completed by the recognition of a series of discreet points with specific characteristics, partly eradicated these days by the presence of a wall, which divides the areas belonging to the port from the areas belonging to the city.

Historically, the city was compressed to the north by the presence of hills and to the east by the swamps, and developed over time to the tip of Posillipo, overlooking the sea. At the same time Pizzofalcone marks the division of the coast between the area of port services to the east, strictly tied to the old city, and the area to the west, where the construction of Villa Comunale, during the Borbone era, corresponded to the eighteenth century expansion with aristocratic buildings. Looking at the eastern section, different zones may still be distinguished today. The zone of the former military port and the docks⁶, now partly reconverted into the gardens of the Molosiglio and the headquarters of the Circolo Canottieri, lie in direct visual contact with Palazzo Reale and the Maschio Angiolo.

The Molo Angioino represents the extension towards the sea of what must have been the most representative area of the city in front of the Palazzo Reale. As the Tavola Strozzi shows, this was a place

that hosted many functions, because of its articulated section: an urban promenade, docking for ships, loading and unloading of merchandise, a meeting place for merchants. After being destroyed and rebuilt under the name of Molo Luigi Razza in 1924, this was the place where the Maritime Station was built, on axis with Piazza Municipio.

The Mandracchio, known as the small basin, was "an immense market" for a long time, in close contact with the urban fabric of the "lower districts", a crucial place for commercial activities and the integration between land and the sea, between city and port. In 1924, the Mandracchio was restored and cleaned up, and filled in to facilitate the passage of the tracks and the coastal road, marking a change in scale in the conception of port. From that moment on, the port no longer related directly to the city, but used a system of economic infrastructures and sub-urban mobility.

The Pisacane wharf was built almost on axis with Via Duomo, and finally the Molo del Carmine found its place in relationship to the arrival of Via Garibaldi, the direct connection between Piazza della Ferrovia and the port. From the Molo del Carmine the city becomes characteristically suburban and the port develops autonomously. These parts of the coast are still recognizable, despite the completion of the Project designed for the Reconstruction of the city by Luigi Cosenza in 1944-46, which would unify and give shape not only to the profile of the city, but also to the districts adjacent to the port.

The process of dividing the port from the city paradoxically began with the Unification of Italy (1861) just when Naples ceased to be the capital of the Kingdom of the Two Sicilies and its port was included in the map of Italian ports, thus losing its centrality. After 1860, construction began along the coast of Naples to build the embankments that would house the specific activities of the port such as the warehouses and the railway transportation system. The twentieth century port began its huge expansion and the definition of its pertinent areas and, paradoxically, its decline.

During this same period, the process for controlling the sea with embankments began on the west side as well. Ideas and projects for the transformation of the coast of Santa Lucia and Chiaia would flourish, because "the only way to expand (the city) is to conquer seafloor areas: the future of Naples must therefore be Chiaia? ...". Of the many design projects only via Caracciolo, built during the last quarter of the nineteenth century between Villa Comunale and the sea, and the expansion of the Santa Lucia district, were actually completed.

The New Master Plan for the Port and Projects in Progress

The New Master Plan for the Port confirms the multi-functionality of the

Neapolitan port as a resource, thanks to the coexistence of cruise traffic, commercial traffic and the naval repair industry, and also refers to the enormous potential of tourist marina. Based on this premise, the Plan identifies as the strong points of the program the transformation of the cruise terminal to the west (the Molo San Vincenzo and the Molo Beverello), and the new eastern dock, the Darsena di Levante, dedicated to the strictly commercial functions of the port. These are the zones that the port authorities call the “wings” of the port. In these two locations at the extreme edges of the port areas, the most consistent transformations will occur, to start rationalizing and organizing the spaces and functions in the Port of Naples. A strategy that relies on the observation that the cruise and commercial sectors represent the strong points of the economy in the Neapolitan port.

The area that the master plan identifies for the arrival of the ferries and cruise ship coincides with the historical monumental area of the port, and includes both the Molo Beverello and the Molo San Vincenzo, where the idea is to build an urban promenade almost two kilometers long inside the port, in direct contact with the yachts, sailboats and cruise ships, which will be allowed to dock in this area.

The commercial area to the east, considered a technical area, will contain the solid and liquid waste and the container storage areas.

Particular importance is attributed to the role of recreational marinas as an economic stimulus, in a strategy of diversified opportunities. The General Master Plan of the Port includes both new construction as well as the expansion and improvement of these marinas to respond to the demand for 2500 berths, doubling the current number. This policy is coherent with the general program for the integrated development of port tourism, which the Campania Region is promoting in synergy with the policies of the City of Naples.

The permanent relationship between the port authorities and the City has produced a series of decisions, that involve more than the areas which the port is responsible for. Three ports are currently contemplated, the tourist port of Vigliena, partly within the territorial domain of the port, a sailing port at Molosiglio, and a port for smaller boats in the area of Bagnoli.

The New Master Plan was approved in an effort to cultivate the natural landscape with the objective of favoring the growth of employment in the ship building and repair industry and in local tourism, respecting environmental standards.

We can imagine these tourist marinas as water piazzas in direct contact with the city, offering trade routes along the water, and reviving the original use of Mandracchio. Current literature laments the fact

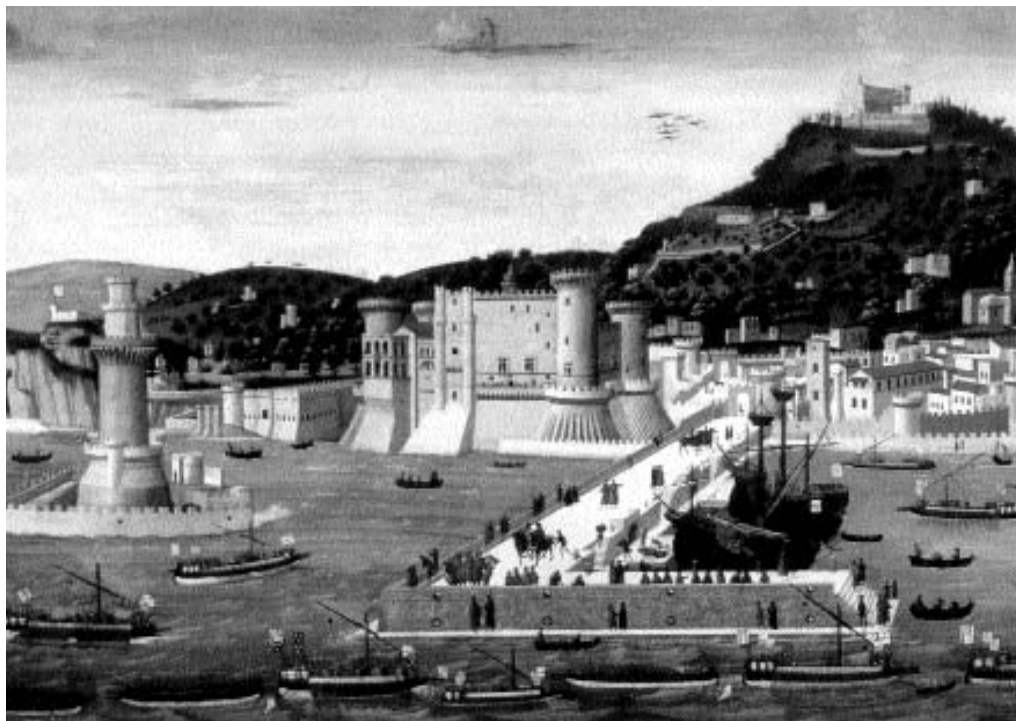


Tavola Strozzi, XV secolo. Particolare del Molo Angioino e le numerose attività svolte.

Il Mandracchio, XVIII secolo. Una piazza d'acqua.

Tavola Strozzi, XV century. Detail of the Molo Angioino and the many activities that took place there.

Il Mandracchio, XVIII century. A water piazza.



ceristico a occidente (il Molo San Vincenzo ed il Molo Beverello), e la nuova Darsena di Levante adibita alle funzioni prettamente commerciali del porto. Sono queste le zone che le autorità portuali chiamano le "ali" del porto. In questi due luoghi all'estremità dell'area portuale si prevedono le trasformazioni più consistenti da cui partire per razionalizzare e organizzare spazi e funzioni del Porto di Napoli. Una strategia che poggia sulla constatazione che ha individuato nei settori croceristico e commerciale i punti di forza dell'economia del porto napoletano.

La parte che il Piano Regolatore prevede come zona per l'arrivo dei traghetti e crociere è precisamente l'area storica monumentale del porto, che comprende sia il Molo Beverello che il Molo San Vincenzo, sul quale s'immagina la costruzione di una passeggiata cittadina di quasi due chilometri dentro il porto in diretto contatto con i panfili, cabinati e le navi da crociera, che potranno ormeggiare in questa zona.

L'area commerciale a levante, considerata come parte tecnica, comprenderà invece le rinfuse solide, liquide e lo stazionamento dei container. Inoltre si dà particolare importanza al ruolo trainante dal punto di vista economico dei porti da diporto, in una strategia di un'offerta variegata. Il Piano Regolatore Generale del Porto prevede sia nuove costruzioni che l'ampliamento e il miglioramento di questi porti per sopperire alla domanda di 2500 posti barca, duplicando l'attuale offerta. Questa politica è in accordo con il programma generale per lo sviluppo integrato della portualità turistica, che la Regione Campania sta portando avanti in sinergia con le politiche del Comune di Napoli.

La relazione permanente tra le autorità portuali e il Comune ha prodotto una serie di decisioni, che non riguardano solo le aree di competenza del porto. Sono tre i porti programmati, il porto turistico di Vigliena, in parte dentro il demanio territoriale del porto,

that Naples has practically no tourist marinas, except for a few small infrastructures belonging to Boat clubs, such as the Circolo Canottieri and the Club Posilippo, or belonging to nautical cooperatives as in the case of the Port of Santa Lucia or the Molo Luise at Mergellina⁶. In the port territory, the Molo San Vincenzo will be reserved for docking larger boats, whereas in the east there will be a structure for smaller boats, in the former Cirio steel plant and the former Corradini factory, in Vigliena. Here a recreational marina will be built to shelter 850 boats with all the annexed equipment, to be managed by a private company, Porto Fiorito S.r.l.

The sailing sector will use the Darsena Acton, a former military port now in the process of renovation, where administrative processes are already moving to improve services and create a public promenade in the Port of Mergellina, with a "mixed marina" of yachts, small boats, and small ships.

Conclusions

The Master Plan is based on the observation that the port of Naples is still catching up with the ports of the "Post-industrial" era, and revising its economic sources, which are attempting to create a new relationship with the city, reclaiming part of their territory for public use. At the same time this port must also come to terms with a reality in which the issue of security is becoming increasingly important. Given these circumstances the Port of Naples is developing in an original manner, starting with a vision of the entire port as a series of distinct

areas, which maintain historically consolidated relationships with the city behind it, and thus allows the project to be differentiated in the name of the possible coexistence of many different activities related to the water. Multifunctionality is thus recognized as a resource for the territory. A multifunctionality that may be designed not only in plan, but in a transversal section, allowing the different functions to intersect, and maintaining control over the itineraries.

This is complemented by two specific actions which will give increased vitality to the port-city relationship, and which are well represented by the monumental area that will be opened to the public from the Molo Beverello to the Molo Angioino, and by the series of small new sporting marinas that will be distributed along the coast, as urban activities related directly to the water. Actions that are specific and discreet so that they will not transform the entire area into a leisure zone, but will conserve a character of promiscuity, in a world that continues to adapt to new requirements and where flexibility is an extremely important economic value.

Notes

1. The issue was largely debated in *The maturity of the waterfront, Venice: Marsilio*, 1999, which underlined the 'globalization' of the various reference models for the transformation of the strip where the port interfaces with the city. In this sense the case study of the port of Naples leads to an understanding of the port-city relationship constituted by discreet points, which may be read along with strong points related to specific axes of penetration. This hypothesis was advanced *in nuce* by Roberta Amirante in her Ph.D thesis "*Regionalism and urban specificity. Notes on the character of the city of Naples*", Venice, 1990.
2. Much of the information has been borrowed from the website www.portonapoli.it
3. Many activities have not been abandoned, but are surviving in a state of under-use.
4. In 1994 Rachel Rodriguez Mala said "It's still too early to say that Naples has an urban policy regarding the port" in Benedetto Gravagnuolo (edited by), *Napoli, il porto e la città, storia e progetti*, Edizione scientifiche italiane, Naples 1994.
5. In 1998 Stefano Boeri designed a project for the entire area of the Beverello wharf.
6. Lidia Bavarese, *Un'alternativa urbana per Napoli, L'area orientale*, Napoli; Edizioni scientifiche, 1983, Roberta Amirante, Francesca Bruni, Maria Angela Santoro, *Il Porto*, Napoli: Electa, Napoli, 1993.
7. Giancarlo Alisio, *Il lungomare*, Napoli: Electa, 1989, p. 11
8. All the small ports together have an

un porto velico al Molosiglio, e un porto per piccole imbarcazioni nella zona di Bagnoli.

Il N.P.R. è stato promulgato puntando a valorizzare le bellezze naturali con l'obiettivo anche di favorire la crescita occupazionale, nel campo della cantieristica e delle riparazioni e del turismo locale, rispettando le normative ambientali. Possiamo immaginare questi porti turistici come piazze d'acqua in diretto contatto con la città, che ripropongono un commercio proveniente dall'acqua riattualizzando così l'uso originale del Mandracchio. Nell'attuale letteratura infatti si lamenta il fatto che Napoli sia praticamente carente di un porto turistico, a eccezione di poche e piccole infrastrutture legate ai circoli nautici, come il Circolo Canottieri e il Club Posillipo, e quelle legate alle cooperative nautiche come avviene nel porto di Santa Lucia o al Molo Luise a Mergellina⁹.

Nel territorio portuale si prevede che il Molo San Vincenzo sia adibito per l'ormeggio delle imbarcazioni più grandi, mentre s'individua a levante una struttura per imbarcazioni di dimensioni ridotte, nell'ex-stabilimento metallurgico Cirio e nell'ex opificio Corradini, nella località di Vigliena. Qui si prevede la costruzione di un porto sportivo per 850 posti barca con tutte le attrezzature annesse, dato in gestione a un'impresa privata, la Porto Fiorito S.r.l.

Per quanto riguarda il settore velico si prevede l'uso della Darsena Acton, ex-porto militare, che ora è in via di adeguamento, e dove sono già in atto i processi amministrativi per il miglioramento dei servizi e per la realizzazione di una passeggiata pubblica nel Porto di Mergellina e un "attracco misto" di yacht, piccole barche e imbarcazioni di piccole dimensioni.

Conclusioni

Il Piano Regolatore, parte dalla constatazione che il porto di Napoli si sta ancora adeguando ai porti dell'epoca "postindustriale", e in una revisione delle fonti economiche, che tentano di trovare una nuova relazione con la città, restituendo parte del loro territorio auso pubblico. Al tempo stesso anche questo porto deve fare i conti con una realtà in cui il tema della security diventa sempre più importante. A partire da questo incrocio, il Porto di Napoli si sta sviluppando in modo originale sulla base di una visione per parti distinte dell'intero porto, che mantiene delle relazioni consolidate storicamente con l'urbe retrostante e permette in questo modo un progetto differenziato in nome della possibilità della compresenza di diverse attività legate all'acqua. Si riconosce in questo modo come la multifunzionalità possa essere una risorsa del territorio. Una multifunzionalità che può essere progettata non solo in pianta, ma anche in sezione trasversale, compenetrando le diverse funzioni e mantenendo il controllo dei percorsi.

A questo si legano le due azioni specifiche che daranno maggiore vitalità alla relazione porto-città che sono ben rappresentate dall'apertura al pubblico dell'area monumentale, del Molo Beverello e del Molo Angioino, e dalla costruzione di una serie di piccoli porti sportivi, distribuiti lungo la costa, come attività cittadine direttamente collegata all'acqua. Azioni che essendo puntuali e discrete non trasformeranno l'intera area in un luogo d'ozio, ma ne conserveranno i caratteri di promiscuità, in un mondo che continua ad adeguarsi alle nuove esigenze e dove la flessibilità è un valore economico di grande importanza.



Progetto di Porto Fiorito, Vigliena.
Progetto del Porto turistico di Bagnoli.
Project for Porto Fiorito, Vigliena.
Project for the tourist port at Bagnoli.

1. Il tema è stato largamente dibattuto in *The maturity of the waterfront*, Venezia: Marsilio, 1999, in cui si sottolineava la "globalizzazione" dei modelli di riferimento per la trasformazione della "striscia" di interfaccia porto città. In questo senso lo studio del caso del porto di Napoli porta ad una lettura di una relazione porto città, fatta per punti discreti, leggibili con dei punti di forza legati a degli assi di penetrazione precisi. Ipotesi avanzata in nuce da Roberta Amirante già nella sua tesi di Dottorato di ricerca "Regionalismo e specificità urbana. Note sui caratteri della città di Napoli", Venezia, 1990.
2. Numerose informazioni si sono tratte da www.porto.napoli.it
3. Molte attività non sono dismesse, ma sopravvivono in una situazione di sotto-funzionamento.
4. Ancora nel 1994 Rachel Rodriguez Malta dice "È ancora troppo presto per parlare a Napoli di una politica urbana rivolta verso il porto" in Benedetto Gravagnuolo (a cura), *Napoli, il porto e la città, storia e progetti*, Edizione scientifiche italiane, Napoli 1994.
5. Nel 1998 Stefano Boeri redige un progetto per tutta la zona del molo Beverello.
6. Lidia Bavarese, *Un'alternativa urbana per Napoli, L'area orientale*, Napoli: Edizioni scientifiche, 1983; Roberta Amirante, Francesca Bruni, Maria Angela Santoro, *Il Porto*, Napoli: Electa Napoli, 1993.
7. Giancarlo Alisio, *Il lungomare*, Napoli: Electa, 1989, pag.11.
8. Tutti piccoli porti hanno complessivamente una capacità massima di 2500 posti barca.