



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU  
Società Italiana degli Urbanisti  
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori  
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012  
www.planum.net | ISSN 1723-0993  
Proceedings published in October 2012

## Napoli new urban vision

**Anna Terracciano**

Università degli Studi di Napoli "Federico II"  
Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica DPUU  
Facoltà di Architettura,  
Email: [arch.annaterracciano@gmail.com](mailto:arch.annaterracciano@gmail.com)

---

### **Abstract**

*L'esplosione della città contemporanea ci restituisce l'immagine di un immenso arcipelago (Cacciari, 1997) disperso in cui dinamiche incessanti disegnano una struttura porosa e instabile. Nuove figure divengono necessarie per descrivere la complessità di fenomeni in continua evoluzione. Occorre recuperare quella capacità visionaria per misurarsi con uno sguardo di scala ampia, adeguato alle dimensioni che la città ha raggiunto. Il progetto indaga possibilità e modalità per la costruzione di una nuova visione urbana per Napoli, che abbia la sua matrice nell'insieme degli interventi negli spazi del waterfront. Aree di sovrapposizione e contaminazione si infiltrano tra parti di città più o meno prossime, intercettando i luoghi della nuova urbanità potenziale. Il progetto contemporaneo lavora in queste aree, definite come molli, alla costruzione della nuova forma del territorio. Definisce il collante che corre lungo la concatenazione degli spazi aperti e costruisce quell'infrastruttura potenziale (Gabellini, 2010) che, ricucendo parti di città, ci restituisce la visione d'assieme per la città del futuro.*

### **Motivazioni**

*"More than ever, the city is all we have"*  
Rem Koolhaas

Frammentazione e dispersione respingono progetti e piani che siano omnicomprensivi e puramente prescrittivi, ma ciò non significa che la città contemporanea non possa e non debba essere investita da un progetto concettualmente unitario. *What Ever Happened to Urbanism?* E' la provocazione che Koolhaas lancia nei primi anni '90 e che invita a riflettere sul fatto che l'urbanistica non possa più essere il luogo per la costruzione di configurazioni stabili, di disegni che cristallizzano i processi in forme definitive o in imposizioni di norme e limiti, ma il luogo di una riflessione che sposta l'attenzione dalla città, ormai senza confini, ai suoi materiali, nuovi, ibridi o potenziali, e alle loro relazioni<sup>1</sup>. La crisi urbana della fine degli anni Sessanta e i suoi sviluppi nei decenni successivi e fino ai giorni nostri, ha animato un dibattito e una produzione immensa di ricerche sulla città contemporanea e i suoi frammenti, materiali di un sistema aperto, su una città che esiste prima ancora del suo progetto (Secchi, 2000).

Occorre dunque *redefine our relationship with the city* (Polak, 1961) per costruire un nuovo senso sociale all'attività progettuale. Tornare a riflettere sulle relazioni tra le immagini del futuro e il futuro stesso, tra i mutamenti nella struttura sociale e gli scenari conseguenti. Ritornare a prefigurare il futuro della città con quella capacità visionaria capace di pensare alla grande scala, indispensabile ormai per rapportarsi alle dimensioni che la città ha raggiunto. Recuperare il ruolo del progetto come strumento in grado di produrre immagini riconoscibili e capaci di divenire strutturanti e strategiche per la città.

L'ipotesi dunque, è che il dissolvimento di molte teorie dell'urbanistica moderna, richieda un nuovo e intenso sforzo immaginativo e concettuale. La complessità degli attuali fenomeni, infatti, impone un ripensamento delle modalità di descrizione della città, nel tentativo di definire una nuova grammatica della rappresentazione, più

---

<sup>1</sup> Rem Koolhaas, (1994) *What Ever Happened to Urbanism?*, in S,M,L,XL, OMA, (with Bruce Mau), The Monicelli Press, New York, 1995

aderente allo spazio e ai materiali contemporanei. Ipotesi queste, rafforzate dalla consapevolezza che *la descrizione non svela solo il reale, ma anche immagina* (Secchi, 1988), e che dunque, costruire nuove e aggiornate interpretazioni della città contemporanea, richieda anche operazioni selettive e di prefigurazione. Ma restano gli interrogativi, i motivi di una ricerca: come si costruiscono le nuove visioni urbane? Quali sono le nuove categorie di lettura per i territori della dispersione? Quali sono i modi e le forme della visualizzazione progettuale per la città contemporanea?

## Prospettive

E' all'interno di questa dimensione teorica che il progetto indaga le reali possibilità e modalità di costruzione di una nuova visione urbana per Napoli, che abbia la sua matrice nell'insieme degli interventi che interessano le aree del *waterfront*.

La lettura del territorio napoletano ci restituisce la stessa varietà di situazioni insediative e la stessa eterogeneità di materiali urbani che ci consegna l'esplosione della città contemporanea, all'interno della quale possiamo riconoscere una molteplicità di *pattern* che si susseguono, ciascuno caratterizzato da proprie prerogative fisiche, storiche, sociali ed economiche e che è ragionevole definire *paesaggi*. La ricerca di nuove forme di astrazione necessita la sperimentazione di letture aggiornate per la città contemporanea (Secchi, 2000). Occorrono nuovi filtri interpretativi, paesaggi di città come lenti di convergenza multiculturale e multidisciplinare (Zardini, 1996) che restituiscono, senza sguardi residui, l'immagine di questo *arcipelago di recinti* diversamente densi per morfologia e per strutture relazionali.

Anche il *waterfront* è uno dei paesaggi di città. Aree di sovrapposizione e contaminazione si infiltrano tra parti di città più o meno prossime attraverso dinamiche relazionali più o meno consolidate, intercettando i luoghi della nuova urbanità potenziale. Il progetto contemporaneo lavora in queste aree alla costruzione della nuova forma (Secchi, 2008) del territorio, costruendo quel collante che, attraverso la sequenza degli spazi aperti, aggancia e rigenera i frammenti urbani, e ci restituisce, all'interno di un progetto transcalare, una visione d'insieme per la città del futuro.

La riflessione sulla forma della città contemporanea, può trovare nel ri-pensamento del ruolo e del disegno degli spazi aperti, un fertile luogo per la sperimentazione di nuove idee di città e di nuove esperienze urbane. La continuità delle reti infrastrutturali, la dimensione reticolare delle connessioni ecologiche, la struttura porosa del territorio, intercettano un mosaico denso di spazi aperti (Gasparrini, 2011), luoghi a diverso gradiente di malleabilità, in cui il progetto che sposta l'attenzione dall'edificio al suolo (Secchi, 1986) lavora simultaneamente in tutte le parti della città, alla multiscalarità dei nuovi rapporti tra le parti e alla costruzione di nuove densità fisiche e relazionali.

Questa ricerca va nella direzione che utilizza il progetto come produttore di conoscenza (Viganò, 2010) e di prefigurazione del futuro, e tenta di costruire un metodo che, riconoscendo la complessità del reale, introduce nuovi concetti per la sua descrizione e ricerca modi e forme per la costruzione e la visualizzazione di un progetto contemporaneo unitario.

## Ri-leggere la città

Alla scala urbana, nell'area di influenza del sistema *waterfront*, possiamo riconoscere tre frammenti di città: la **città consolidata**, i recinti specializzati della **città contemporanea** e materiali della **città porto**. Ma è nel passaggio alla scala più ampia, che questa ri-lettura, ci restituisce l'immagine di una **rete di paesaggi**.

La **città consolidata** ha il carattere dell'urbanità consolidata, nella quale è possibile riconoscere una esperienza significativa e sistematica dello spazio aperto e il rigoroso controllo della sintassi compositiva dei suoi materiali. I materiali urbani sono quelli tradizionali dei tessuti densi e compatti che si organizzano all'interno di una dialettica serrata di compressione/dilatazione con la sequenza degli spazi aperti.

La **città contemporanea** dei recinti specializzati ha il carattere della nuova urbanità potenziale che si costruisce per isole specializzate e in cui manca una significativa esperienza dello spazio urbano. In essa ritroviamo i materiali urbani tipici della contemporaneità: i grandi fasci infrastrutturali che incidono il territorio, i recinti specializzati della grande produzione, del commercio, di aeroporti e piattaforme logistiche, e quelli dei comparti residenziali e delle aree della dismissione. Si caratterizza inoltre per la frammentazione e dispersione di tessuti e spazi aperti, che sono prevalentemente residuali o di abbandono.

La **città-porto** è un sistema complesso che si auto-organizza all'interno di un recinto, diversamente permeabile con l'esterno e introverso per necessità, poichè l'esigenza di controllo presuppone l'esistenza di una barriera di bordo. Sono gli usi e i flussi che determinano il diverso grado di osmosi del recinto portuale: il porto turistico

stabilisce un rapporto di maggiore permeabilità con la città consolidata ad esso contigua, mentre il porto commerciale stabilisce un rapporto di lontananza e separazione con i recinti della città contemporanea. All'interno di questo recinto esistono altri recinti, un *recinto di recinti* dunque, in cui materiali eterogenei si dispongono in funzione dei loro usi, indifferenti ad uno spazio per il quale manca un progetto complessivo. L'obiettivo da perseguire dovrebbe lavorare alla coesistenza tra questi recinti, inserendoli all'interno di un più ampio progetto sugli spazi aperti del sistema città-porto-città.

La **rete di paesaggi** è la *lente* attraverso cui ri-leggere il territorio all'interno di una dinamica transcalare e, al contempo, lo strumento per poter disegnare nuove e aggiornate interpretazioni della città, poichè ci consegna i luoghi e i materiali del progetto. Andando infatti ad ingrandire tale lente sulle aree del *waterfront* possiamo osservare che tra parti di città più o meno contigue si sono instaurati rapporti discontinui e differenti. Aree di sovrapposizione e di contaminazione tra città e porto, permeano gli *spazi di mezzo e nel mezzo*, definendo un tessuto variamente denso al suo interno e diversamente poroso nelle sue relazioni esterne. Sono aree queste in cui le criticità divengono occasione per una progettualità nuova.

*Che cosa succede dunque tra le parti di contatto delle città/paesaggi individuati?*

Il recinto del porto stabilisce con la città consolidata, un rapporto di prossimità sia fisica che relazionale, caratterizzato da una maggiore permeabilità del recinto stesso, ed è per tale motivo che è possibile riconoscere aree di sovrapposizione della città nel porto e viceversa. Al contrario, il recinto del porto commerciale e i recinti specializzati della città contemporanea, stabiliscono un rapporto di lontananza e separazione, alla ricerca della giusta distanza, nella quale è possibile riconoscere aree di contaminazione tra i materiali della città e del porto.

Sono queste aree di bordo, a sezione e densità variabile, cresciute in maniera differente, discontinua ed episodica, che per effetto di diversi processi storici, hanno prodotto un'ampia e disomogenea disponibilità di suoli e materiali in cui non è possibile riconoscere una sintassi compositiva e una significativa esperienza dello spazio urbano, e che, per tali ragioni, possono essere ri-conosciuti come i materiali di un **bordo malleabile** [a diverso gradiente di malleabilità]. Molti sono i materiali che si dispongono all'interno di questo bordo, quelli del sistema infrastrutturale, poi la trama dei tessuti compressi infrastrutture e porto e i vuoti urbani della dismissione e dell'abbandono nelle aree dello slabbramento tra parte storica e industriale. Numerose inoltre sono anche le emergenze architettoniche che vi ritroviamo.

## Linearità e trasversalità

Il **bordo malleabile** si configura come un sistema prevalentemente lineare, nel quale è però possibile riconoscere un sistema di intersezioni trasversali a profondità variabile, diverse per struttura, materiali e significato, che aggancia il *waterfront* ad alcuni elementi centrali della città.

Ampliando nuovamente lo zoom della nostra lente sul territorio, osserviamo che tale bordo intercetta **tre grandi trasversali**: a ovest, quella che va dal Castel Sant'Elmo e culmina nella passeggiata a mare di Molo San Vincenzo passando idelmente per il Taglio del progetto di Siza, per la testata monumentale del complesso Maschio Angioino- Palazzo Reale- Piazza Plebiscito e per la Stazione Marittina. Al centro un'altra grande trasversale, quella nella quale convergono il Parco del Sebeto, l'Autostrada e via Argine, e che costituisce il nuovo nodo di accesso alla città. Ad ovest infine, la trasversale che intercetta il progetto della colmata della nuova Darsena di Levante e del nuovo porto turistico di Porto Fiorito con le nuove aree di sviluppo di Napoli orientale. L'intersezione di queste tre grandi trasversali con il sistema lineare del bordo malleabile, individua tre situazioni puntuali di grande complessità e di opportunità progettuale, due di *testata* e l'altra di *cerniera*.

Lungo le aree di sovrapposizione tra il porto e la città consolidata, si possono invece ri-conoscere delle **trasversali minori** ancorate ad alcuni elementi centrali della città e potenzialmente strategici nel progetto del nuovo *waterfront*. E' possibile infatti ipotizzare delle *infiltrazioni progettuali* che dall'area del porto si muovano lungo gli assi che fanno testata su piazza Borsa, sugli edifici della Facoltà di Lettere e di Giurisprudenza, su piazza Garibaldi e la stazione, e lungo l'asse piazza Mercato- porta Capuana. Infiltrazioni della città nel porto e del porto nella città, coerenti con il maggior grado di permeabilità del recinto portuale in quest'area e che hanno come obiettivo una partecipazione del porto all'esperienza urbana e viceversa.

Nelle aree di contaminazione tra il porto e la città contemporanea esiste uno slabbramento in cui una **trasversalità diffusa**, fatta di elementi residuali sia per il porto che per le isole specializzate, attraversa questa parte del bordo. Materiali eterogenei e frammentati, dunque, si dispongono in maniera disordinata in spazi non progettati, generando contaminazione tra le parti nella totale assenza di una significativa esperienza dello spazio urbano. Ed è dalla *ri-composizione progettuale* di tali materiali che può dipendere la ri-significazione in questa parte di città. Allargando nuovamente lo zoom della nostra lente, una *nuova forma del territorio* è restituita alla grande scala. Questa ri-lettura del territorio individua le aree molli che corrono tra città e porto, consegnandoci i luoghi della nuova intenzionalità progettuale.

## Ri-disegnare la città

Cominciamo dunque con la ricerca di nuove forme di descrizione adeguate alla complessità delle mutate condizioni (Gasparrini, 2010) per reinterpretare, attraverso il progetto, l'universo di frammenti che la città dispersa ci consegna, e pre-figurare quelle trasformazioni auspicabili e necessarie all'interno di una **visione** di sfondo. Il progetto contemporaneo valuta infatti le ricadute possibili di ogni singolo intervento alla scala urbana e territoriale, lavora sulla *nuova forma del territorio* attraverso la riconfigurazione dello spazio aperto nelle aree individuate come molli, attraverso la costruzione di *metafore* progettuali, per definire quel *collante* che riaggancia parti di città. All'interno di queste metafore, costruiamo *racconti progettuali* del territorio intorno a temi nuovi, consolidati o potenziali del luogo che danno senso, sfondo e dimensione alle regole e ai progetti puntuali (Gasparrini, 2003), e definiamo al loro interno azioni tali da innescare meccanismi di ri-generazione urbana.

### Strategie

**Ri-pensare** il ruolo e del disegno degli spazi aperti come luogo fertile per la sperimentazione di nuove idee di città in cui opera una intenzionalità nuova che sposta l'attenzione dall'edificio al suolo e a una possibile produzione di nuovo suolo (Secchi, 1986).

**Re-interpretare** le componenti ecologiche e le componenti infrastrutturali. Le prime, non più come elementi di qualità estetica, ma materiali che danno struttura e forma al progetto, e soprattutto come beni comuni irrinunciabili di cui la comunità si appropria. Le seconde, non più come condotti che attraversano il territorio in maniera indifferente, ma materiali che percolano in un territorio poroso, restituendo una sequenza di spazi critici densi di opportunità.

**Ri-costruire** l'infrastruttura potenziale (Gabellini, 2010) che corre lungo la concatenazione degli spazi aperti poichè è dalla sua destinazione e sistemazione che dipende la ri-composizione del territorio contemporaneo. Essa lavora simultaneamente in tutte le parti della città alla multiscalarità dei nuovi rapporti.

## Le metafore e la nuova forma della città



Figura 1. *La spina della rigenerazione urbana*

### La rete

*Il tempo della città [velocità e lentezza]*

Il progetto disegna uno scenario di mobilità urbana a rete, che lascia libere ampie zone di mobilità più porosa e lenta. Si propongono due modi di muoversi ed abitare a cui si affiancano due idee di città: una più lenta, quella

della residenza e dei servizi alla scala locale, della mobilità capillare (sia collettiva che individuale); ed una città veloce, quella del lavoro, dei servizi alla scala territoriale, dello spostarsi rapidamente da un luogo all'altro.

## I nodi

*Le occasioni di sviluppo [la riqualificazione diffusa]*

Il progetto lavora sulle potenzialità esistenti e sulle nuove, proponendo un'idea di città nella quale si dispongono, accanto a quelli esistenti o in costruzione, nuovi nodi di sviluppo e riequilibrio, caratterizzati da una dotazione di servizi e attrezzature, in grado d'innescare processi di riqualificazione diffusa.

## La spina

*Il collante del progetto [la rigenerazione urbana]*

E' la spina attrezzata del recupero del fronte mare nelle infiltrazioni che agganciano la città consolidata al porto e della ricomposizione urbana lungo le aree dello slabbramento tra città contemporanea e porto. Il progetto connette, attraverso un sistema di percorsi ciclo-pedonali, il sistema ambientale alla grande scala con il centro storico e le aree del *waterfront*. Inoltre, la trasformazione dei *nodi* prevede la realizzazione di nuove aree verdi in grado di aumentare la dotazione complessiva del sistema urbano dei parchi, ma in grado anche di contribuire allo sviluppo qualitativo sia delle aree di trasformazione, sia dei diversi settori di città a ridosso di queste. ( *figura 1* )

## La grana dei materiali

Il progetto si confronta con la grana dei materiali, delle questioni e delle identità di ogni singolo quartiere. Un nuovo passaggio alla scala urbana identifica e verifica le questioni nelle aree molli individuate, consente di tracciare una mappatura delle aree a diverso grado di *trasformabilità* e le conseguenti aree di ricaduta diretta e indiretta, e definisce soprattutto le opportunità progettuali.

## Dai progetti alla vision

I tre seguenti progetti interessando le aree del waterfront, concorrono, alla scala territoriale, alla costruzione di una nuova visione urbana per Napoli che ri-aggancia la città al porto. ( *figura 2 e 3* )

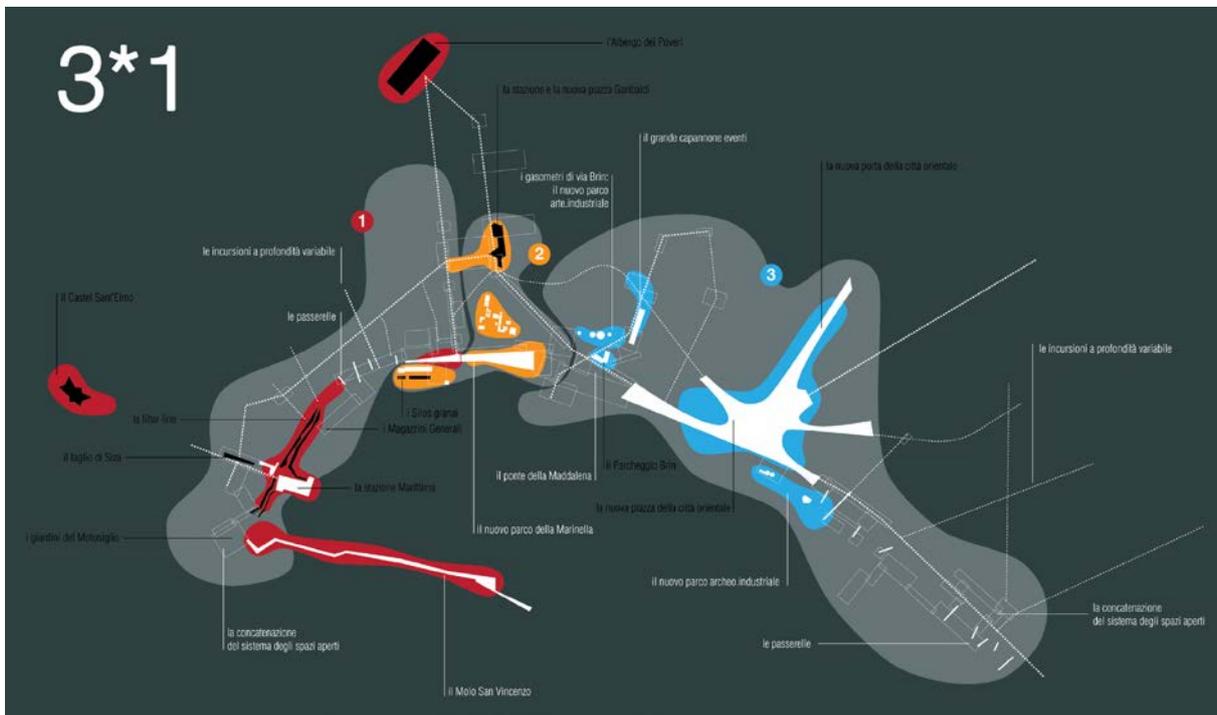


Figura 2. I tre progetti strategici nella costruzione della nuova visione urbana

## **1. Infiltrazioni**

*Il recupero del fronte mare tra città consolidata e porto*

Piccoli allestimenti raccontano la storia del luogo nel percorso del corso Garibaldi che va dalla porta Nolana alla piazza del Carmine e piazza Mercato, recuperandone gli spazi di margine e guadagnando il contatto con il mare nell'attraversamento del molo Pisacane. Da qui parte il progetto di riqualificazione degli spazi del porto comunque percorribili, disegnando percorsi che guardano al mare e culminano nel piazzale della stazione marittima e al molo san Vincenzo. L'ex stazione Bayard potrebbe trasformarsi in un ostello per giovani artisti e visitatori.

## **2. Incursioni**

*La ri-generazione della sacca edilizia lungo il pendolo tra stazione e porto*

La costruzione di una *strip* commerciale lungo il corso Lucci che si aggancia alla nuova piazza Garibaldi, può costruire un nuovo indotto locale sui consistenti flussi di persone che transitano nello scalo. Lungo il percorso che culmina nel recupero della zona del mercato del pesce, si dispongono strutture per il *temporary-shop*. Il ponte della Maddalena resta escluso dal traffico carrabile e si trasforma in un passeggiata che guarda dall'alto il paesaggio portuale. Il parco della Marinella si trasforma invece in un parco *agrario/urbano*, nel quale troviamo spazi del relax e del gioco accanto a quelli per coltivare orti e prodotti e che insieme all'edificio di Consenza, costruiscono un grande mercato di quartiere.

## **3. Raccordi**

*La ri-composizione dei frammenti urbani nello slabbramento tra la città e il porto*

Disegnare una *street-art* che corre lungo tutta via Brin fino a toccare il mare, recuperando le aree dei Gasometri e trasformandoli in un'area per gli allestimenti, adiacenti al grande capannone dismesso già utilizzato per grandi eventi e coinvolgendo i recinti delle aree produttive. All'interno di questo progetto, un ruolo strategico è quello della cerniera di convergenza del Parco del Sebeto, dell'Autostrada e di via Argine. Oltre che costituire il nuovo punto di accesso alla città e terminale del nuovo parco urbano, tale nodo può divenire fondamentale alla costruzione di una nuova identità urbana in questa parte di città. La sovrapposizione e commistione di differenti *layer*, quello delle infrastrutture, quello dei tessuti costruiti, quello dei resti archeologici, quello degli edifici produttivi, quello dei vuoti urbani, quello delle connessioni verdi e dei paesaggi dell'acqua, rendono denso e interessante questo progetto, che propone una piastra sospesa nella quale convergono/divergono tutte le direzioni, e che raccordando quote differenti e recuperando lo spazio sottratto al suolo, ricostruisce la percezione del mare nell'area orientale.

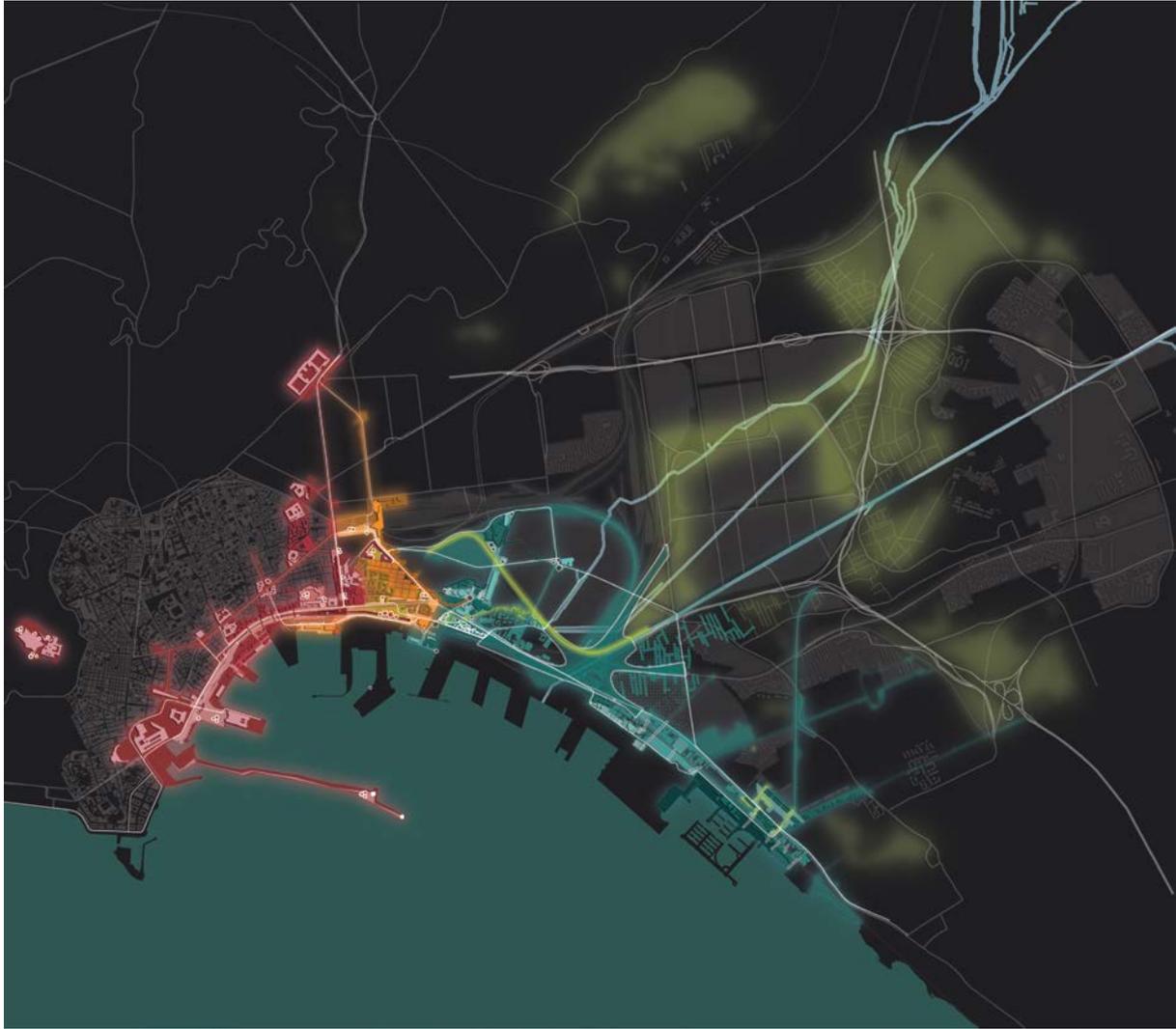


Figura 3. *Una nuova visione urbana per Napoli*

## Bibliografia

### *Libri*

Cacciari M. (1997), *L'arcipelago*, Adelphi

Gabellino P. (2010), *Fare Urbanistica*, Carocci Editori

Gasparrini C. (2003), *Prime Visioni*, Clean

Koolhaas R. (1994), *S,M,L,XL*, OMA, The Monicelli Press, New York, 1995.

L. Polak F. (1961), "The rise and fall of images of the future precedes or accompanies the rise and a fall of cultures", in *The image of the future*, edizioni Elsevier, Amsterdam, Londra, New York.

Secchi B. (2000), *Prima Lezione di Urbanistica*, Editori Laterza.

Viganò P. (2010), *I Territori dell'Urbanistica*, Officina Edizioni, Roma.

Zardini M. (1996), *Paesaggi Ibridi*, Skira.

### **Articoli:**

Gasparrini C. (2011), *Città da riconoscere e reti eco-paesaggistiche*, PPC, n. 25, Pescara.

Secchi B. (1988), "Dispersione Normativa", *Urbanistica* n. 90.

Secchi B. (1986), "Progetto di Suolo", *Casabella*, n. 520/521.