

La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli

The Regeneration of the Monumental Waterfront in the Port of Naples

Planimetria generale della filtering line
 La Banchina del Piliero con l'edificio dei Magazzini Generali di Marcello Canino
 L'area di intervento della filtering line senza i Magazzini Generali
 L'area di intervento della filtering line e il mantenimento dei Magazzini Generali
 General plan of the filtering line
 The Piliero Docks with the Magazzini Generali building by Marcello Canino
 The project site for the filtering line without the Magazzini Generali
 The project site for the filtering line and the preservation of the Magazzini Generali

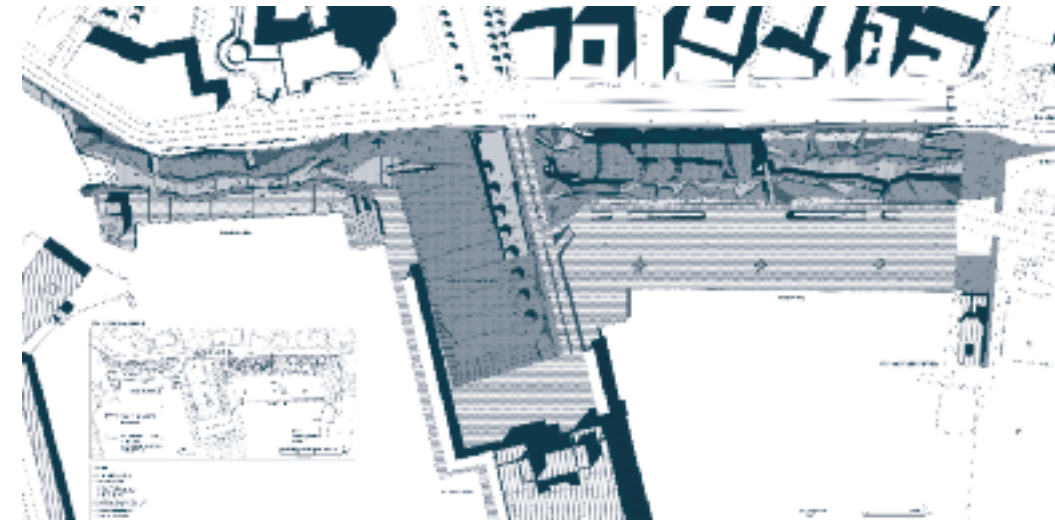
The difficult process to regenerate the monumental waterfront in Naples, which began in 2004 with an international competition and has not yet initiated the operative phase, can serve as an indication of the critical areas and nodes that hinder the development of complex urban projects in the interface zones between ports and cities in Italy.

The interest in the urban regeneration of port areas over the past 20 years (which accelerated after the passing of Law 84/94 which established port authorities and reorganized the complex legal status of ports) produced a plurality of initiatives, projects, research studies, feasibility studies and attempts at project financing. But should we take stock, the results would be extremely disappointing: the partial regeneration of the old port in Genoa is the only truly successful operation. The reasons, which have often been illustrated to explain the specificity of programs to regenerate port waterfronts, are very clear: the masterplans developed separately for the city and the port, but above all the presence of active ports in the heart of the cities. Compared to other contexts, from Barcelona to Baltimore, Liverpool or Marseilles, where the regeneration of port waterfronts took place after major processes of decentralization, in Italy the presence of operative and growing ports in highly urbanized areas has been responsible for the creation of conflicts, opposing interests, a multiplication of decision-making and approval processes. In this context, the projects to regenerate waterfronts must not only resolve the coexistence of urban and port activities from a functional, city-planning and architectural point of view, but they must also be developed within a framework of legal and procedural certainty. And this, in the end, is the critical node that, despite the institution of the Understanding between the Municipality and the Port Authority, has thwarted the many programs to intervene in the areas between the port and city and has made the timeframe for their implementation unpredictable and certainly very long.

The case of the monumental waterfront in Naples is an exemplary case study in this sense. It is worth going through the most significant events and issues in its process to highlight elements to reflect on and learn from.

The program for the regeneration of the monumental area of the port of Naples was promoted by the Port Authority and by the local administrations (from the Municipality to the regional government) with the Nausicaa special-purpose company, which entrusted the development of the final project to the team that won the international competition launched in 2004. In fact the design team (which was composed of M. Euvé as group leader, G. Salimei, R. Pavia, F. Con-tuzzi, M. Di Venosa, R. Massacesi, D. Romani, P. Capolei, F. Capolei, Via Ingegneria, Modimar) did not receive the commission until 2006, following a series of legal appeals by the design team that came in second.

The designated area in the competition was a wide-ranging section of the port in the heart of the historical city centre: from the Borbonic dock of San Vincenzo, to the

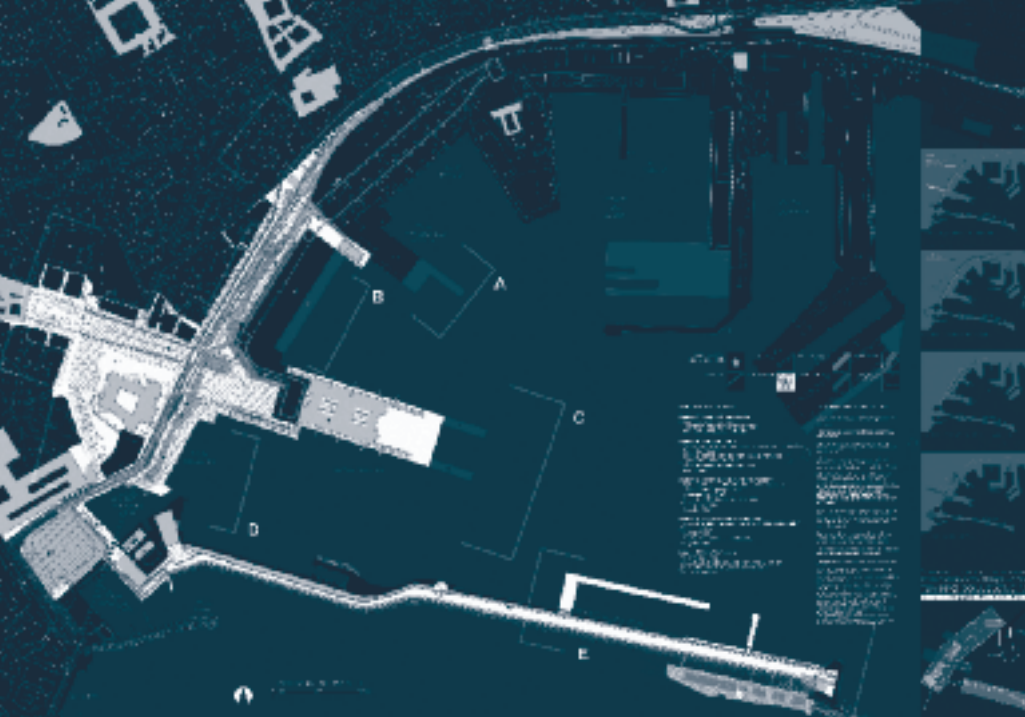


Il difficile percorso per la riqualificazione del waterfront monumentale di Napoli, iniziato nel 2004 con un concorso internazionale e non ancora giunto ad una fase operativa, può far intendere quali siano le criticità e i nodi che impediscono in Italia la realizzazione di progetti urbani complessi nelle aree di interfaccia porto-città.

L'interesse per il recupero urbano delle aree portuali ha prodotto negli ultimi 20 anni (con un'accelerazione dopo la L. 84/94 che ha istituito le Autorità Portuali e ha riorganizzato la complessa materia giuridica dei porti) una pluralità di iniziative, di progetti, di ricerche, di studi di fattibilità, di tentativi di project financing. Ma se dovessimo fare un bilancio questo sarebbe estremamente scarno: il recupero parziale del porto vecchio di Genova resta l'unico intervento di successo. Le ragioni, più volte messe in evidenza, per spiegare la specificità dei programmi di riqualificazione dei waterfront portuali sono molto chiare: la separazione tra il piano urbanistico e quello portuale, ma soprattutto la presenza di

Rosario Pavia





Immacolatella, adjacent to the Maschio Angioino, the Palazzo Reale and the Piazza del Municipio. The objective of the competition was to create a compatible interaction between the needs of the city and the needs of the port with a new waterfront that on the one hand would open the city to the port, and on the other would make it possible to maintain the current port functions (in particular the ferry service to the islands and the towns along the Gulf of Naples from the Molo Beverello, the growing cruise ship traffic centred on the Molo Angioino, the ferry service to Sicily from the Molo del Piliero). In Italy, as we mentioned above, the persistence of port functions within the heart of the city makes it difficult to enact concrete programs that intervene in the border areas between the port and the urban fabric. In Naples too, this boundary is an area of conflict and separation. Despite its vicinity, the city is severed from the sea, it has no view onto the panorama of the port. Basically the objective of the competition was to transform that separation into a relationship of integration, to end the conflict through dialogue. The final project resolved the problem by concentrating on the allowable volumes of buildings, following the demolition of the existing buildings on the docks along the border between the city and the port, and transforming this border, which is currently a line of separation, into a filter zone, into a complex linear infrastructure that raises the project to a city-planning dimension. The project could intentionally extend from the park of the Marinella to the public park below the Palazzo Reale and beyond, along the Molo San Vincenzo. From park to park with a linear system of accessorized areas and pedestrian and bicycle trails. The final project emphasizes the role of the waterfront as a great public space. The "filtering-line", as the linear structure was called, is a complex system with a variable section. The transversal section includes the urban front, the Via Nuova Marina, the perimeter ribbon around the port. Its configuration interacts with other projects currently being developed in the area, including in particular the tunnel designed by Portuguese architect Alvaro Siza, which connects the subway station of Piazza del Municipio with the Maritime station. To create visual continuity along the side overlooking the port, the project developed a sort of ground reshaping: from Via Nuova Marina, the street level climbs slightly to create a protected pedestrian promenade with a view. To offer the city a complete visual experience of the port the designers chose to avoid tall buildings, proposing an innovative solution that recesses a pedestrian path, parallel to Via Nuova Marina, into the perimeter strip of the Piliero dock. The new path, dug into the ground, develops from the building of the Immacolatella (which will also house a Museum of Emigration) to the intersection with Alvaro Siza's tunnel. The path is qualified as a pedestrian space for social gathering, and at the same time becomes a commercial strip with cultural and leisure activities along the internal circulation route and with facilities to service the port on the edge along the Piliero yard. The commercial strip will undoubtedly become one of the major attractions of the new waterfront. Below the strip there will be two parking levels, while on the roof, in continuity with Via Nuova Marina, there will be a long "promenade paysagée". Above the "filtering line", an 11,000 square-meter office building suspended on pilotis, will be tall enough to provide a view over the spectacle of the port. The commercial strip connects with the underground tunnel of the subway and the city square in front of the Maritime Station, and continues along the Molo Beverello, to end in a museum structure dedicated to the culture of the sea. The square in front of the Maritime Station, which is currently chaotic and jammed by heavy traffic, has been placed off-limits to automobiles by slightly raising the level of its central part. This way the square has become the large social space it used to be, open towards the city on the axis oriented towards the City Hall and the Certosa di San Martino.

The final drawings for the project described above which were delivered at the end of 2008, should have begun the process for its validation, but a decision by the Superintendency for the Architectural Heritage, which granted protection to one of the buildings that,

porti attivi nel cuore della città. Rispetto ad altri contesti, da Barcellona, a Baltimora, a Liverpool, a Marsiglia, dove il recupero dei waterfront portuali è stato successivo a vasti processi di decentramento, in Italia la presenza, in aree fortemente urbanizzate di porti operativi e in fase di sviluppo, ha determinato una condizione di conflittualità, di contrapposizione di interessi, di moltiplicazione degli iter decisionali ed approvativi. In un tale contesto i progetti di riqualificazione dei waterfront non solo devono risolvere sul piano funzionale, urbanistico ed architettonico la compresenza di attività urbane e portuali, ma devono svilupparsi in un quadro di certezza normativa e procedurale. È questo, in fondo, il nodo critico che ha bloccato, nonostante l'istituto dell'Intesa tra Comune e Autorità Portuale, i numerosi programmi d'intervento nelle aree tra porto e città e che rende imprevedibili e certamente lunghi i loro tempi di attuazione.

Il caso del waterfront monumentale di Napoli è in questo senso esemplare. Vale la pena ricordarne i momenti e i temi più significativi al fine di ricavarne alcuni elementi di riflessione e di insegnamento.

Il programma per la riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli è stato promosso dall'Autorità Portuale e dalle amministrazioni locali (dal Comune alla Regione), attraverso la società di scopo Nausicaa, che ha affidato l'elaborazione del progetto definitivo al gruppo vincitore del concorso internazionale bandito nel 2004. In realtà il gruppo di progettazione (costituito da M. Euvè, capogruppo, G. Salimei, R. Pavia, F. Contuzzi, M. Di Venosa, R. Massaccesi, D. Romani, P. Capolei, F. Capolei, Via Ingegneria, Modimar) ha potuto ricevere l'incarico solo nel 2006, in seguito ai ripetuti ricorsi da parte del secondo gruppo classificato.

L'area d'intervento del concorso interessava un ampio arco portuale nel cuore del centro storico: dal molo borbonico di San Vincenzo, all'Immacolatella, a ridosso del Maschio Angioino, del Palazzo Reale e della Piazza del Municipio. Il concorso si proponeva di far interagire in modo compatibile le esigenze urbane con quelle portuali attraverso un nuovo waterfront che da un lato aprisse la città sul porto e dall'altro consentisse lo svolgimento delle attuali funzioni portuali (in particolare i collegamenti con le isole e i centri del golfo napoletano dal molo Beverello, il crescente traffico crocieristico incentrato sul molo Angioino, i collegamenti per la Sicilia dal molo del Piliero). In Italia, lo abbiamo già ricordato, la permanenza delle funzioni portuali nel corpo stesso della città rende difficile l'attuazione di concreti programmi di intervento nelle aree per così dire di frontiera tra il porto e il tessuto urbano. Anche a Napoli tale frontiera è un'area di conflitto e di separazione. Nonostante la vicinanza la città è separata dal mare, esclusa dallo spettacolo del porto. In fondo l'obiettivo del concorso era come trasformare la separazione in un rapporto di integrazione, come superare il conflitto attraverso il dialogo. Il progetto definitivo ha risolto

il problema concentrando le volumetrie consentite, in seguito alla demolizione degli edifici esistenti sulle banchine, lungo la linea di confine tra la città e il porto, trasformando tale linea, oggi di separazione, in una zona filtro, in una infrastruttura lineare complessa in grado di conferire all'intervento una dimensione urbanistica. Intenzionalmente il progetto potrebbe estendersi dal parco della Marinella al parco pubblico al di sotto del Palazzo Reale e oltre, lungo il molo San Vincenzo. Da parco a parco mediante un sistema lineare di aree attrezzate e di percorsi pedonali e ciclabili. Il progetto definitivo sottolinea il ruolo del waterfront come grande spazio pubblico. La "filtering-line", così è stata chiamata l'infrastruttura lineare, è un sistema complesso a sezione variabile. La sezione trasversale comprende il fronte urbano, la via Nuova Marina, il nastro perimetrale del porto. La sua configurazione interagisce con gli altri progetti in corso di realizzazione nell'area, tra cui, in particolare, la galleria, progettata dall'architetto portoghese Alvaro Siza, di collegamento tra la stazione della metropolitana di Piazza del Municipio e la stazione Marittima. Per realizzare la continuità visiva dell'affaccio sul porto, il progetto ha sviluppato una sorta di modellazione del suolo: dalla via Nuova Marina il livello stradale si eleva leggermente per consentire un percorso pedonale panoramico e protetto. Per offrire alla città la piena fruizione visiva del porto i progettisti, invece di edificare in altezza, hanno proposto una soluzione innovativa, incassando una strada pedonale, parallela a via Nuova Marina, nella fascia perimetrale della banchina del Piliero. La nuova strada, scavata nel suolo, si sviluppa dall'edificio dell'Immacolatella (nel quale è previsto il Museo dell'emigrazione) all'intersezione con la galleria di Alvaro Siza. La strada si qualifica come spazio pedonale e di aggregazione sociale, nello stesso tempo si propone come una strip commerciale con attività culturali e ricreative lungo il percorso interno e con attrezzature di servizio al porto sul fronte del piazzale del Piliero. La *strip* commerciale diverrà indubbiamente uno dei fattori di maggiore attrazione del nuovo waterfront. Al di sotto della *strip* sono previsti due piani di parcheggio, mentre sulla copertura, in continuità con la via Nuova Marina, si sviluppa una lunga "promenade paysagée". Al di sopra della "filtering line" è stato collocato un edificio direzionale di 11.000 mq sospeso su pilotis, la cui altezza consente di trarre lo spettacolo del porto. La *strip* commerciale si interconnette con la galleria interrata della metropolitana e la piazza antistante la Stazione Marittima, per proseguire poi sul molo Beverello al cui termine è previsto una struttura museale dedicata alla cultura del mare. La piazza antistante la Stazione Marittima, oggi congestionata e caotica, è stata liberata dal traffico automobilistico elevando leggermente la quota della sua parte centrale. La piazza diventa in tal modo un grande spazio sociale come nel passato aperto verso la città sull'asse orientato sul Municipio e la Certosa di San Martino.

Gli elaborati definitivi del progetto sopra descritto, consegnati alla fine del 2008, avrebbero dovuto avviare l'iter per la sua validazione, ma un intervento della Soprintendenza per i beni architettonici, ponendo un vincolo su uno degli edifici che, secondo il bando di concorso, poteva essere demolito, ha rimesso tutto in discussione. L'edificio vincolato, ubicato sul bordo della banchina del Piliero, è un complesso di notevole dimensione (100 m per 30 m per 25 m di altezza); un tempo utilizzato come grande magazzino per prodotti agroalimentari, è ora in parte dismesso (permangono uffici di operatori portuali e locali di servizio) e in stato di avanzato degrado. L'edificio, denominato "Magazzini Generali", fu progettato dall'ingegnere Marcello Canino e realizzato nel 1949 solo in parte. L'edificio oggi esistente è esattamente la metà rispetto al progetto originario che prevedeva la sua estensione su l'intera banchina di riva. Marcello Canino è un importante esponente dell'architettura moderna della Campania. Nel caso dei Magazzini Generali il suo contributo è stato professionalmente aderente al tema, ma di modesto rilievo architettonico (Benedetto Gravagnuolo, storico dell'architettura e componente della giuria di concorso, si è espresso più volte come favorevole alla sua demolizione). Il mantenimento dell'edificio trova piuttosto la sua giustificazione culturale nell'attuale interesse per l'archeologia industriale con i suoi valori testimoniali e simbolici. Il vincolo di non demolizione e di salvaguardia dei suoi caratteri architettonici ha alterato sensibilmente i contenuti del concorso e di conseguenza del progetto: la presenza dei Magazzini Generali

Il waterfront come progetto urbano
La strip commerciale
Vedute della filtering line
The waterfront as an urban project
The shopping strip
Views of the filtering line



impedisce la liberazione del piazzale limitando fortemente la visione del mare, la sua volumetria interagisce malamente con l'edificio polivalente sospeso sulla "filtering line", la sua cubatura aumenta notevolmente quella consentita dal bando di concorso.

L'impasse creato dal vincolo rivela non solo un quadro normativo incerto, ma la necessità, per un programma di riqualificazione urbana così complesso, di una maggiore e convinta condivisione del progetto da parte degli enti di governo e di controllo, a partire dal Comune e dalla Soprintendenza. È in tale direzione che nel corso del 2009 viene promosso un Protocollo d'intesa tra Autorità Portuale, Nausicaa, Comune e Soprintendenza per i beni architettonici, con l'obiettivo di individuare, attraverso un tavolo tecnico con la partecipazione del gruppo di progettazione incaricato, una soluzione funzionale, urbanistica e architettonica per la valorizzazione dell'edificio Magazzini Generali. Il gruppo di progettazione, partendo dalle istanze della Soprintendenza in merito al mantenimento dei Magazzini Generali e del Comune relativamente alle destinazioni d'uso, alle connessioni con la città e alle cubature ammissibili, ha accettato in pieno la sfida, proponendo di riportare l'edificio di Marcello Canino alla sua dimensione originaria di progetto, ovvero 200 m, attraverso un ampliamento della parte esistente in modo che moderno e contemporaneo potessero coniugarsi insieme. Non un intervento di restauro, ma un complesso intervento di ibridazione.

Il "raddoppio" dell'edificio di Marcello Canino, accettato da tutte le componenti del tavolo tecnico, ha conferito al progetto una maggiore complessità. Il nuovo waterfront si articola ora su due fronti, uno più interno coincidente con il sistema lineare della "filtering line" (di cui si conferma la funzione di separazione, ma anche di correlazione tra città e porto), un secondo sul bordo della banchina costituito dai Magazzini Generali. I due fronti vanno intesi come un sistema unico, integrati spazialmente e funzionalmente attraverso connessioni ipogee (in linea con la galleria di Alvaro Siza) e da connessioni verticali che dalla *strip* commerciale della "filtering line" servono il secondo livello dei Magazzini Generali e il suo ampliamento (a quota 8 m). Le connessioni ipogee e a ponte consentono lo svolgimento delle funzioni portuali e la movimentazione degli autoveicoli. Nel nuovo complesso dei Magazzini Generali sono previste funzioni terziarie, museali, per la ricerca, la cultura, la ristorazione e il tempo libero (con una superficie di circa 16.000 mq). Il livello banchina resterà a completo servizio

according to the competition program, could be demolished, called everything back into question. The listed building, located on the edge of the Piliro dock, is a very large complex (100 m by 30 m by 25 m high); once used as a large warehouse for food products, it is now partly abandoned (there are still some offices for port operators and service spaces) and is in an advanced state of deterioration. The building, known as "Magazzini Generali", was designed by the engineer Marcello Canino and only partially built in 1949. The building that stands today is exactly one half of the original project, which extended it all the way down the entire dock. Marcello Canino is an important exponent of modern architecture in the Campania region. In the case of the Magazzini Generali, his contribution professionally complied with the theme, but its architectural value is rather modest (Benedetto Gravagnuolo, an architectural historian and member of the competition jury repeatedly expressed his support for its demolition). The preservation of the building is culturally justified by the current interest in industrial archaeology with its value as a landmark and as a symbol. The listing which prevents its demolition and ensures the preservation of its architectural characteristics has significantly altered the substance of the competition and consequently of the project: the presence of the Magazzini Generali prevents the yard from being cleared and severely limits the view of the sea, its volume interacts awkwardly with the multi-purpose building suspended over the "filtering line", its building volume has significantly increased the quantity of cubic metres allowed by the competition brief.

The stalemate created by the listing reveals not only the uncertain legal framework, but the need, for such a complex urban regeneration program, for a greater and more vigorous collaboration on the project by government agencies and controlling authorities, starting with the City Administration and the Superintendency. This was the spirit with which, in 2009, a Protocol of Agreement was signed between the Port Authority, Nausicaa, the City Administration and the Superintendency for the Architectural Heritage, with the purpose of organizing a technical commission with the participation of the design team, to work out a functional, city-planning and architectural solution for the development of the Magazzini Generali building. The design team, working from the motivations of the Superintendenza for the preservation of the Magazzini Generali and the demands of the City Administration for the use of the building, the connections to the city and allowable building volumes, fully accepted the challenge, suggesting the completion of Marcello Canino's building to bring it to the size of the original design, 200 m in length, by building an addition to the existing building that would allow modern and contemporary design to work together. Not a restoration, but a complex hybridization process.

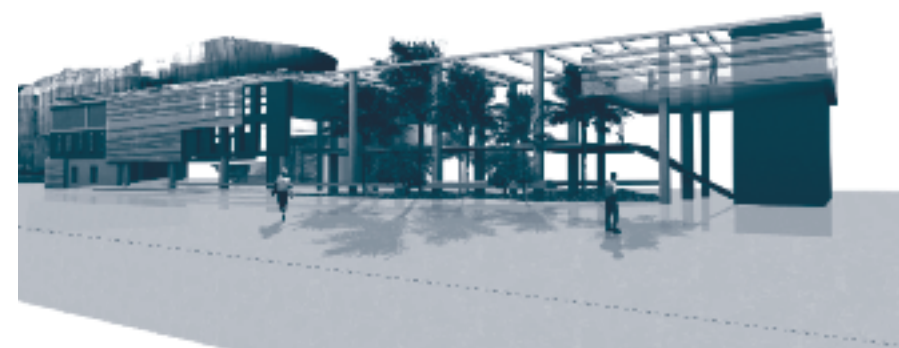
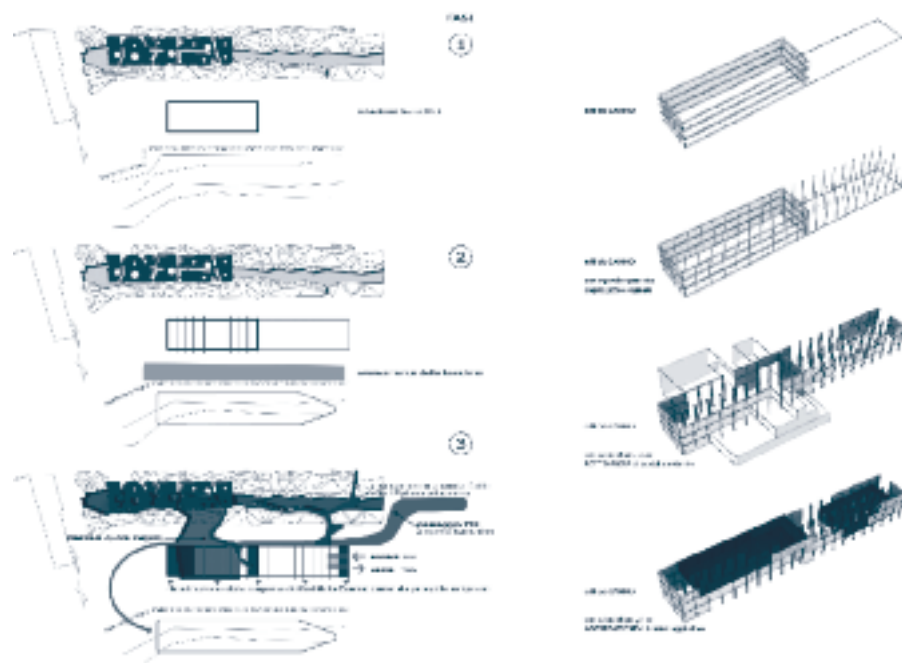
"Doubling" the size of the Marcello Canino building, a decision accepted by all the components of the technical commission, gave the project even greater complexity. The new waterfront now develops on two fronts, one more internal front that coincides with the linear system of the "filtering line" (which confirms its role as separation, but also as correlation between city and port), and a second front on the edge of the dock, which consists of the Magazzini Generali. The two fronts must be understood as a single system, that are joined from a spatial and functional point of view by underground connections (in line with Alvaro Siza's tunnel) and vertical connections serving the second level of the Magazzini Generali and its addition (at a level of 8 m) from the commercial strip of the "filtering line". The underground and bridge connections allow the port functions and vehicle traffic to continue. The new complex of the Magazzini Generali will include tertiary functions, museums, research and cultural activities, catering and leisure services (with a surface of approximately 16,000 sq. m). The dock level will remain exclusively at the service of the port: for this reason, the restoration of the existing building will partially clear the ground floor, and in the addition, it will be kept as clear as possible. This will not only sat-

del porto, a tal fine la ristrutturazione dell'edificio esistente prevede un parziale svuotamento del piano terra, quest'ultimo sarà mantenuto invece il più possibile sgombro nell'ampliamento. In questo modo non solo saranno soddisfatte le esigenze operative del porto, ma si manterrà in gran parte la visibilità del mare dal fronte urbano della "filtering line". I Magazzini Generali diventeranno la prima linea del nuovo waterfront, dalle sue terrazze la visione sarà a 360 gradi, verso il mare, il golfo, il Vesuvio, la città.

Il mantenimento della massiccia volumetria dei Magazzini Generali non poteva non produrre una riconsiderazione dei rapporti spaziali tra questi e la Stazione Marittima di Cesare Bazzani con il suo ampio piazzale aperto su Piazza de Municipio, il Maschio Angioino, la palazzata di Via Nuova Marina con l'edificio d'angolo dello stesso Marcello Canino. Le relazioni, le distanze tra questi eventi hanno rimesso in discussione il progetto dell'edificio polivalente sospeso sulla "filtering line". Il gruppo di progettazione, anche per ragioni di compatibilità delle volumetrie ammissibili da parte del Comune, ha alla fine optato per la sua eliminazione. Nonostante tali modifiche, il progetto iniziale di waterfront ha mantenuto la sua struttura concettuale, dimostrando una notevole flessibilità di adattamento. Il nuovo progetto, una volta condiviso dal tavolo tecnico secondo le procedure definite dal Protocollo d'intesa, potrà affrontare con maggiore certezza le verifiche approvative delle conferenze di servizio. La condivisione del progetto significa in sostanza acquisire in anticipo i pareri della Soprintendenza e del Comune, quest'ultimo, in particolare, dovrà contestualmente definire il quadro normativo urbanistico dell'area d'intervento sviluppando le indicazioni dell'Intesa tra Comune e Autorità Portuale del 2000. L'aver finalmente avviato un processo di progettazione con la partecipazione attiva degli enti interessati è decisamente un importante passo avanti. Esso sta a testimoniare l'esigenza, per i progetti urbani complessi, di predisporre bandi di concorso con obiettivi e contenuti condivisi, prevedendo un'approfondita fase di progettazione preliminare (in Italia si è affermata la perversa modalità di far coincidere il progetto di concorso con quello preliminare), attraverso cui verificare la concreta fattibilità operativa ed economica del progetto. Sarà tale quadro condiviso a dare certezza attuativa al programma d'intervento. È anche in questo senso che il percorso intrapreso per la realizzazione del nuovo waterfront di Napoli, nonostante i suoi ritardi e le sue inerzie, può produrre un utile insegnamento.

ify the operational requirements of the port, but will also largely maintain the visibility of the sea from the urban front of the "filtering line". The Magazzini Generali will become the front line of the new waterfront, its terraces will offer a 360-degree view towards the sea, the Gulf, the Vesuvius and the city.

The preservation of the massive volume of the Magazzini Generali demanded a mandatory reconsideration of the spatial relationship between it and the Maritime Station by Cesare Bazzani, with its ample yard open onto the Piazza del Municipio, the Maschio Angioino, the façades of Via Nuova Marina with the corner building also by Marcello Canino. The relationships, the distances between the events, made it necessary to reconsider the project for the multi-purpose building suspended over the "filtering line". In the end the design team chose to get rid of it, one of the reasons being the compatibility with the building volumes allowed by the City. Despite these changes, the initial waterfront project remains true to its conceptual structure, thus demonstrating remarkable flexibility for adaptation. The new project, once agreed upon by the technical commission as required by the procedures defined in the Protocol of Agreement, will be on firmer ground for the approval processes by the various Service Conferences. Working together on the project basically means securing the approval of the Superintendency and the City Administration ahead of time, particularly the latter, which must also define the legal city planning framework for the area, developing the guidelines of the Agreement signed in 2000 between the City and the Port Authority. Having finally initiated a planning process with the active participation of the agencies involved is definitely an important step forward. It bears witness to the need, for complex urban projects, to prepare competition briefs with shared objectives and substance, which must include an in-depth preliminary phase (in Italy a perverse approach has taken root that considers the competition project to be the preliminary project) which will verify the actual operational and economic feasibility of the project. This shared framework will offer security of implementation for the programme of intervention. And it is in this sense that the process undertaken for the construction of the new waterfront in Naples, despite all its delays and inertia, can become a useful learning opportunity.



Concept per la riconversione della filtering line con i Magazzini Generali

Ipotesi di ristrutturazione dell'edificio dei Magazzini Generali
Ipotesi di connessione della filtering line con l'edificio dei Magazzini Generali

Concept for the conversion of the filtering line considering the Magazzini Generali

Idea for the revitalization of the Magazzini Generali building
Idea for the connection of the filtering line with the Magazzini Generali building

