

Per partecipare ad una competizione globale, ogni città-porto nel mondo, con i propri decisori politici e le comunità locali, individua una propria visione di sviluppo e di crescita, definendo obiettivi, strategie ed azioni congruenti con gli obiettivi delineati. Le esperienze che si possono citare sono tante, tutte interessanti e significative, e testimoniano l'intenzionalità di rafforzare lo stretto legame identitario tra le strutture portuali, esistenti e da incrementare, e le città da esse caratterizzate: si rinvia, pertanto, ai recenti apporti della pubblicistica a livello nazionale ed internazionale.

Ma nessuna delle città-porto europee è comparabile con Napoli e cercheremo di dimostrare tale affermazione, evidenziando le caratteristiche e le specificità di tale ex capitale.

Nella città-porto di Napoli ancora non riesce a decollare un auspicabile processo di sviluppo sostenibile. Stentano a trovare spazio ed essere recepiti - dai decisori politici e dagli Enti che in qualche modo cercano di conservare lo status quo - atteggiamenti propositivi e costruttivi e, dunque, approcci adeguati: ciò è determinato sia da ragioni storiche che dalla realtà politica, economica e contestuale degli ultimi decenni.

Proprio per tali motivi vanno segnalati molto positivamente gli sforzi che taluni gruppi di esperti e di stakeholder compiono da anni, tentando un'opera di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, e dunque, partendo dal basso, ponendo al centro dell'attenzione il Porto e le sue infrastrutture nel rapporto stretto con la Città: lo dimostrano i tanti incontri, conferenze, workshop organizzati da Massimo Clemente per tanti anni e, per ultimo la manifestazione *Naples Shipping Week* (Napoli 24-29 settembre 2018), ed il Focus *The Future of Shipping Cities*. Innanzitutto, va evidenziato che lo spirito di iniziative come queste va nella direzione della integrazione urbana, indispensabile per garantire una crescita durevole.

Orbene, sviluppando da decenni ricerche nel campo del restauro urbano e consapevole delle istanze che emergono a livello internazionale per tali tipi di città, sono convinto che oggi occorra, superando una logica urbanistica ispirata da rigidi criteri, prendere come riferimento culturale il Paesaggio Storico Urbano, assumendo che il Porto di Napoli rappresenti un elemento fondamentale di tale Paesaggio e quindi delineando una particolare declinazione della citata Conservazione integrata applicata ad esso. Tale affermazione può essere supportata agevolmente da considerazioni storiche, storico-iconografiche, archivistiche, ecc., che associano le forme identitarie del capoluogo campano all'origine e

alle trasformazioni del Porto stesso, evidenziando un tutt'uno urbano.

Circa tale tipo di concetto di Conservazione, è bene ricordare che nel 1975 il Consiglio d'Europa dichiarò che: *la conservazione del patrimonio architettonico dipende ampiamente dalla sua integrazione nell'ambito della vita dei cittadini e dalla sua considerazione nei piani territoriali e urbanistici*. Il concetto di conservazione integrata venne ampiamente sviluppato in tale occasione e dette luogo all'approvazione della Dichiarazione di Amsterdam dello stesso anno, approvata dai Governi europei. Dunque, una conservazione attiva, dinamica, sostenibile, non museificante e soprattutto partecipe delle trasformazioni della città: la componente del tessuto urbano storico della città e del suo porto entra in stretta relazione con il resto della città, nel caso di Napoli anche metropolitana, e la pianificazione deve tenerne conto per dar luogo a scelte ed azioni di integrazione e reciproca connessione e interrelazione tra la parte storica e quella moderna.

Oggi pertanto le aree urbane storiche e stratificate, e tra queste le aree portuali, devono essere considerate poli attivi di rigenerazione urbana.

Purtroppo il concetto e le politiche di conservazione integrata, nonostante le sue valenze ancora attuali nel campo delle politiche di sviluppo urbano e i tanti decenni trascorsi dal 1975, stentano a decollare in Europa e in Italia, anche per il perdurare, soprattutto nella nostra nazione, di una limitativa interpretazione del termine conservazione, associata spesso ad un nostalgico, quanto inattuale, significato di museificazione delle condizioni attuali, pur se occorre operare per la salvaguardia delle testimonianze architettoniche di grande valore e significato storico.

Piuttosto che limitarsi ad una visione fondata sul passato glorioso, occorre proiettarsi verso un futuro prossimo. In tal senso il Porto di Napoli non si configura solo come un'infrastruttura vitale per l'economia e quindi per lo sviluppo della comunità locale, ma come elemento strategico dell'area metropolitana di Napoli. Infatti, è stato perso molto tempo da quando è nata questa nuova istituzione, che ha assorbito il territorio dei Comuni che costituivano l'ex Provincia di Napoli: stenta a decollare qualunque visione strategica per essa, con gravi conseguenze in termini di crescita e sviluppo sociale ed economico delle comunità interessate. In sostanza, occorre una nuova visione che riesca a coniugare correttamente conservazione e sviluppo: un obiettivo perseguibile se verranno esaltati i caratteri identitari del Porto e, dunque, la sua storia, attraverso il restauro e la valorizzazione delle sue strutture fisiche, i suoi manufatti storici: le loro funzioni devono

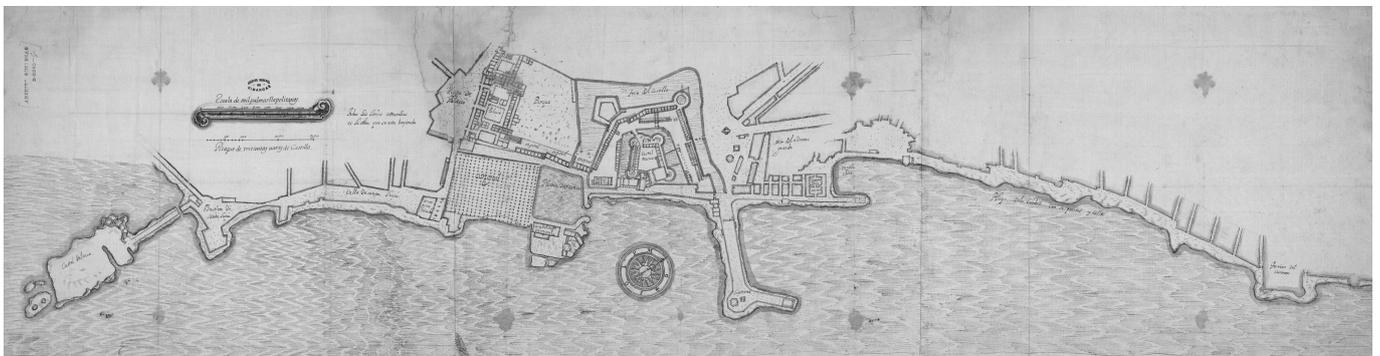
esprimere le potenzialità di una reale acquisizione del significato di esse, la percezione di che cosa abbiano rappresentato per le comunità passate, determinando una consapevolezza delle attuali popolazioni sulla propria origine e sviluppo. Ma non solo recupero delle strutture fisiche: occorre conoscere ed interpretare i valori immateriali, intangibili, che tali manufatti esprimono ed evocano. Dunque, l'individuazione per essi di nuove funzioni risulta fondamentale, con un approccio che tenda a conseguire un avvicinamento emotivo delle popolazioni, ma anche il sorgere di tante attività indotte e portatrici di lavoro, soprattutto per le giovani generazioni, alle quali, in una nazione "vecchia" come l'Italia occorrerebbe guardare come principale preoccupazione.



La Stazione Marittima e le evidenze archeologiche nell'area del Porto, oggetto del Progetto della Stazione Municipio della Linea Metropolitana 1 (A. Siza - E. Souto de Moura).

Dovrebbe essere anche implicito guardando al futuro, recuperare il senso di *bellezza* che un tale sito, il Porto, ha in sé e che in mancanza di una visione organica, si è parzialmente perduta. Una bellezza che nel passato era ben evidente, in tutte le sue connotazioni, e che la città esprimeva come capitale del Mezzogiorno: occorre, dunque, valorizzarne il ruolo strategico sia nel sud della nostra nazione, sia quale ponte verso la costa e i Paesi del nord-Africa.

In tal senso la Baia di Napoli, costituita da 40 Comuni che si affacciano sui golfi di Napoli e di Pozzuoli e, dunque, parte della Città metropolitana di Napoli, costituisce un mosaico culturale, che ha un punto focale nel porto di Napoli. Questa parte urbana, caratterizzata da tante architetture storiche e da ruoli potenzialmente determinanti nel contesto economico e sociale, nel quale l'uso commerciale, industriale turistico, è pur ragguardevole, non è sufficiente oggi, in mancanza di una innovativa visione, a garantire quella necessaria integrazione con le altre parti urbane. Non è solo un problema di pianificazione o di questioni tecniche, ma piuttosto deve determinarsi una svolta culturale.



Piano delle fortificazioni della Marina della città di Napoli con indicazione delle opere in corso, 1666-1667. (Simancas, Archivo General, MPD., 02.039.)

Crederne in tali potenzialità del Porto e della città-porto partenopeo è un atto d'amore verso questo straordinario sito, che per caratterini morfologici, patrimonio culturale, fisico e immateriale, risorse paesaggistiche, è di certo unico al mondo, insieme con la sua Baia: beni fisici e immateriali si fondono e la rendono di valore straordinario. Vulcani, paesaggio agrario, ambiente, città storiche ed evidenze archeologiche, beni artistici accolgono altrettanto straordinari valori intangibili, un macrocosmo di riti, culture, tradizioni, miti. Si

tratta di un vero e proprio *mosaico culturale*.

Ma un simile approccio potrebbe sembrare velleitario, quasi utopistico, scollegato dalle ragioni dell'Economia, che purtroppo determinano le scelte della società attuale. Economia che viene oggi declinata da esperti sensibili al futuro del mondo con il termine *circolare*, e che potrebbe far propria questa potenzialità del patrimonio culturale.

In proposito è il caso di sviluppare qualche ulteriore riflessione.

La diagnosi sulle attuali condizioni purtroppo, nella loro drammaticità, è abbastanza semplice: palese cesura tra il Porto e il contesto urbano, scarse occasioni di fruizione culturale delle strutture portuali, utilizzo prevalente ed invasivo del traffico passeggeri, dalle navi di crociera, di traghetti e aliscafi, con punte allarmanti nei mesi estivi, inadeguate funzioni in molti manufatti o mancanza di funzioni (come nelle palazzine borboniche, nel molo S. Vincenzo, negli ex Magazzini, nell'Immacolatella Vecchia ecc.), inadeguate attrezzature per la corretta fruizione degli spazi. Una parte della città che pure è caratterizzata da tante architetture storiche e dall'aver svolto ruoli determinanti per il suo sviluppo nel corso della storia, soprattutto per il traffico commerciale e turistico, nonché per gli impianti industriali di riparazione delle navi. Ma tutto ciò non è sufficiente oggi a determinare la indispensabile integrazione con le altre parti urbane e metropolitane. Più che un problema tecnico o di pianificazione si tratta di determinare una svolta culturale.

Guardando lo scenario dall'interno del Porto, portando avanti le reiterate iniziative delle molteplici associazioni occorre continuare nella strada intrapresa, con una urbanistica *dal basso*, perseguendo il sogno di rendere pubbliche le tante strutture citate ed avviare sollecitamente i lavori appaltati: di fronte agli ostacoli vissuti quotidianamente dall'Autorità Portuale, occorre che si creino reti di supporto e consapevolezza dei napoletani stessi, affiancate dall'azione continua di tutte le associazioni che da anni sono portavoce di tali istanze sociali deve continuare con determinazione.



Il Porto di Napoli e il centro storico della città partenopea.

Si tratta di un fattore importante, la sinergia tra pubblico e privato, che se ben irreggimentato può portare a risultati insperati. Né va abbandonata l'idea di realizzare il progetto Euvé, che da molti anni, dopo il concorso internazionale, attende decisioni e azioni.

Funzioni museali, ricreative per il tempo libero, commerciali, industriali e non ultime culturali possono generare nuova linfa vitale ad una città nella città, che oggi appare estranea ai napoletani, che la usano in tutta fretta solo per gli spostamenti via mare.

In sostanza, la permeabilità con il contesto urbano, prima che un fattore di tipo fisico è un fatto culturale: va dunque perseguita con ogni mezzo che crei consapevolezza della popolazione verso tale struttura oggi così vicina, ma anche tanto distante dai suoi interessi.



La spiaggia di Vigliena, in prossimità della Centrale Elettrica Tirreno Power nell'area portuale.

Il Porto può davvero rappresentare un volano per incentivare l'economia dello stesso e della città tutta, ma al contempo rappresentare un elemento culturale di grande richiamo, in grado di rendere piena consapevolezza del suo significato storico e identitario oggi, soprattutto per la comunità locale e non solo.

Tutte le iniziative, in conclusione, in linea con quanto evidenziato nella Dichiarazione di Firenze del 2014, approvata dall'ICOMOS, che favoriscono la mutua consapevolezza, la conoscenza approfondita e la comprensione tra le comunità locali del significato del loro patrimonio, materiale ed immateriale, del Porto di Napoli, possono contribuire efficacemente a raggiungere i risultati auspicati.

Riferimenti

Aveta A., Marino B.G., Amore R. (a cura di), *La Baia di Napoli. Strategie integrate per la conservazione e la*

fruizione del paesaggio culturale, Artstudio Paparo, Napoli, 2017, vol. I e II.

Aveta A. e Castagnaro A. (a cura di), *Rigenerazione e riqualificazione urbana*, Paparo Editore, Napoli 2015

D'Alessandro L. e Realfonzo R. (a cura di), *Per una strategia di sviluppo della città metropolitana di Napoli*, Franco Angeli, Milano, 2018.

Head Image: Il Porto di Napoli ed il suo contesto urbano: si notano il Molosiglio, Castel Nuovo, il Palazzo Reale, il Teatro S. Carlo, piazza del Plebiscito e piazza Municipio, i Quartieri Spagnoli e la parte meridionale del centro antico.