

Porto-città, sondaggi sul futuro possibile: Napoli e la Campania

*Carlo Maria Forte, Francesco Forte
Dipartimento di Economia e Logistica
Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali
Università degli Studi di Napoli Federico II
Napoli
semiurba@unina.it
carlomariaforte@gmail.com*

Abstract

Esplorando il processo di trasformazione della città portuale e dei bacini portuali intercorso nelle stagioni del moderno quale configuratosi a Napoli, si perviene ad intravedere valori che riaccordino il trascorso ad un possibile futuro, enunciando interpretazione del logo “un futuro per il passato” fondata sulla vitalità del contemporaneo. La categoria terra-mare rispecchiata nella storia consente di diramare quel filo di Arianna, cui ricondurre immagini e visioni di futuro, necessarie all’ideazione di politiche del piano e del progetto. Specifica rilevanza assurge a Napoli questa correlazione tra identità storica, e istanza di rigenerazione e connessa riqualificazione. Il “malessere urbano” che la città esplicita è esito di modalità di percezione di ruoli e obiettivi perseguiti dal governo locale nei recenti lustri. Occorre tragguardare oltre il malessere nel sedimentare “speranza”. E questa attitudine positiva necessariamente si confronta con l’istanza di valorizzazione, congrua con la vitalità necessaria all’urbano da trasmettere alle future generazioni, e quindi con le modalità di utilizzazione dei beni storici e dei loro siti. La “trasversalità” tra le storie di città ha rilievo nella ricerca di buone pratiche di “governance” che possano indirizzare la politica delle città nel fronteggiare decisioni congrue con l’intensità di trasformazioni connotanti il contemporaneo. Questi paradigmi hanno ispirato la documentazione cartografica restitutiva di stagioni del tempo, memoria di sostegno alla didattica progettuale universitaria, che trova riscontro nelle immagini dedotte da proposizioni redatte da allievi architetti.

Key Words: città portuale, identità storica, rigenerazione, riqualificazione, buone pratiche

Report

1. Introduzione

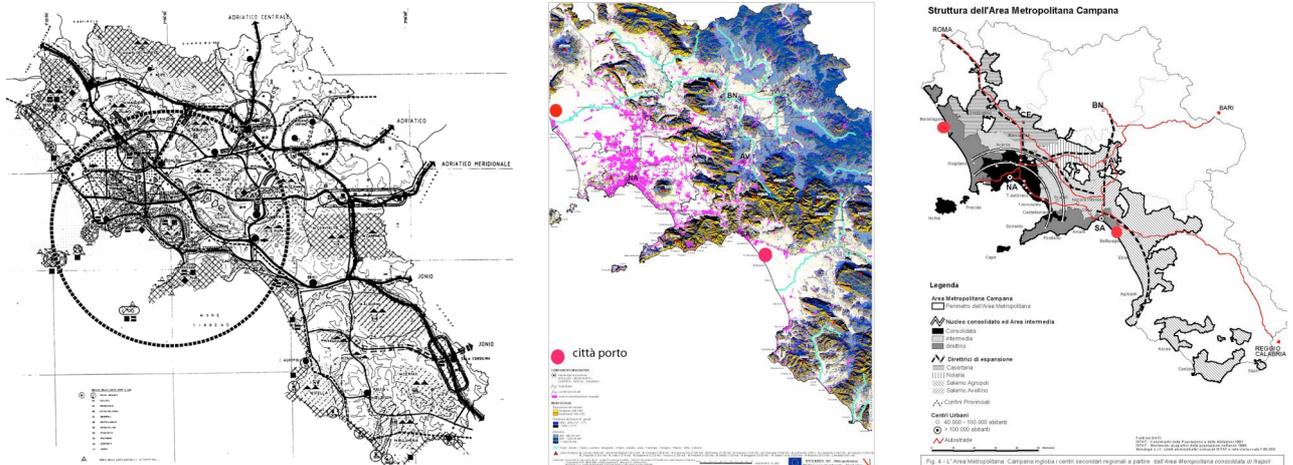
Napoli capitale, città di mare, ha sperimentato la chiusura al rapporto con il mare per circa trecento anni, in conseguenza di percezioni geopolitiche conseguenti alla sicurezza del regno. “Il mare non bagna Napoli” di Anna Maria Ortese (Rizzoli, premio Viareggio 1953) ha un fondamento nella interazione tra società-città-istituzioni, sedimentatesi nella sua storia urbana, che tuttora si riscontra nelle modalità di decisione e nel malessere urbano che ne consegue (1). Pur nell’impegno di istituti impegnati nella ricerca storica, il “racconto urbano” di Napoli tuttora attende risposte. La categoria terra-mare consente di diramare quel filo di Arianna, cui ricondurre immagini e visioni di futuro, necessarie all’ideazione di politiche del piano e del progetto.



Si ritiene che, esplorando con modalità correlate il processo storico di trasformazione della città portuale e dei bacini portuali intercorso nelle stagioni del tempo, è possibile intravedere valori che, confermati attraverso la ricognizione storica del moderno e del contemporaneo, potrebbero condurre ad ispessire la comprensione della storia dei singoli luoghi, e delle relazioni tra i luoghi, raccordando il trascorso ad un possibile futuro, enunciando interpretazione del logo “il futuro è nel passato” fondata sulla vitalità del contemporaneo. Dal processo l’identità locale e territoriale ne verrebbe rafforzata, avendo quale prospettiva dell’esplorazione progettuale la rilevanza e dignità delle storie del luogo annunciatrici di futuro, anche invisibili o idealizzate, tutte partecipi del lungo percorso della comunità umana, stanziale nei luoghi ma nomade nel trascorrere del tempo. La ricerca progettuale e quella storica convergono nelle ipotesi che esplorano, focalizzando interessi sulla città storica ed il porto storico (2). Come sempre quando si interpreta la nostra percezione riguarda sia alla città dolente che alla città delle meraviglie, all’interazione tra le categorie antitetiche, risultando la grandiosa creazione che ingloba antropologia e cultura sempre meravigliosa, generando suggestione nel ricordo, amore alla nostalgia, compiacimento nella vitalità. E le parole, seppur dolci o amare, “son sempre parole d’amore”. L’interesse di queste domande si ispessisce qualora le si correli al “Mediterraneo”, alle storie ed al futuro possibile delle sue tante città portuali. Specifica rilevanza assurge a Napoli questa correlazione tra identità storica, e istanza di rigenerazione e connessa riqualificazione. Il “malessere urbano” che la città esplicita è esito di modalità di percezione di ruoli e obiettivi perseguiti dal governo locale nei recenti lustri. Occorre riguardare oltre il malessere nel sedimentare “speranza”. E questa attitudine positiva necessariamente si confronta con l’istanza di valorizzazione, quale rispondenza corretta dei rapporti di reciprocità tra città storica, paesaggio storico, porto storico, congrua con la vitalità necessaria all’urbano da trasmettere alle future generazioni, e quindi con le modalità di utilizzazione dei beni storici e dei loro siti. Nel contemporaneo la “trasversalità” tra le storie di città ha assunto rilievo, oltre che per una innovativa pratica delle ragioni della storia, altresì per la ricerca di buone pratiche di “governance” che possano indirizzare la politica delle città nel fronteggiare decisioni congrue con l’intensità di trasformazioni connotanti il contemporaneo. Si è affermata l’attenzione non solo alle storie vissute, ma altresì al “farsi delle storie locali e nazionali”, e la trasversalità della conoscenza di questa dimensione della storia ha acquisito spessore. Ed il farsi delle storie si definisce come “gestione” di percorsi volti al futuro, necessariamente creativa per le turbolenze che connotano la contemporaneità.

Napoli, la Campania, il Mezzogiorno ci appaiono nell'Europa contemporanea quali realtà territoriali e comunitarie in profonda crisi di identità. Trattasi di percezione consolidatasi negli anni recenti in conseguenza dell'insuccesso in questi contesti della politica di sviluppo regionale intrapresa dall'Unione Europea. Dobbiamo ritenere fondanti nell'insuccesso la carente riflessione geopolitica e culturale, perpetuandosi negli organi di governo i modelli di decisione già in passato sperimentati, e già all'origine del dramma del mezzogiorno italiano. Nella ricerca di riscatto un ruolo privilegiato ha assunto la riflessione sulla correlazione tra città e porto, tra centro storico e porto storico, come sperimentata in buone pratiche di politiche urbane, assunte quali referente del giudizio sulle politiche che gli organi di governo dei nostri luoghi ponevano in essere, deducendone giudizi su luci ed ombre. Le relazioni porto-città riguardano i processi economici, e quindi l'economia urbana, e l'economia del turismo. Il porto quale elemento di sostegno dell'economia del turismo partecipa delle luci che il caso Campania trasmette. Il porto quale referente della crescita dell'economia della grande città delinea le ombre. Queste acquisizioni hanno orientato l'esplorazione esercitabile in attività universitaria di progettazione. Sicchè le elaborazioni svolte da allievi architetti si propongono quali testimonianza delle linee guida culturalmente orientate alla ricerca del riscatto dalla condizione di malessere, come peraltro assunto nelle stagioni vissute di impegno universitario (3).

Riflettendo sulla Campania negli anni ottanta abbiamo formulato la tesi del sistema delle città, e quindi del sistema dei porti campani correlati alle città ed ai territori (4). La trascuratezza che ha caratterizzato il governo regionale e locale non ha dato risposte al sovra utilizzo di strutture, alla congestione conseguente, cui va ricondotta la modesta competitività di sistema. Da queste percezioni ha tratto riferimento la tesi che ravvisa opportunità congrue con la contemporaneità nelle città-porto di nuova fondazione, esplorata nella didattica universitaria (5).



La forma di struttura della metropoli campana conseguente dalla nostra riflessione .

La localizzazione di nuove città porto nella Campania nord occidentale (foce del Volturno) e nella Campania sud orientale (foce Tusciano), volte a delocalizzare attività di movimentazione containers dei porti di Napoli e di Salerno.



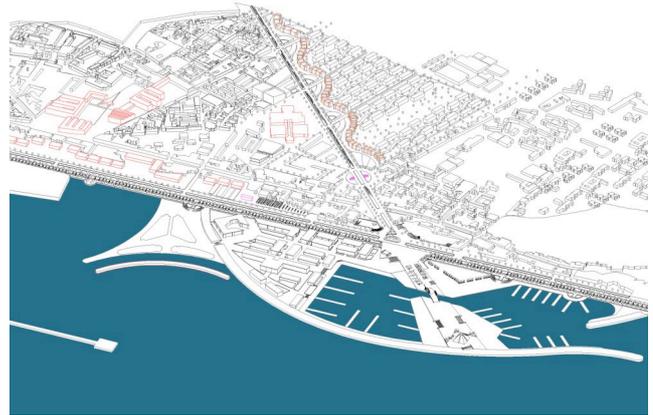
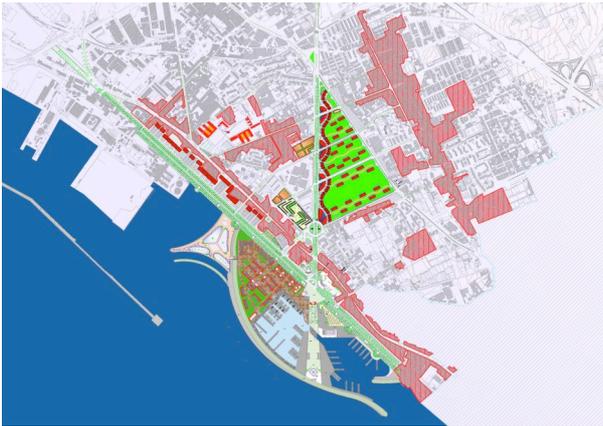
Piano progetto di una nuova città porto alla foce del fiume Volturno nel quadrante nord ovest della Regione Campania, in Italia, progettisti gli allievi architetti Marco Manna, Martinez Peres LLanos, Silvana Merenda, Giovanni Velotti, a.a. 2006-2007, rappresentazione bi e tridimensionale.

In questo contesto si colloca la riflessione intrapresa sulla forma di struttura della regione urbana campana, e sul ruolo acquisibile di nuove città porto, localizzate nel territorio aperto e nella città storica, entrambe volte a rafforzare la competitività logistica, ed altresì a soddisfare il fabbisogno di beni e servizi urbani, da perseguire anche attraverso riqualificazione urbana, in processi fondati su indivisibilità di prodotti, intersettorialità di azioni, pluralismo di investitori. Si è assunto che la correlazione città-porto di nuova fondazione vada fondata su teorica concernente la pianificazione strategica di infrastrutture logistiche integrate. Come “infrastrutture logistiche integrate”, finalizzate allo sviluppo duraturo della Regione, sono da intendersi la molteplicità di infrastrutture tecnologiche ed urbanistiche di nuovo impianto, correlate attraverso specificazioni teoriche e metaprogettuali esplicitamente dichiarate, localizzate nell’esistente insediamento quali città nella città, o localizzate nell’esistente spazio aperto, quali città-porto di nuova fondazione (6). Si è posto in risalto il ruolo delle strutture portuali nelle necessarie nuove forme di “governance creativa”, volta a rilanciare la città storica nel contesto di strutture urbane reticolari policentriche e di una governance delle interdipendenze, volta a trasformare differenze in complementarità agevolanti la coevoluzione, ad esaltare le complementarità organizzative, funzionali, di attività specializzate. Una più accentuata produttività di sistema appare la meta dell’ipotesi di “governance” prospettata. Attraverso la “policy di sistema” si connetterebbero i molteplici nodi della struttura, quali aeroporti, interporti, stazioni ferroviarie, distretti industriali, piazze, poli commerciali, acquisendo ciascun nodo ruolo di propulsore di ulteriori relazioni internodali, avvalorando quindi l’immagine della struttura neurale, propria all’ecologia gestionale, in antitesi all’enfasi gestionale settoriale propria alla meccanica dell’ingegneria gestionale (7). Le nostre istituzioni appaiono condizionate dalla frammentazione decisionale, lontane pertanto dalla ecologia gestionale. E tuttavia si percepiscono le “geometrie variabili” necessarie a governare la competizione tra sistemi territoriali. La responsabilità del progetto investe quindi anche “il farsi delle storie istituzionali locali”, nel perseguire un “racconto” che registri le valenze positive della contemporaneità. Il privilegio di operare nelle condizioni di autonomia che l’istituzione universitaria consente ci ha condotto nella didattica a stendere questo immaginario filo di Arianna, dandogli un senso nell’interpretare il malessere urbano che si riscontra, e indirizzando immagini-opportunità di futuro della città portuale storica.

2. Piani progetto per la riqualificazione urbana: un futuro possibile, la città nella città, il levante a Napoli

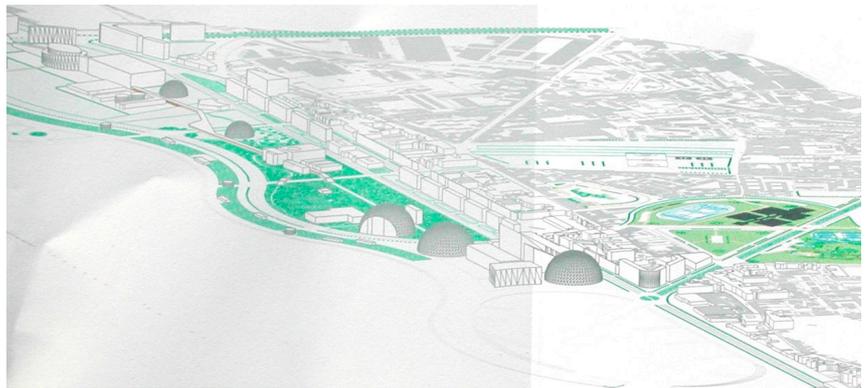


Il fronte mare di Napoli San Giovanni, nel quadrante costiero orientale della città, stato attuale e programma deliberato.

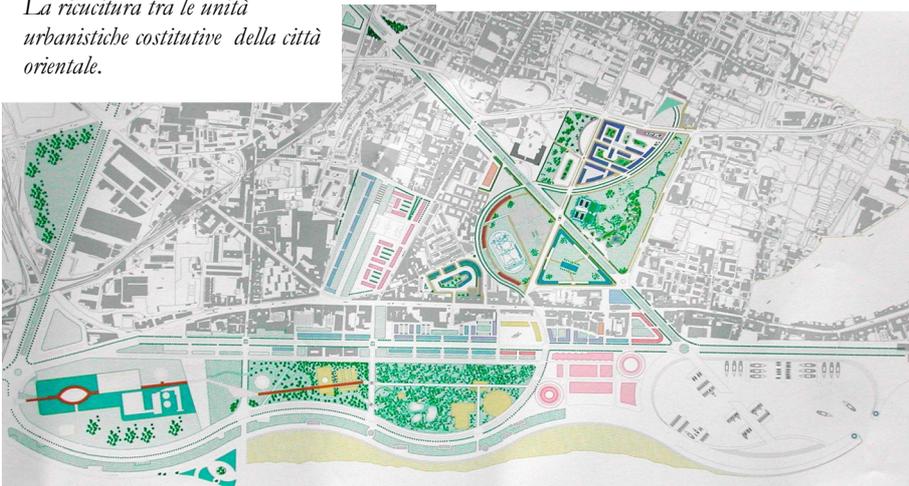


Nella proposta di città nella città perseguita attraverso riqualificazione redatta dagli allievi architetti Carmine De Sena e Raffaele Serafino il tema porto viene ideato in stretta integrazione con la ricostruzione del fronte mare di San Giovanni. Ricorrendo alla teorica dei connettori, il mare interno si delinea quale magnete attrattore, polarità di convergenza dell'asse urbano, congiuntamente all'uso del suolo artificiale per la Fiera Nautica.

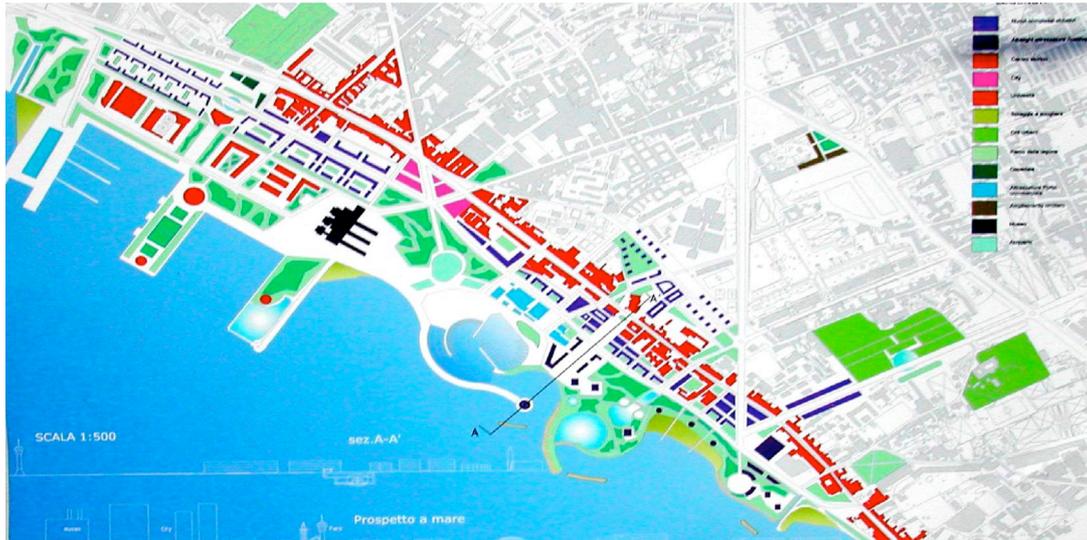
Obiettivo: Riconnettere



La ricucitura tra le unità urbanistiche costitutive della città orientale.

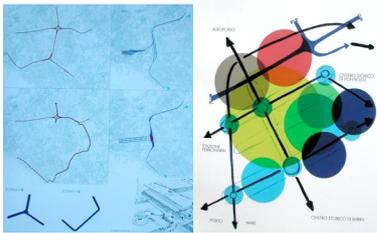


Corso di laurea "Architettura-Città", a.a. 2007-2008, laboratorio di Urbanistica prima annualità, docente prof F. Forte, la ricucitura tra le parti della città orientale, allievi Gabriele Appierto, Arianna d'Argenio, Salvatore Russo, Maria Grazia Vitale.



Centro storico, porto storico, nuove opportunità nella Municipalità Orientale del Comune di Napoli, nell'elaborazione svolta dagli allievi architetti Antonio Bianco e Vincenzo Calvanese. L'asse carrabile di servizio al centro storico, su cui viene spostato il flusso di traffico liberando il percorso storico di San Giovanni, acquisisce il ruolo di invasore attraverso la cortina conseguente da nuova produzione edilizia.

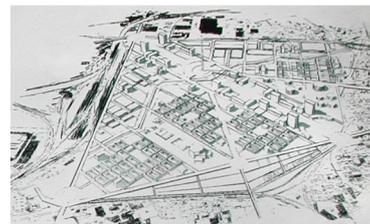
Città nella città: costruire speranza, la riconquista del mare nei quartieri della periferia orientale.



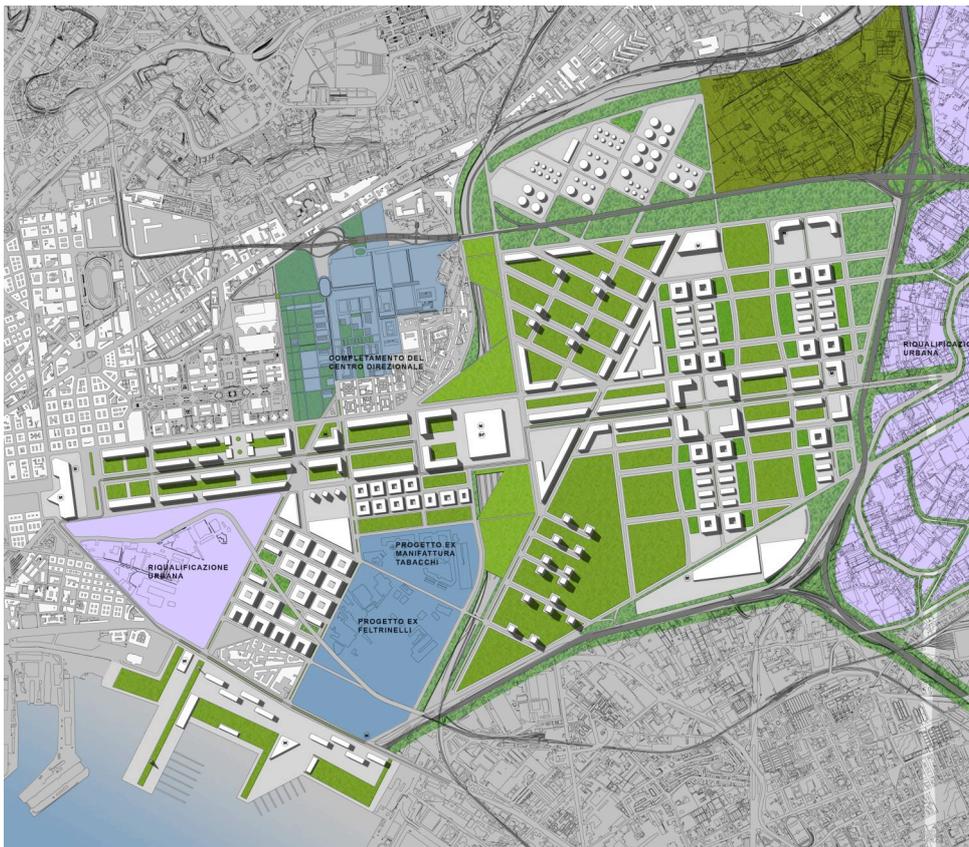
Il progetto urbanistico si specifica attraverso assunzioni di ruolo strategico. Può perseguirsi l'obiettivo di promozione della "Città nella città" qualora si attribuisca ruolo alla riconfigurazione della rete infrastrutturale matrice. La rappresentazione narra l'attuale assetto delle reti, ferroviaria ed autostradale; e ne delinea la modalità di riconfigurazione. Si dirotta la tratta autostradale avvalendosi dell'anello esterno già operante parzialmente, e si conforma al transito l'impianto della stazione. La strategia del nucleo, delle nodalità ed assialità di impianto completa la decisionalità strategica. La citazione suggerisce le linee di azione volte a promuovere le nuove centralità.



L'opportunità conseguente dalla rigenerazione dei siti già ad uso industriale motiva la ricerca di riconnessione tra l'insediamento di Ponticelli, i nuovi usi del suolo e le correlate configurazioni, promuovendosi con la soppressione dell'attuale asse autostradale centrale una innovativa forma di struttura. La stazione ferroviaria, rimeditata per il transito, acquisisce l'ipotesi prospettata nel Prg del 1939.



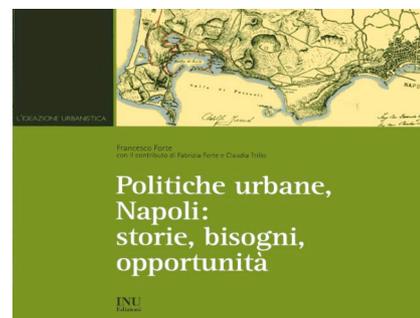
Corso di laurea "Architettura-Città", a.a. 2007-2008, laboratorio di Urbanistica prima annualità, docente prof F. Forte, allievi architetti Adriana Mazzella, Flavia Soprani, Francesca Riccio, Carlo Corcione.



Nel 2009 ha concluso il percorso formativo universitario l'allieva del corso di laurea quinquennale in architettura Viola Albino, discutendo la suggestiva tesi di laurea sul tema "Napoli Est : dalla rilettura del piano urbanistico del 1939, la proposta per un alternativo futuro ". L'approfondimento esplicita le riflessioni che hanno caratterizzato la ricerca da noi intrapresa nei trascorsi due lustri, operando sul territorio napoletano e campano con ispirazioni mirate alla riqualificazione degli insediamenti fondata sull'assunto del costo zero per l'amministrazione comunale. Il metodo peregrativo fondato sul partenariato pubblico privato è fondamento di questa ispirazione.

3. Piani progetto per la riqualificazione urbana: un futuro possibile, la città nella città, la portualità a ponente: Bagnoli-Coroglio

La genesi del programma Bagnoli-Coroglio è nota. La si è ampiamente commentata nel volume "Politiche urbane: Napoli, storie, problemi, opportunità", Inu Edizioni, 2006. Suscita emozioni il percorrerla, tanto da ispirare la narrazione in letteratura (Domenico Rea "La dismissione").



Differenti ispirazioni a valori ne hanno connotato la formazione, tra ideologia del riscatto da usi assunti come impropri affermatasi nel secolo breve, o della coesione conseguente alla sofferenza urbana, o della testimonianza ecologica ambientale (la più grande oasi naturale del mediterraneo), o dell'efficienza produttiva, tra enfasi tecnologica (il parco tecnologico) e amenità partecipi dei "luoghi delle delizie". Mentre si istruiva il percorso amministrativo che ha condotto all'approvazione della variante al vigente Piano Regolatore per l'area occidentale (1998), se ne intraprendeva la bonifica (1996) con soggetto attuatore la società Bagnoli spa, costituita dall'IRI .

La bonifica risulta tuttora in corso, sotto la responsabilità della STU costituita dal Comune di Napoli nel Novembre 2001, la Bagnolifutura spa., società a totale capitale pubblico (90 per. cento al Comune, 7,5 alla Regione, 2,5 alla Provincia). Conformi uno dei più tristi capitoli della decisionalità pubblica incidente sulle città sperimentata nella Nazione, non tanto per l'inefficienza, ma per gli assunti progettuali e gestionali fondati sul ruolo egemone della decisionalità pubblica e della spesa pubblica.



Il piano urbanistico attuativo di Bagnoli-Coroglio, rappresentazione tipomorfológica delle scelte contemplate.

Ma a Napoli le scelte sono state fatte. Il modello ispirante è stato definito da Leonardo Benevolo come "occupazione temporanea di suolo" da parte dei poteri pubblici, fondato su espropriazione, autoritaria ed imposta, e finanziamento pubblico.

E' questa teorica, affermata nel XIX secolo, che continua a suggestionare la decisionalità urbanistica, ritenendola l'unica praticabile onde fermare "le mani sulla città".

Queste suggestioni, frequentemente strumentali al protagonismo, gravano come cappa sulle modalità di percezione del reale. Si sottovalutano nella teorica i significativi ulteriori poteri, e responsabilità connesse, che ha acquisito l'amministrazione pubblica nel ventesimo secolo.

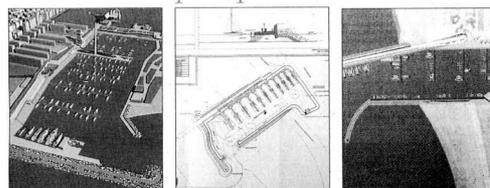
Il perpetuarsi di questa cultura frena il consolidarsi di consapevolezza sui connotati della contemporaneità. Il brano di città che si sta realizzando a Coroglio dissipa risorse urbane, mancando equilibri tra consistenze di beni commercializzabili, valori di mercato, e costo della riurbanizzazione posto a carico della finanza pubblica, con esiti infausti che future generazioni vivranno.

3.1 Gli interventi in corso. Il porto

L'approvazione nel 2005 del piano urbanistico attuativo, nel prescrivere la rimozione della colmata, ha altresì sancito la legittimazione del porto canale, esito di scavo nei luoghi retrostanti il perimetro areale interessato dalla colmata.

Bagnoli, tre progetti per il porto turistico

Il comitato sceglie la rosa, si stringono i tempi
le proposte



Marine di Napoli. Uno dei progetti selezionati dal Comitato portuale è stato presentato dalla società che fa capo a Gaetano Cola, presidente della Camera di Commercio.

Porto Partenope. Supera l'esame anche la proposta firmata dagli architetti Giuseppe Capozzo e Flaminia Adriani per un gruppo di ventiquattro aziende nautiche.

Onda Azzurra. Il terzo progetto approvato è quello presentato da Salvatore Colletta, attuale gestore dei pontili galleggianti di fronte a Nisida e proprietario dei cantieri Mano Marine.

Bagnoli-Coroglio, il concorso di progettazione per il porto canale conseguente alla presunta rimozione della colmata. Dall'articolo di Luigi Roano su Il Mattino di Domenica 10 Giugno 2007, Napoli Cronaca, pg. 50.

La connessione causale tra i due interventi ha immesso rigidità nelle fasi dell'attuazione. La soluzione del porto canale sancita nel piano attuativo non rende possibile l'avvio delle opere di escavazione del porto senza che si sia rimossa la colmata.

La destinazione ad uso alberghiero dei suoli frontistanti il futuro porto canale risulta incerta, non attrattiva ad investimenti privati in conseguenza dell'incertezza concernente la rimozione della colmata e l'attuazione del porto canale. Sul porto canale sussistono le perplessità da tempo annunciate dalla Soprintendenza, competente per i vincoli di paesaggio. La consistenza massima dell'approdo nautico (750 posti barca) prevista dalla variante occidentale al Prg del comune di Napoli (1998) non è stata accolta nel piano attuativo di Bagnoli-Coroglio. Si è bandito concorso di progettazione per il porto canale. I mesi sono trascorsi, si è insediata la commissione di valutazione, ma tuttora non si è reso noto l'esito presumibilmente per effetto della catena causale che correla le decisioni sulla colmata e la decisione sul porto canale.



Progetto classificato tra i selezionati nel concorso di progettazione.



Immagine restitutiva di ipotesi di progetto dell'approdo di Coroglio presentato al NauticSud, nel Marzo 2009.

Il rafforzamento della portualità turistica ha ispirato la decisionalità maturatasi nel governo regionale e degli enti territoriali, fondata sul positivo ruolo attribuito all'economia turistica nel promuovere innovazione e connesso lavoro, deducendo da questa finalità le proposizioni concernenti la modernizzazione infrastrutturale e logistica connessa al cabotaggio costiero.

L'innovazione ed il lavoro fondata sul realismo delle opportunità comporta sconvolgimenti nell'immaginario dei valori spaziali consolidati dal pittoresco antropologico e morfologico cui si è ricondotta l'identità dei luoghi flegrei. Riflessione non originale, già proposta da Charles Baudelaire sulle negatività della sopravveniente innovazione della forma della Parigi del secondo ottocento. La contraddizioni tra "vissuto" e "visione" ne anima i valori. Di certo la Parigi che ci attrae è esito di quelle innovazioni. La concezione totalizzante degli "illuminati" decisori non percepisce il negativo effetto sull'interesse comunitario conseguente dalla "privatizzazione" del nodo funzionale conseguente dalla posizione a ridosso della promenade sul mare.

4. La riformulazione della finalità assunta nella sperimentazione didattica

I nodi critici del programma, che continuano a porsi come dilemma per i futuri atti, risultano la rimozione della colmata, la configurazione del porto-approdo, la localizzazione e la consistenza della ricettività. Trattasi di tre temi obiettivo connessi da relazioni causali. Tra i tre, la rimozione o meno della colmata assume a ruolo dominante. Le soluzioni prospettate per gli ulteriori temi obiettivo sono condizionate da quel che si definirà con riferimento alla colmata. Va chiaramente percepito che, qualora si voglia "fare presto e bene", il programma dovrà essere rivisto. I costi ballerini e la loro immane consistenza in un contesto di crisi della finanza pubblica e di accen-

tuarsi del disagio sociale, la correlazione Campania-Toscana, l'incerto esito della bonifica dei fondali e delle spiagge, tutti questi fattori correlati rendono inattendibili le scelte a tutt'oggi effettuate dal governo della città. Il benessere sociale sotteso alla balneazione può acquisirsi con modalità urbanistiche fondate sui criteri propri alla cultura dell'acqua e del sole.

Il criterio della "zolla" è stato diffusamente sperimentato laddove si è reso necessario fondare il rapporto terra-mare su artifici che assicurino sicurezza e continuità alla balneazione, traendo motivo dalla condizione specifica per costituire o consolidare centralità urbane. Ultimo di tali esperimenti di successo si riscontra a Malmo, in Svezia, nel nucleo insediativo qualificato dalla torre tortile realizzata su progetto di Santiago Calatrava, che si apre sulla "zolla nel mare", piazza di città fuoco terminale del percorso di impianto della nuova Malmo, nel sud della Svezia. La struttura della forma ingloba la sperimentazione tipologica nell'impianto a tessuto, cui si rapporta per contrappunto la verticalità dell'edificio tortile. Percorsi pedonali, lungo le scogliere di protezione, piazza porosa a polipo terminale di percorsi di impianto delle unità edilizie, attività miste, qualificate ma semplici tecnologie di allestimento dello spazio pubblico, questi caratteri sono da ritenersi motivi di successo del nuovo insediamento.



La città di Malmo si estende lungo la linea costiera occidentale dello stretto dell'Øresund, che separa Svezia e Danimarca. Le decisioni strategiche hanno condotto alla connessione delle due sponde, orientale danese e occidentale svedese, attraverso il noto ponte.

la zolla sul mare nella nuova urbanizzazione realizzata a Malmo in Svezia, con l'intervento di Santiago Calatrava attraverso la torre tortile.



La colmata che si riscontra a Bagnoli, limitrofa alla "promenade sul mare", configura una straordinaria opportunità di promozione di "zolla sul mare", adeguatamente attrezzata.



La mano distesa sul golfo suggerita dai due esistenti pontili potrebbe valorizzarsi attraverso la promenade costiera scenograficamente connotata dall'eccezionale contesto ambientale.



Si confermerebbero con la soluzione i caratteri delle attuali dominanti di paesaggio, recependo le perplessità già enunciate dagli organi preposti alla tutela del paesaggio. L'escavazione non di 1.200.000 mc, ma di 400.000 mc, ingloberebbe una consistente aliquota dei costi conseguenti alla realizzazione dell'approdo.

Dal volume di F. Forte "Architettura-Città: dal programma al progetto, nove città-città nella città", Gangemi Editore, Roma, 2008, pg 122.

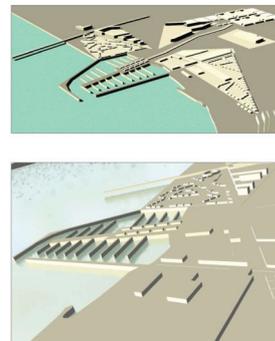
Opportunità progettuali conseguenti all'eventuale persistere della "zolla a mare" si sono evidenziate nell'attività didattica svolta nel 2009 nell'ambito del Laboratorio di Urbanistica e Paesaggio della prima annualità del corso di laurea in "Architettura-Città: Valutazioni e Progetto" presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.



LEGENDA

- Nuovi complessi abitativi
- Alberghi attrezzature ricettive
- Parco delle memorie archeologico - industriale
- Polo tecnologico
- Porto - attrezzature turistico/commerciale
- Parcheggi coperti
- Riqualificazione spiaggia
- Verde privato
- Verde attrezzato
- Verde pubblico
- Percorsi pedonali
- Percorso di impianto
- Fuochi

Piano-progetto redatto dallo allievo architetto Antonio Di Maio, mat. 18/16, partecipante ai Corsi di Progettazione Urbanistica, responsabile il prof F. Forte, e di Progettazione del Paesaggio, responsabile la prof.ssa Fabrizia Forte, svolti nel corso di laurea in "Architettura-Città: Valutazioni e Progetto".
La mano aperta sul golfo ha ispirato la valutazione di congruità paesaggistica.



La proposta trae motivi di ispirazione dall'intervento realizzato a Malmo, ed illustrato. L'insieme intravisto, allontanando il porto dalla promenade, conduce a definizione alternativa a quanto perseguito dalle istituzioni. Si propone che i siti a ridosso della promenade siano a destinazione pubblica, quali giardini urbani, ed il villaggio insediato sulla colmata ne consenta l'urbanizzazione sulla base del regime immobiliare compensativo, reso ammissibile nella LR della Campania n. 16/2004 "Norme sul governo del territorio". La realizzata "promenade del mare" si integrerebbe con la "promenade costiera", delimitata da invasi artificiali conseguenti al costruito alberghiero e dalla diga foranea dell'approdo nautico. Si persegue la valorizzazione della visione di scenario paesaggistico conseguente ai significativi orli, individuati nella naturalità di Nisida e nell'artificio del grande pontile a mare.



La polarità conseguente dialogherebbe con la "corona circolare manufatta", a questa relazionata dall'impegnativo "asse urbano", interprete del simbolismo del contemporaneo. La "Città della Scienza" si interpreta quale nucleo del futuro "Parco Tecnologico", la cui configurazione viene progettata in sua prossimità. La "Città della Musica" conseguente al riuso del significativo preesiste manufatto industriale, si integrerebbe con le limitrofe attrezzature. Il

parco, mirato alla memoria dei valori della città fabbrica attraverso i molteplici segni di “archeologia industriale”, acquisirebbe fruizione dai cittadini dell’esistente insediamento di Bagnoli, e dai nuovi insediati, con ruolo di servizio all’abitare ed al lavoro. L’intensità d’uso consentirebbe la pratica diffusa del “procedimento perequativo”, ponendo a carico dei promotori privati i costi della riurbanizzazione. La progettazione come conoscenza ha acquisito, dalle molteplici proposizioni elaborate dagli allievi architetti, esaustiva conferma, evidenziando le straordinarie opportunità conseguenti dall’attuale conformazione della linea costiera.

5. Conclusioni

Il progettista vive nel tempo storico, meditandone le valenze plurime con la pratica di una alterità necessaria ad alimentare l’interpretazioni dei luoghi e delle politiche per i luoghi che esplora, sollecita, indirizza, tecnicizzandone i referenti. Visioning e virtualismo si sono imposti all’attenzione in quanto proposizioni volte a qualificare una postmodernità, innovativa dei fondamenti totalizzanti della teorica urbanistica affermatasi nella modernità. Di questa post modernità appare emblematica la teorica ed il correlato metodo fondato su “occupazione temporanea” del suolo urbano privato da parte del soggetto pubblico. Eppure le contraddizioni di questa teorica, estrapolata da un passato e ripercorsa nella contemporaneità operando su temi obiettivo conseguenti alla riqualificazione urbana, con il correlato differenziale di senso tra visione-precetto ed inefficacia della trasformazione, traspaiono palesemente a Napoli.

La destrutturazione dei processi finanziari e produttivi sopravvenuta nei mesi trascorsi ha sollecitato una innovativa riflessione sul “fare città”, che invita alla pratica di una innovativa “sobrietà” nel soddisfare il bisogno di futuro, che risulti ovvero ragionevole con riferimento alla complessità dei bisogni conseguenti ai diritti e doveri di cittadinanza interpretati di cultura societaria ispirata alla coesione, delle politiche di salvaguardia di risorse antropiche ed ambientali ispirate alla sostenibilità, della creatività implicita alla corresponsabilità degli attori pubblici e privati. Pensare la città nella contemporaneità che sperimenta la destrutturazione ha assunto il significato di specificazione di questi connotati di “sobrietà”, su cui fondare criteri di piano di città, idonei a sollecitare l’iniziativa della funzione pubblica (governi locale ed organi d’azione). L’innovazione nelle modalità attraverso cui promuovere il soddisfacimento del bisogno, adeguando le regole che condizionano la struttura delle città e degli insediamenti, si propongono pertanto come significativo riverbero della nuova condizione antropica conseguente alla destrutturazione della post modernità. Ed è necessario il dispiegarsi di una nuova fonte di “creatività sobria” onde poter praticare anche in questo nuovo contesto la teorica che ravvisa nel progetto la condizione necessaria alla conoscenza, alla speranza, all’ottimismo della volontà. L’esperienza sedimentata può sollecitare riflessioni sulle modalità attraverso cui connotare la “sobrietà”. Il “visioning” si è fondato sull’assunto dell’inefficacia delle decisioni urbanistiche deliberate dalle amministrazioni pubbliche nei piani generali di città nel conformare il valore finanziario dei suoli urbani. Il visioning può suggerire ambizioni ed ispirazioni concernenti la futura configurazione urbanistica di luoghi, mentre la fattibilità nel mercato interpreta l’istanza di sobrietà, che può condizionare le proposizioni conseguenti alla visione di scenario. Le politiche fondiarie a contenuto perequativo e compensativo, volte a rigenerare parti urbane dismesse o sottoutilizzate, o a promuovere innovazioni localizzate, sono da ritenersi manifestazione di questa sobrietà ricercata. Queste valutazioni sono da sperimentare anche nell’enunciare la reciprocità dei rapporti tra porto e città. La sintesi conseguente a dialettica delle tesi dovrebbe promuovere “sobrietà” delle decisioni pubbliche e private,

perseguendo l'equilibrio delle aspettative proprio ad una democrazia operosa inglobante efficace ed efficienza. L'ispirazione all'esercizio di pratiche sobrie dovrebbe condurre a praticare modalità di specificazione progettuale fondate su procedimenti inclusivi e su partecipazione popolare. L'amore per il mare che intenerisce il cuore può alimentare anche l'umanizzazione dei processi di decisione.

Il presente contributo sintetizza la ricerca del nostro lavoro sulla portualità a Napoli ed in Campania. Il medesimo, dal titolo "Porto-città, sondaggi sul futuro possibile: Napoli e la Campania", può essere consultato sul sito internet del dipartimento di Economia e Logistica dell'Università Federico II di Napoli: www.logisticaeconomica.unina.it

* Carlo Forte ha redatto il paragrafo sulle luci

** Francesco Forte ha redatto il paragrafo sulle ombre

Note

1. F. Forte, "Il malessere urbano e la ricerca dipartimentale: le responsabilità dell'architettura-urbanistica", relazione introduttiva alla giornata di studi sul tema", in Bollettino n. 8 del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli, 2007.
2. Teresa Colletta, a cura "Tra storia e recupero, le città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II. L'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici", Storia dell'Urbanistica/Campania IX, Quaderni di Storia dell'Urbanistica fondati da Enrico Guidoni, Edizioni Kappa, Roma, 2009; ed altresì Teresa Colletta "Napoli, città portuale e mercantile: la città bassa, il porto ed il mercato dall'VIII al XVII secolo", Edizioni Kappa, Roma, 2006.
3. Le stagioni del tempo sono illustrate nel volume di F. Forte, "Dal malessere urbano, percorsi di mutamento", Aracne Editrice, 2010
4. Le ricerche svolte a metà degli anni ottanta sui processi di metropolizzazione sono state pubblicate nel volume redatto con G. Cerami, "L'area metropolitana di Napoli", Fiori ed., Napoli, 1983; nel volume redatto con P. Caputi, "Le città della metropoli emergente: strategie e progetti per lo sviluppo dell'area metropolitana di Napoli", Fiori ed., Napoli, 1986; nel saggio "Tendenze di metropolizzazione e possibili indirizzi del progetto urbanistico", in Studi Centro Storico Napoli, " Il Regno del Possibile", Edizioni del Sole 24 Ore, Milano, 1986.
5. Le elaborazioni progettuali su città porto di nuova fondazione redatte dagli allievi architetti sono narrate nel volume di F. Forte, "Architettura-Città, dal programma al progetto: nuove città, città nella città", Gangemi Editore, Roma, 2008.
6. Forte E.: "Trasporti, Logistica, Economia", Cedam, Napoli, 2008.
Wayne K. Talley: "Port Economics", Routledge, New York, 2009.
Martin Stopford: "Maritime Economics", Routledge, New York, 2009.
Baccelli O. Ravasio M. Sparacino G.: "Porti italiani", Egea, Milano, 2007.
Forte E.: "La trasformazione logistica del territorio urbanizzato", Franco Angeli, Milano, 2009.
Pompella M.: "Il finanziamento degli investimenti infrastrutturali. Opere pubbliche e project financing", D'Anselmi editore, Roma, 1998.
Converti F.: "Concetto di sistema integrato della portualità turistica", Giannini editore, 2003.
Maravigna P.: "Porti turistici e marine: linee guida per la progettazione", Flaccovio editore, 2004.
Petriccione S., Carlucci F.: "Economia dei trasporti", Cedam, 2006
7. Luigi Fusco Girard ha posto in risalto il ruolo delle strutture portuali nelle necessarie nuove forme di "governance creativa", volta a rilanciare la città storica, nel saggio "Toward a creative city: the role of architecture and planning", in BDC, Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, Università degli Studi di Napoli Federico II, 9, n. 1, anno 2009)
8. I piani progetto redatti da allievi architetti concernenti il levante a Napoli sono narrati nel volume di Fabrizia e Francesco Forte "Architettura-Città-Beni Culturali: paesaggio, insediamento storico: dieci lezioni", Aracne Editrice, Roma, 2009, ottava lezione.
9. I piani progetto redatti da allievi architetti concernenti il ponente a Napoli sono narrati nel volume di Fabrizia e Francesco Forte "Architettura-Città-Beni Culturali: paesaggio, insediamento storico: dieci lezioni", Aracne Editrice, Roma, 2009, ottava lezione.