

STORIA DELLA TECNICA EDILIZIA
E RESTAURO DEI MONUMENTI

POMPEI

INSULA OCCIDENTALIS

CONOSCENZA SCAVO RESTAURO E VALORIZZAZIONE

a cura di

Giovanna Greco Massimo Osanna Renata Picone



PERMA & BRETSCHNEIDER

«Storia della tecnica edilizia e restauro dei monumenti»

Collana fondata da Giovanni Carbonara e diretta da Daniela Esposito

11

COMITATO SCIENTIFICO INTERNAZIONALE / INTERNATIONAL SCIENTIFIC COMMITTEE

Stella Casiello

Ethel Goodstein-Murphree

Philippe Bernardi

Fernando Vegas Lòpez-Manzanares

Tutti i volumi pubblicati nella Collana
sono sottoposti a procedura di referaggio esterno esercitato in forma anonima

All volumes published in the Series
are subjected to external blind peer-review process

A watercolor illustration of the ruins of Pompeii, showing various structures, arches, and a street scene. The style is soft and painterly, with a warm color palette of oranges, yellows, and browns.

POMPEI. INSULA OCCIDENTALIS

Conoscenza Scavo Restauro e Valorizzazione

POMPEII. INSULA OCCIDENTALIS

Knowledge Excavation Conservation and Enhancement

a cura di

GIOVANNA GRECO MASSIMO OSANNA RENATA PICONE

with english Abstract

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER
Roma - Bristol

POMPEI. INSULA OCCIDENTALIS
Conoscenza Scavo Restauro e Valorizzazione

POMPEII. INSULA OCCIDENTALIS
Knowledge Excavation Conservation and Enhancement

© Copyright 2020 «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Via Marianna Dionigi, 57 - 00193 Roma
<http://www.lerma.it>
lerma@lerma.it

70 Enterprise Drive, Suite 2
Bristol, 06010 - USA

Progetto grafico
«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Impaginazione
Rossella Corcione

Copertina
Maurizio Pinto

Coordinamento redazionale
Stefania Pollone, Mariarosaria Villani

In copertina:

L'area archeologica di Pompei con l'*Insula Occidentalis*.
Foto da drone, 2019. Archivio Parco Archeologico di Pompei.

Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione
di testi e illustrazioni senza il permesso scritto dell'editore

Il presente volume si pubblica con il contributo dell'Università degli Studi di Napoli Federico II
e del Centro interdipartimentale di Studi per la Magna Grecia dello stesso Ateneo

POMPEI. *INSULA OCCIDENTALIS*. Conoscenza Scavo Restauro e Valorizzazione (a cura di)
Giovanna Greco Massimo Osanna Renata Picone - Roma : «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER, 2020. -
736 p. : ill. ; 32 cm. - (Storia della tecnica edilizia e del restauro dei monumenti ; 11)

ISBN CARTACEO 978-88-913-1606-6
ISBN DIGITALE 978-88-913-1610-3

CDD 722.7
1. Restauro

INDICE

PREFAZIONE	
Gaetano Manfredi	» XI
<i>Ministro dell'Università e della Ricerca</i>	
IL GRANDE PROGETTO POMPEI PER L' <i>INSULA OCCIDENTALIS</i>	
Massimo Osanna	» XIII
LA FEDERICO II PER POMPEI	
Giovanna Greco	» XV
IL PROGETTO FEDERICIANO PER L'AREA ARCHEOLOGICA DI POMPEI	
Renata Picone.	» XIX
PARTE I. L'APPROCCIO METODOLOGICO	
<i>Ultra limes. L'Insula Occidentalis e lo sviluppo urbano di Pompei</i>	
<i>Giovanni Menna.</i>	» 1
<i>Abitare nel Suburbio: le ville extraurbane dell'Insula Occidentalis</i>	
<i>Giovanni Menna, Manuela Antoniciello</i>	» 19
<i>L'Insula Occidentalis tra scavo, conoscenza e ricerca</i>	
<i>Massimo Osanna, Luana Toniolo</i>	» 39
<i>Il rilievo per il restauro e la valorizzazione. Il caso dell'Insula Occidentalis</i>	
<i>Aldo Aveta, Raffaele Amore, Gian Paolo Vitelli.</i>	» 47
<i>Il progetto del nuovo e le evidenze archeologiche</i>	
<i>Pasquale Miano</i>	» 71
<i>Percorsi come narrazione</i>	
<i>Paolo Giardiello, Viviana Saitto</i>	» 83
<i>Materiali per il miglioramento dell'accessibilità: stabilizzazione dei percorsi pedonali</i>	
<i>Domenico Caputo, Barbara Liguori, Gian Piero Lignola.</i>	» 97
<i>Il piano strategico UNESCO e l'Insula Occidentalis</i>	
<i>Rosa Anna Genovese</i>	» 107

PARTE II. PER UNA FRUIZIONE AMPLIATA DELL'AREA SUBURBANA DI POMPEI.
ANALISI DELLO STATO DI FATTO E SOLUZIONI PROGETTUALI

Nuove opportunità per l'*Insula Occidentalis* di Pompei.

Un masterplan tra restauro e istanze di accessibilità

<i>Renata Picone</i>	»	123
1 Dall'ingresso di Porta Marina alle Terme Suburbane: strategie progettuali		
<i>Pasquale Miano</i>	»	143
Progettare l'infraspazio. L'area tra Piazza Esedra e Porta Marina Superiore a Pompei: da confine archeologico a connessione urbana		
<i>Bruna Di Palma</i>	»	157
Trame di relazioni nei paesaggi archeologici. L'area di ingresso alle Terme Suburbane di Pompei		
<i>Francesca Coppolino</i>	»	171
Le nuove coperture delle Terme Suburbane: metodologie e tecnologie per leggere e proteggere il sito archeologico stratificato		
<i>Angela Spinelli</i>	»	185
Tavole	»	195
2 Le Terme Suburbane. Problematiche di restauro e accessibilità		
<i>Renata Picone</i>	»	201
Le Terme Suburbane. <i>Locus Publicus Pompeianorum</i> tra passato e presente		
<i>Serena Borea, Mariarosaria Villani</i>	»	211
Tra le Terme Suburbane e la Casina Fiorelli. Un nuovo percorso extraurbano		
<i>Luigi Veronese</i>	»	225
La nuova accessibilità delle Terme Suburbane: dispositivi per la fruizione		
<i>Paolo Giardiello, Viviana Saitto</i>	»	239
Tavole	»	253
3 L'ambito di Porta Ercolano nel paesaggio di Pompei. Dalla conservazione al miglioramento della fruizione		
<i>Valentina Russo</i>	»	259
«Un posto mirabile, degno di sereni pensieri».		
Strategie per il miglioramento della fruizione delle mura pompeiane		
<i>Valentina Russo, Stefania Pollone, Lia Romano</i>	»	271
Porta Ercolano. Un accesso alla Pompei antica		
<i>Lia Romano</i>	»	287
La necropoli di Porta Ercolano e il complesso tomba di Mamia-mausoleo degli Istacidi: un'identità pompeiana tra passato e contemporaneità		
<i>Stefania Pollone</i>	»	301
Tavole	»	321
4 Paesaggi di scavo: percorsi a valle del cumulo borbonico		
<i>Andrea Pane</i>	»	327

Intorno alla Villa di Diomede. La riscoperta tra archeologia, iconografia, architettura e letteratura <i>Andrea Pane, Maria Pia Testa</i>	»	341
Accessibilità e connessioni per la Villa di Diomede: il nodo strategico del fronte occidentale <i>Consuelo Isabel Astrella, Giovanna Russo Krauss, Damiana Treccozi</i>	»	377
Tavole	»	393
5 La Villa di Diomede e il nodo della Villa di Cicerone: accessibilità e prospettive progettuali per i percorsi e per la “via verso il mare” <i>Bianca Gioia Marino</i>	»	399
La Villa di Diomede. Restauri e ritrovamenti tra le <i>muraglie</i> di una casa <i>pseudourbana</i> <i>Bianca Gioia Marino</i>	»	415
Percorsi suburbani per la fruizione ampliata delle Ville di Diomede e di Cicerone: la via dei Sepolcri e la “via verso il mare” <i>Claudia Aveta, Iole Nocerino</i>	»	431
La Villa di Diomede: soluzioni, dispositivi e strategie progettuali per l’accessibilità <i>Claudia Aveta, Sabrina Coppola</i>	»	445
Tavole	»	459
6 Villa dei Misteri: conoscenza, interpretazione e fruizione consapevole <i>Aldo Aveta, Raffaele Amore, Gian Paolo Vitelli</i>	»	465
Tavole	»	485

PARTE III. LE INDAGINI ARCHEOLOGICHE TRA CONOSCENZA E PROGRAMMAZIONE

A Pompei, entrando da Porta Ercolano con Giovanni Battista e Francesco Piranesi <i>Giovanna Greco</i>	»	493
L’immagine dell’ <i>Insula Occidentalis</i> nelle descrizioni e nelle guide del XVIII e XIX secolo <i>Luigi Cicala</i>	»	513
Le problematiche archeologiche della ricerca nell’ <i>Insula Occidentalis</i> : metodologie e linee operative <i>Luigi Cicala</i>	»	535
Le indagini archeologiche tra conoscenza e programmazione: la Casa del Leone <i>Luigi Cicala, Luana Toniolo, Teresa Tescione</i>	»	547
La <i>Regio VI</i> dell’ <i>Insula Occidentalis</i> tra 1759 e 1808. Nuove acquisizioni archivistiche <i>Teresa Tescione</i>	»	571

Restauri e ‘riparazioni’ nell’ <i>Insula Occidentalis</i> . Michele Ruggiero e la conservazione della Pompei archeologica <i>Ersilia Fiore</i>	»	595
PARTE IV. LA MESSA IN SICUREZZA		
Sugli aspetti strutturali nella fruizione delle aree archeologiche <i>Andrea Prota, Gian Piero Lignola, Giancarlo Ramaglia</i>	»	607
PARTE V. GLI ASPETTI GEOLOGICI E GEOFISICI		
Il contributo delle “Scienze della Terra” <i>Vincenzo Morra</i>	»	623
Analisi geologico-tecniche per la progettazione dello scavo nell’ <i>Insula Occidentalis</i> <i>Pantaleone De Vita</i>	»	625
L’interpretazione integrata di dati geofisici per la conoscenza dell’ <i>Insula Occidentalis</i> <i>Maurizio Fedi, Giovanni Florio, Valeria Paoletti, Mauro La Manna,</i> <i>Anna G. Cicchella, Ivano Pierri</i>	»	637
Stratigrafia dei depositi vulcanici affioranti nel Suburbio occidentale <i>Claudio Scarpati, Annamaria Perrotta, Domenico Sparice</i>	»	645
PARTE VI. IL CONTRIBUTO DELLA PALEOBOTANICA		
Gli alberi e il patrimonio verde nell’ <i>Insula Occidentalis</i> : censimento e strategie di valorizzazione <i>Gaetano Di Pasquale, Alessia D’Auria, Francesco Cona</i>	»	653
La ricerca archeobotanica a Pompei: nuovi approcci e collaborazioni <i>Chiara Comegna</i>	»	661
Lista delle abbreviazioni	»	667
Bibliografia generale a cura di <i>Stefania Pollone</i>	»	669
Indice dei nomi	»	697
Profilo degli autori	»	709

PROGETTARE L'INFRASPAZIO. L'AREA TRA PIAZZA ESEDRA E PORTA MARINA SUPERIORE A POMPEI: DA CONFINE ARCHEOLOGICO A CONNESSIONE URBANA

Bruna Di Palma

ABSTRACT

Along the southwestern border of the archaeological area of Pompeii, a system of in-between spaces may be traced. These are unfinished residual spaces, public for the most part, situated between the strip of the infrastructures and the archaeological site. If one considers this space as a 'border', as an area of possible relations and connections, one may imagine it as a new reception space for the site and, at the same time, as the chance to requalify an urban area strategic for the development of the whole city.

I confini archeologici come connessioni urbane

Il tema della fruizione dell'area archeologica di Pompei, all'interno del quale si colloca lo studio specifico per l'ingresso all'*Insula Occidentalis*, rappresenta un campo significativo per riflettere sulla più generale condizione di isolamento dei siti archeologici e per esplorare possibili dinamiche di sovvertimento delle logiche di confinamento di queste parti urbane rispetto al loro contesto circostante¹.

In *Metamorfosi di Pompei*, Pier Giovanni Guzzo sottolinea proprio questa deriva «isolazionista e sterilizzatrice»² legando profondamente il tema della fruizione a quello della separazione del sito dal suo territorio di appartenenza. «Metamorfosi – afferma – è quella che porta da una città viva, sentita dai propri abitanti e da coloro che vi si recavano per le più varie ragioni come tale, a un'area archeologica, per definizione quindi qualcosa di astratto e separato dal pulsare della quotidianità: iniziando dall'orario di visita»³.

¹ Una premessa al lavoro sul tema della fruizione dell'area archeologica di Pompei è pubblicata in *Pompei accessibile. Per una fruizione ampliata del sito archeologico*, a cura di R. PICONE, L'Erma di Bretschneider, Roma 2013.

² Nelle parole di Louis Bertrand: «La rovina è stata isolata e sterilizzata, come un oggetto di vivisezione archeologica. Attorno a essa è stato fatto il deserto, la si è messa sotto vetro, come un pezzo da museo. Essa non si salda più a niente, è fuori dallo spazio e dal tempo, è divenuta qualcosa di bastardo e di mostruoso, che non è né il presente né il passato, né la morte nel suo riposo inviolato, né la vita nella sua trivialità e bellezza» (L. BERTRAND, *La Grèce du soleil et du paysage*, Fayard, Paris 1927, p. 182).

³ P.G. GUZZO, *Metamorfosi di Pompei*, in *Relitti riletti. Metamorfosi delle rovine e identità culturale*, a cura di M. BARBANERA, Bollati Boringhieri, Torino 2009, p. 243.

Se il tracciamento di una linea di confine⁴, di separazione, pretende di racchiudere un'area «riconoscibile» differenziandola da una parte «altra», tale solco, tale distacco, lavora in termini biunivoci allontanando l'uno dall'altro tali brani urbani. «Fin dalla sua prima apparizione – ricorda infatti Piero Zanini – il confine mostra quello che sembra essere il suo carattere fondamentale: segnalare il luogo di una differenza, reale o presunta che sia»⁵.

Il sito di Pompei appare oggi proprio come un'*enclave* archeologica confinata all'interno di un fermo immagine di natura e storia mentre tutti i materiali urbani circostanti cercano, irrefrenabilmente, di dare risposta a una compresenza complessa in continuo divenire. Il processo che ha portato a questa condizione di spazio a due velocità si è sostanziato attraverso la trasformazione di una parte di città in una sorta di museo a cielo aperto «separato, anche dalla fisicità delle cancellate, dal territorio circostante che ne costituiva fonte di reddito e ragione di esistenza»⁶.

Ma il confine è anche una linea lungo la quale chiusura e apertura, dentro e fuori, identità e differenza sono da pensarsi insieme⁷, in una visione unitaria di conservazione delle evidenze archeologiche e valorizzazione urbana, attraverso una logica per la quale «Reintegrare il sito alla vita attribuendo continuità di uso tra la città archeologica e la città abitata, è la migliore maniera per conservare la prima e dinamizzare la seconda»⁸.

Per un sito come quello degli scavi archeologici di Pompei⁹, diventato, nonostante le problematiche citate, anche un vero e proprio riferimento territoriale per il contesto provinciale e regionale circostante¹⁰, il tema della fruizione, e quindi dell'ingresso e dell'accoglienza, insieme a quello dell'integrazione dell'area con il contesto circostante rappresentano dunque due nodi cruciali da interpretare attraverso una strategia progettuale integrata e sintetica. In questo senso il confine archeologico può diventare il luogo in cui sperimentare dispositivi di connessione che possano reinserire il sito in una dinamica urbana vitale offrendo anche un orientamento di sviluppo per spazi incompiuti e architetture isolate limitrofe.

Il confine archeologico di Pompei come luogo in divenire

Affrontare le questioni legate all'accoglienza, all'orientamento e al supporto alla visita significa porre l'attenzione su una vasta fascia di spazi collocata a ridosso di quell'area di confine che delimita l'ambito della tutela archeologica, separandolo da quello dell'indiscriminazione urbana. Riprendendo un concetto di Andrea Carandini, lungo questa linea di confine, tutta l'attenzione della conoscenza, della conservazione e della valorizzazione viene rivolta al testo, mentre vengono date le spalle al suo contesto¹¹.

⁴ «E così esse – le linee di confine nella visione di Franco Rella – acquistano una resistenza, individuale e collettiva, come fossero divenute le maglie d'acciaio che finalmente possono contenere il reale nelle sue metamorfosi e così dominare il “disordine” in cui le cose divengono e periscono» (F. RELLA, *Miti e figure del moderno. Letteratura, arte e filosofia*, Feltrinelli, Milano 2003, p. 22).

⁵ P. ZANINI, *Significati del confine. I limiti naturali, storici e mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997, p. 5.

⁶ P.G. GUZZO, *Metamorfosi di Pompei*, cit., p. 248.

⁷ Cfr. C. RESTA, *Il luogo e le vie. Geografie del pensiero in Martin Heidegger*, Franco Angeli, Milano 1996, pp. 98-99.

⁸ A. TEJEDOR CABRERA, *El tiempo y el paisaje*, in *Italia: tiempo y paisaje*, a cura di M. MARZO, A. TEJEDOR CABRERA, «Iuav giornale dell'Università», 91, 2010.

⁹ La superficie della città antica si estende per circa 66 ettari, la superficie scavata è di circa 45 ettari e gli edifici sono 1500 (*domus* e monumenti) cfr. http://www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/Contenuti/MibacUnif/Comunicati/visualizza_asset.html_392523423.html

¹⁰ Oltre che secondo sito archeologico per numero di visite in Italia dopo il Colosseo (3.418.733 visitatori nel 2017 <http://www.pompeisites.org/Sezione.jsp?titolo=Visitatori+2017&idSezione=7414>).

¹¹ Cfr. A. CARANDINI, *La forza del contesto*, Editori Laterza, Roma-Bari 2017. «La forza del contesto [...] ha per tema il contesto, considerato in contrapposizione al testo, inteso – quest'ultimo – come un qualcosa di a sé stante e per sé stante rispetto alle cose che gli sono contigue, cioè che gli stanno sotto, davanti, dietro e ai lati (in questi termini Goethe considera il contesto); cose disposte, tuttavia, non a caso ma in una organizzazione di vita consolidata. Potrebbe anche dirsi che il libro ha per argomento il contrasto tra ciò che è una raccolta, ossia una somma, e ciò che è quasi un sistema, ossia un organismo; fra ciò che è frammento e ciò che è intero; fra ciò che è parte e ciò che è tutto» (ivi, p. VII).

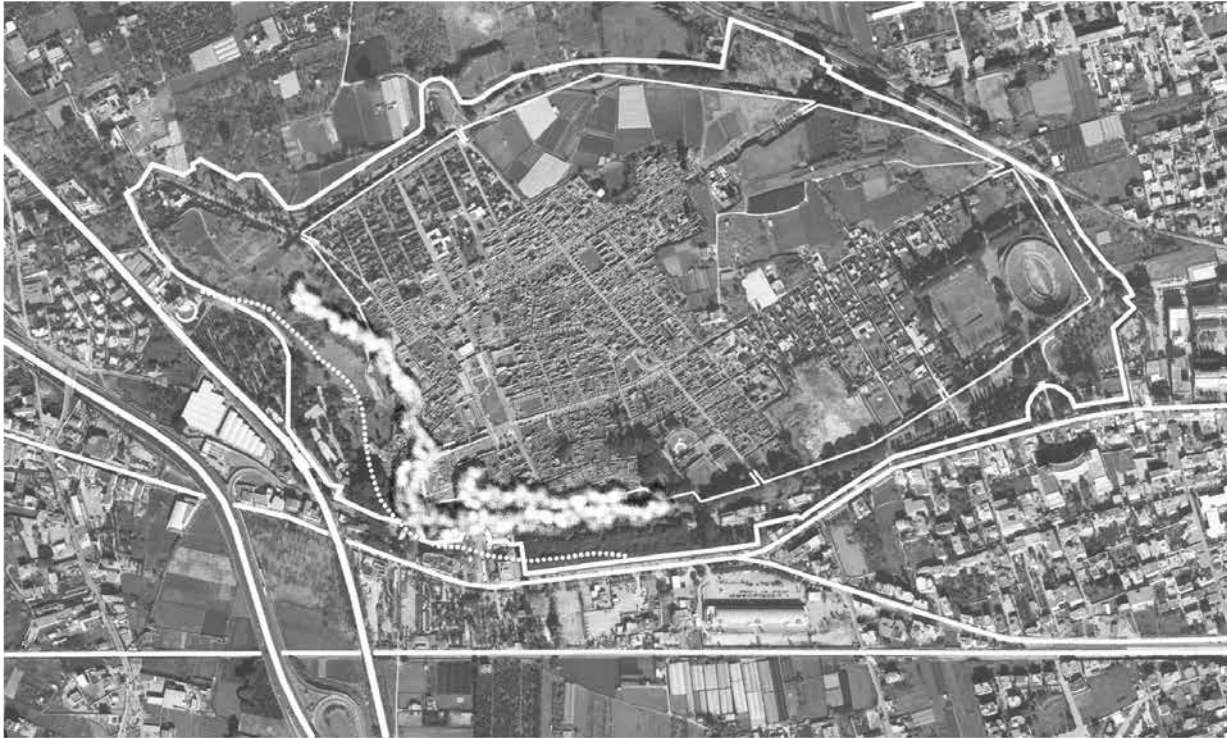


Fig. 1. Pompei. Confini, infrastrutture e metamorfosi del paesaggio archeologico sud-occidentale (Di Palma, 2018).

Indagando le caratteristiche dello spessore di questa linea, si può rintracciare uno spazio di fertili connessioni, uno spazio posto tra differenti materiali urbani che può diventare il luogo del reciproco contatto e dialogo, in definitiva uno spazio interstiziale di inversione dello sguardo e di ampliamento delle prospettive di trasformazione.

Più che di una linea si può parlare di una fascia composta da aree, architetture e infrastrutture che, pur rappresentando il luogo potenzialmente più favorevole alla contaminazione tra le parti e i materiali urbani, ha dato luogo a dinamiche di aggregazione che sono avvenute per accostamento negoziato più che per intreccio e transizione. Dinamiche urbane differenti hanno caratterizzato infatti l'evoluzione delle aree presenti lungo il confine del sito archeologico di Pompei (fig. 1), riflettendone, in ogni caso, il valore strategico di posizione, chiaramente evidenziato fin dalle prime scelte insediative della città¹². L'area si trova all'interno di un territorio prevalentemente pianeggiante che si sviluppa tra il Vesuvio e i Monti Lattari, ponendosi come cerniera da un lato tra i comuni vesuviani interni e l'area costiera e dall'altro tra Napoli e la Penisola sorrentina.

A ridosso del sito poi, come descrive Pasquale Miano, «emerge un circuito di differenti spessori lungo il margine della città antica, nei quali risultano compresi i frammenti urbani disposti lungo via Plinio, le aree della città consolidata a ridosso di Porta Nocera, le aree della città religiosa con alcuni grandi edifici assistenziali poco utilizzati e [...] verso nord la campagna storica ancora riconoscibile in alcune parti, che si protende verso il Vesuvio, definendo una vera e

¹² È «da ritenere con certezza che a una distanza in direzione sud-est al massimo di circa 500 metri scorreva il fiume e che quel percorso era segnato da un vallone di erosione fluviale» (P.G. GUZZO, *Pompei. Storia e paesaggi della città antica*, Electa, Milano 2007, p. 40). «Dunque, la scelta di insediare in quel luogo la città nacque dalla opportunità di avere a breve distanza il porto fluviale e, al tempo stesso, di sorgere in posizione dominante con visuale libera e prossimità anche della linea di costa» (G. DE MARTINO, *Il sistema delle fortificazioni e le porte del sito archeologico*, in *Pompei accessibile*, cit., p. 122).

propria unità di paesaggio precisamente individuabile»¹³. Verso nord infatti si aprono i vasti orizzonti della campagna coltivata che si estende fino al confine con il comune di Boscoreale, mentre sugli altri tre lati una maggiore densità urbana e una opprimente compressione mettono il confine degli scavi a stretto contatto con il tessuto compatto della città consolidata, con il paesaggio incerto e incompiuto delle aree di espansione e con le fasce dure delle infrastrutture. L'area infatti è solcata dallo sviluppo dell'arteria autostradale A3 Napoli-Pompei-Salerno, dell'asse ferroviario Napoli-Salerno, delle due linee della Circumvesuviana Napoli-Sorrento e Napoli-Ottaviano.

Questo «cutting edge»¹⁴ che perimetra l'area archeologica di Pompei, che la separa e la isola, che la slega e la strappa, trasporta le evidenze archeologiche in un meta-contesto in cui le relazioni con l'intorno vengono interrotte e l'identità complessa¹⁵ del palinsesto viene snaturata.

Oggi dunque il recinto murario che definiva la città antica è contenuto all'interno di ulteriori recinti, confini fisici si sommano a confini normativi che di volta in volta individuano l'area archeologica dal punto di vista urbanistico, l'area del demanio dal punto di vista dell'assetto proprietario, l'area UNESCO con la sua *buffer zone* dal punto di vista del riconoscimento della sua validità culturale a livello internazionale.

Queste «cornici» tematico-normative si contengono, si sovrappongono e si intersecano senza margini di dialogo, e invece, come suggerisce Andreina Ricci, «i recinti che perimetrano oggi aree esclusive del passato, come frontiere che in tempo di guerra si prova a spostare sempre più avanti con azioni di forza, militari, potrebbero diventare dei limiti frastagliati, che si riconfigurano da un progetto ad un altro, improntati come avviene anche in tempi di pace, alla negoziazione, alle relazioni giuridiche, politiche, diplomatiche e anche – soprattutto – al dialogo con i vicini, allo scambio, alla conversazione»¹⁶.

Ad esse, lungo il bordo sudoccidentale dell'area archeologica e in corrispondenza dell'*Insula Occidentalis*, si affianca una trama infrastrutturale di notevole impatto (fig. 2). Via Villa dei Misteri e via Plinio, insieme al sedime ferroviario della Circumvesuviana, con la linea Napoli-Sorrento, lambiscono l'area disegnandone il perimetro attraverso il loro sviluppo. Più all'esterno, il tracciato dell'autostrada A3 e quello delle Ferrovie dello Stato ne confermano il valore di posizione, ma contribuiscono a irrigidire questa frangia di bordo attraverso l'ampliamento di un duro spessore infrastrutturale.

Da un lato la presenza di arterie viarie e ferroviarie di tale portata ha contribuito nel tempo e garantisce ancora oggi la rapida circolazione di continui flussi di viaggiatori, da un altro lato, la prossimità e in alcuni casi la corrispondenza tra lo spazio infrastrutturale e lo spazio di accoglienza al sito definisce una sequenza di spazi aperti inadeguati sia a orientare il flusso pedonale attraverso questa parte di urbana sia a indirizzare correttamente la visita alla città antica. Indiscutibilmente, la presenza di tali corridoi infrastrutturali richiama un problema specifico e di carattere più generale concorrendo a isolare l'area archeologica rispetto a più ampi spazi limitrofi all'interno dei quali ricercare, all'opposto, qualità e continuità degli spazi di accoglienza.

Lungo il bordo dell'*Insula Occidentalis* si può infatti riconoscere quel fenomeno della *piaga dei vuoti di confine* (fig. 3) che Jane Jacobs definiva nel 1961 per descrivere la condizione di separazione tra suoli speciali (quelli che non vengono usati normalmente per il transito pedonale pubblico) e suoli generici (quelli destinati ad una circolazione pubblica).

L'urbanista americana scriveva infatti che «Le concentrazioni di singoli usi urbani hanno in comune la caratteristica di creare dei confini che di solito esercitano sul territorio circostante

¹³ P. MIANO, *L'interazione tra il sito archeologico e la città contemporanea*, in *Pompei accessibile*, cit., p. 94.

¹⁴ «Kirk prende in considerazione il cutting edge, quella linea d'ombra formata dal margine creato tra lo scavo archeologico e the living city, il corpo pulsante della città, esaminando il caso esemplare degli scavi eseguiti attorno alla Colonna Traiana» (M. BARBANERA, *Metamorfosi delle rovine*, Electa, Milano 2013, p. 48). Per un approfondimento si veda T. KIRK, *Ritagliare un margine: siti archeologici nelle città moderne*, in *Relitti riletti*, cit., pp. 215-242.

¹⁵ Cfr. A. RICCI, *Attorno alla nuda pietra. Archeologia e città tra identità e processo*, Donzelli Editore, Roma 2006, pp. 108-111.

¹⁶ Ivi, pp. 146-147.

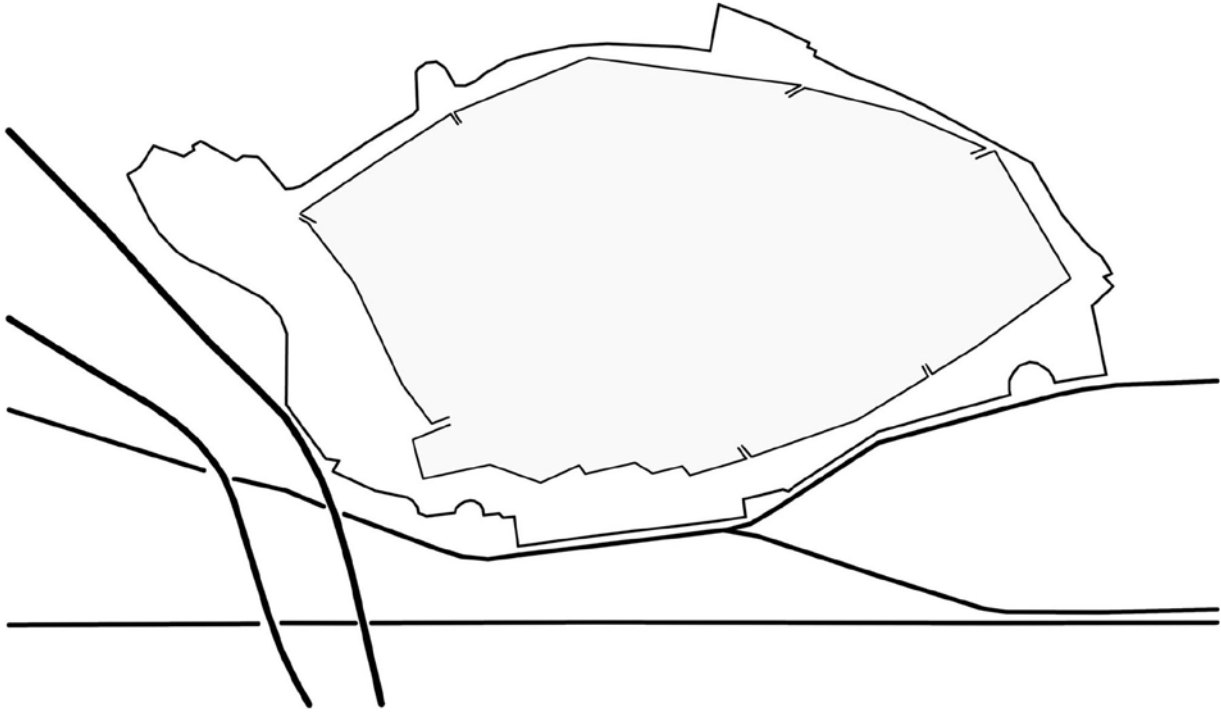


Fig. 2. L'isola archeologica di Pompei (Di Palma, 2018).



Fig. 3. Pompei. Vuoto di confine tra via Villa dei Misteri e l'ingresso agli scavi da Porta Marina Superiore (Di Palma, 2017).

un'influenza deleteria. Intendiamo per confine la linea di separazione tra un territorio urbano destinato ad un singolo uso (concentrato o esteso lungo una sola dimensione) e una zona urbana ordinaria. Sebbene i confini siano spesso considerati come dati di fatto passivi, cioè come semplici delimitazioni di zone, in realtà essi hanno un influsso attivo sull'ambiente urbano»¹⁷. Questa condizione di prossimità o, al limite, di attraversamento interno da parte di infrastrutture che si confrontano con la presenza di aree archeologiche in termini di totale indifferenza caratterizza anche altri siti come l'area delle Terme di Nettuno e l'area dei due anfiteatri di Pozzuoli (nei Campi Flegrei, a ovest di Napoli) attraversate da arterie stradali e ferroviarie che creano separazioni, tagli e isolamenti¹⁸. Anche a sud di Roma la ferrovia Roma-Napoli-Cassino solca e perimetra il parco degli Acquedotti divenendone un elemento caratterizzante per la sua stessa presenza fisica, ma senza definire spazi di relazione con l'intorno. Non si tratta tuttavia di una problematica esclusivamente nazionale, visto che ad Atene, nell'area dell'antica agorà con la stoà di Attalo e il tempio di Efesto, la linea 1 della metropolitana, nel tratto compreso tra le stazioni di Thissio e Monastiraki, separa il sito archeologico dal viale pubblico di Adrianou, lambendo la stoà in termini di aderenza. E anche in Montenegro, la ferrovia Nikšić-Podgorica, nel tratto compreso tra le stazioni Pričelje e Podgorica, attraversa l'area archeologica di Doclea smembrando in due parti distinte le rovine dell'antica città romana sorta ai margini della confluenza tra i fiumi Zeta e Moraca.

L'area tra Piazza Esedra e Porta Marina Superiore tra fruizione archeologica e sviluppo infrastrutturale

Da sempre l'intero sito archeologico di Pompei ha avuto una sua individuazione precisa grazie alla presenza di un sistema di antiche mura e torri che in maniera inequivocabile ne hanno individuato il confine, disegnando un dentro, definito poi archeologico, separato da un fuori, altro, differente, ma ad esso comunque strettamente collegato (fig. 4). Come ricorda Amedeo Maiuri infatti non «occorrerebbe aggiungere che la vita della città non si arrestava alle mura, alle porte, alle strade e ai sepolcri che queste fiancheggiano, ma si irradiava tutt'intorno, nelle ville, nelle fattorie, nei pagi, e nelle costruzioni del suburbio»¹⁹.

La continuità delle tracce delle antiche mura si interrompe in corrispondenza dell'*Insula Occidentalis*, prima area ad essere scavata e in cui il sistema continuo, prima difensivo e poi monumentale e rappresentativo della linea fortificata, lascia il posto a un palinsesto più complesso. La compresenza delle tracce delle antiche mura sulle quali si attestano le ville suburbane rivolte verso il mare, la porta Marina attraverso la quale continua ad avvenire il passaggio dei visitatori, le rovine di antichi edifici pubblici, come le terme, costruiti appunto fuori le mura, il paesaggio scavato che racconta della presenza dell'antica linea di costa e il paesaggio dunale composto dai cumuli borbonici degli scavi settecenteschi, sintetizza la complessità delle vicende che hanno visto protagonista quest'area fin dalla sua nascita e dalle sue prime evoluzioni. Una complessità che si è andata man mano articolando²⁰ e che si è poi sviluppata attraverso continui rimandi tra le necessità di scavo e di fruizione dell'area archeologica e le esigenze di sviluppo infrastrutturale della città. Nel 1844, infatti, l'arrivo a Pompei della ferrovia come prolungamento della prima linea Napoli-Portici investì il sito dell'attuale Piazza Esedra del posizionamento della stazione e

¹⁷ J. JACOBS, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Giulio Einaudi editore, Torino 2009, p. 240 (prima ed. *Death and life of great american cities*, 1961).

¹⁸ Cfr. B. DI PALMA, *Ri(n)tracciare relazioni. Strategie progettuali per le rovine archeologiche monumentali di Pozzuoli*, in *I Campi Flegrei. L'architettura per i paesaggi archeologici*, a cura di P. MIANO, F. IZZO, L. PAGANO, Quodlibet, Macerata 2016, pp. 256-271.

¹⁹ A. MAIURI, *L'isolamento della cinta muraria fra Porta Vesuvio e Porta Ercolano*, in «Notizie degli Scavi di Antichità», IV, 1943, p. 277.

²⁰ Per un approfondimento sulle vicende relative all'evoluzione del margine sud-occidentale di Pompei, si veda la tesi di dottorato di SERENA BOREA, *Imprevista Pompei. Restauro e valorizzazione del margine sud-occidentale della città antica (1905-1961)*, tutor Prof. Renata Picone, Università degli studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Architettura, a.a. 2016-17.

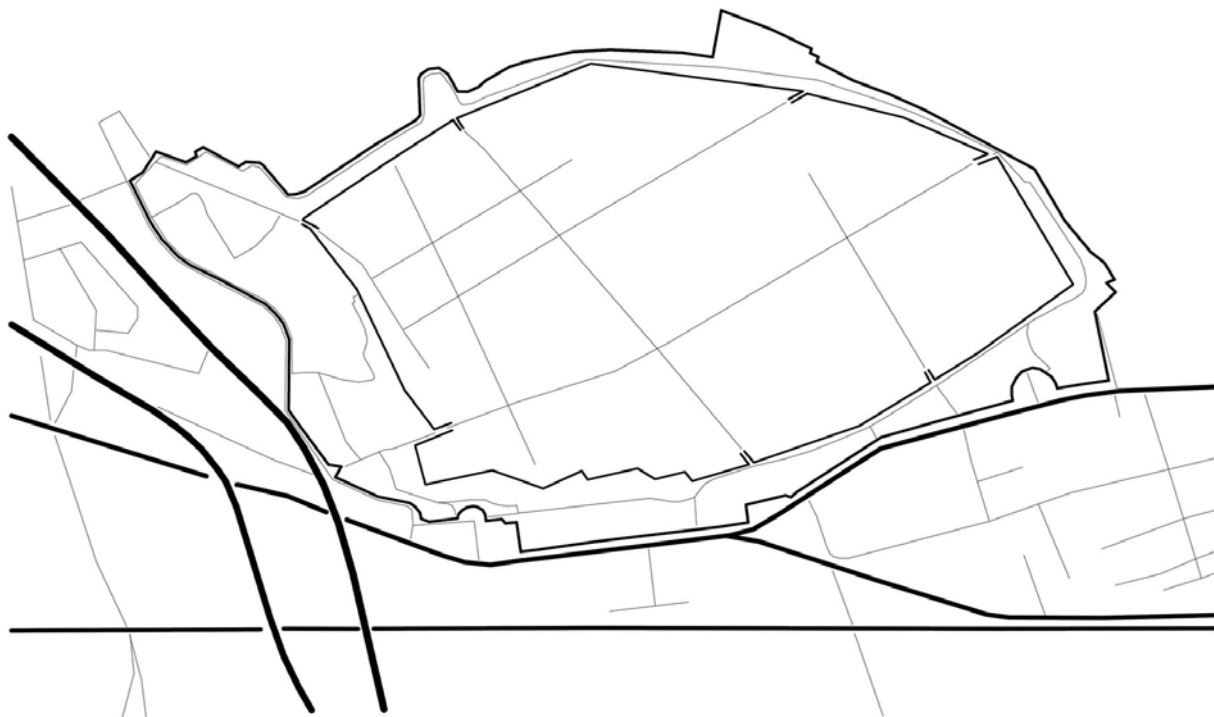


Fig. 4. Trama di connessioni tra l'interno e l'esterno del sito archeologico di Pompei (Di Palma, 2018).

del ricollocamento, vicino ad essa, di un nuovo ingresso agli scavi²¹. “Il nodo che si determinò tra ingresso agli scavi e stazione ferroviaria diventò rapidamente un centro vivo: vi si attestarono i primi hotel [...] e l'ufficio postale. [...] Questo gruppo di alberghi e attrezzature fu il primo nucleo urbano vero e proprio che nacque nelle aree adiacenti agli scavi per godere dei vantaggi economici offerti dalla rendita di posizione e dal flusso crescente dei visitatori”²². Ma una visione sistematica che tentasse di coniugare in maniera integrata aspetti urbanistici, didattici e turistici si ebbe solo a partire dal 1924 con la direzione di Amedeo Maiuri (in carica fino al 1961). Nel 1934 si inaugurò poi il tronco della Circumvesuviana Torre Annunziata-Castellammare con una nuova fermata presso gli scavi chiamata Pompei scavi-Villa dei Misteri²³, e in relazione ad essa venne realizzato un nuovo ingresso all'area archeologica, in asse con porta Marina antica. La stazione Pompei scavi-Villa dei Misteri (fig. 5) fu progettata e realizzata da Marcello Canino e apparteneva a un «percorso archeologico e turistico iniziato con l'istituzione della stazione di Resina in prossimità degli scavi di Ercolano»²⁴. Intorno agli anni Trenta, in concomitanza con l'arrivo dell'autostrada Napoli-Pompei, si definì la forma dell'attuale Piazza Esedra e dopo l'interruzione causata dallo scoppio della seconda guerra mondiale, si lavorò allo sterro dei cumuli

²¹ «Due carri e sei operai occupati nell'aprire la strada che lateralmente passa davanti all'ingresso principale del Tempio di Venere, onde facilitarne la salita in questo Real sito a forestieri che si portano in Pompei co' convogli della strada di ferro» (G. FIORELLI, *Pompeianarum antiquitatum historia 1748-1869*, Napoli 1860-64, vol. II, p. 431, 13 e 17 giugno 1844).

²² G. LONGOBARDI, *Pompei sostenibile*, L'Erma di Bretschneider, Roma 2002, p. 45.

²³ Il *Mattino di Napoli* del 26 luglio 1934 riporta la cronaca dell'inaugurazione «dopo Torre Annunziata ecco che il treno entra sulla nuova diramazione, lambendo la città morta di Pompei [...] la stazione di Villa dei Misteri in stile '900 ma decorata con pergolati e colonnati pompeiani splende tutta fresca al sole nel suo vivace bianco e rosso» in F. OGLIARI, U. PACI, *La Circumvesuviana. 100 anni di storia, 144 chilometri di tecnologia. 1890-1990*, Mazzotta, Milano 1990.

²⁴ M.D. MORELLI, *Stazioni della Circumvesuviana*, in *Marcello Canino 1895/1970*, a cura di S. STENTI, CLEAN, Napoli 2005, p. 187.



Fig. 5. Pompei, l'ingresso alla stazione della Circumvesuviana di Pompei scavi-Villa dei Misteri (Di Palma, 2017).

borbonici che erano ancora presenti, riutilizzando il materiale per «Esigenze esterne all'ambito archeologico – che – accelerano la liberazione dei fronti sud-orientali del recinto murato: il miglioramento agrario delle foci del Sarno, la bonifica delle lave di Boscotrecase e il bisogno di grandi quantità di terra per la realizzazione dei rilevati autostradali tra Pompei e Scafati favoriscono, difatti, l'impegno della Società delle Autostrade e della Cassa per il Mezzogiorno nel finanziare lo scavo archeologico»²⁵.

Nel 1980 fu inaugurato poi un nuovo ingresso a Porta Marina più vicino alla stazione della Circumvesuviana e contemporaneamente furono ultimati i lavori di restauro delle vicine Terme Suburbane che le resero accessibili e visitabili. Tutto il fronte occidentale della città antica compreso tra Porta Marina antica e le ville suburbane, passando per l'edificio delle terme, costituisce la quinta inaspettata e suggestiva che ci si ritrova di fronte oltrepassando questo nuovo ingresso e di cui è possibile godere dalla terrazza sulla quale sono attualmente collocati gli uffici del Parco con il relativo parcheggio, posto frontalmente alla stazione della circumvesuviana.

Ulteriori indirizzi di sviluppo per quest'area, compresi anche all'interno del Piano strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di gestione del sito UNESCO "Aree archeologiche

²⁵ A. MAIURI, *Pompei. Sterro dei cumuli e isolamento della cinta murale. Contributo all'urbanistica della città dissepolta*, in «Bollettino d'Arte del Ministero della Pubblica Istruzione», I-II, gennaio-giugno 1960, p. 166.

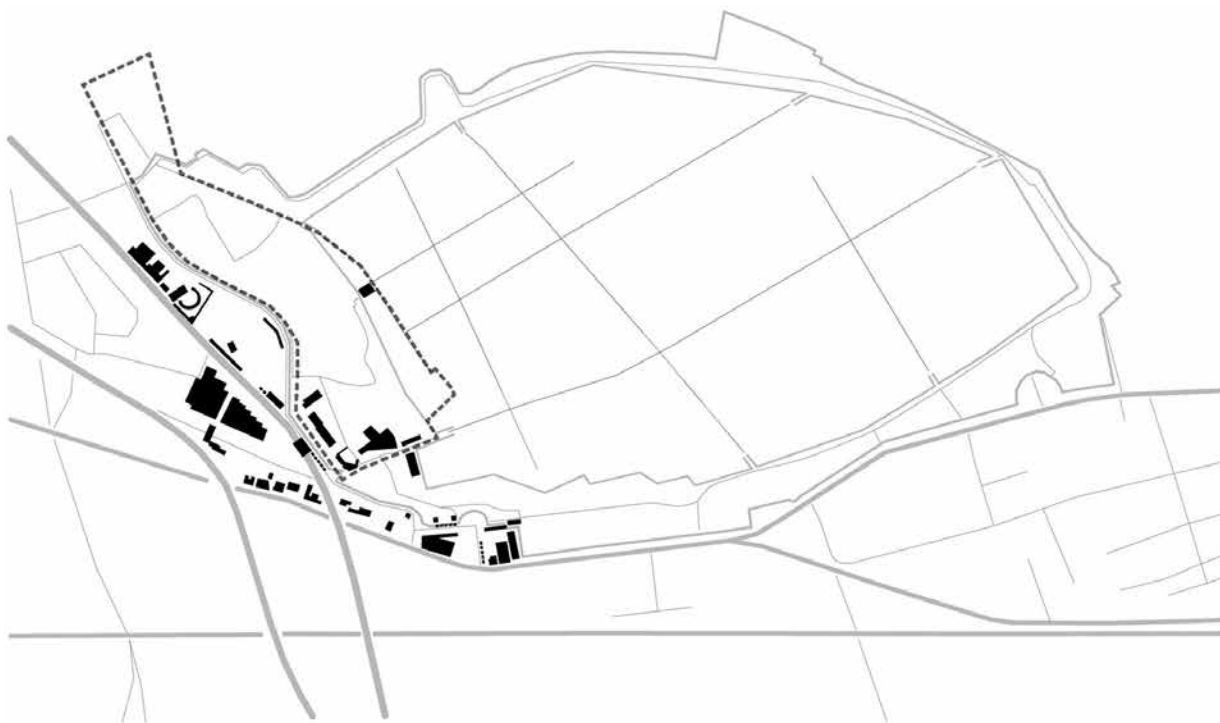


Fig. 6. Aree, percorsi e architetture lungo il confine sud-occidentale del sito archeologico (Di Palma, 2018).

di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata”²⁶ recentemente approvato, si concentrano ulteriormente sulla necessità di migliorare, in termini integrati, sia l’accessibilità in chiave infrastrutturale sia l’ingresso al sito archeologico, anche in relazione alla proposta di un *hub* di interscambio recentemente sviluppata da Rete Ferroviaria Italiana.

A questa visione programmatica a scala territoriale fa da contraltare la condizione esistente degli spazi urbani (fig. 6) posti sul confine dell’area archeologica, da prendere in considerazione in termini puntuali per definire una strategia sintetica specifica. Le grandi potenzialità offerte dalla estrema vicinanza tra la stazione Pompei scavi-Villa dei Misteri, l’ingresso di Porta Marina e la terrazza verso le ville e le Terme Suburbane occupata dagli uffici del Parco, non sono infatti valorizzate. I percorsi di collegamento tra questi spazi sono infatti inadeguati ad accogliere il flusso dei visitatori che usufruisce della Circumvesuviana e che è costretto a lasciare la stazione e raggiungere l’ingresso al sito trovando faticosamente un proprio spazio di circolazione tra lo scorrimento carrabile di via Villa dei Misteri e la fascia di commercio ambulante sistemata in maniera del tutto provvisoria lungo la stessa strada. La fascia carrabile si interpone dunque tra la stazione e la quinta occidentale della città di Pompei antica verso la quale è ulteriormente osta-

²⁶ Il Piano strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di gestione del sito UNESCO “Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata” è stato approvato dai Ministeri dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, della coesione territoriale e il Mezzogiorno, delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Campania, i Sindaci della città metropolitana di Napoli e dei Comuni di Boscoreale, Boscotrecase, Castellammare di Stabia, Ercolano, Pompei, Portici, Torre Annunziata, Torre del Greco, Trecase il 20 marzo 2018. Gli ambiti specifici degli interventi infrastrutturali previsti dal Piano rientrano in quattro linee strategiche: il miglioramento delle vie di accesso e interconnessione ai siti archeologici, il recupero ambientale dei paesaggi degradati e compromessi soprattutto tramite il riuso di aree industriali dismesse, la riqualificazione e rigenerazione urbana, la promozione e sollecitazione di erogazioni liberali e sponsorizzazioni anche attraverso la creazione di forme di partenariato tra pubblico e privato. cfr. <http://www.pompeisites.org/Sezione.jsp?titolo=Buffer%20zone%20Unesco%20Pompei&idSezione=7689>. Per tali questioni si veda il contributo di Rosa Anna Genovese nel presente volume.



Fig. 7. Pompei. Le aree esterne al sito archeologico in corrispondenza di Piazza Esedra (Di Palma, 2017).

colata la vista a causa di una scarpata con la quale si identifica uno dei bordi della terrazza degli uffici del Parco.

L'ingresso di Porta Marina si pone come baricentro di questo nodo problematico²⁷ e soffre esso stesso, al suo interno, di alcune criticità specifiche legate alla sua funzione di ingresso principale all'area archeologica. Esso infatti si presenta poco attrezzato, sia per la dimensione limitata degli spazi aperti di accoglienza, sia per la mancanza di funzioni di più ampio respiro, che vadano oltre la biglietteria, l'info point e il deposito attualmente presenti.

Se verso nord-ovest si assiste alla situazione appena descritta, che investe prevalentemente il flusso di visitatori che raggiunge il sito attraverso la Circumvesuviana con provenienza da Napoli o da Sorrento, verso sud, proseguendo verso piazza Esedra, i maggiori aspetti di crisi nel sistema di accoglienza investono i visitatori che arrivano al sito attraverso il trasporto su gomma. Se anche per lo stazionamento degli autobus andrebbe trovata una collocazione più adeguata rispetto all'attuale presenza diffusa di aree di parcheggio in aree poco riconoscibili, spesso collocate all'interno di campeggi privati, sorte migliore non spetta ai visitatori che da quegli autobus scendono per recarsi al sito. Piazza Esedra è il nodo di confluenza di due piccole arterie pedonali caratterizzate, come nel caso dell'area della stazione, dalla presenza di un commercio ambulante non integrato all'interno dello spazio urbano che occupa (fig. 7).

Tali arterie, insieme a via Plinio, definiscono il bordo di una sorta di isola costruita, all'interno della quale spicca la mole dell'Hotel Suisse, una di quelle attrezzature di accoglienza nate a metà Ottocento e attualmente in abbandono. Ulteriormente in abbandono appaiono altri corpi architettonici di proprietà privata, esistenti e isolati all'interno di questa fascia esterna al confine del sito archeologico sudoccidentale. I visitatori, impazienti di raggiungere la Pompei che ancora conoscono solo attraverso suggestivi racconti e documentari, si muovono all'interno di questi spazi indefiniti, delimitati da architetture – fantasma silenti o aggredite da chioschi urlanti. Grandi potenzialità inespresse presenta ancora la trama dei percorsi esistenti, ma poco frequentati e poco valorizzati, che collega il nodo di Piazza Esedra, il Tempio di Venere posto di fronte ad essa e l'Antiquarium, con l'area dell'ingresso di Porta Marina, occupando una fascia interposta tra il confine del sito archeologico e via Villa dei Misteri caratterizzata dalla presenza di aree alberate poco attrezzate (fig. 8).

Il progetto dell'infraspazio

Lungo questa fascia di confine a spessore variabile, luogo di spazi incompiuti che però legano e trattengono tempi e spazi eterogenei, territorio della compresenza, del conflitto e della me-

²⁷ A conferma del potenziale strategico di quest'area di Pompei contribuisce il progetto della sistemazione esterna elaborata da Renzo Piano nel 1988 e pubblicata nel 1989 nel volume *Le isole del tesoro*, a cura di U. ECO, R. PIANO, A. GRAZIANI, Electa Mondadori, Milano 1989.



Fig. 8. Pompei. Trama di percorsi esistenti tra Piazza Esedra e Porta Marina (Di Palma, 2017).

diazione tra funzioni urbane differenti, si rintracciano «originali luoghi-figura dove innovazione e sedimentazione si fronteggiano, qui si configurano nuovi paesaggi ibridi che metabolizzano improvvise accelerazioni della storia; [...] testimoniando un'inedita dialettica»²⁸.

Già Mario Manieri Elia con il progetto per l'area di bordo di Largo Argentina a Roma, tracciò una prospettiva chiara per affrontare il progetto della fascia di bordo delle aree archeologiche. Il progetto per questo spazio «non può e non deve tentare una mediazione tra i vari sistemi di segni e le diverse realtà: né offrire una copertura a contraddizioni e conflitti urbani [...] – precisando che – non si deve ricorrere a una vera e propria gradinata, né ad una sistemazione a terrazze; non c'è da affermare la funzione dello stare né quella del percorrere. Si tratta, in realtà, di rendere plausibili, ibridamente, tutte queste funzioni insieme. [...] tutte a ben vedere [...] sostanziate dal complesso significato di passaggio, di sistema di connessione tra realtà distinte, la cui separazione resta: anzi, si enfatizza. E viene messa in discorso come valore in sé»²⁹. Non la cancellazione dunque del ragionamento sul confine, ma una strategia di transizione e connessione tra luoghi intermedi.

Nello specifico, per il bordo sudoccidentale dell'area archeologica di Pompei, in corrispondenza dell'area compresa tra Piazza Esedra e Porta Marina Superiore, è possibile parlare dell'esistenza di infra-luoghi³⁰, luoghi creati dalle molteplici relazioni tra le infrastrutture e la città contemporanea, di cui il sito è parte viva e attrattiva. Si tratta di luoghi, come il “corridoio” di via Villa dei Misteri o la “hall” di Piazza Esedra, che sono caratterizzati da specifiche condizioni di infra-spazi: «figure che, da dispositivi puramente di servizio si stanno trasformando in spazi pubblici della città territoriale»³¹. È possibile rintracciare, cioè, negli spazi attraversati delle infrastrutture, quelle caratteristiche di differente scala e misura che riescono a dotarli di un'identità stanziale che si affianchi a quella mobile che per loro natura e funzionamento li caratterizza.

Per le aree tutelate, si tratta dunque di lavorare sul progetto dell'infraspazio, poiché, come suggerisce Aldo Aymonino «i recinti che ormai contengono competenze sempre più distanti tra loro per funzione e significato, disegnano un territorio collettivo interstiziale all'interno del quale risulta necessario progettare nuove relazioni»³².

A partire dalla definizione di Pepe Barbieri, tale territorio collettivo interstiziale può essere appunto definito come infraspazio: «sono infraspazi i luoghi che si formano nelle reti delle infrastrutture della mobilità. Sono spazi infra. Tracciati e nodi, tra o sottostanti la struttura degli

²⁸ E. VADINI, *Matrici e telai contemporanei*, in *Infraspazi*, a cura di P. BARBIERI, Meltemi editore, Roma 2004, p. 20.

²⁹ M. MANIERI ELIA, *Topos e progetto. Temi di archeologia urbana a Roma*. Gangemi Editore, Perugia 1998, pp. 117-121.

³⁰ Cfr. A. TRILLO, F. ZANNI, *Infra luoghi*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2010.

³¹ P. BARBIERI, *Infraspazi*, in *Infraspazi*, cit., p. 8.

³² A. AYMONINO, *Aree tutelate e territorio interstiziale*, in *Per una archeologia della visione*, «Engramma», 110, ottobre 2013 http://www.gramma.it/eOS/index.php?id_articolo=1433 (ultimo accesso: marzo 2020).

insediamenti, che stanno emergendo alla nostra percezione come gli spazi di maggiore intensità della vita metropolitana»³³.

Il rapporto tra infrastrutture urbane e aree archeologiche rappresenta un tema specifico di ricerca e progetto ed è stato esplorato da diversi punti di vista³⁴, portando a riflessioni su grandi nodi di interscambio e di ingresso ai siti, come nel caso del concorso del 2012 per lo Yenikapi Transfer Point e Archeo Park a Istanbul³⁵, su ampi territori da connettere come nel caso del parco storico-naturalistico della Sibaritide in Calabria³⁶, su progetti strategici di reti urbane come nel caso delle stazioni della linea 1 della metropolitana di Napoli³⁷, su nodi di ingresso come nel caso del concorso per il progetto dell'atrio dell'Alhambra a Granada del 2015. Queste riflessioni e indagini riguardano anche una scala di interventi più minuta e di rapida realizzazione rappresentata da un microtessuto di relazioni capace di connettere, ordinandoli, gli spazi presenti lungo il confine delle aree archeologiche. All'interno di quest'ultimo campo strategico lavora il progetto di Yannis Tsiomis per le aree di bordo dell'antica agorà di Atene, dove: «Quello che risulta essere un valore nel nostro approccio (e nel metodo che cerchiamo di applicare) è questo andare e venire tra i due spazi, tra loro diversi, ma tra loro collegati. La riflessione (e il disegno) per il trattamento dello spazio archeologico permette di riflettere (e di disegnare) la città. Al contrario la riflessione (e il disegno) dello spazio pubblico del quartiere alimenta la riflessione (e il disegno) sullo spazio dell'Agorà»³⁸.

In questo senso a Pompei il prolungamento di via dell'Abbondanza, principale asse di visita interno al sito, verso via Villa dei Misteri, esterna al sito, intercetta l'area tra Piazza Esedra e Porta Marina Superiore, un insieme di spazi strategici all'interno dei quali si concentrano grandi potenzialità di "crossover"³⁹ tra il sistema di ingresso al sito e il contesto (fig. 9). Per questo nodo-cerniera la riconfigurazione dell'infrastruttura di fruizione deve essere «veicolata dall'introduzione di nuove trame di percorsi, ai quali viene assegnato un compito che va ben al di là delle necessità di natura distributiva e funzionale: quello di organizzare e trasformare le dinamiche urbane»⁴⁰.

All'interno di una visione che in termini più ampi potrebbe riguardare anche la revisione della circolazione carrabile e pedonale esterna al sito, è possibile individuare una trama sintetica di percorsi interconnessi che, attraversando l'infraspazio, avvolgono le rovine interne al sito e il

³³ P. BARBIERI, *Infraspazi*, cit., p. 8.

³⁴ Cfr. *Infrastrutture urbane e città storica*, «Confronti. Quaderni di restauro architettonico», II, 2-3, 2013.

³⁵ Il concorso prevedeva la redazione del progetto di un nodo vitale di interscambio che, attraverso una visione sintetica alla scala territoriale, urbana e architettonica, coniugasse le esigenze infrastrutturali di collegamento tra la parte costiera e la parte interna della città, con quelle del disvelamento e della fruizione delle strutture del porto di Teodosio.

³⁶ «La prima cosa da fare, per dare delle certezze sulla realizzazione del parco storico-naturalistico della Sibaritide e fiducia sulla sua volontà di realizzarlo, può essere la progettazione e la realizzazione di un sistema di infrastrutture leggere: una rete di ponti, cavalcavia, sottopassi, sentieri, piste ciclabili, punti di sosta attrezzati anche con strutture multimediali che meta in comunicazione l'interno con la costa» (P. LO SARDO, *Sibari: i Giardini d'Eleusi*, in R. NICOLINI, P. LO SARDO, *L'oro della memoria*, Rubettino Editore, Soveria Mannelli 2011, p. 150).

³⁷ Cfr. U. CARUGHI, *La metropolitana a Napoli. Due casi limite: Municipio e Napoli* e G. PANE, *Infrastrutture e presistenze: le stazioni della metropolitana di Napoli*, in *Infrastrutture urbane e città storica*, «Confronti. Quaderni di restauro architettonico», II, 2-3, 2013, pp. 75-86 e pp. 87-97.

³⁸ Y. TSIOMIS, *Progetto urbano e progetto archeologico*, in *L'antico e il nuovo. Il rapporto tra città antica e contemporanea*, a cura di C. FRANCO, A. MASSARENTE, M. TRISCIUOGGIO, UTET Libreria, Torino 2002, p. 180. Per un approfondimento sul progetto si vedano: A. MASSARENTE, *Yannis Tsiomis. Progetto urbano per l'Agorà di Atene*, Area 62, Motta editore, Firenze 2002; Y. TSIOMIS, *Pour une archéologie de demain*, in «Urbanisme», 303, 1998; «Lo stile è il metodo». *Per una estetizzazione della stratificazione. Intervista a Yannis Tsiomis su archeologia e progetto urbano*, a cura di L. MANZIONE, disponibile alla pagina <http://architettura.it/files/20000514/index.htm> (ultimo accesso: marzo 2020).

³⁹ Il *crossover* è una tecnica dialogica usata in campo museografico e che tenta di costruire un ponte fisico e di senso tra materiali appartenenti a differenti epoche storiche. Cfr. V. TRIONE, *Crossover: arte contemporanea e siti storici*. Seminario tenuto all'interno delle lezioni del Master in Progettazione di Eccellenza per la città storica dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, 26 aprile 2018.

⁴⁰ D. PISANI, *Paulo Mendes da Rocha. Tutte le opere*, Electa Architettura, Milano 2013, p. 287.

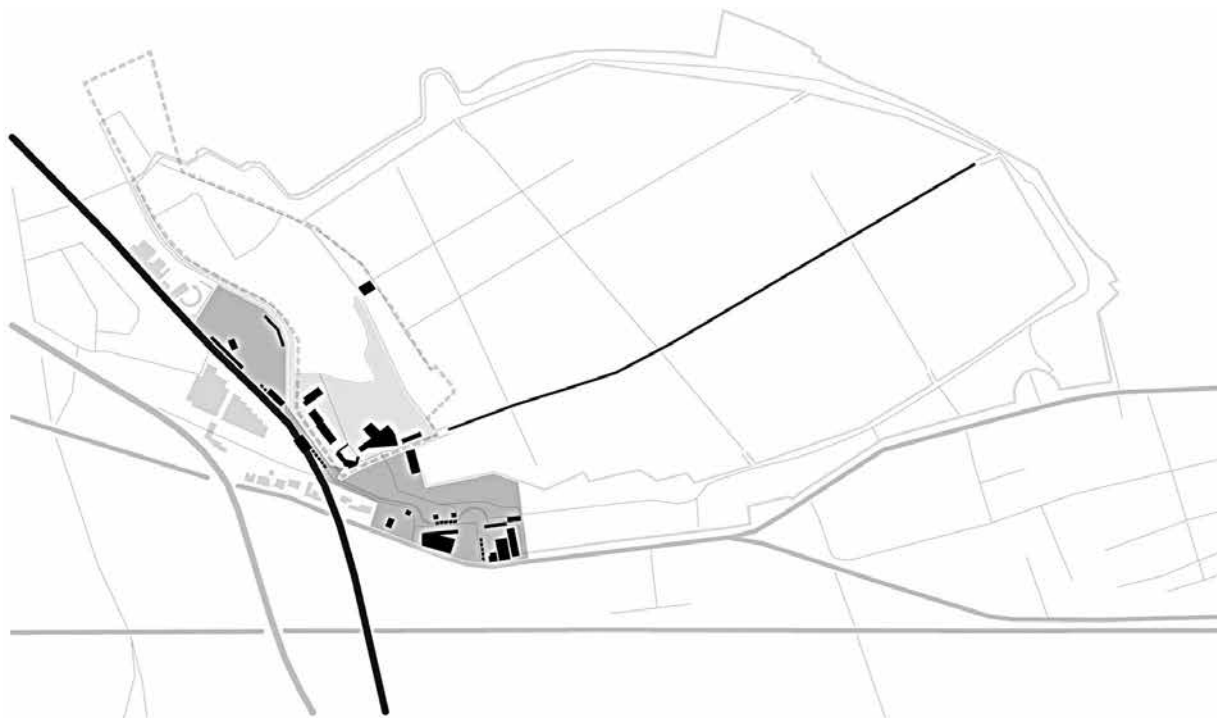


Fig. 9. Prolungamento di via dell'Abbondanza e individuazione dell'area strategica di progetto (Di Palma, 2018).

contesto circostante in un unico racconto-sequenza. In questo sistema, che sovverte il ruolo isolazionista di questo spazio di confine, attribuendogli, all'opposto, un senso inclusivo di ambito di connessione, la riqualificazione dell'area di Piazza Esedra e dell'ingresso di Porta Marina Superiore assumono un ruolo strategico.

Piazza Esedra, infatti, potrebbe diventare un grande spazio pubblico di accoglienza e, opportunamente attrezzato con strutture per la sosta, potrebbe dotare la visita al sito di uno spazio esterno di "decompressione" in uscita e di gradevole "attesa" in entrata, sia verso l'area degli anfiteatri, attraverso l'ingresso di Porta Marina Inferiore, sia verso le Terme Suburbane attraverso l'ingresso di Porta Marina Superiore. Gli edifici che ne caratterizzano il bordo verso sud, come l'Hotel Suisse e i locali destinati alla ristorazione, potrebbero rientrare in questa riqualificazione generale contribuendo anche ad attrezzare, oltre che a delimitare, lo spazio aperto. Maggiore risalto potrebbe essere dato alle presenze ottocentesche che contribuiscono a definire il perimetro della piazza verso nord e quindi verso il sito archeologico, offrendosi come luogo intermedio che apre la visuale verso il tempio di Venere. Alle spalle di questo sottile diaframma percettivo si apre una rete di percorsi già tracciati e liberamente percorribili posti in continuità con il viale delle Ginestre, ma molto poco frequentati. Una volta riqualificati, insieme alle aree di sosta alberate già presenti lungo il loro sviluppo, essi diventerebbero l'apparato connettivo di congiunzione tra Piazza Esedra e l'ingresso di Porta Marina Superiore, con uno sguardo continuo e in quota verso l'Antiquarium e Porta Marina antica, intercettando anche l'area di arrivo dell'*hub*, come elaborato nella proposta descritta in precedenza.

La previsione di delocalizzare gli uffici del Parco dalla grande terrazza proiettata verso le terme e le ville suburbane dove sono attualmente collocati, offre un terreno concreto per mettere in atto le originarie intenzioni di connettere concretamente la stazione della Circumvesuviana e l'ingresso di Porta Marina Superiore. Un collegamento frontale potrebbe infatti mettere in relazione diretta gli spazi al piano terra della stazione con il grande spazio aperto della terrazza. Tale



Fig. 10. Strategia di progetto relativa all'infraspaio compreso tra Piazza Esedra e Porta Marina Superiore (Di Palma, 2018).

piano continuo potrebbe essere meglio configurato attraverso una sequenza di corpi architettonici che potrebbe mediare la relazione tra l'infrastruttura ferroviaria e le rovine antiche, che ne potrebbe attrezzare il vuoto interno e che potrebbe accompagnare i visitatori verso la biglietteria che potrebbe rimanere quella che è già presente attualmente a Porta Marina Superiore (fig. 10).

Come suggerisce anche Michele De Lucchi infatti, «Gli ingressi [...] sono il luogo dove maggiormente investire per migliorare la qualità percepita non solo perché tutti vi devono inevitabilmente passare, ma anche perché è lì che si percepiscono le emozioni più forti legate alla presa di coscienza della straordinarietà del caso Pompei»⁴¹.

⁴¹ M. DE LUCCHI, *Criteri per la fruizione e la valorizzazione del sito archeologico*, in *Dossier: l'altra Pompei*, «Ananke», 64, 2011, p. 77.