



The strengthening of connections to porto-territory through infrastructure back-ports and intermodality: the case of Campi Flegrei

Barbara Scalera

PhD Evaluation methods for the integrated conservation of architectural heritage, urban and environmental

barbarascalera@libero.it, basca72@libero.it

An analysis of planning tools of the local and more wide spreading area and of the plans and measures currently being put into effect or scheduled, has provided an up to date picture of the complex situation of the territory of Pozzuoli, an important Greek city located in the province of Naples (Campania/Italy). While raising the value of the archaeological and environmental heritage and strengthening rail links in an area which has increasingly become a place of leisure and culture - re-inventing its own future by realising the potential of its cultural identity - have played a fundamental role in terms of territorial competitiveness, it is also true to say that operations of managerial interconnections, urban and environmental redevelopment as well as the recovery of the precious historical relationship between land and sea do provide the chance to transform latent potential into a concrete opportunity for development. It is also worth stressing that the tradition-innovation duo adopted in many cities that have set up creative strategies bound to urban, social and economic renewal has turned out to be extremely fruitful in terms of socio economic development.

Keywords

Urban morphology; Connections to porto-territory; Resilience; Territorial regeneration; Cultural heritage

Il potenziamento delle connessioni porto-territorio attraverso la realizzazione di infrastrutture intermodali: il caso dei Campi Flegrei

Campi Flegrei: i suoi confini diversificati e la mutevole morfologia dei luoghi

Goethe non avrebbe potuto descriverla meglio *“la regione più meravigliosa del mondo”*¹. In posizione strategica rispetto al Golfo di Napoli, di fronte alle isole di Ischia e Procida, la città di Pozzuoli rappresenta il baricentro dei Campi Flegrei, un’area a nord di Napoli che sorge su una caldera dove sono visibili depressioni geomorfologiche di origine vulcanica, comunemente detta anche super-vulcano, e dove è possibile notare lo sviluppo di vari crateri più o meno formati. La denominazione *“Campi Flegrei”* deriva, infatti, dal greco φλεγυρος =phlegraios=ardente ed è un chiaro riferimento alla natura vulcanica del territorio che lo ha da sempre contraddistinto conferendo, ancor oggi, una forte identità morfologica ed ispirando uomini illustri che l’hanno da sempre decantata.

Figura 1. J.C.R. De Saint Non Carte du golfe de Pouzzoles avec une partie des camps phlégréens dans la terre de Labour in Voyage pittoresque ou description des Royaumes de Naples et de Sicile, Parigi 1782



¹ J.W. Goethe, 1787 in Viaggio in Italia: *“Una gita in barca fino a Pozzuoli, delle piccole escursioni in carrozza, allegre scampagnate attraverso la regione più meravigliosa del mondo. Sotto il cielo più puro, il terreno più infido. Rovine di un’opulenza appena credibile, tristi, maledette. Acque bollenti, zolfo, grotte esalanti vapori, montagne di scoria ribelli a ogni vegetazione, lande deserte e malinconiche, ma alla fine una vegetazione lussureggiante, che si insinua da per tutto dove appena e’ possibile, che si solleva sopra tutte le cose morte in riva ai laghi e ai ruscelli e arriva fino a conquistare la più superba selva di querce sulle pareti di un cratere spento. Così siamo continuamente palleggiati fra le vicende della natura e della storia. Si vorrebbe meditare ma non ne siamo capaci”*.

La carta edita da *J.C.R. De Saint Non* nel secolo dei Lumi, con l'accuratezza nella descrizione dei dettagli, con effetti chiaroscurali, dalla linea di costa alla conformazione morfologica, dalle aree boschive ed i suoi coltivi alla rete viaria, dalle vestigia ai centri urbani, rappresenta la cartografia più attendibile dei Campi Flegrei e dei suoi confini e che meglio esprime la realtà dei luoghi e delle caratteristiche topografiche. Nel corso dei secoli, i Campi Flegrei hanno mutato la loro morfologia, ma, nello stesso tempo, hanno assunto confini diversificati e sicuramente ben più ampi di quelli attuali, mentre l'articolazione amministrativa interna dell'area ha subito definitive modifiche soltanto a partire dagli inizi del secolo scorso. Tuttavia, la delimitazione dell'area flegrea continua ad essere oggetto di erronee attribuzioni. Nell'uso corrente, infatti, con il toponimo Campi Flegrei è indicata l'area compresa tra la collina di Posillipo, quella dei Camaldoli, il versante settentrionale della piana di Quarto e parte di Licola ed ha il suo baricentro nella città di Pozzuoli, il centro urbano più esteso, dove risiede oltre il 50% della popolazione dell'intera area flegrea e dove maggiormente si addensano attività commerciali e turistico-ricettive intorno alle quali gravita per lo più l'intera economia flegrea. Attualmente, così come definito dalla pianificazione di area vasta, il territorio flegreo coincide con quello dei quattro comuni di Pozzuoli, Bacoli, Monte di Procida e Quarto per una superficie totale di 74 kmq.

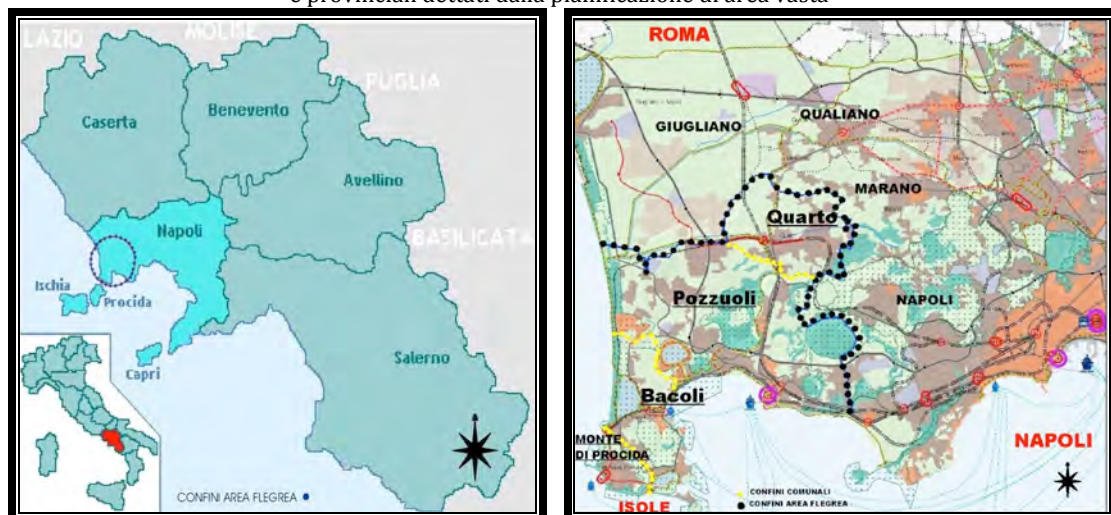
Tabella 1. Bilancio demografico aggiornato al novembre 2011 e rielaborazione dati superficie

CAMPI FLEGREI	Sup. in Kmq	Inc. %	Sup. Urban. Kmq	Pop. Al 1.1.2002	Pop. Al 30.11.11	Dens. Ab. Ab/Kmq
POZZUOLI	43,21	58	30	78.938	83.554	1.933
BACOLI	13,37	18	6	26.494	27.188	2.033
M. DI PROCIDA	3,65	5	3	12.856	13.344	3.655
QUARTO	14	19	7	36.643	40.520	2.894
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
TOTALE	74	/	46	154.931	164.606	2.224
PROVINCIA DI NA	1.171	6	/	3.060.124	3.079.130	2.633

La complessa morfologia fisica ha condizionato, senza dubbio, i modi dell'antropizzazione che si è realizzata in un sistema di centri e nuclei storici cresciuti prevalentemente in corrispondenza delle fasce litoranee e lungo grandi tracciati di connessione territoriale e di naturale espansione, come via Campana e via Domitiana. Il tracciato della ferroviaria, inoltre, realizzato agli inizi del secolo scorso, che corre lungo la linea di costa, un tempo funzionale agli insediamenti industriali, localizzati nella zona, per gli approvvigionamenti di materie prime e di trasporto, e che, negli anni, ha fortemente condizionato la crescita di quartieri residenziali e segnato la morfologia dei luoghi, nega fortemente il rapporto con il mare. Altro importante evento è rappresentato dalla localizzazione di insediamenti industriali che sin dalla fine dell'800, segnano fortemente la morfologia urbana sia direttamente, per la presenza di grosse strutture ed estesi capannoni localizzati lungo la fascia costiera sia perché hanno assunto la funzione di nuovi catalizzatori, comportando inevitabilmente una crescita demografica enorme, in pochi anni, e la conseguente costruzione di nuovi insediamenti abitativi. Per comprendere meglio la vastità ed il ruolo che tali insediamenti rivestivano per il territorio flegreo, basti pensare che il solo stabilimento SOFER di Pozzuoli si estendeva su una superficie di 162.373 mq ed aveva un

bacino di esportazione di livello internazionale. Il censimento del '61 contava ben 4.344 lavoratori impiegati nell'industria di cui 3.222 solo nel settore manifatturiero (meccanica e costruzioni) a fronte di 257 addetti alle attività di commercio che, verso la metà degli anni '70, era costituita prevalentemente da residenti in Pozzuoli. Altro fattore che ha comportato una drastica trasformazione del territorio della cittadina di Pozzuoli, negli ultimi anni, è rappresentato dal fenomeno del bradisismo le cui conseguenze sono state oltre alla costruzione di due nuovi quartieri anche lo spopolamento del suo centro storico, il Rione Terra, e del borgo vicereale, segnando l'inizio di manovre immobiliari speculative i cui effetti sono ancora oggi leggibili. La casualità e l'illegalità dell'espansione edilizia ha fortemente compromesso il territorio soprattutto in prossimità della fascia costiera. Tuttavia, oggi la città di Pozzuoli ha conservato una sua identità ed individualità i cui fattori unitari sono sicuramente rappresentati oltre che dalla morfologia fisica di natura vulcanica anche dalla continuità storica di alcune funzioni: portuale, commerciale e ricreativa. Il ruolo di zona di svago e di loisir è dato, infatti, sia dalla presenza di numerose strutture legate al settore della ricettività, in particolare della ristorazione, sia per la presenza dei numerosi stabilimenti balneari e termali, alcuni dei quali oggi manifestano evidenti segnali di rinascita.

Figura 2. Inquadramento Territoriale, attuali confini amministrativi regionali, comunali e provinciali dettati dalla pianificazione di area vasta

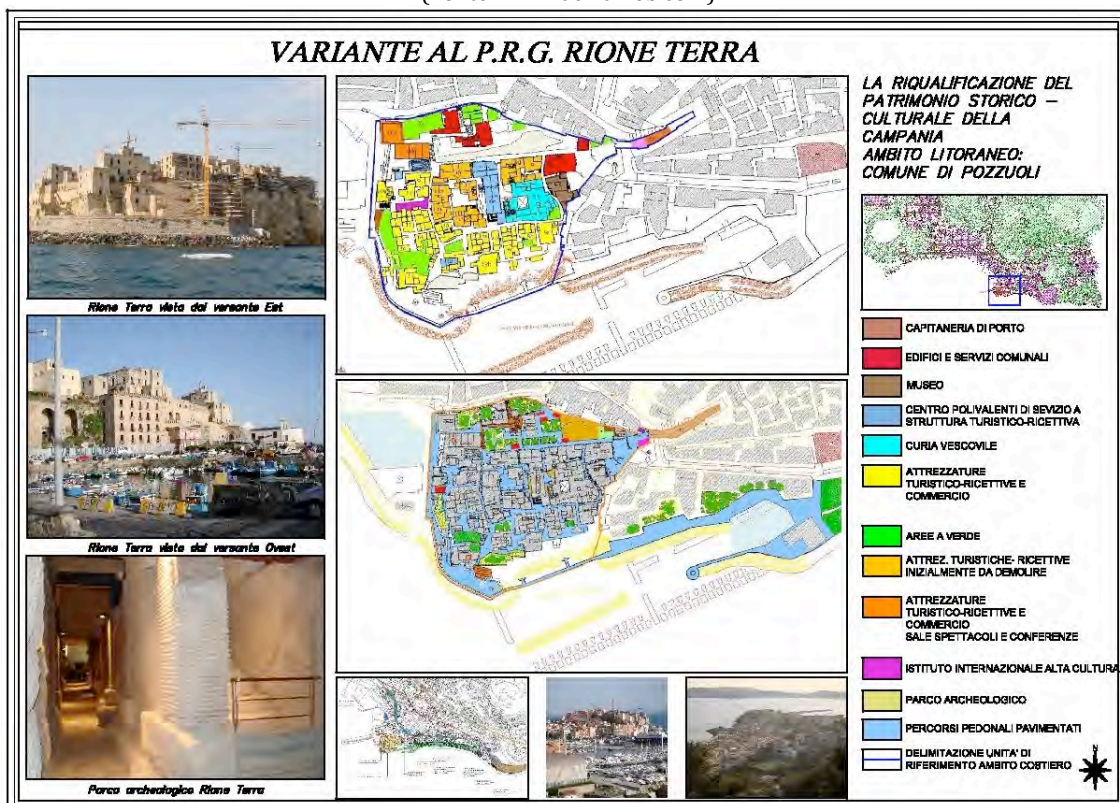


Il potenziamento delle connessioni porto-territorio attraverso interventi di infrastrutturazione retro-portuali e la realizzazione dell'intermodalità

Dal punto di vista infrastrutturale, il territorio presenta un discreto sistema di collegamenti, notevolmente condizionato dalle caratteristiche geo-morfologiche dei luoghi sia di tipo stradale che ferroviario, che garantisce una buona accessibilità all'area. La viabilità locale si articola attraverso uno schema a doppio anello che, innestandosi sugli svincoli della tangenziale, raccorda Cuma, l'area del Fusaro e di Torregaveta, Miseno, Bacoli ed Arcofelice. Per quanto concerne la mobilità interna, partendo da un quadro generale di sotto-dotazione infrastrutturale, l'area dei Campi Flegrei evidenzia tutta la sua inadeguatezza, nonostante la realizzazione di alcuni interventi di potenziamento, con una dotazione viaria che non appare in grado di sostenere nemmeno il traffico locale. Su scala locale, infatti, gli spostamenti si effettuano prevalentemente su gomma, non essendo presente una rete di collegamenti marittimi e risultando poco appetibile, per i brevi spostamenti, il sistema su ferro. Le strutture portuali, inoltre, necessitano di adeguamenti

funzionali e ammodernamenti della dotazione tecnica, ma anche di interventi infrastrutturali poderosi di nuova realizzazione, come quello di Monte di Procida e di Bacoli, la cui inadeguatezza funzionale ha decisamente contribuito a renderli poco attraenti, al punto tale da consolidare un ruolo sempre marginale nell'ambito dei collegamenti con le isole, nonostante la strategica posizione geografica. Nell'ottica sistemica di ricomposizione urbana perseguita attraverso politiche di riequilibrio territoriale assumono valore rilevante le connessioni economico-sociali, che, nel rapporto tra entroterra e fascia costiera, rivelano nell'area flegrea, come già accennato, un carattere deficitario. Se sulla fascia costiera, infatti, i comuni menzionati soffrono di mancanza di opportunità in termini occupazionali, nonostante le enormi potenzialità legate sia alla risorsa mare sia alle ricchissime risorse paesistiche ed archeologiche, l'entroterra dell'area flegrea, si pensi alle dinamiche demografiche e socio-economiche del Comune di Quarto, vede da un lato accrescere l'offerta di lavoro, motivata principalmente dalla localizzazione di attrezzature legate al settore del commercio, dall'altro un incremento demografico dovuto all'offerta di unità residenziali a costi più vantaggiosi. A tal proposito, il potenziamento della rete di collegamento sia su ferro che su gomma, proposto dai piani di area vasta, non dovrebbe essere perseguita soltanto in termini di miglioramento della fruibilità legata ai flussi turistici provenienti dal capoluogo, bensì finalizzata al potenziamento delle connessioni tra fascia costiera ed entroterra, seguendo le ipotetiche direttrici lungo le quali i flussi di pendolarismo si sviluppano e si intensificheranno, presumibilmente, in rapporto alla mancanza di una politica abitativa dei tre comuni di Pozzuoli, Monte di Procida e Bacoli, ricadenti nell'area rossa ad alto rischio sismico. A seguito di crisi sismiche, di cui abbiamo già parlato in precedenza, verificatisi negli anni '70 e tra il 1982 ed il 1984, e degli ingenti danni che da essa ne scaturirono sia alla struttura viaria sia al patrimonio edilizio del centro storico di Pozzuoli, del Rione Terra e del borgo vicereale, la Regione Campania approvò importanti provvedimenti normativi con l'obiettivo di attuare programmi straordinari tesi al recupero sociale ed economico della città di Pozzuoli. Da un lato attraverso la Legge 80/84 sono stati realizzati, in questi anni, imponenti interventi di recupero e valorizzazione del Rione Terra, la parte più antica della città di Pozzuoli, e dall'altro attraverso le leggi 887/84 e 219/81 sono stati previsti interventi infrastrutturali finalizzati al potenziamento dell'area portuale, all'ammordamento della linea ferroviaria Cumana e Circumflegrea e all'adeguamento della rete viaria, parte realizzati e parte in corso di realizzazione.

Figura 3. Infrastrutture Turistiche: Tavole planimetriche della delimitazione del Rione terra e destinazione d'uso previste dalla Variante VdU autorizzata dal Comune di Pozzuoli con del.n°68 del 7.07.1995
(Fonte: www.acmaweb.com)

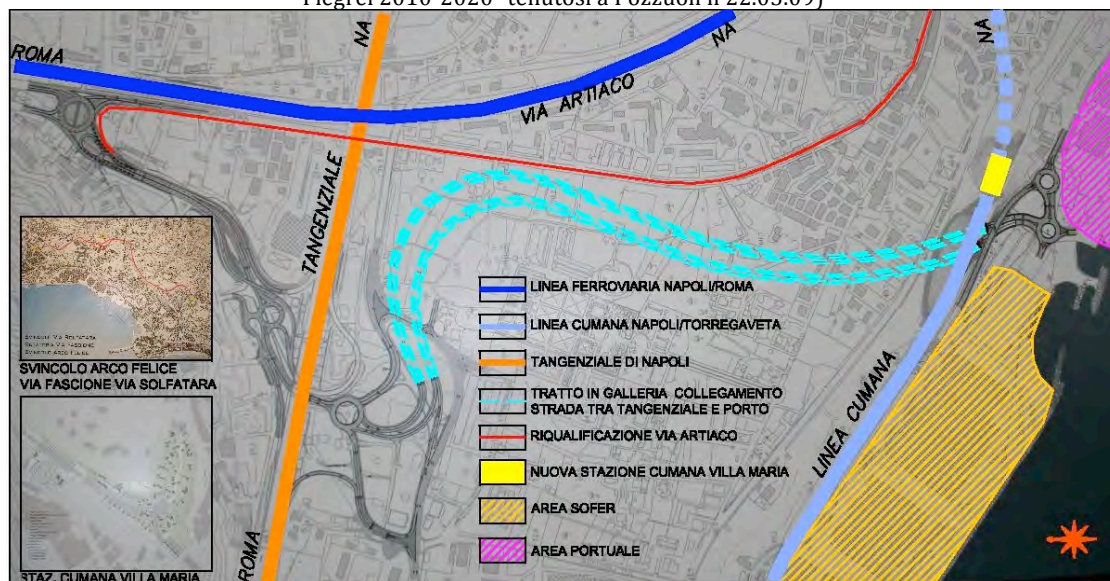


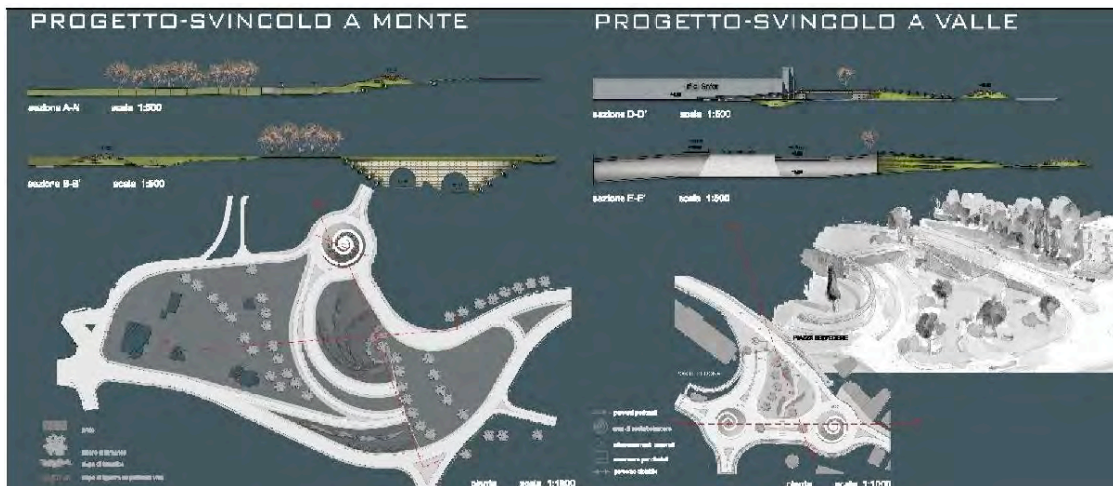
Per quanto riguarda il potenziamento dell'infrastruttura portuale la rielaborazione di un nuovo progetto, non ancora realizzato, definisce il futuro assetto spaziale del porto, prevedendo la localizzazione di attività commerciali all'estremità est del Porto e la necessità del prolungamento del molo caligoliano fino a 360m, da poco realizzato, che potrà ospitare code di mezzi da imbarcare fino a 160m ed un totale di 950 posti barca. Il centro urbano di Pozzuoli, inoltre, sarà servito ai margini dei suoi confini da tre stazioni, intese come nodi intermodali: Gerolomini, Stazione di S.Maria per la linea cumana ed a monte dalla stazione della metropolitana di Pozzuoli, mentre la circolazione interna sarà assicurata, secondo le nuove ipotesi di assetto della mobilità, da un sistema di collegamento su gomma attraverso un servizio navette. Tali disposizioni comportano sia la dismissione di un tratto di linea ferrata che attraversa il centro storico di Pozzuoli sia la demolizione delle Rampe Pergolesi, favorendo ulteriormente l'eliminazione delle condizioni di degrado urbano che persistono ormai da anni nel cuore di Pozzuoli, in prossimità della stazione della cumana di Pozzuoli. Il potenziamento delle connessioni porto-territorio, attraverso interventi di infrastrutturazione retro-portuali e la creazione di itinerari intermodali che favoriscano il trasporto combinato gomma - ferro - mare, rappresenta una premessa fondamentale affinché gli approdi flegrei possano assumere un ruolo strategico e concreto. Nello stesso tempo, non si può non tenere in considerazione che la realizzazione di imponenti interventi infrastrutturali, in un'area dal rilevante pregio paesistico - ambientale, comporta inevitabilmente l'alterazione dei caratteri fisici identificativi del territorio. Il recupero del rapporto territorio - mare sembra rappresentare una priorità d'intervento assoluta nell'area flegrea.

Figura 4. Infrastrutture ferroviarie: Progetto di adeguamento della Stazione Cantieri della linea cumana Napoli/Torregaveta. L'intervento prevede: un collegamento attraverso un percorso meccanizzato, che supera un salto di quota di 31 m s.l.m., con la parte alta della città in corrispondenza di Via Campi Flegrei e dello Stadio di Antonino Pio, secondo esempio di Stadio Romano in Italia, da qualche mese riportato alla luce; un varco del percorso meccanizzato, un sovrappasso carrabile su Via Campi Flegrei, ex-masseria centro di accoglienza ed espositivo (Fonte: materiale fotografico inerente alla mostra del Forum "Proposte e Obiettivi per I Campi Flegrei 2010-2020" tenutosi a Pozzuoli il 22.05.09)



Figura 5. Infrastrutture stradali: Ipotesi di collegamento stradale tra l'uscita della tangenziale Via Campana e le aree del Porto. Con Delibera CIPE del 6.03.2009 nell'ambito del Piano delle infrastrutture strategiche, Legge Obiettivo, tale intervento è stato inserito nelle opere prioritarie ed è stato stanziato un finanziamento di 150 milioni di euro. L'opera rappresenta un cordone ombelicale tra Pozzuoli ed il resto dell'area metropolitana. Nella figura in alto a destra è raffigurato il tracciato dell'asse di collegamento viario tra Via Campi Flegrei, Via Fascione e Via Solfatara che si pone come asse di circumsollazione dell'abitato di Pozzuoli, per una lunghezza di 4.200 m. (Fonte: materiale fotografico inerente alla mostra del Forum "Proposte e Obiettivi per I Campi Flegrei 2010-2020" tenutosi a Pozzuoli il 22.05.09)





La capacità di resilienza del sistema territoriale flegreo: dalla perdita della specializzazione industriale ad un nuovo modello di sviluppo locale

La resilienza è un termine che assume diversi significati a seconda dei contesti. A proposito di un territorio si dice che ha capacità di resilienza se riesce a ripristinare condizioni di equilibrio del sistema, mutate in conseguenza di fenomeni o eventi che hanno modificato tali condizioni iniziali.

La resilienza, dunque, esprime una capacità di dare risposte sociali, economiche ed ambientali alle condizioni di crisi che sopraggiungono e rivela, in generale, l'elasticità di un sistema urbano capace di reagire, in breve tempo, a sollecitazioni dell'ambiente e della storia dei luoghi.

Una città o un territorio resiliente è un sistema dinamico complesso e adattivo che, nello stesso tempo, ha memoria di sé ossia ha la capacità di auto-rigenerarsi e di innovarsi conservando intatta la propria identità culturale. Ciò è possibile quando si regge su un sistema fondato su forti legami e molteplici relazioni sia virtuali che reali.

Le città si trovano di fronte a quattro sfide. La prima di queste, la sfida economica e finanziaria, si affronta attraverso l'innovazione, la cooperazione tra le realtà economiche di una città per meglio competere con le altre. Altro nodo è quello ecologico, visto che *"le città creano ricchezza economica nello stesso tempo creano povertà ecologica e povertà sociale"*. C'è però qualche segno di speranza, *"un capitalismo che produce buoni affari attraverso la conservazione delle risorse naturali"*. La sfida sociale, connessa ai processi migratori, comporta il recupero della dimensione relazionale nel tessuto urbano. Non ultimo esiste un nodo istituzionale che comporta la necessità di ridisegnare le istituzioni locali (L.Fusco Girard, 2010).

Si descrive di seguito il processo di riconversione socio-economica dell'area flegrea ed il nuovo modello di sviluppo, attraverso le azioni messe in campo, negli ultimi anni.

Figura 6. Infrastrutture industriali situate lungo la costa di Pozzuoli che saranno oggetto di trasformazione e riconversione sulla base del Master Plan disegnato da Peter Eisemann; sullo sfondo il Rione Terra, ed il Porto



L'intera area dei Campi Flegrei vede una modifica della sua destinazione d'uso già dalla fine dell'800, quando la localizzazione dello stabilimento Armstrong segna l'inizio della specializzazione industriale nel Golfo di Pozzuoli, che ha comportato sul piano economico-sociale una vera e propria rivoluzione socio-economica, se si pensa che la popolazione, in gran parte, era dedita all'agricoltura ed alla pesca. L'avvio, inoltre, del grande insediamento siderurgico di Bagnoli cambia in maniera indelebile questo territorio, contribuendo sì allo sviluppo dell'occupazione, ma destinando ad attività industriali un territorio storicamente vocato al turismo ed al tempo libero. A questo primo grande sito industriale segue un esteso e qualificato insediamento di fabbriche. Le maggiori industrie italiane, hanno costruito i propri stabilimenti collocandoli fra Bagnoli e Bacoli, specialmente a ridosso del litorale, facendo di questo territorio una delle più grandi aree di localizzazione industriale del Paese. Questo processo di sviluppo ha comportato due ordini di conseguenze: da un lato, ha avuto un impatto fondamentale sull'economia dell'area e dei suoi abitanti, generando, naturalmente, fonti di reddito significative e prima impensabili e garantendo livelli occupazionali elevati, consentendo lo sviluppo di conoscenze e professionalità elevate e diffuse; d'altro ha contribuito alla scomparsa, o in ogni caso al sostanziale ridimensionamento, di attività economiche di minore dimensione che invece caratterizzavano il territorio, quelle alberghiere e termali, quelle legate alla balneazione, quelle connesse ai servizi turistici. Anche i comparti di lunga tradizione, come quello della pesca, hanno subito una notevole contrazione: le risorse umane prima impiegate, negli anni dello sviluppo industriale dell'area hanno trovato sbocco occupazionale nell'industria. Nonostante il massiccio insediamento di industrie manifatturiere di grandi dimensioni, il sistema locale non è riuscito, in quegli anni, a costruire un solido sistema di PMI specializzate che, come avvenuto in altri contesti territoriali, nate nell'indotto della grande industria hanno trovato percorsi autonomi di crescita e sviluppo e sono state in grado di assorbire il contraccolpo della chiusura delle grandi fabbriche. Cosa che invece non è affatto accaduta per l'area flegrea. Essa perde la sua specializzazione industriale in

via definitiva tra il 1981 ed il 2001, ed agli inizi degli anni '90 la trasformazione dello stabilimento Olivetti in Parco tecnologico segna l'avvio del processo di riconversione territoriale e l'inizio di una trasformazione sociale ed economica che tuttora si ravvisa, ma che stenta ad assumere una struttura consolidata.

Figura 7. Master Plan per la riqualificazione della costa di Pozzuoli.
Area SOFER predisposto dall'archistar Peter Eisenmann



La pianificazione di area vasta ha individuato, dal 2000 in poi, una dominante di sviluppo prevalentemente turistica per l'area in questione e messo in campo ingenti azioni finanziarie finalizzate alla riconversione del modello di sviluppo territoriale dei Campi Flegrei, costruito assumendo l'armatura culturale come matrice dell'identità dei luoghi, come linea strategica e prioritaria di sviluppo locale e motore, dunque, di riconversione socio-economica. L'azione portante ha previsto la realizzazione di un Grande Itinerario di visita architettonico - archeologico - paesistico lungo più di 64 Km, costituito da alcuni grandi poli di visita attraverso il restauro di siti archeologici (53 i principali in poco più di 74 Km²) che ad oggi risultano poco fruibili, nonostante lo splendore a cui sono stati ricondotti. L'operazione, infatti, non è riuscita ad innescare processi di sviluppo e di riconversione economica in quanto molti di queste preziosissime aree risultano chiuse al pubblico e, dunque, non fruibili.

La grave conseguenza è rappresentata dal fatto che nonostante questo territorio rappresenti un giacimento culturale dal forte potenziale attrattivo per la coesistenza del prezioso patrimonio in un contesto paesistico che conserva ancora un buon livello di naturalità e nonostante le considerevoli potenzialità legate alla risorsa mare ed alla posizione strategica nel Golfo di Napoli, esso esercita ancora una scarsissima capacità attrattiva. Né il patrimonio culturale, infatti, né le potenzialità delle inadeguate infrastrutture portuali rappresentano elementi strutturanti di un nuovo modello di riconversione economica considerevole, così come è stato rappresentato, in passato, dagli insediamenti industriali. Tuttavia, ad oltre cento anni dalla nascita dei primi insediamenti industriali, il contesto socio-economico sembra radicalmente mutato. Una necessaria ed opportuna proposta strategica di sviluppo socio-economico dell'area flegrea legata alla valorizzazione del patrimonio archeologico ed ambientale flegreo consiste sicuramente

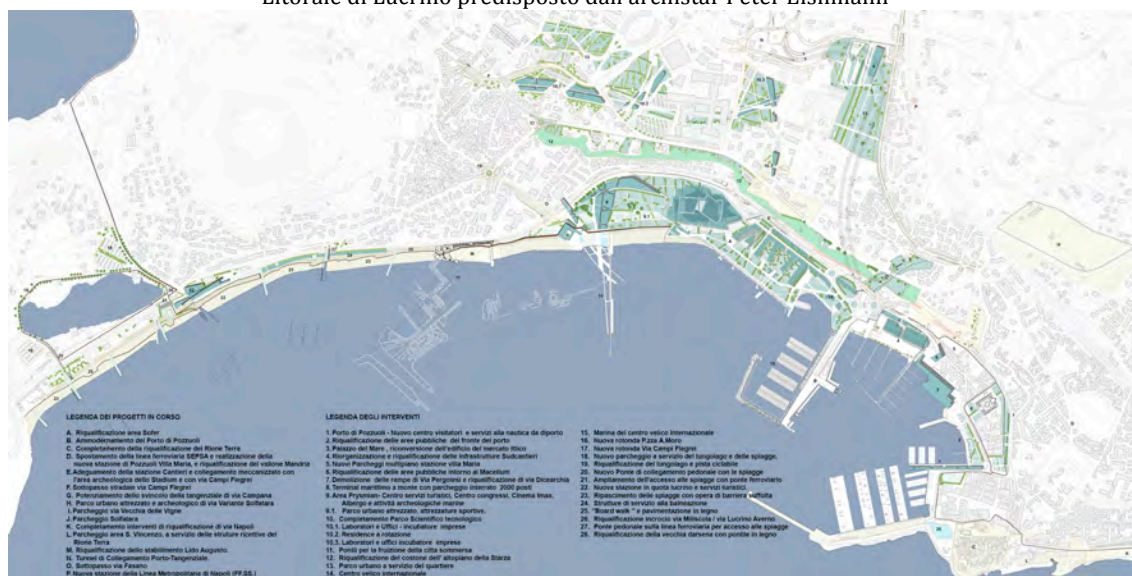
nella adozione di modalità di gestione e fruizione di esso attraverso il coinvolgimento degli attori locali e l'attivazione di un complesso sistema di relazioni tra i diversi soggetti del territorio, pubblici e privati.

Figura 8. Master Plan predisposto dall'archistar Peter Eisenmann per la riqualificazione della costa di Pozzuoli dal molo Caligoliano a Punta Epitaffio. Il Piano intende proporre una pianificazione coordinata di tutti gli interventi in corso e di nuova concezione nell'ambito di un unico piano organico che interessa il porto di Pozzuoli (nella tavola all'estrema destra), la vecchia area industriale, l'area SOFER, ed il tratto di litorale sabbioso di Lucrino



Attualmente, nel territorio flegreo si registrano fermenti sociali, culturali ed istituzionali finalizzati al superamento della scarsa valorizzazione dei beni archeologici, culturali e paesaggistici. Pur tuttavia, non si registrano ancora risultati significativi in termini di sviluppo delle attività connesse al turismo e all'ambiente. Nello stesso tempo, l'intera costa del territorio di Pozzuoli sarà interessata da un progetto di riqualificazione il cui Master Plan è stato predisposto dall'archistar Peter Eisenmann e che si propone di lanciare lo sviluppo dell'intera area flegrea proiettando, nel bacino mediterraneo, quattro settori chiave: trasporto, commercio, turismo e sport.

Figura 9. Master Plan per la riqualificazione della costa di Pozzuoli.
Litorale di Lucrino predisposto dall'archistar Peter Eisenmann



Bibliografia

Giampaolo E. (2005), *Il bradisismo, la paura, l'amore e gli affari*, Rivista semestrale Area vasta, n°10/11, anno 6, 295-302

Sicca I. (1999), *Le risorse e le competenze come fattori di sviluppo del territorio*, in Rassegna economica Banco di Napoli, LXIII 2

P. Bruno, (1996), *Gli insediamenti costieri a Pozzuoli tra Ottocento e Novecento*, pubblicazione degli Atti del convegno, tenutosi il 10 ottobre 1996, pag. 87

P. Marotta, (2006) *Trasformazioni nelle grandi aree urbane tra il 1950 ed il 1990*. La città di Napoli, Area Vasta n°12 Annuario Statistico 2008, Capitolo 2, pag.49

La Campania descritta nella Geografia di Strabone in "La Rassegna d'Ischia" periodico di ricerche e di temi turistici, culturali, politici e sportivi, n°3, 1998 Dir. responsabile R. Castagna pagg. 2-13

J. Beloch (1890), *Campania, Storia e storiografia della Napoli antica e dei suoi dintorni*, Ed. Bibliopolis, Napoli, 1989

S. Breislak (1798), *Topografia fisica della Campania*, Stamperia di Antonio Brazzini, Firenze