

Carmela Gargiulo

Abandoned Areas
in the City-Sea Relationship:
the Port of Vigliena in Naples

**Le aree dismesse
nel rapporto città-mare:
il porto di Vigliena a Napoli**



Particolari del recupero degli edifici dismessi lungo il bacino portuale.

Particolari del recupero degli edifici dismessi nell'area attrezzata a terra.

Details of the restoration of the abandoned buildings along the port basin.

Details of the restoration of the abandoned buildings in the land facilities area.



Il rallentamento del processo di crescita ed espansione degli insediamenti urbani insieme a una maggiore attenzione nell'uso delle risorse territoriali hanno contribuito a spostare l'attenzione della ricerca scientifica e dell'azione urbanistica verso i temi della riqualificazione e della riorganizzazione della città esistente.

In questo contesto la disponibilità di un'ampia riserva di aree non più utilizzate, spesso localizzate tra il centro e la periferia più esterna, "in attesa di trasformazione" (Piroddi, Contardi, 2000) e l'elevato valore posizionale determinato dalla presenza di un buon livello di accessibilità, sono elementi che stanno giocando un ruolo determinante nell'avvio di operazioni di rivitalizzazione capaci di innescare un processo di "sviluppo durevole" – contestualmente di tipo sociale, urbanistico ed economico – non solo dell'area oggetto dell'intervento ma del contesto urbano nel suo complesso (Minucci, 1996).

Le questioni emergenti legate al processo di trasformazione urbana in atto si riferiscono principalmente alla previsione delle nuove destinazioni da assegnare alle aree defunzionalizzate, alla opportunità di innalzare gli standard di qualità urbana all'interno di queste aree, e soprattutto a dare nuova vita ai contesti urbani che fanno da corona alle aree dismesse, in cui spesso si sono diffuse forme rilevanti di degrado (Gargiulo e Papa, 2001).

Il recupero e la riqualificazione delle aree dismesse rappresentano, quindi, l'occasione per riconfigurare un "rinnovato sistema" di governo delle trasformazioni urbane che sia dotato della flessibilità necessaria per i contesti urbani in continua evoluzione, persegua l'equilibrio tra parti urbane; sia in grado di coinvolgere soggetti pubblici e privati superando i conflitti di interesse.

Napoli ha scelto di cogliere l'opportunità offerta dall'occasione di dismissione attraverso la definizione di un nuovo strumento urbanistico organico. Alle aree dismesse viene affidato il ruolo di

The slow-down in the process of growth and expansion of urban settlements and increased care in the use of territorial resources have contributed to shift the attention of scientific research and city planning towards the issues of requalification and reorganization of the existing city.

In this context the availability of a wide reserve of abandoned areas, often located between the center and the most distant suburbs, "in expectation of transformation" (Piroddi, Contardi, 2000) and the significant value of their location, determined by the presence of an excellent level of accessibility, are elements that are playing a decisive role in kicking off revitalization projects that can spark a process of "lasting development" – social, urban and economic all at once – not only of the area concerned but of the urban context as a whole (Minucci, 1996).

The issues emerging from the process of urban transformation primarily involve the designation of new land uses for the 'de-functionalized' areas, the opportunity to raise the standards of urban quality within these areas, and above all to create urban contexts surrounding the abandoned areas, which have often been prone to significant forms of deterioration (Gargiulo and Papa, 2001).

The restoration and requalification of the abandoned areas thus represent an opportunity to reconfigure a "renewed system" for governing urban transformations, that demonstrates the flexibility required for continuously evolving urban contexts, and seeks a balance between parts of the city; that can involve public

and private subjects to overcome conflicts of interest.

Naples has chosen to seize the opportunity offered by the situation of its abandoned areas, by defining a new organic city planning tool. Abandoned areas are assigned the role of requalifying urban territories that are larger than the single abandoned lots, by creating facilities of interest to everyone, public parks, tourist structures. The guiding idea behind these decisions is to offer an alternative to alienation that could bring industry and employment, and avoid turning over strategic areas for the development of Naples to real-estate speculation, not only for the eastern suburbs, in which many of the abandoned areas are located, but for the entire city.

The eastern suburbs of Naples, since the first half of the nineteenth century, have been considered strategic for the economic development of the city. In fact, Ferdinand II of Borbone built the road infrastructure in an attempt to lay the basis for their connection to the surrounding territory and in 1918 the extension of the open area to the east, designated prevalently for industry, grew to such an extent that its role was defined to reach beyond the urban scale, favored by the development of port areas.

After World War II, as demonstrated by the 1946 plan, nothing came of the attempt to revitalize an industry which remained isolated from the rest of the city but could have represented the engine for development in a system of residential centers linked with the



Gli edifici dismessi da recuperare sul fronte della darsena.

Particolare della darsena per imbarcazioni da diporto.

Vista complessiva del progetto esecutivo della Porto Fiorito SpA per la marina di Vigliena.

The abandoned buildings to be restored along the edge of the wharf.

Detail of the dock for leisure boats.

A general view of the project by Porto Fiorito SpA for the Marina di Vigliena.

riqualificare territori urbani più ampi dei singoli lotti dismessi, attraverso la realizzazione di attrezzature di interesse generale, parchi pubblici, strutture turistiche. L'idea guida sottostante alle scelte operate è quella di offrire non solo alla periferia orientale, in cui sono localizzate molte aree dimesse, ma all'intera città un'alternativa anche produttiva e occupazionale alla dismissione, evitando di consegnare agli interessi immobiliari speculativi le aree strategiche per lo sviluppo di Napoli.

La periferia orientale di Napoli, fin dalla prima metà dell'Ottocento, è considerata strategica per lo sviluppo economico della città. Infatti, Ferdinando II di Borbone con la infrastrutturazione viaria tenta di porre le basi per la sua connessione al territorio circostante e nel 1918 l'ampliamento della zona aperta orientale, destinata prevalentemente all'industria, si allarga in maniera tale da assegnarle un ruolo che travalica la scala urbana, consentito anche dall'inclusione delle zone portuali. Ancora nel secondo dopoguerra, come testimoniato nel piano del 1946, rimane inespresso il tentativo di rilanciare una industria che resta ancora isolata dal resto della città ma che può rappresentare il motore dello sviluppo di un sistema di centri residenziali in continuità con le altre aree residenziali urbane e con i comuni limitrofi del vesuviano attraverso il rafforzamento delle reti infrastrutturali verso l'entroterra e della zona portuale.

other urban residential areas and the outer municipalities of the Vesuvian area, by reinforcing the infrastructural networks towards the mainland and the port zone.

Thus comes 1994, when the new City Administration decided to reconfigure the suburbs to the east of the city.

The area presents all the characteristics that distinguish degraded prevalently industrial urban suburbs: significant levels of pollution; fragmented quality of the urban fabric with a random alternation of spaces dedicated to industry and trade, residual spaces, and spaces for agriculture.

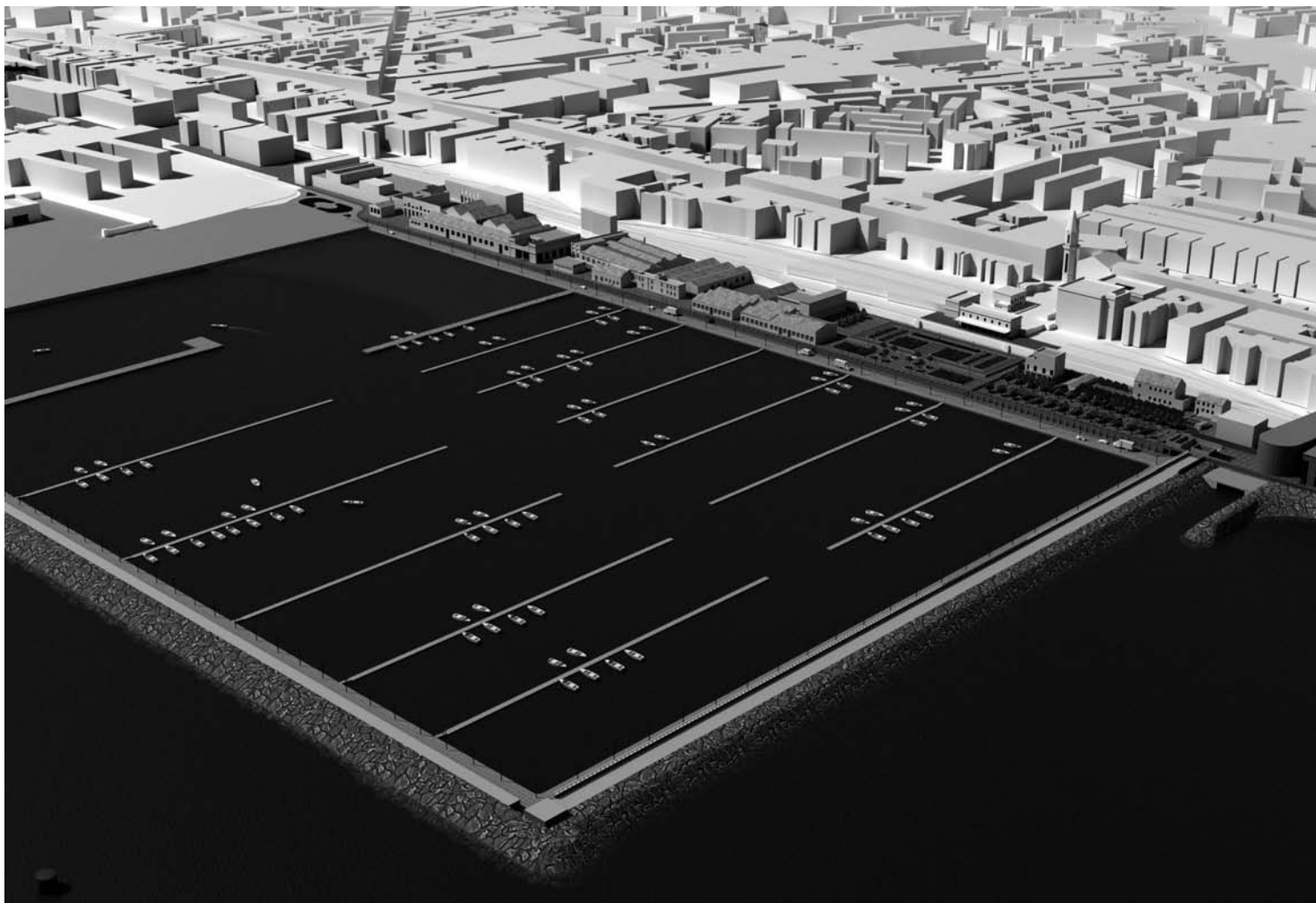
The process of physical degradation over the years has involved the social and economic fabric, as it always does, making this district one of the most difficult and chaotic areas of the city and ignoring a number of deep-rooted isolated emergencies.

The new General Master plan has assigned them an important role within the territory, which will be able to restore the previously interrupted relationship between the Vesuvian plain and the sea.

In addition, the Administration will develop a series of initiatives in the area based on the new General Master Plan, including the Program for Urban Requalification and Development of the Territory, approved on August 26 1999, whose implementation was defined by a protocol of agreement stipulated on December 23 2000 between the City of Naples, the Regione Campania, the Port Authority, the Ministry of Transportation and the Università Federico II di Napoli, and approved in the DPGRC n.325 dated March 1 2001.

The Program, whose priority objective is to requalify the coastal strip in the district of S. Giovanni a Teduccio by building a system of facilities for the entire territory and re-opening the relationship with the sea, is part of a larger effort to revitalize the eastern coastal area of the city of Naples, from the Darsena Petroli to Pietrarsa.

In particular, the two abandoned industrial complexes of Cirio and Corradini, with their waterfront, will be the site of a university and tourist port to be built with private project financing capital. Specifically, the tourist port, with its



Vista dell'area orientale di Napoli e del quartiere di S. Giovanni a Teduccio che si estende verso la piana vesuviana e sulla costa. L'area è caratterizzata dalla presenza di numerose aree dismesse, alcune delle quali sono utilizzate per riconfigurare e sviluppare il rapporto della città con il mare.

Tra gli interventi strategici avviati particolare rilevanza ha l'area che comprende gli edifici dismessi della Corradini e le aree demaniali della fascia costiera del porto di Vigliena.

View of the eastern area of Naples and the S. Giovanni a Teduccio district extending towards the Vesuvian plain and the coast. The area features a number of abandoned areas, some of which are being used to reconfigure and develop the relationship of the city with the sea.

Of the various strategic plans currently underway, the area which includes the abandoned Corradini buildings and the public domain areas along the coastal area of the port of Vigliena are particularly significant.

infrastructures and facilities, receptive structures and sports arenas, will be built in the part of the Corradini area not used for the University and in the public domain areas in front of it, on the waterfront, restoring both the area and the buildings protected by law n.10089 (1939). Docks for leisure boating will be developed on a water surface of 90,000 square meters and construction will involve a covered surface of 6,500 square meters. The protocol of agreement specifies not only the design requirements for the location and the characteristics of the tourist port, but also the infrastructural system of the streets and parking areas, the guidelines for developing the Corradini area and the future use of each building, the creation of boating services and a mooring for hydrofoils.

Construction of the new district at Marina di Vigliena will be directed by Porto Fiorito SpA (66, 7% local entrepreneurs from the ACEN – 33.3% Italia Navigando), whose President is Vincenzo Maiello and Project Manager is engineer Gianluca Maria Salvia, assisted by engineer Ida Montella.

The Marina di Vigliena, in little more than four years and at a cost of approximately 90 million Euro, will host the first port composed of a small but significant nucleus of buildings of industrial archaeology from the old abandoned factory.

The areas thus reclaimed will be managed by the Porto Fiorito company, but will remain the property of the Concessionary agencies (City of Naples and Port Authority of Naples) who will come back into possession of the buildings at the end of the concession period (40 years for the works at sea and 99 years for the works on land).

The project, which is now in the construction phase, is divided into three macro-areas: a port basin, the facilities on land and the boatyards.

The port basin, developed along an 800-meter stretch of coast, is delineated by the quayside towards the land (North East edge), by the two sections of the outer breakwater on the southwestern and southeastern fronts towards the sea; by the new eastern wharf of the Port of Naples, and by the area given in concession to Tirreno Power on the

northwestern front.

The port basin is divided into two major docks, one for leisure boating, the other for repair, mechanic shops, and storage. For the areas on land, the project will restore the former Corradini factory buildings which will be primarily designated for reception and particularly attractive services, such as hotel structures and small residences linked to the sale of boat berths; a Yachting Club; exhibition areas and service offices.

In addition to parking and green areas, all-purpose spaces and sport facilities, and at the top of the tidal barrier a splendid public pedestrian walkway, like the one created at Bagnoli.

Finally, in the boatyard areas, adjacent but separate from the area strictly related to the docks, warehouses equipped for boat storage and maintenance will be constructed, with open areas structured for this use.

In front of the boatyard area there will be a sheltered basin that will serve as the fore-port, where the spaces for repair and boat storage will be located. A bunkering station will complete the range of port services to be offered.

Si arriva, così, al 1994 quando la nuova Amministrazione Comunale decide di riconfigurare la periferia ad oriente della città. L'area presenta tutte le caratteristiche che contraddistinguono le periferie urbane degradate a prevalente destinazione industriale: elevati livelli di inquinamento; frammentarietà del tessuto che vede alternarsi, con casualità, spazi dedicati all'industria e al commercio, spazi residuali, spazi destinati all'agricoltura. Il processo di degradazione fisica ha investito negli anni, come quasi sempre accade, il tessuto sociale ed economico rendendo questo quartiere una delle aree più difficili e disordinate della città e ha lasciato nell'oblio alcune emergenze storiche isolate.

Il nuovo PRG le assegna, infatti, un ruolo di rilievo territoriale in grado di recuperare anche il rapporto interrotto con la piana vesuviana e con il mare.

Inoltre, l'Amministrazione intraprende sull'area una serie di iniziative in linea con il nuovo PRG tra le quali il Programma di Riquilibrato Urbano e di Sviluppo del Territorio approvato il 26 agosto 1999, la cui attuazione è stata definita con accordo di programma, stipulato in data 23 dicembre 2000, tra Comune di Napoli, Regione Campania, Autorità Portuale, Ministero dei Trasporti e Università Federico II di Napoli e approvato con DPGRC n. 325 del 1 marzo 2001. Il Programma, che ha l'obiettivo prioritario di riqualificare la fascia litoranea del quartiere di S. Giovanni a Teduccio, costituendo un sistema di attrezzature di livello territoriale e recuperando il rapporto con il mare, si inserisce nel più ampio quadro di rilancio dell'area costiera orientale della città di Napoli, dalla Darsena Petroli sino a Pietrarsa.

In particolare nei due complessi industriali dimessi della Cirio e della Corradini e nella fascia costiera antistante è prevista la realizzazione di un insediamento universitario e di un porto turistico da realizzarsi con il concorso di capitale privato in project finan-





cing. Nello specifico il porto turistico, con relative infrastrutture e attrezzature, le strutture ricettive e gli impianti sportivi si realizzeranno nella parte dell'area Corradini non utilizzata dall'Università e nelle prospicienti aree demaniali a mare, mediante interventi di recupero sia dell'impianto che degli edifici vincolati ai sensi della legge n. 10089 del 1939. L'approdo per imbarcazioni da diporto si sviluppa in uno specchio d'acqua utile di 90.000 mq e l'edificazione dei cantieri interessa una superficie coperta di 6.500 mq. Con l'accordo di programma vengono specificati, oltre alle indicazioni progettuali riguardanti la localizzazione e le caratteristiche dell'approdo turistico, il sistema infrastrutturale della viabilità e dei parcheggi, le modalità di intervento sull'insediamento della Corradini e le relative destinazioni d'uso degli edifici, la realizzazione dei servizi per la nautica e di un approdo per gli aliscafi.

Il soggetto attuatore della realizzazione del nuovo insediamento a Marina di Vigliena è la Porto Fiorito Spa (66,7% imprenditori locali dell'ACEN – 33,3% Italia Navigando), il cui Presidente è Vincenzo Maiello e il Project Manager l'ing. Gianluca Maria Salvia coadiuvato dall'ing. Ida Montella.

La marina di Vigliena, tra poco più di quattro anni e con un costo che si aggira intorno ai 90 M, ospiterà il primo porto formato da un piccolo ma significativo nucleo di edifici di archeologia industriale della vecchia fabbrica dismessa.

Le aree così recuperate andranno in gestione alla società Porto Fiorito ma saranno di proprietà degli Enti concedenti (Comune di Napoli e Autorità Portuale di Napoli) che ne rientreranno in possesso al termine della concessione (40 anni per le opere a mare e 99 anni per le opere a terra).

Il progetto, giunto ormai alla fase esecutiva, si articola in tre macroaree: bacino portuale, le aree attrezzate a terra e la zona cantieri.

Il bacino portuale, che si sviluppa su una fascia costiera di m 800 circa, è delimitato dalla banchina di riva verso terra (lato Nord Est), dai due tronchi del molo di sopraflutto sui fronti Sud Ovest e Sud Est verso mare; dalla nuova darsena di levante del Porto di Napoli, nonché dall'area in concessione alla Tirreno Power sul fronte Nord Ovest. Il bacino portuale si suddivide in due darsene principali, una per imbarcazioni da diporto, l'altra per le attività di riparazione, officine meccaniche e rimessaggio.

Per le aree a terra, l'intervento prevede il recupero degli edifici dell'ex opificio Corradini che verranno destinati prevalentemente all'accoglienza e ai servizi di grande richiamo quali strutture ricettive e piccoli residence legati alla vendita dei posti barca; uno Yachting Club; saloni espositivi e uffici di servizio. E inoltre parcheggi, aree a verde, volumi polifunzionali e per lo sport e sulla sommità della diga foranea una splendida passeggiata pubblica pedonale, sull'esempio di quella realizzata a Bagnoli.

Infine, nella zona cantieri, adiacente ma separata dall'area di stretta pertinenza delle darsene, saranno realizzati capannoni attrezzati per il rimessaggio e la manutenzione delle barche, con piazzali strutturati all'uso. Antistante alla zona cantieri si sviluppa un bacino riparato costituente l'avamposto, nel quale avranno sede gli spazi per le attività di riparazione e rimessaggio. Una stazione di bunkeraggio completerà l'offerta dei servizi portuali.

Bibliografia

- Gargiulo C., Papa R. (2001) Aree dismesse e processi di trasformazione urbana, in Gargiulo C. (ed) Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia, edizioni AUDIS 1, Venezia.
- Minucci, F. (1996) Le regioni industrializzate tra declino e innovazione, Franco Angeli, Milano.
- Piroddi, E., Contardi, L. (2000) "I problemi emergenti e le opportunità" in Avarello, P., Ricci, M. (eds.) Politiche urbane. Dai programmi complessi alle politiche integrate di sviluppo urbano, INU Edizioni, Roma.