

portusplus

Along the line. Port-cities: what future for Naples?

Maria Luna Nobile

Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Facoltà di
Architettura
luna.82@libero.it

The city of Naples on which the article draws attention as a case study is an example of the difficulties between authorities and different skills, that have led to a stagnation that has lasted several years conditioning the redevelopment of the waterfront. One of the results achieved in the last years through CTUR, one of the thematic Network of the programme URBACT II, is to have made possible an interaction between the main actors in the waterfront area: the City and the Port Authority, together with other important stakeholders in the way of building up a Local Action Plan through a bottom-up process.

One of the main objectives of the Local Action Plan is to create a synergy between private individuals who invest in the area, such as consortia and government agencies, the City and Port Authority, to achieve social and economic fallout for this part of town.

Keywords

Urban Regeneration; CTUR; Naples; waterfront; port city; redevelopment

Lungo la linea.

Porto-città: quale futuro per Napoli?

Introduzione

Il problema della riconnessione della città con le aree portuali continua ad essere un tema di riferimento e sperimentazione per moltissime città europee. Diverse le problematiche da affrontare: una delle più importanti è la difficoltà persistente di pensare ad un progetto integrato data la diversa legislazione che regola e pianifica l'ambito portuale rispetto all'ambito cittadino. I muri e le barriere - non solo fisiche - per quanto spesso necessarie, rappresentano veri e propri impedimenti che ostacolano e rallentano lo sviluppo di significative parti della città e del porto.

La questione assume particolare rilievo, in Italia dove la stratificazione di valori storici, ambientali e culturali che struttura l'identità dei "luoghi" sembra poter essere troppo facilmente compromessa, e dove una complessa articolazione burocratica e una estrema parcellizzazione delle competenze difficilmente si traducono in una reale attività di tutela, e più spesso tradiscono un atteggiamento di totale rifiuto della modificazione o, al contrario riflettono il gusto di pochi che scelgono un progetto "innovativo e originale", poi bloccato dagli organi competenti e dall'infuriare dei dibattiti pubblici(Scala 2010)¹.

La città di Napoli - su cui l'articolo punta l'attenzione come caso di studio - ne rappresenta un esempio. Il difficile dibattito tra autorità e competenze diverse, oltre che le difficili condizioni al contorno, hanno portato ad una stasi che dura ormai da diversi anni rispetto alla riqualificazione del waterfront.

Il punto di partenza per una riflessione articolata sul tema delle aree portuali sono le considerazioni di Gonçalo Byrne, che introduce il concetto di vulnerabilità², proprio a proposito del territorio napoletano, parlando di quelle parti di città non consolidata come le aree dismesse e le periferie: "Spesso si è portati ad interpretare la città come un sistema di permanenza tipologica e morfologica, rischiando in tal modo di accentuare una visione della città ferma nel tempo. La città è invece un'entità vulnerabile ed è stato sempre così nel corso della storia [...] Quest'idea di vulnerabilità della città o di pezzi di città si può anche tradurre come una sorta di inettitudine rispetto alle trasformazioni della vita contemporanea, una sorta di indebolimento del ruolo urbano, insomma una perdita di significato."

L'idea di vulnerabilità può estendersi ad alcuni waterfront e alle aree portuali: è la loro stessa complessità, il loro essere ad un tempo luoghi dei traffici o della produzione, spazi pubblici e/o collettivi, luoghi "di margine" e punti di accumulazione di reti diverse a renderli particolarmente vulnerabili.

In particolare il porto di Napoli vive di questa complessità nata dalla commistione tra attività diverse non sempre facilmente suddivise e identificabili al suo interno. Il lavoro fatto negli ultimi anni è servito a massimizzare al meglio gli spazi, lavorando sugli accessi, sugli spazi di risulta e sulla posizione degli scali fondamentali. Ma ci sono ancora molti nodi da risolvere.

Nel lungo "fronte del porto" napoletano questi nodi irrisolti sono molto diversi, per qualità e per complessità. All'ordine del giorno, ormai già da alcuni anni è il tema della relazione

¹ P.Scala, *ma quanto è democratica "l'architettura dello spettacolo"?* dal blog di EURAU'10 giornate europee della ricerca architettonica e urbana - venustas/ architettura/mercato/democrazia e in Atti del Convegno.

² G. Byrne, La questione delle aree dismesse in Portogallo, in *"La trasformazione delle aree dismesse nella esperienza europea, Bollettino del Dipartimento di Progettazione Urbana Argomenti 2"*, 1996 (Atti del convegno) p. 67.

tra la parte “storica” dell’area portuale napoletana, la cui colmata risale alla fine degli anni Ottanta dell’Ottocento e il quartiere disposto alle sue spalle, di impianto medioevale, poi profondamente trasformato dagli sventramenti ottocenteschi e dalle distruzioni del secondo conflitto mondiale. Un quartiere di antica e recente vocazione commerciale, storicamente connessa con le attività portuali e oggi ridotta a vivere in una serie di enclaves edilizie, racchiuse tra il grande asse di sventramento ottocentesco (Rettifilo) - che collega il centro della città con la stazione - e la grande strada (Marittima) - che, con una ampia curva borda il recinto del “porto storico”. Questa strada rappresenta ancora oggi la “linea” di relazione tra la città e il porto³. A valle delle trasformazioni avvenute nell’ultimo secolo si può ancora affermare che “il mare non bagna Napoli”?

Su questa area, particolarmente “vulnerabile” si è concentrata l’Amministrazione comunale con la sua partecipazione (in qualità di soggetto capofila) al programma di cooperazione territoriale URBACT II, proponendo la rete tematica CTUR- acronimo di Cruise Traffic and Urban Regeneration - che attraverso un partenariato composto da 9 città europee (Napoli, Matosinhos, Varna, Helsinki, Alicante, Rodi, Rostock, Trieste, Dublino) una regione (Generalitat Valenciana) e due autorità portuali (Autorità Portuale di Leixoes, Autorità Portuale di Napoli), più un partner osservatore extraeuropeo (Istanbul), ha voluto focalizzare l’attenzione sul recupero di alcune parti della città attraverso l’occasione del traffico crocieristico.

Lavorare su questo tema specifico, nel caso napoletano, significa affrontare almeno due problemi: il primo riguarda le possibilità di riconnessione (non solo, ma anche fisica) tra le aree portuali “storiche” e l’area dei “quartieri bassi”; il secondo è legato alle potenzialità di rigenerazione e di sviluppo sostenibile di questo difficile brano di città che la valorizzazione del turismo crocieristico potrebbe produrre. Il tutto, secondo le precise indicazioni del programma URBACT, puntando a costruire un processo bottom-up (piuttosto che top-down) in cui sia qualificante il tema dello sviluppo locale, dell’attenzione a ciò che già esiste e della messa in rete di azioni collettive.

Lo sviluppo urbano sostenibile e lo sviluppo locale dal basso: il caso di Napoli

CTUR Traffico crocieristico e rigenerazione urbana delle aree portuali delle città-porto.

Pensare ad uno sviluppo urbano sostenibile significa assumere come presupposto fondamentale che “L’architettura è un’arte che aiuta a costruire la *res publica*, gli spazi nei quali viviamo e organizziamo la nostra civiltà, nei quali ci riconosciamo, che possediamo senza esserne proprietari, ma che sono parte del nostro essere uomini e società. *People meet in architecture* vuol dire anche che *we become people in architecture*; è appunto nella *res publica* che l’uomo corona il proprio sforzo di costruire la società” (Baratta 2010)⁴.

In questo caso i programmi di cooperazione territoriale messi in campo dall’UE si propongono come strumenti utili di crescita e di confronto tra i diversi attori che “abitano” la città. Enti locali pubblici, comune, Autorità Portuale, Università, società pubblico/private, Consorzi di privati, singoli investitori e cittadini.

Il concetto di sostenibilità è introdotto in tempi recenti da Gro Harlem Burtland. Nel 1987 durante la 42° sessione plenaria dell’ONU la parola “sostenibilità” viene usata per indicare un tipo di “sviluppo economico ampiamente compatibile con le necessità sociali e ambientali, sia nei sistemi locali che nella sua dimensione globale.”

³ R. Amirante, F. Bruni, M. Santangelo, *Il Porto*, 1993 Electa Napoli

⁴ 12° Biennale di Architettura 2010 *People meet in Architecture*, Catalogo della mostra, 2010, Marsilio

Si tratta di un tipo di scrittura che tiene conto dell'esistente, del contesto e lo considera una risorsa più che uno scarto, una sorta di atteggiamento ecologista nei confronti di un territorio moderno molto logorato dall'intervento dell'uomo, in cui il ruolo del progettista urbano è centrale ma indissolubilmente legato alle altre discipline (in prevalenza economia e sociologia) nella costruzione di un processo basato su un approccio integrato.⁵ E poi c'è la democrazia, appunto: non un soggetto, ma una condizione, tra le poche oggettivamente positive, nella quale alcuni già si muovono e a cui molti altri tendono. L'architettura, di cui tutti hanno una cognizione diretta, se non altro perché la abitano, può essere una delle manifestazioni più compiute della democrazia (Amirante 2010)⁶. "Scollegando il ruolo dell'architetto dal settore pubblico, l'economia di mercato ha reciso il collegamento tra l'architettura e l'idealismo" (Koolhaas 2010)⁷.

L'area scelta per il Piano di Azione Locale dal Comune di Napoli e dall'Autorità Portuale che partecipa alla rete tematica in qualità di partner del progetto CTUR è strategica per la città di Napoli, per la sua posizione: come elemento di connessione nord-sud tra porto e città storica e est-ovest tra area monumentale e area orientale. Si tratta inoltre di un'area particolare, ricca di risorse che derivano in gran parte dalla fortissima tradizione artigiana, le botteghe orafe e i laboratori, sono un punto di riferimento nazionale per il commercio e la lavorazione dei metalli e pietre preziose, il borgo tessile ha rappresentato storicamente un punto di riferimento per tutti i commercianti della Campania che prima dell'esistenza del CIS di Nola venivano a rifornirsi in quest'area di stoffe e materiali per sartoria.

L'obiettivo principale del LAP è di utilizzare il turismo crocieristico come possibilità per un rilancio dell'area: oggi gran parte dei turisti delle crociere che arrivano nel porto di Napoli sono dirottati verso le mete turistiche delle isole e dei vicini siti archeologici, a bordo di traghetti o pullman, Napoli è considerata una meta inaccessibile e quindi sconsigliata anche perché meno vantaggiosa da un punto di vista economico per i tour operator. Una delle idee del LAP è di creare una sinergia tra privati che investono nell'area (e che si sono recentemente organizzati in Consorzi) e enti pubblici (Comune e Autorità Portuale prevalentemente), per ottenere una ricaduta sociale ed economica per questa parte di città.

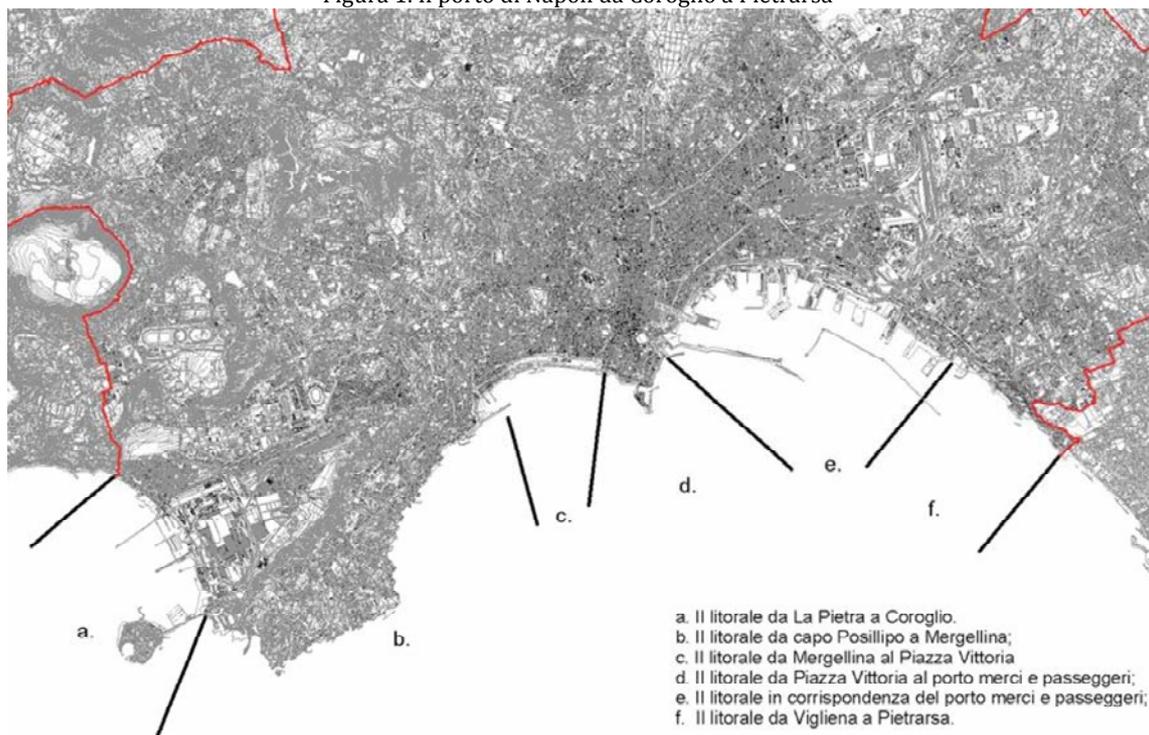
E' opportuno sottolineare che la scelta di redigere un unico piano di azione locale non è casuale. Si tratta di una delle prime occasioni per il Comune di Napoli per lavorare intorno a un tavolo comune su una stessa area.

⁵ Si fa riferimento all'articolo presentato dall'autrice al convegno "Abitare il futuro dopo Copenaghen" nel dicembre 2010 presso la Facoltà di Architettura di Napoli in cui si mette in relazione il legame tra comunità, sostenibilità e progetto urbano, usando l'esperienza dei programmi di cooperazione territoriale come pretesto per una riflessione sullo sviluppo dal basso e sul coinvolgimento degli enti pubblici locali dei tecnici e dei cittadini all'interno dei processi.

⁶ R. Amirante, in EURAU'10 giornate europee della ricerca architettonica e urbana - venustas/ architettura/mercato/democrazia e in Atti del Convegno.

⁷ 12° Biennale di Architettura, Padiglione delle Esposizioni, OMA, Rem Koolhaas _CRONOCAOS.

Figura 1. Il porto di Napoli da Coroglio a Pietrarsa



Fin dal 1999 – quando l'Università di Napoli consegnò “gli studi per la redazione del piano regolatore portuale”⁸ – porto, città, provincia, costituirono una commissione che avrebbe dovuto occuparsi delle relazioni tra il waterfront urbano e le aree costiere gestite dall'Autorità portuale. Qualche anno dopo fu costituita la Società Nausicaa, costituita dall'Autorità Portuale di Napoli (68%), Il comune di Napoli (16%) e la Regione Campania (16%) per dare un impulso e guidare la trasformazione del waterfront la cui prima azione fu quella di costruire e bandire un concorso internazionale.

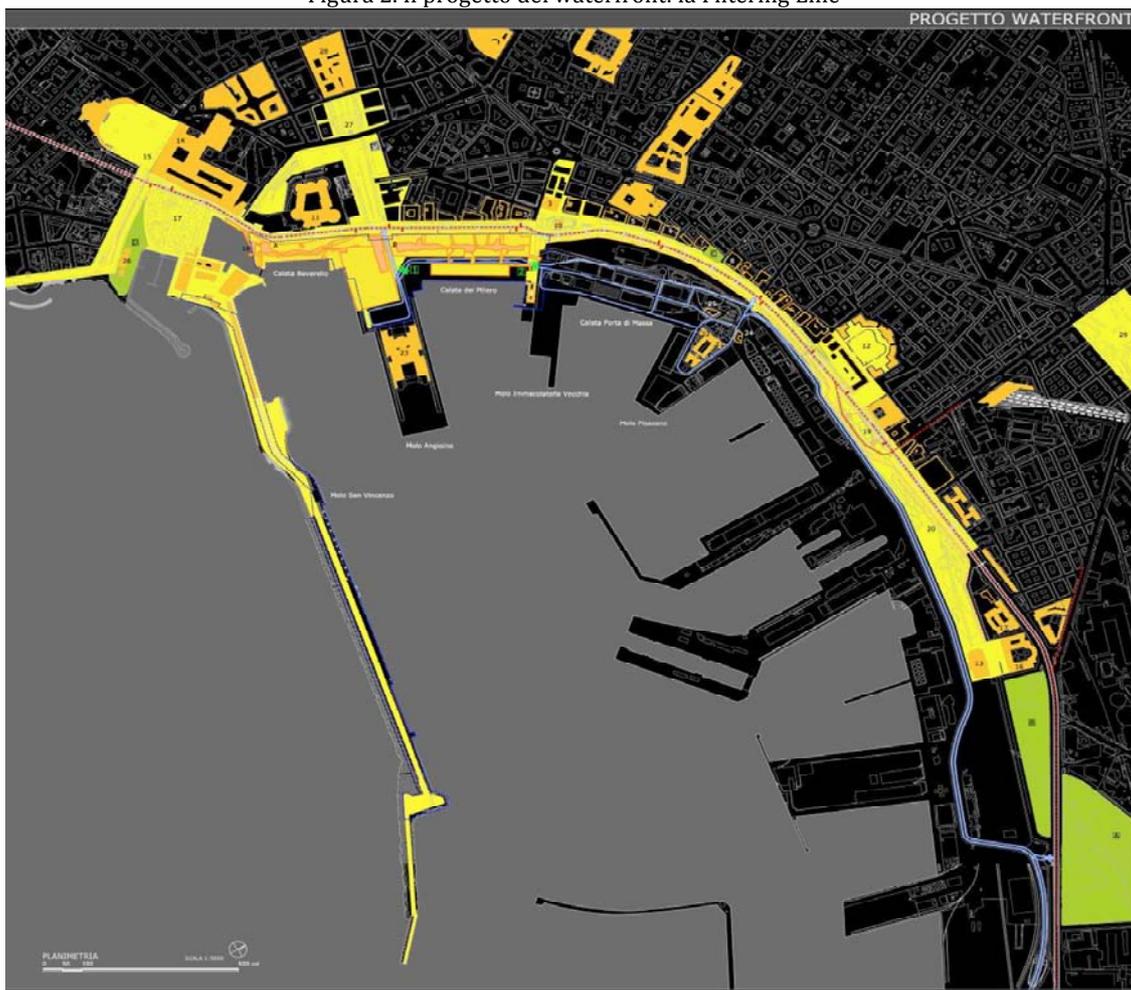
Progetto vincitore del concorso è la Filtering Line, una vera e propria infrastruttura urbana finalizzata al miglioramento della viabilità esistente tra il porto e la città. L'idea è di incanalare e intercettare i flussi diversi su più piani in modo da mettere in relazione la città con il porto evitando i problemi legati alla congestione del traffico causati principalmente dalla presenza della Via Marina. Il concorso è stato vinto dal gruppo di progettisti SARL coordinato da Michel Euvè concentrando l'intervento sulla linea di confine fra porto e città. “Intervenire sui waterfront portuali non è facile, soprattutto in Italia dove i porti sono operativi e sono collocati nel cuore della città. In Francia, in Spagna e in Inghilterra la situazione è diversa, perché la riqualificazione del waterfront si lega spesso al decentramento delle attività portuali. A Napoli il concorso preparato con cura dalla società Nausicaa aveva posto al centro delle richieste ai progettisti il tema della necessaria coesistenza del porto operativo con la città⁹.”

Il tema della visibilità del porto è stato risolto attraverso il ragionamento sulle quote di intervento della “filtering line” che è stata pensata come una strada commerciale incassata. Sulla sua copertura, quasi in continuità con la via Nuova Marina, il progetto prevede una lunga passeggiata aperta sul porto e interconnessa con la galleria che collega la stazione marittima con la stazione della metropolitana di Piazza Municipio di Alvaro Siza ed Eduardo Souto de Mura. La passeggiata continua sul molo Beverello, utilizzando la copertura di un nuovo terminal passeggeri.

⁸ cfr. R. Amirante, *Studi per il piano regolatore del porto di Napoli*, Liguori, Napoli 2001

⁹ M.Euvè “Il waterfront e le regole di cui la città ha bisogno” da La Repubblica, 10 Dicembre 2010

Figura 2. Il progetto del waterfront: la Filtering Line

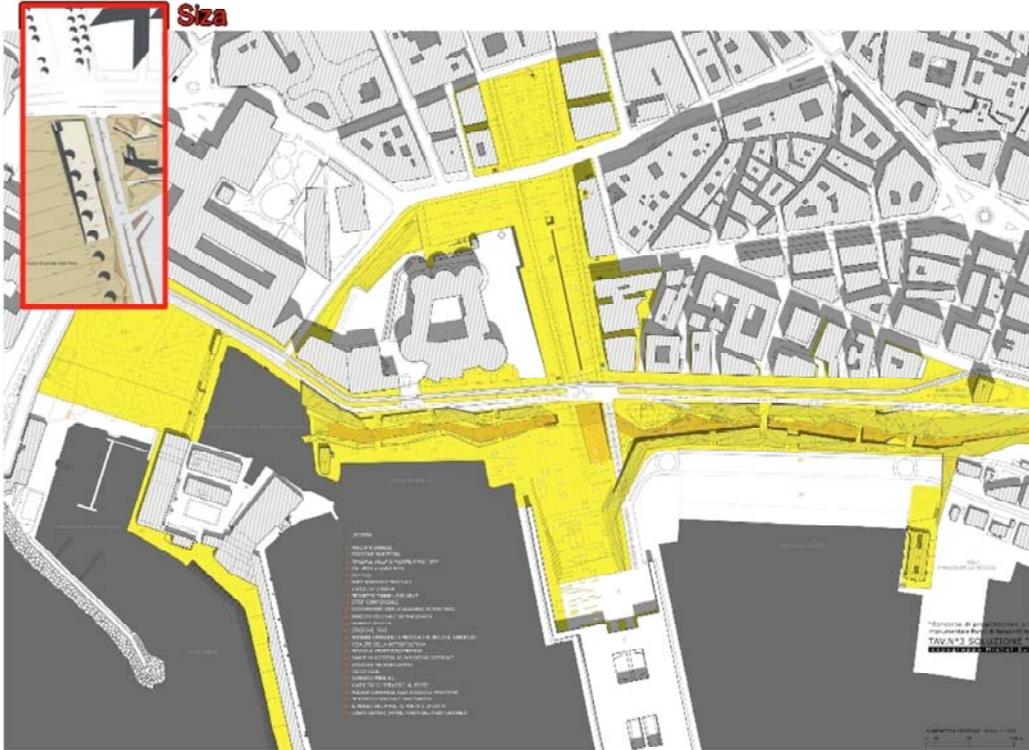


Il progetto risultato vincitore del concorso nel 2005 è stato bloccato sino al 2009 per una serie di ricorsi giudiziari. I pareri positivi formali del Comune all'inizio di dicembre 2010 e quello della Sovrintendenza che dà anche il via libera al progetto definitivo della parte di waterfront relativa al Molo Beverello fanno ben sperare per una svolta nella prosecuzione dell'iter progettuale. Ma proprio nell'imminenza dell'approvazione del progetto e della sua attuazione, una forte opposizione da parte di alcune forze imprenditoriali del mondo armatoriale, interne alla stessa istituzione di governo del Porto, hanno portato allo scioglimento della società Nausicaa che ha terminato qui il suo compito. Resta ora ai due enti decidere in che tempi attuare una politica atta a smuovere i processi nel più breve tempo possibile. Dalle parole dello stesso Michel Euvè: *"Napoli non merita questa rinuncia, ora più che mai. La città ha bisogno di portare avanti progetti strategici e innovativi."*

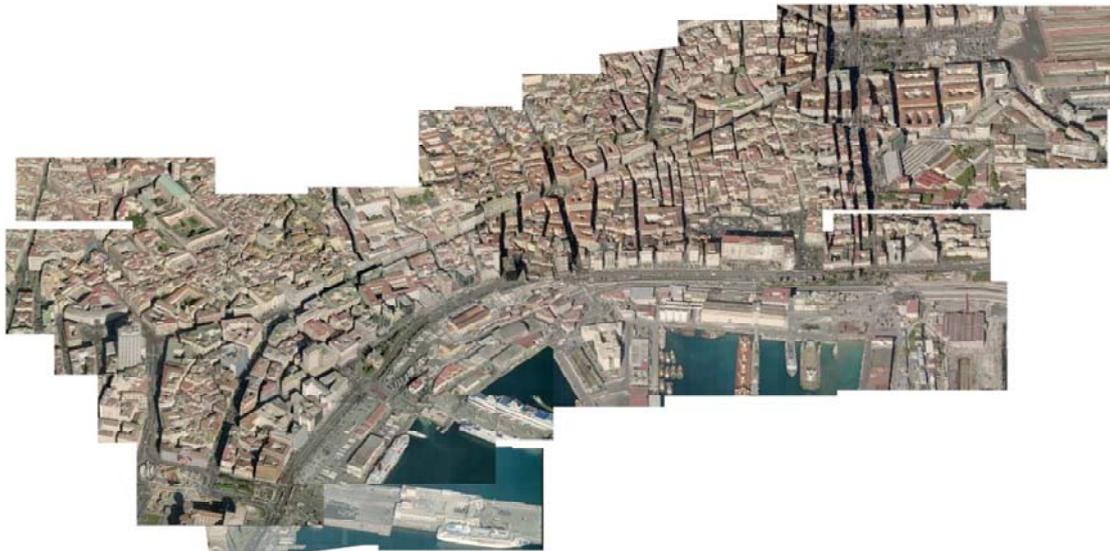
Il piano di azione locale a partire da questi auspici, si è concentrato sull'area dei quartieri bassi muovendo soprattutto dalla valorizzazione di alcune importanti trasformazioni in corso. Per quanto riguarda le trasformazioni dell'area monumentale della città e del porto, due sono le principali modificazioni in corso: il progetto della stazione della metropolitana di Piazza Municipio disegnata da Alvaro Siza e Edoardo Souto de Moura, adeguata anche alle esigenze del progetto del nuovo waterfront, che prevede uno sbocco in corrispondenza dell'ingresso principale del terminal della Stazione Marittima. E il recente riuso della stessa struttura del Terminal come Centro Commerciale, tale funzione prevede di mettere in relazione un uso transitorio di chi viene dal mare e solo di passaggio, con un uso locale legato alla città.

I due elementi il nodo di Piazza Municipio con la stazione della metropolitana e il museo all'aperto che contiene i resti dell'antico porto romano, e lo storico edificio della Stazione Marittima rappresentano due diversi modi di "attraversare" Napoli dal mare verso la città e viceversa.

Figura 3. Adeguamento del progetto della stazione Municipio al progetto della Filtering Line



Tra le proposte in atto nell'area dei quartieri bassi, particolare rilievo hanno le iniziative di successo messe in atto negli ultimi dieci anni da privati (il Consorzio Antico Borgo Orefici) con il supporto del Comune di Napoli, che hanno dimostrato che si può riqualificare il territorio ottenendo, nel contempo, ricadute positive sia in campo sociale (creazione di incubatori d'impresе, rivitalizzazione del contesto, ecc.) che economico (incremento dell'attrattività commerciale del sito, creazione di nuovi posti di lavoro specializzato, ecc.).



La logica del Piano di azione locale si inquadra tra l'altro all'interno del Grande Progetto per il centro storico Unesco (ecc.) di cui in quartieri bassi rappresentano un'area di particolare interesse.

Dal punto di vista morfologico i quartieri bassi rappresentano un esempio tipico dell'idea di porosità. Al loro interno è evidente una sovrapposizione di tre tipi di tessuto: il primo è quello dei quartieri storici del pendino e del mercato a cui sono andati a sovrapporsi da un lato (verso l'interno della città) il disegno ottocentesco dello sventramento e dall'altro (verso il mare) il disegno del Piano Cosenza degli anni '60, che prevede la costruzione di una serie di edifici - realizzati nei venti anni successivi - la cui caratteristica principale è quella di poter essere "attraversati" (tutti i basamenti degli edifici sono dotati di porticati). Si tratta inoltre di un'area altrettanto "porosa" per la complessità del suo carattere sociale e per la ricchezza di elementi culturali, frutto di una stratificazione che porta alla luce materiali urbani di interesse notevole.

L'area è connotata da diverse funzioni: commerciale, residenziale, ma è anche sede di uffici pubblici ed università.

In continuità con Il borgo degli Orefici, la Piazza del Mercato rappresenta una delle principali porte di accesso alla città dal lato orientale e dalla stazione ferroviaria. L'intervento infrastrutturale che doterà il Corso Umberto I di tre fermate della metropolitana (delle quali una è già attiva dal mese di febbraio 2011) rappresenta un'importante occasione per quest'area anche in relazione ai flussi pedonali che la attraverseranno.

L'idea proposta dai commercianti che operano sul territorio, riuniti in due consorzi: "Antico Borgo Orefici" e "Antiche Botteghe Tessili di Piazza Mercato", è quella di costituire due centri commerciali naturali, in continuità in modo da occupare tutta l'area dei quartieri bassi, anche alla luce della Legge Regionale n.1/2009 art.3 (Disciplina istitutiva dei centri commerciali naturali)¹⁰.

L'idea dello sviluppo dei due centri commerciali va di pari passo con l'elaborazione di un progetto pilota per Piazza Mercato, attraverso la mappatura dei vuoti commerciali e degli spazi comuni degli edifici.

Il progetto pilota portato avanti dalla società S.I.re.na. (pubblico privata) che si occupa della riqualificazione dei vuoti "bassi" degli edifici storici presenti nell'area rappresenta una delle azioni più concrete del piano di azione locale della città di Napoli. Dopo un'analisi degli spazi disponibili, vuoti non utilizzati, sia pubblici che privati, si passa all'ipotesi di stesura di un bando per incentivare la riqualificazione dell'edilizia privata, in particolare dei "bassi" che rappresentano insieme alla riqualificazione degli spazi esterni, percorsi e slarghi dei quartieri bassi una valida possibilità di rigenerazione dell'area tra porto e città storica.

All'interno del lavoro del gruppo di supporto locale si è sviluppata anche una originale esperienza¹¹ di relazione con l'Università di Napoli Federico II che era rappresentata nel gruppo di supporto locale attraverso due Dipartimenti della Facoltà di Architettura.

¹⁰ *La Regione, al fine di rilanciare le attività commerciali e riqualificare i centri storici e urbani, promuove sul proprio territorio processi di aggregazione e di valorizzazione delle piccole imprese commerciali e artigianali mediante l'istituzione e il riconoscimento dei centri commerciali naturali.*

¹¹ Ad apertura di ciascuno dei due anni di lavoro oltre 50 studenti dell'ultimo anno sono stati coinvolti in un'attività di tirocinio legata ai contenuti del programma URBACT.

Idee progettuali per il waterfront e per Piazza Mercato. Università e PA: condividere un'idea di territorio comune¹²

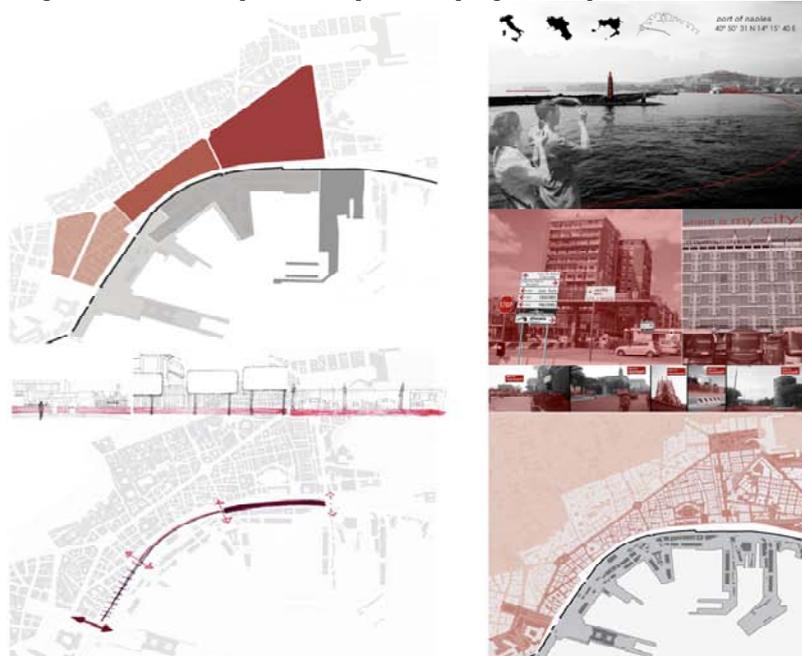
L'occasione di confronto tra Università e Comune di Napoli all'interno del Gruppo di Supporto Locale delle reti tematiche CTUR e HerO a Napoli è stata duplice. Da un lato il gruppo di ricerca ha cercato di dare un contributo scientifico ad una serie di approfondimenti sull'area e sul tema, e di proporre una serie di sperimentazioni progettuali anche in modo da verificare alcune delle idee progetto.¹³ Di contro il ruolo dell'amministrazione è stato quello di fornire un terreno concreto agli studenti e una serie di strumenti di lavoro e linee guida attraverso la condivisione del processo.

I progetti si concentrano essenzialmente su due temi:

Le connessioni urbane e dell'uso degli spazi pubblici

- L'individuazione di una serie di percorsi e di aree in "dismissione" sia all'interno che all'esterno del porto, lungo tutta la fascia del waterfront e attraverso i quartieri bassi, permette di raggiungere il centro storico della città dal mare e viceversa. L'idea è quella di creare diverse reti, quella turistico-culturale, quella universitaria, quella commerciale quella storico-artistica e di ipotizzare allo stesso tempo la sovrapposizione dei diversi layer.
- Il raggruppamento di alcune "isole" pedonali all'interno dei quartieri bassi legate all'attività dei consorzi e ragionando su un possibile ridisegno della viabilità anche in relazione alle aree corrispondenti all'interno dei confini del porto.
- Il ridisegno del "muro" di confine del porto, da elemento di chiusura a muro urbano, capace di mettere in relazione lo spazio interno con la città, individuando in base alle funzioni e alle modalità di traffico e smistamento delle merci e al traffico passeggeri i diversi ambiti e i diversi gradi di permeabilità con l'esterno.

Figura 4. Il limite del porto di Napoli. Idee progetto dal primo tirocinio 2010

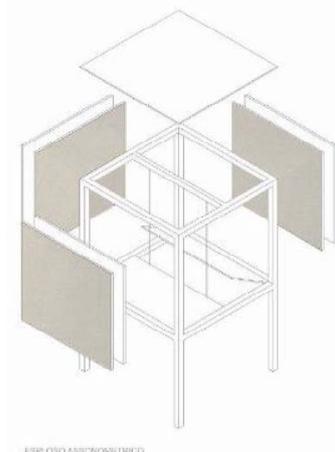
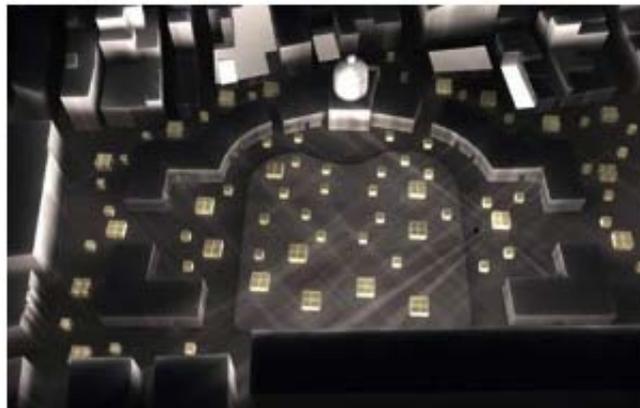


¹² Si rimanda all'articolo presentato da Orfina Fatigato alla Biennale dello Spazio Pubblico, Roma Maggio 2011.

¹³ Un gruppo di studenti seguito da docenti e giovani ricercatori della Facoltà di architettura ha condotto una serie di sperimentazioni sul campo durante i Workshop organizzati all'interno del Corso quinquennali in Architettura e alcune tesi di laurea sull'area del waterfront (Settembre 2009) e di Piazza Mercato (Settembre 2010). Il tirocinio è organizzato dalla Prof. Roberta Amirante con il supporto dei tutor: D. Buonanno, O. Fatigato, G. Parità, M.L. Nobile, C. Piscopo, P. Scala.

Le architetture temporanee per Piazza Mercato

- Il tema della Piazza come luogo transitorio ha suggerito alcune “strategie di colonizzazione dello spazio pubblico”. L’idea è quella di inserire elementi che risultassero removibili, flessibili, temporanei, per permettere un uso ibrido della Piazza come luogo del Mercato di giorno e luogo dello spettacolo e per eventi durante le ore notturne e in alcuni momenti dell’anno. Il ragionamento parte dalla necessità degli abitanti e dei commercianti che lavorano sul posto di riconoscersi e di fornire una valida alternativa ai turisti crocieristi in modo che Piazza Mercato (che rientra all’interno del perimetro del sito UNESCO) possa rappresentare una porta di accesso alla città dal mare.
- Il tema della luce e della posizione di alcuni elementi luminosi come box da utilizzare per la vendita e l’esposizione delle botteghe tessili e come punti di incontro per “illuminare” Piazza Mercato è stato proposto da uno dei gruppi come alternativa alla attuale situazione di degrado. La Piazza come faro per attrarre i flussi di cittadini e turisti dal mare e viceversa.
- Il tema del riuso, i container come elementi componibili per la definizione di uno spazio da dedicare al commercio e alle attività di quartiere e di accoglienza dei turisti. Elementi che dall’area portuale si spostano in città e ritornano in una logica di sostenibilità legata anche alla contingenza che una città portuale e in particolare Napoli vive.



Conclusioni

Il piano di azione locale si propone come uno strumento utile di base per la costruzione di un gruppo di lavoro, una sorta di osservatorio sull'area dei quartieri bassi e del porto che rappresenta attualmente una delle aree più interessanti per la rigenerazione urbana in vista di un migliore dialogo tra il porto e la città. Le principali azioni del Piano elaborate durante il triennio 2009-2011 riportate in questo articolo sono state oggetto del seminario conclusivo dei lavori della rete tenuto a Napoli il 7 e l'8 Luglio 2011 e saranno proposte alla nuova amministrazione a chiusura del progetto. Il difficile percorso lungo la linea di confine tra porto e città è ancora in corso di evoluzione ma una serie di tasselli del percorso verso il mare sono stati posizionati.

Riferimenti Bibliografici

- Amirante R., Il Porto, Electa Napoli, Napoli 1993
- Bauman Z., Modus Vivendi. Inferno e utopia del mondo liquido, Ed. Laterza, Bari, 2007
- Campos Venuti G., Città senza cultura, Ed. Laterza, Bari, 2010
- Gribaudo G., a cura di, Traffici criminali, camorra mafie e reti internazionali dell'illegalità, Bollati Boringhieri, 2009
- Chaslin F., Architettura© della Tabula rasa©. Due conversazioni con Rem Koolhaas, Electa, 2003
- De Solà Morales M., L'altra urbanistica, in «Lotus international» n° 64, 1990
- Fatigato O. Viscione S., a cura di, La composizione urbana, Cuen, Napoli 2008
- Friedman Y., Utopies réalisables, Edition de L'Eclat, Paris-Tel Aviv, 2000
- Friedman Y., L'Architecture de survie, Paris-Tel Aviv, 2003
- Friedman Y., L'ordre compliqué et autres fragments, Edition de L'Eclat, Paris-Tel Aviv, 2008
- Ginzburg C., Miti emblemici spie. Morfologia e storia. Einaudi, Torino 2000
- Gregotti V., Architettura come modificazione, «Casabella» n. 498-499, gennaio-febbraio 1984
- Koolhaas R., Generic City, 1994 in Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano, Quodlibet, 2006
- Nobile M.L., "RECINTARE/DELIMITARE, un nuovo "materiale" della composizione urbana. Il tessuto di recinti come proposta di un possibile modo di intervenire sulle aree indefinite della città contemporanea", tesi di dottorato in Progettazione Urbana, Università degli studi di Napoli Federico II, 2010
- Piscopo C., Architettura. Il gioco della figura, Cuen, Napoli 2008
- Scala P., Elogio della mediocritas, Cuen, Napoli 2008
- Spirito F., I termini del progetto urbano, Officina Edizioni, Roma 2003
- Torbianelli V.A., CTUR Cruise Traffic and Urban Regeneration, Thematic Journals, Comune di Napoli, Napoli 2011 www.urbact.eu/ctur