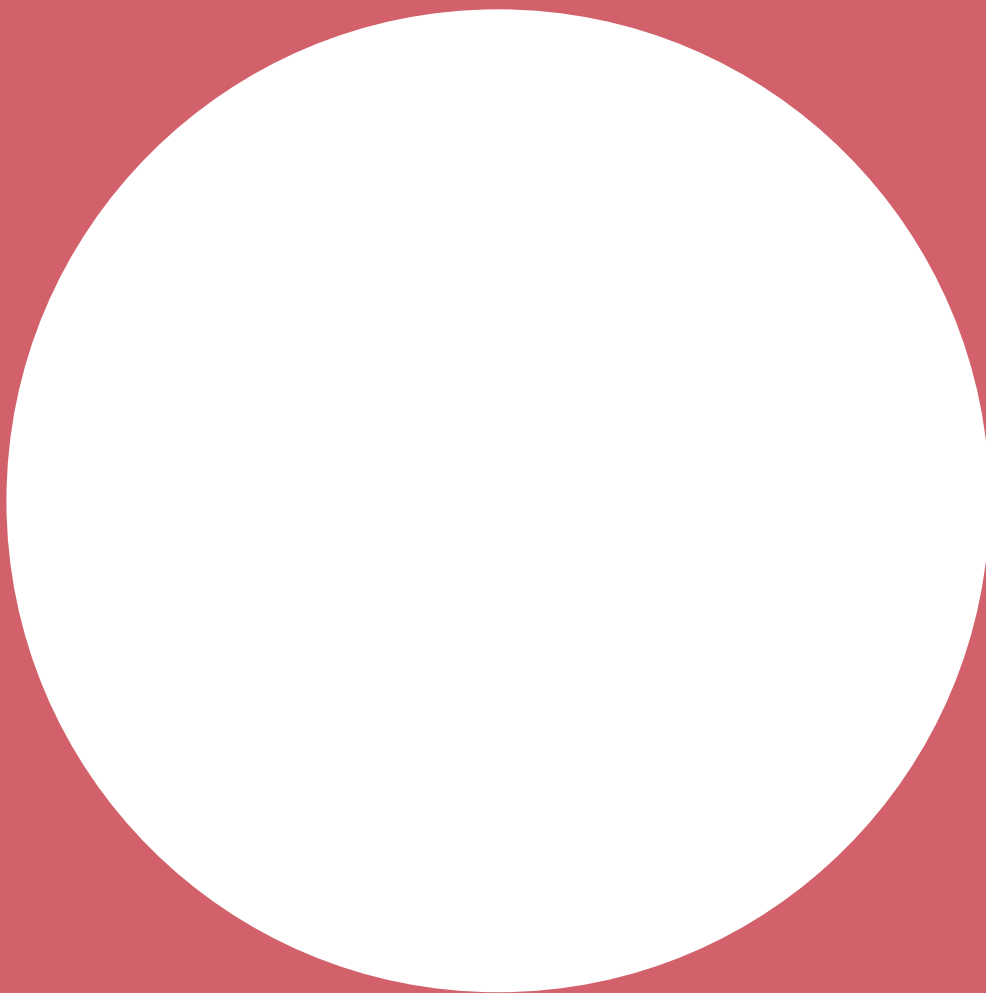


**Patrimonio Esistente.
Città Futura**

a cura di
Francesco Iuliano
Kornel Tomasz Lewicki
Margherita Maurea



Federico II University Press

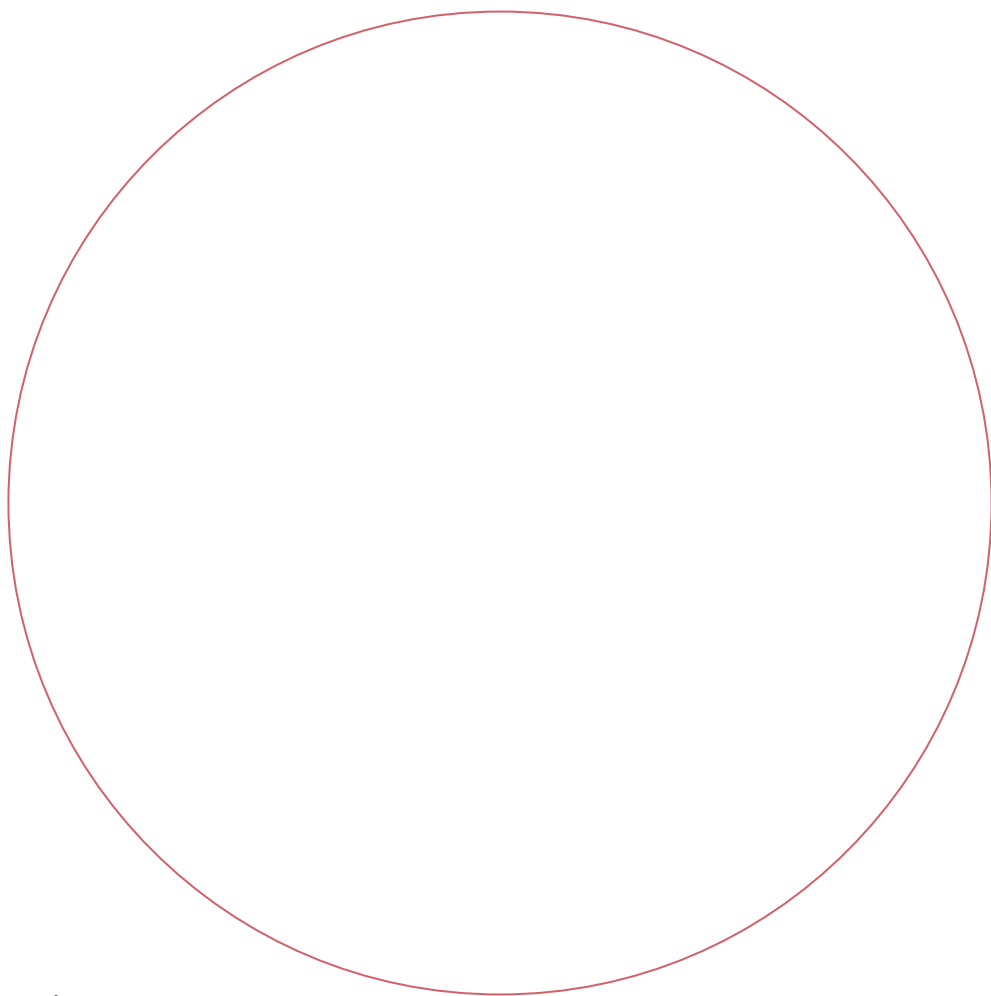


fedOA Press

ISBN: 978-88-6887-366-0
DOI: 10.6093/978-88-6887-366-0

**Patrimonio Esistente.
Città Futura**

a cura di
Francesco Iuliano
Kornel Tomasz Lewicki
Margherita Maurea



Federico II University Press



fedOA Press

ISBN: 978-88-6887-366-0
DOI: 10.6093/978-88-6887-366-0

Indice

- | | | |
|------|--|--------------------------------------|
| 7. | Introduzione
L'infra-ordinario come materia di progetto | G. Multari |
| 13. | Patrimonio di confine
Il caso degli Ex Silos Granari | M. Maurea |
| 21. | Rapporti d'acqua:
La City Port Europea e il caso di Napoli City Port
La City Port Europea
Napoli City Port in evoluzione
Le possibili vie del mare
Orae confine e inizio: Progettare il bordo
Calata Marinella: Ancoraggi portuali
Gli Ex Silos Granari | F. Giaquinto |
| 69. | Tipologie da rigenerare:
Quando la scala suggerisce funzioni
Il caso dell'Ex Caserma Cesare Battisti | K. Lewicki |
| 75. | Una Nuova Porta per la Città di Nola
Da spazio politico a spazio civico
Il Centro Antico: Il sistema urbano
Piazza d'Armi come nodo strategico
Tra memoria e trasformazione
Nuove polarità: La cittadella bruniana e il mercato
Fattibilità tecnico-economica | F. Annunziata |
| 135. | L'obsolescenza funzionale
del patrimonio infrastrutturale
Il caso dei Réservoirs de Passy | F. Iuliano |
| 143. | Paris RéHabitat
La città e l'acqua
La città e l'infrastruttura
L'adattabilità urbana
L'isolato dei Réservoirs
Anatomia di un'architettura: Gli Annales
Densificare l'esistente
Lo scenario della prossimità: Il progetto | J. Marino |
| 183. | Architetture in attesa per una città possibile | F. Iuliano, K. Lewicki,
M. Maurea |
| 186. | Regesto | |

la CITTÀ del FUTURO
è
la CITTÀ ESISTENTE

Introduzione

L'infra-ordinario come materia di progetto

Giovanni Multari

Il patrimonio esistente appare oggi come una risorsa profondamente radicata nel presente: non solo memoria da preservare, ma materia viva da interrogare e trasformare. In questa prospettiva si colloca la riflessione sull'«infra-ordinario»¹ di Georges Perec, che richiama l'attenzione su ciò che si ripete ogni giorno, sull'evidente e sull'abituale, su quegli elementi della città che, proprio perché dati per scontati, risultano invisibili. Eppure, sono proprio questi frammenti quotidiani – spazi residuali, strutture obsolete, luoghi apparentemente privi di qualità – a custodire una ricchezza di significati e possibilità. Più che semplici eredità, si configurano come ambiti di esplorazione progettuale, capaci di restituire all'architettura un ruolo attivo e trasformativo.

I valori in essi contenuti, a volte manifesti, più spesso celati, possono essere riconosciuti e tradotti in risorse concrete attraverso il progetto. Il loro potenziale risiede nella possibilità di dare forma a condizioni materiali capaci di rispondere alle urgenze del presente. Radicandosi nella specificità dei contesti, queste risorse assumono rilievo per il loro contributo alla dimensione collettiva, alla coesione sociale e all'attivazione di nuovi scenari d'uso. Possono derivare dalla funzione che gli spazi esercitano, dalla loro collocazione nel tessuto urbano, dalle prospettive che aprono, ma anche dal valore simbolico delle memorie che veicolano. Trasformarli significa restituire loro un ruolo attivo all'interno della vita urbana.

L'esistente, in questa visione, non è ciò che semplicemente sopravvive, ma ciò da cui partire per costruire alternative. È la risorsa primaria da cui trarre futuri possibili. Georges Perec ci invita a osservare proprio ciò che ci circonda quotidianamente e che sfugge alla nostra attenzione: «Quello che succede ogni giorno e che si ripete ogni giorno, il banale, il quotidiano, l'evidente, il comune, l'ordinario, l'infra-ordinario, il rumore di fondo, l'abituale, in che modo renderne conto, in

che modo interrogarlo, in che modo descriverlo?»². In questo orizzonte, il patrimonio costruito si configura come un deposito di memorie e tracce materiali e immateriali, una materia complessa che il progetto è chiamato a interpretare, tradurre e trasformare con sguardo attento e responsabilità critica.

In un quadro urbano fortemente condizionato dalle logiche economiche e finanziarie, diventa imprescindibile interrogarsi su quali assetti politici, istituzionali, sociali e culturali siano realmente in grado di attivare processi di trasformazione efficaci e duraturi.

Il recupero del patrimonio costruito esistente richiede una visione lungimirante, un impegno costante nel tempo e una cura capillare del territorio. È attraverso un esercizio interpretativo che il progetto riesce a far emergere quei materiali invisibili che animano lo spazio urbano: storie di vita, memorie collettive, narrazioni sedimentate nel tempo: «Interrogarsi, ascoltare, relazionarsi, tradurre, mappare sono atti di architettura che restituiscono i dati invisibili della città. [...] Sono i materiali invisibili di una mitogenesi dell'architettura che fa nascere luoghi dalla nostra immaginazione»³. In questo quadro, la domanda di progetto non può essere prestabilita, ma deve maturare dal confronto con i luoghi, dal dialogo tra saperi differenti e dalla capacità di ascoltare le molteplici istanze delle città.

Il progetto sull'esistente implica, dunque, una duplice responsabilità: da una parte, custodire e valorizzare le identità architettoniche e costruttive che ne costituiscono la specificità storica e tecnica; dall'altra, accogliere e interpretare le sfide poste dal presente, in termini di sostenibilità ambientale, inclusione sociale e qualità dell'abitare. Questa tensione tra continuità e trasformazione richiede un equilibrio delicato, ma necessario, tra conservazione e innovazione: «spesso è il troppo piccolo, il troppo grande, l'inopportuno che può portarci a nuove combinazioni e nuove tipologie. Tuttavia, dobbiamo anche valorizzare e rispettare ciò che già esiste: è il miglior punto di partenza per qualsiasi sviluppo»⁴.

Alla luce di queste riflessioni, il lavoro raccolto in questo volume propone uno sguardo attento sulle relazioni tra progetto, città e comunità.

Le esperienze qui presentate non si limitano all'analisi

delle forme costruite, ma si confrontano con le dinamiche relazionali, i processi partecipativi e la ridefinizione dei significati dell'abitare.

Nel Porto di Napoli, gli ex silos granari di Calata Marinella rappresentano un'emblema materiale di un passato produttivo e commerciale che ha segnato profondamente l'identità urbana. La loro presenza definisce con nettezza la soglia tra città e porto, trasformando questo margine in un luogo carico di significati e potenzialità. Non si tratta solo di un confine fisico, ma di uno spazio di transizione e interazione in cui si sovrappongono memorie collettive, dinamiche di mobilità, visioni di sviluppo e conflitti di uso. In questo nodo urbano, il progetto ha l'opportunità di rigenerare non solo un manufatto, ma l'intero sistema di relazioni che esso convoca e attiva.

Le caserme, nate come quartieri militari dotati di ampi spazi aperti destinati all'addestramento, si configurano oggi come complessi urbani densi di memoria e potenzialità trasformativa. Questi luoghi, costruiti secondo logiche istituzionali e disciplinari, custodiscono ancora oggi una stratificazione di significati che rimanda a forme di convivenza, controllo e organizzazione dello spazio collettivo. L'ex Caserma Cesare Battisti a Nola, situata in posizione liminare rispetto al centro storico, incarna emblematicamente questa condizione: la sua superficie estesa e la sua struttura introversa rappresentano un'opportunità concreta per innestare nuove funzioni pubbliche, culturali o abitative. In un contesto di rigenerazione urbana orientata alla prossimità, alla coesione sociale e al riuso, un luogo come questo può innescare processi di riconnessione con il tessuto urbano e attivare nuove relazioni tra spazio costruito, abitanti e territorio.

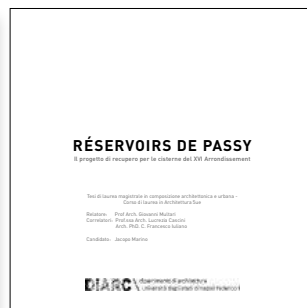
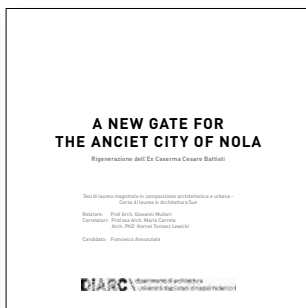
Spostando lo sguardo oltre i confini nazionali, le cisterne parigine offrono un esempio significativo di come infrastrutture funzionali possano incidere profondamente sull'identità urbana, rivelando la coesistenza di diverse visioni urbanistiche. In alcuni contesti, esse si innestano nel tessuto storico con naturalezza, instaurando una relazione di continuità morfologica e tipologica. In altri casi, invece, la loro presenza si impone in modo evidente, alterando l'assetto urbano e generando discontinuità formali e percettive. L'esempio dei *Réservoirs de Passy*, nella città haussmanniana, testimonia

questa doppia natura: qui il volume tecnico si integra con la città non come corpo estraneo, ma come articolazione dello spazio pubblico, dimostrando che anche ciò che nasce per funzioni tecniche può diventare occasione di progetto urbano. Il riuso di tali infrastrutture non è solo un atto conservativo, ma un gesto capace di rivelare nuove qualità spaziali e di aprire scenari inediti nella fruizione collettiva dello spazio costruito.

In tutti questi casi, la dismissione e le conseguenti trasformazioni d'uso costituiscono passaggi cruciali per rigenerare il tessuto urbano e rafforzare i legami tra le sue parti. Quando adeguatamente interpretati, questi processi possono restituire centralità e dignità a luoghi finora marginalizzati, ricucendo fratture spaziali e sociali prodotte da anni di abbandono. Rigenerare significa qui non solo riattivare una funzione, ma riattivare porzioni di città restituendole alla vita quotidiana delle comunità, rendendole nuovamente accessibili, funzionali e significative nel panorama urbano, rendendole di nuovo riconoscibili, attraversabili, vissute. È in questi vuoti temporanei che il progetto può esercitare la propria forza propositiva, trasformando le cesure in punti di raccordo, capaci di generare nuove relazioni.

In questa prospettiva, il volume si propone come un osservatorio privilegiato delle diverse traiettorie che la rigenerazione urbana può assumere, mettendo in luce il progetto come dispositivo critico e operativo, capace di incidere sui processi di trasformazione e di dar forma a nuove relazioni tra spazio e società.

Riusare, reinterpretare e rigenerare contenitori come ex silos, caserme e cisterne significa oltrepassare la soglia tra ordinario e straordinario, restituendo centralità a volumi che il tempo ha reso marginali. In tal senso, la trasformazione del patrimonio esistente si configura come «il paradigma della continuità»⁴: un'azione culturale e progettuale in grado di ricucire il passato con il presente, riattivare luoghi dimenticati e dare loro nuovo senso all'interno della città. Così, edifici un tempo percepiti come obsoleti diventano motori di relazioni tra architettura e comunità, e portatori di un'eredità materiale e immateriale proiettata verso nuovi scenari di sviluppo condiviso.



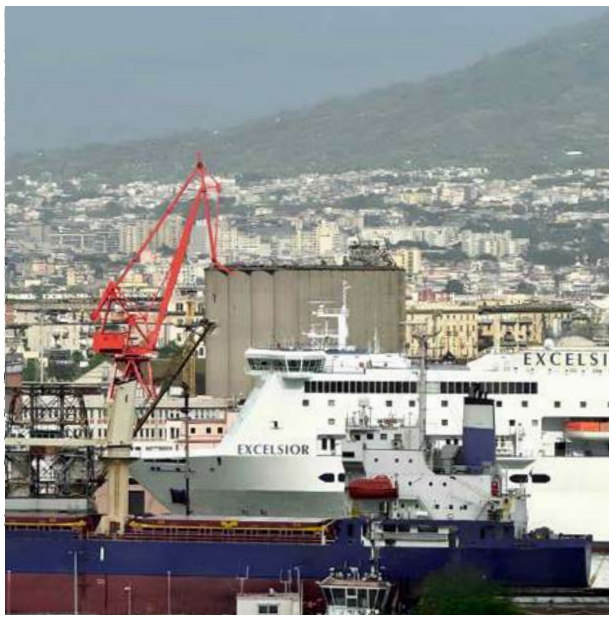
Le copertine delle tre ricerche progettuali sviluppate nell'ambito del laboratorio di tesi di laurea in Progettazione Architettonica e Urbana, dedicate alla trasformazione del patrimonio esistente.

Note:

1. Georges Perec, *L'infra-ordinario*, Bollati Borin-ghieri, Torino 1994, p. 12.
2. *Ibidem*.
3. Christophe Hutin, Collectif, *Les communautés à l'oeuvre*, Dominique carré editeur, Parigi, 2021.
4. Muck Petzet, Florian Heilmeyer (a cura di), *Reduce, Reuse, Recycle. Architecture as Resource*, German Pavilion / 13th International Architecture Exhibition, Hatje Cantz Verlag GmbH & Co, 2012.
5. Antonio Monestiroli, *Lettera ai giovani architetti italiani. In verbis verum amare non verba (Sant'Ago-stino)*, pp. 519-520.

Bibliografia:

Multari Giovanni, *Un nuovo approccio al progetto dell'esistente. I recenti sviluppi del contesto architettonico francese e fiammingo*, «OP. CIT.» (ISSN 0030-3305), n. 182, 2025, pp. 19-33.
 Multari Giovanni, *La Cultura del progetto*, (a cura di) Maurea Margherita, Tab Edizioni, Roma 2024.
 Multari Giovanni e Pugliese Michelangelo, *Architettura e paesaggio per l'esistente*, Tab Edizioni, Roma 2022.
 Lacaton Anne e Vassal Jean-Philippe, *Freedom of use*, Sternberg Press, Harvard 2020.
 Smithson Alison e Smithson Peter, *The As Found and the Found*, in Robbins D. (ed.), *The Independent Group: Postwar Britain and the Aesthetics of Plenty*, MIT Press, Cambridge-London 1990.



Ex Silos Granari, Calata della Marinella, Porto di Napoli

Patrimonio di confine

Il caso degli Ex Silos Granari

Margherita Maurea

Il confine tra terra e mare è una linea mobile, mutevole, sfaccettata. È al tempo stesso realtà fisica e costruzione culturale, oggetto di regolamentazione e spazio simbolico. Le aree portuali si configurano come territori di transizione, in cui l'identità urbana si confronta con le logiche dell'infrastruttura e della produzione. Qui, l'incontro tra città e porto non si esaurisce in una coesistenza funzionale, ma genera forme ibride in continua trasformazione. Il margine tra terra e acqua si rivela come una fascia dinamica, attraversata da stratificazioni storiche, flussi materiali e tensioni spaziali: uno spazio che, da limite operativo, può oggi essere ripensato come soglia generativa, capace di attivare nuove relazioni tra infrastrutture, paesaggio e collettività.

In questo contesto, la nozione di porosità, ripresa da Carola Hein nel quadro delle città portuali, offre uno strumento interpretativo prezioso: indica la capacità di queste aree di trattenere e trasformare relazioni, funzioni, significati. Come osserva Hein, «i territori portuali funzionano come spugne porose, selettivamente capaci di trattenere, escludere e ridistribuire flussi materiali e immateriali»¹. In questo senso, la soglia tra porto e città non è un limite rigido, ma uno spazio filtrante, un campo di negoziazione tra istanze locali e globali, infrastrutture e paesaggi, economie e culture.

Questa prospettiva consente di superare le rigide separazioni tra città e porto, «la letteratura sul porto [infatti] tende ancora a considerarlo come un'entità chiaramente delimitata, trascurando i modi in cui esso si estende oltre i suoi confini ufficiali attraverso infrastrutture, reti logistiche e impatti ambientali»². Il paesaggio portuale va dunque inteso come un «*port cityscape*»³, una trama continua e stratificata di spazi, pratiche e relazioni che superano i confini fisici e giuridici. «Comprendere come la porosità – o la sua assenza – incida sul funzionamento dei territori portuali nel tempo è cruciale per progettare le città del futuro»⁴.

A seconda dell'assetto morfologico, la costa può presentarsi come una soglia netta – artificiale, infrastrutturale, produttiva – oppure come un margine sfumato, dove la sabbia o la roccia si confondono con l'acqua. Lungo gli oltre 8.000 chilometri di coste italiane, questa fascia si manifesta come un paesaggio composito, attraversato da litorali naturali, aree urbane, impianti industriali, moli, piattaforme e terminal. Un paesaggio in cui la presenza portuale ha inciso profondamente sullo spazio urbano, definendo un nuovo tipo di suolo, artificiale e funzionale, separato dalla città consolidata ma ad essa connesso in modo costitutivo.

Nel tempo, i porti si sono trasformati in spazi altamente specializzati, regolati da enti autonomi e separati giuridicamente dalle città. Questa separazione, sancita anche dalla normativa (come nel caso della legge n.84/1994), ha reso la soglia urbana-portuale un confine complesso: non più solo linea amministrativa, ma territorio a sé, spesso segnato da opacità funzionali, barriere fisiche e marginalità progettuali. Eppure, questo spazio “terzo”, né pienamente città né totalmente porto, si configura come un vero e proprio campo di progetto, capace di generare nuove forme di relazione e di rappresentare l'identità dinamica di una collettività in trasformazione. «Si tratta di un confine istituzionale [...] il cui incontro dà vita a un paesaggio terzo, né solo porto né solo città. [...] Può essere concepito come una soglia che presuppone transizione e movimento e in cui l'identità e il carattere di comunità si condensano mentre, d'altra parte, i flussi marini e terrestri convergono e divergono»⁵.

Nel panorama delle architetture portuali dismesse – silos, centrali, magazzini, stazioni marittime – si concentrano potenzialità ancora inesprese. Il silo portuale è una struttura che ha perso il proprio senso funzionale, ma non quello simbolico: la sua presenza architettonica e urbana può diventare attivatore di nuovi immaginari e processi trasformativi. Tali edifici, nati per contenere merci e cereali, oggi divengono dispositivi critici per rinegoziare i rapporti tra città, porto e paesaggio⁶. «Lungo la linea di confine tra città e porto della maggior parte degli scali italiani, è oggi possibile notare una sequenza di edifici portuali in differente stato di sottoutilizzo o dismissione. [...] Spesso l'errore della pianificazione

è stato quello di trascurare le potenzialità di questo insieme, eterogeneo ma compatto, considerando ogni edificio come un episodio urbano isolato»⁷.

Gli Ex Silos Granari di Calata della Marinella, nel porto di Napoli, sono uno di questi “giganti silenziosi”: monumentale e abbandonato, compatto e impenetrabile, si inserisce tra due episodi architettonici di grande rilevanza – la Casa del Portuale di Aldo Loris Rossi e il Mercato Ittico di Luigi Cosenza – e si colloca lungo una soglia urbana che da decenni attende una riconnessione.

Dal punto di vista tipologico, il silo rappresenta una delle architetture industriali più emblematiche del Novecento: concepito per lo stoccaggio verticale dei cereali, si basa su una ripetizione modulare di elementi cilindrici in cemento armato, spesso privi di aperture e configurati per rispondere a esigenze funzionali. La sua forma segue una logica puramente tecnica: massima capacità, minima superficie occupata, distribuzione gravitazionale. Tuttavia, questa essenzialità formale, unita alla scala monumentale, conferisce al silo una presenza architettonica potente, quasi scultorea. La verticalità silenziosa dei silos li rende oggi figure totemiche del paesaggio portuale, in grado di strutturare la memoria collettiva e di generare nuove visioni urbane.

Al contempo, il silo costituisce una tipologia che ha ispirato molte operazioni di riuso architettonico nel panorama europeo e internazionale. Alcuni interventi recenti dimostrano come la conservazione della struttura originaria del silo non sia un ostacolo ma una risorsa progettuale: il contenitore industriale può essere reinterpretato come spazio pubblico, culturale, sociale, favorendo processi di stratificazione trasformativa. Ne è un esempio il progetto di Herzog & de Meuron per l'estensione del Museum Küppersmühle a Duisburg, in Germania: qui, la struttura originaria dei silos viene preservata e reinterpretata, diventando matrice spaziale e figurativa per nuove funzioni museali⁸.

L'intervento rivela come il carattere originario del silo – la sua verticalità, il suo ritmo seriale, la sua qualità tattile – possa essere valorizzato in chiave contemporanea, senza rinunciare alla forza espressiva dell'infrastruttura industriale. In questa prospettiva, anche il silo di Calata della Marinella

può essere ripensato come un dispositivo capace di accogliere nuove relazioni tra forma e uso, tra memoria e progetto, tra paesaggio urbano e paesaggio portuale.

Nel suo testo *“Il mare non bagna Napoli”*, Anna Maria Ortese evocava una frattura ormai sedimentata: quella tra la città e il suo mare, tra la memoria di una civiltà mediterranea e il presente urbano disattento. Oggi, rileggere quel margine – e con esso le sue architetture dimenticate – significa abbracciare la sfida di un progetto capace di trasformare il confine in soglia, la barriera in passaggio, la distanza in possibilità. La proposta di una piattaforma panoramica che si innalza sopra i silos come gesto di apertura verso il mare rappresenta proprio questo: un dispositivo che reintroduce lo sguardo, che restituisce accessibilità, che simbolicamente e fisicamente riconnette la città con l’acqua.

In linea con la visione del Padiglione Italia alla Biennale Architettura 2025 – *“Terræ Aquæ. L’Italia e l’intelligenza del Mare”* – il progetto si inserisce all’interno di una più ampia riflessione sul valore della soglia come spazio transitorio e generativo. La costa, intesa non più come limite ma come *limen*, come soglia porosa, si rivela il luogo privilegiato per una progettualità che integra infrastruttura, paesaggio e memoria.

Come suggerisce Carola Hein, è necessario spostare lo sguardo dalla *“Port City”* alla *“City Port”*: mettere al centro la città nella sua interazione viva con l’infrastruttura, interpretare la soglia come interfaccia evolutiva e non come linea di frattura. In questo senso, la progettazione delle aree di confine non può più basarsi su dicotomie tra città e porto, pieno e vuoto, funzionale e simbolico. Serve una progettualità ibrida, capace di dialogare con la dimensione memoriale e materiale di questi luoghi.

In questa visione, la “porosità” diventa parola chiave. Già evocata da Benjamin e Lacis per descrivere la Napoli labirintica e sensibile agli scambi, la porosità si impone oggi come condizione desiderabile per un progetto urbano che non chiuda ma apra, non separi ma colleghi.

Dispositivi di soglia. Strategie progettuali per Napoli City Port

La sezione che segue approfondisce la proposta progettuale per la rigenerazione degli Ex Silos Granari di Napo-

li. L'obiettivo è ridefinire il ruolo del bordo della “*City Port*”, trasformandolo da confine statico a interfaccia dinamica tra lo spazio urbano e quello portuale, restituendo valore e funzione a una soglia dimenticata e attivando un pa(e)ssaggio tra memoria e futuro.

La proposta si sviluppa all'interno di un percorso di ricerca strutturato che ha adottato la nozione di “*City Port*” come chiave interpretativa, esplorandola in una prospettiva comparativa e multiscalare. L'analisi condotta su sedici città europee, con un focus approfondito su tre casi emblematici – Rotterdam, Marsiglia e Copenaghen – ha permesso di delineare un atlante di strategie urbane in cui il bordo porto-città viene reinterpretato non più come limite, ma come occasione per attivare processi di rigenerazione e connessione.

A Rotterdam, il dialogo tra porto attivo e città è stato mediato da una pianificazione flessibile e da una governance multilivello, capace di sovrapporre infrastrutture logistiche e spazi pubblici. Marsiglia, con il progetto *Euroméditerranée*, ha trasformato il *waterfront* in un nuovo asse urbano dove cultura, produzione e abitabilità si intrecciano. Copenaghen ha rigenerato le aree portuali storiche attraverso un processo di adattamento progressivo, restituendo accessibilità, qualità paesaggistica e identità urbana.

Queste esperienze hanno delineato un quadro metodologico utile e replicabile, che ha orientato lo sguardo critico sul caso napoletano. La città di Napoli, con il suo porto centrale, storicamente infrastrutturato ma introverso, si configura oggi come un laboratorio strategico per sperimentare modelli di rigenerazione che agiscano sul bordo come interfaccia attiva e trasformativa.

La ricerca si è articolata in tre fasi – conoscenza, valutazione e progetto – affrontando inizialmente l'intero sistema portuale campano, per poi focalizzarsi sull'area della Calata della Marinella e infine sugli Ex Silos Granari.

L'obiettivo è stato quello di trasformare un confine opaco in una soglia permeabile, capace di attivare sinergie tra attori pubblici e privati, istituzioni locali e internazionali, reti civiche e comunità urbane. Il progetto si fonda su una logica di stratificazione: una strategia operativa temporale articolata in fasi successive (immateriale, infrastrutturale, funzionale e

simbolica); un sistema reticolare – culturale, sociale e produttivo – che connette città e porto; e infine, un intervento architettonico puntuale, in grado di valorizzare la struttura esistente senza snaturarne l'identità, rendendo nuovamente accessibile e attivo il margine urbano.

Gli Ex Silos Granari assumono così un ruolo inedito: da infrastrutture dismesse a dispositivi attivi di rigenerazione urbana. La loro presenza non è più solo testimonianza del passato produttivo, ma diventa matrice operativa per il futuro, capace di innescare processi di trasformazione condivisi e inclusivi. Il margine porto-città si fa così dispositivo di transizione, luogo ibrido e generativo, in cui l'eredità industriale si integra con le esigenze contemporanee di accessibilità, sostenibilità e identità collettiva. Questo nuovo ruolo attiva uno spazio vivo, aperto a contaminazioni funzionali, culturali e sociali, in grado di reinterpretare il paesaggio portuale non come barriera, ma come soglia generativa verso una città più aperta.



©Francesco Sammarco



©Fabrizio Vatterri

Note:

1. Carola Hein, *Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories*. In: Hein, C. (Ed.), *Urban Planning*, Vol. 6, No. 3, 2021, p. 1.

2. Ivi, p. 3.

3. Carola Hein, *The port cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships*. *Portus Plus*, 8, 2019. (<https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/190/187>).

4. Carola Hein, *Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories*, cit. p.2.

5. Carmen Andriani, Beatrice Moretti, Davide Servente, *Patrimonio di confine tra Città e Porto, Il caso di Genova*, *Paesaggio Urbano*, Urban Design, 2018, p. 34.

6. Roberto Parisi, *Paesaggi urbano-portuali del grano. Magazzini e silos nel golfo di Napoli (1779-1967)*, in *OS. Opificio della Storia*, n.4/2023, p.38.

7. Carmen Andriani, Beatrice Moretti, Davide Servente, *Patrimonio di confine tra Città e Porto, Il caso di Genova*, cit. pp. 29- 36.

8. <https://www.herzogdemeuron.com/project>.

Bibliografia:

Benjamin Walter e Lacis Asja, *Denkbilder: Neapel*, in Demetz Peter (a cura di), Walter Benjamin, *Reflections. Essays, Aphorisms, Autobiographical Writings*, [vol. IV-1/2], Suhrkamp Verlag, (Frankfurt am Main) 1991.

De Carlo Giancarlo, *La città e il Porto*, Marietti, 1992.

Lowe Adam e Skene Catling Charlotte, *Progettare il post-industriale*, «Domus», 1066, 2022, pp. 8–11.

Ortese Anna Maria, *Il mare non bagna Napoli*, [1 vol.], Adelphi, (Milano) 1994.

Hein Carola (a cura di), *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*, [1 vol.], Taylor & Francis Ltd, (London) 2011.

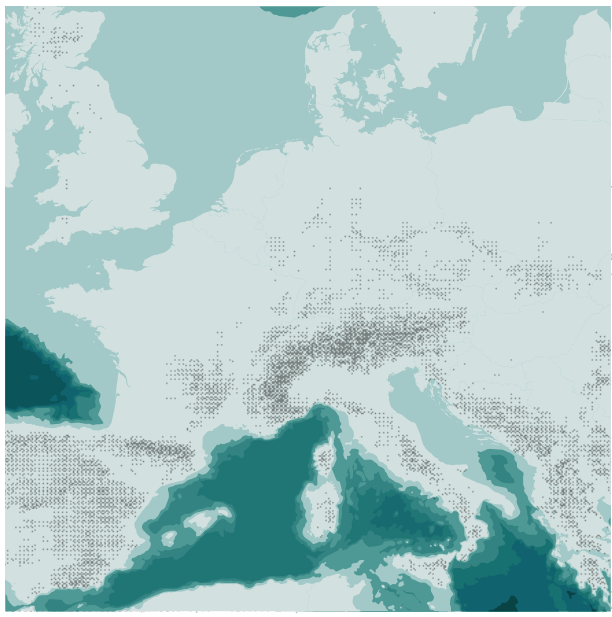
«Paesaggio Urbano. URBAN DESIGN. Rivista trimestrale», Anno XXVII, n. 3.2018, Agosto 2018.

Menna Giovanni e Pane Andrea, *Piazza di città mo-*

derna. Il Mercato Ittico di Luigi Cosenza a Napoli tra vicende storiche e prospettive di restauro, «Patrimonio Industriale», 24, 2020, pp. 62–71.

Galleri Davide, *La costruzione dell'utopia. Immagini del cantiere della Casa del portuale di Napoli di Aldo Loris Rossi*, «do.co.mo.mo. Italia. Giornale», 38, 2025, pp. 44–49.

Salimei Guendalina (a cura di), *Terræ Aquæ. L'Italia e l'intelligenza del Mare. Storie | Sfide | Opportunità / Italy and the Intelligence of the Sea. Stories | Challenges | Opportunities*, Electa, [s.l.] 2025.



Batimetria e orografia della City Port Europea

Rapporti d'acqua:

La City Port Europea e il caso di Napoli City Port

Francesco Giaquinto

Gli spazi dove si intersecano mare e terra , dove le pratiche marine si relazionano con quelle urbane e rurali, sono ecosistemi porosi: aree costiere tra le più vulnerabili tra gli spazi ecologici globali e in particolare Europa.

Per comprendere le dinamiche di questi territori complessi è utile trattare l'intero continente europeo come territorio di città portuali. Serve quindi ri-concettualizzarlo come un continente marittimo, con interessi condivisi al di fuori dei confini nazionali, con *pattern* comuni ed esigenze globali che vanno dal mare alla parte più interna del territorio.

Protagonista di questa sintesi è quindi l'acqua come collante, chiave della connessione tra porti, città e territori, tra vite umane e non solo. Il mare non come un vuoto ma un territorio dove molteplici interessi politici, economici, commerciali e militari coesistono e a volte collidono. Un territorio marino che dà forma al continente e dove prendono forma diversi fenomeni dell'era odierna: migrazione, cambi energetici, cambiamento climatico, aumento del livello del mare.

Con questi si configurano le diverse trasformazioni tangibili ed intangibili del mare: per l'estrazione di energia, per i trasporti, per il controllo militare e per la protezione della natura.

Le città-porto hanno il compito quindi di interfacciarsi con queste diverse realtà e forgiarle per una corretta collaborazione e regolazione.

Lo scopo della lettura non è quello di fornire delle linee guida alla progettazione di infrastrutture portuali ma di «Indagare il territorio di confine come luogo dove c'è sempre un alto [...] luogo di alterità e non di identità»¹, riconoscere i segni fatti di avamposti ripetuti in serie, comuni ai porti come alle stazioni, agli spazi di frontiera, agli aeroporti e tutti quei luoghi che seppur di confine sono spazi di città, realtà abitate, interi quartieri costruite su relazioni umane.

Il concetto di *Port city* (traducibile letteralmente come

città portuale) secondo studi emergenti, come quelli di Carola Hein, viene invertito in *City port* (Città-porto), spostando l'attenzione sullo spazio urbano. Hein afferma che: «Nelle città-porto, l'infrastruttura portuale ha sempre svolto un ruolo significativo», e pertanto continua: «Per affrontare il complesso intreccio tra terra e acqua, è essenziale partire dalle città, costruendo un sistema di relazioni a partire da esse»².

In linea con l'inversione terminologica proposta da Carola Hein, il quesito su come ridefinire il ruolo del bordo di queste città diventa centrale. Non si tratta più di considerare il bordo come un semplice confine statico, ma di concepirlo come un'interfaccia dinamica, in cui lo spazio urbano e quello portuale si interconnettono e si influenzano reciprocamente.

Definiscono la *city port* due fattori: l'interdipendenza e la centralità tra lo spazio urbano e quello portuale. Più in particolare è tale quando dal dualismo nascono dinamiche tanto globali quanto locali. Per questo motivo è utile allargare lo sguardo all'ambito continentale per poi calare l'attenzione su un caso locale.

Il caso studio sul quale la ricerca si sofferma è la città di Napoli. La città Parteenopea è presa in esame come esempio cardine del Mediterraneo, porto unico in Italia e non solo, dove, nonostante le dimensioni lo permettessero, i fenomeni di ridefinizione del bordo di cui parliamo sono ancora bloccati, ciechi nel riconoscere le potenzialità di un sistema letto solo come spazio infrastrutturale di transizione.

L'approccio metodologico della ricerca prevede un percorso interscalare che possa mettere a fuoco l'obiettivo partendo da un contesto più ampio fino ad arrivare ad una scala di dettaglio.

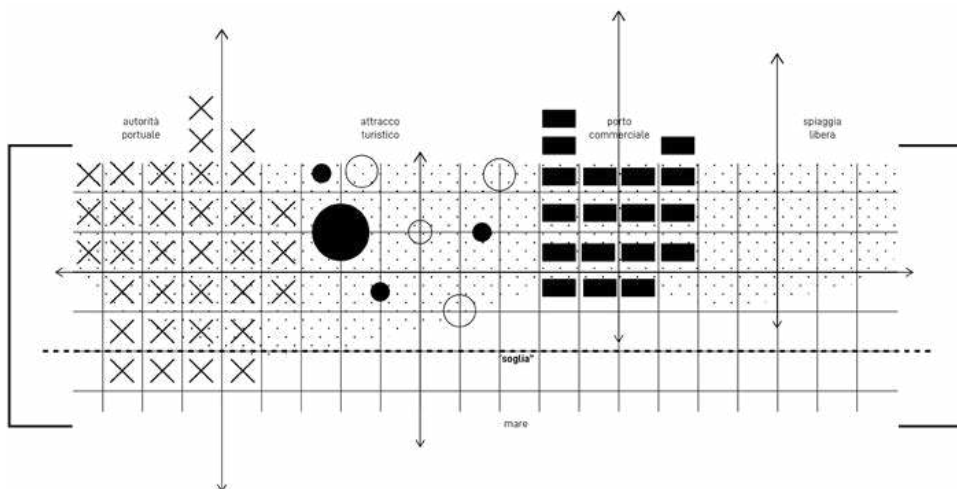
Nella riscrittura del ruolo del bordo portuale soggetto della ricerca è quindi quello della rigenerazione nel senso più ampio del termine: dal ripensare al riusare fino al rivivere spazi sottratti.

La progressione di conoscenza temporale permette di utilizzare medesime lenti di ingrandimento alle diverse scale: partendo da una fase di conoscenza preliminare, passando per la valutazione e solo successivamente arrivando al tema progettuale.



Densità della popolazione Europea | rapporto con i corsi d'acqua
(Dati tratti da Eurostat)

L'approccio sintetico è l'unico possibile nel tema della transizione globale odierna. Ampliare gli orizzonti della ricerca e renderla intersezionale è l'obiettivo della rigenerazione stessa. Il risultato finale, a scala di dettaglio, del progetto non è altro che una dimostrazione, un risultato della sintesi di principi dedotti e applicati. La proposta progettuale non è un *unicum*.



Studio sugli ambiti di pertinenza coesistenti lungo il confine portuale

La City Port Europea

I confini portuali si estendono oltre i limiti morfologico-urbani. Due gruppi di utenti sono coinvolti all'interno del territorio portuale: le autorità e gli attori locali, o gruppi di cittadini. Di solito il primo possiede una maggior potere rispetto al secondo e solo raramente nasce una collaborazione tra le due parti. Storicamente i due aspetti morfologico-urbano e sociale, sono caratterizzanti la forma e gestione delle città-porto. Infatti, dal nucleo portuale si sviluppano una serie di spazi che possono essere di servizio alle attività portuali o che autonomamente si sviluppano dalle necessità degli utenti. A partire dagli anni '70 si assiste, in Europa e nord America, ad un processo di deindustrializzazione con conseguente dismissione delle strutture produttive del periodo fordista e crescente disoccupazione. Si affermano quindi, nelle città portuali, le prime esperienze di rigenerazione dei porti storici. Questo processo a ritroso nella storia

contemporanea delle città portuali è ancora più problematico se osservato con la consapevolezza di cosa fossero i nodi portuali per le città: luoghi di interscambio commerciale e di informazioni, nodo di flussi ininterrotti. Hoyle nel 1989 definisce infatti cinque fasi dello sviluppo delle città portuali che vanno dal porto inscritto all'interno delle mura difensive, continua con la sua espansione tramite il commercio, si complica tramite il periodo della "containerizzazione" fino ad arrivare alla rigenerazione primacitata. Schubert (2008) estende l'utilizzo del modello di Hoyle. Identifica una sesta fase evolutiva: la globalizzazione (Sassen, 1999) e la competizione internazionale offrono alla città contemporanea nuovi interessi, flussi di capitali e persone che entrano a pieno titolo tra i nuovi attori dei processi di rinnovamento urbano. Queste esperienze tendono ad integrare gli sviluppi del *waterfront* in una prospettiva cittadina e regionale. La tendenza della ri-

CONOSCENZA



INQUADRAMENTO
Perchè la città-porto europea

DEFINIZIONE
Cosa definisce la città-porto?

STATO ATTUALE
Come si attua la rigenerazione oggi?

IL CONTESTO

fase iniziale | definire l'ambito



INQUADRAMENTO
Selezione di 16 Progetti di rigenerazione in Europa

DEFINIZIONE
I sistemi del porto

STATO ATTUALE
I tempi e le modalità europee

LE 16 CITTÀ PORTO

fase intermedia | studiare la strategia



INQUADRAMENTO
Selezione di 3 Casi studio

DEFINIZIONE
I progetti di rigenerazione

STATO ATTUALE
Le conclusioni, nuove strategie progettuali

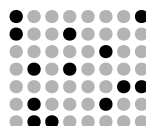
3 BEST PRACTICES

fase conclusiva | progettare una soluzione

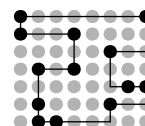
PROGETTO



IL CASO STUDIO
Relazioni urbano-portuali



CONFORNTO
Scenari attuali/Scenari possibili



LO STATO FUTURO
Rigenerazione - Rete di città porto

NAPOLI CITTÀ PORTO

fase iniziale | definire l'ambito

fase intermedia | studiare la strategia

fase conclusiva | progettare una soluzione

Approccio metodologico interscalare articolato in tre fasi:
1. Obiettivi;
2. Conoscenza;
3. Strategia e Progetto.

Ciascuna fase è guidata da un processo di approfondimento progressivo, sia teorico che operativo: dall'inquadramento generale al confronto con *best practices*, e da una sca-

la ampia a uno sguardo più ravvicinato.



Rete di infrastrutture europee (mobilità su ferro, acqua e aria)
Fonte: Eurostat

generazione è quindi muovere verso le aree del porto moderno ed ex industriale e il progetto di rigenerazione non si esaurisce più nella riconversione o il restauro dei manufatti portuali storici ma, al contrario, è chiamato a confrontarsi con le grandi superfici infrastrutturate del porto moderno.

In questo senso si riconosce la criticità del porto odierno strettamente industriale e viene sempre di più sottolineata l'emergenza di un intervento. In questa prospettiva si collocano i report internazionali ed europei che segnano la nascita di un vero e proprio fenomeno della rigenerazione.

Si collocano sulla stessa scia gli obiettivi dell'agenda 2030 dell'AIVP³, in cui ciascun obiettivo per il raggiungimento della sostenibilità globale si tramuta

in uno specifico obiettivo inerente alle stesse port cities.

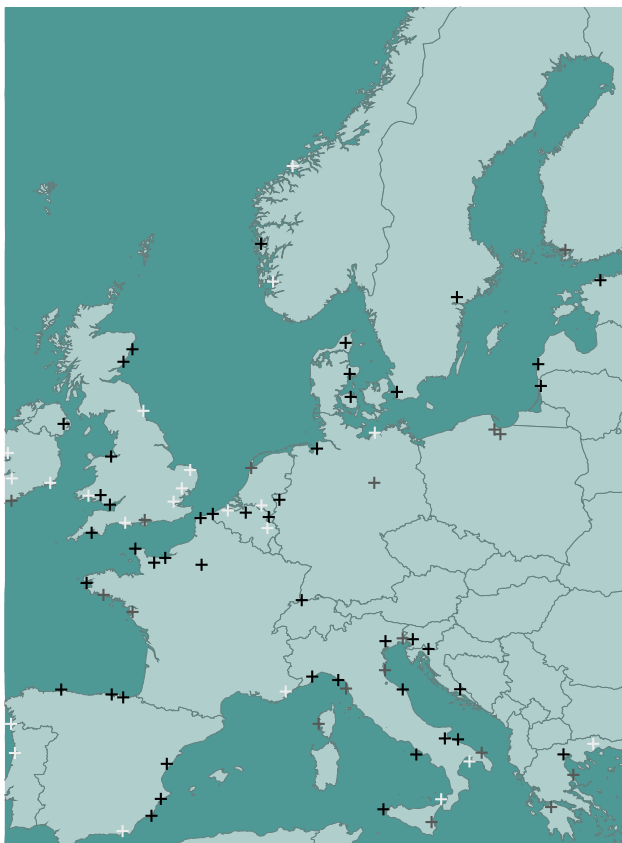
L'*awareness* si riflette in nuovi studi, interventi teorici e pratiche progettuali che diventano quindi una rete crescente di stimoli per il grande campo di prova dei territori costieri.

Learning from the City Port

Le modalità di intervento nella rigenerazione assumono caratteri diversi a seconda del contesto, delineando il vero e proprio campo d'indagine: la molteplicità degli interventi, e la complessità del bordo urbano portuale in tutte le sue declinazioni. La singolarità degli interventi costituisce quindi il criterio di selezione per sedici *city port*. Sedici esempi, sedici approcci a scale diverse,

Rigenerazione delle città porto Europee
Fonte: report sulla rigenerazione dei porti europei "ENSURE"

-  VISIONE UNICA
-  APPROCCIO INCREMENTALE
-  PATTERN NASCENTI



l'uno diverso dall'altro. Dalla messa a sistema delle diverse esperienze si trae un paradigma unico nell'approccio che avrà declinazioni diverse da città a città, da porto a porto, ma in comune uno spirito cosciente di proiezione verso il futuro.

Dalle esperienze Europee quindi si arriva, tramite un approccio multicriteriale, a restringere il campo a tre casi studio in particolare: le città di Rotterdam, Marsiglia e Copenaghen.

La scelta dei tre è orientata dalla presenza analoga in tutti e tre i porti di tre fattori riconosciuti come necessari per la messa in atto di un processo di rigenerazione: la collaborazione tra pubblico e privato, uno stato di avanzamento del progetto già avviato e una sensibilità progettuale cosciente dell'esistente.

Come nel lavoro di Scott e Venturi⁴, la lettura della grammatica delle infrastrutture moderne con il loro "ordine confuso" permettere di rintracciare quei capisaldi su cui territori complessi si fondano

Dallo studio delle dinamiche socio-economiche, del modello di sviluppo e dei diversi obiettivi di partenza e dal confronto tra questi, si deducono tre principi generali, capisaldi per la futura strategia:

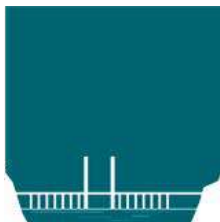
- _ Nell'interfaccia portuale futura: bisogna progettare con il porto industriale.
- _ È necessaria la riappropriazione e rinaturalizzazione del *waterfront*.
- _ Sarà di primaria importanza una progettazione partecipata ed inclusiva.



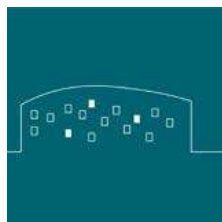
AMBURGO
PORTO PIANIFICATO



COPENAGHEN
PORTO DEL FUTURO



MALMO
PORTO INFRATRUTTURA



ESBJERG
PORTO UNIVERSITÀ



LISBONA
PORTO DEL RIUTILIZZO



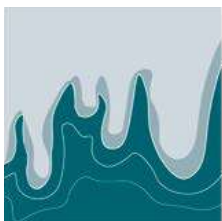
MARSIGLIA
PORTO AGORÀ



ROTTERDAM
PORTO PRO ESISTENTE



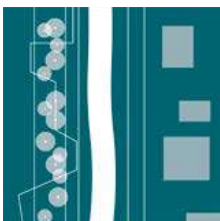
BARCELLONA
PORTO CANTIERE



BERGEN
PORTO RIAPPRIPIAZIONE



BILBAO
PORTO MUSEO



BORDEAUX
PORTO PROMENADE



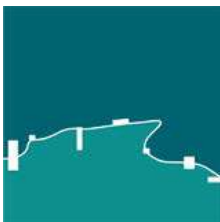
DUBLINO
PORTO INVESTIMENTO



LIVERPOOL
PORTO QUARTIERE



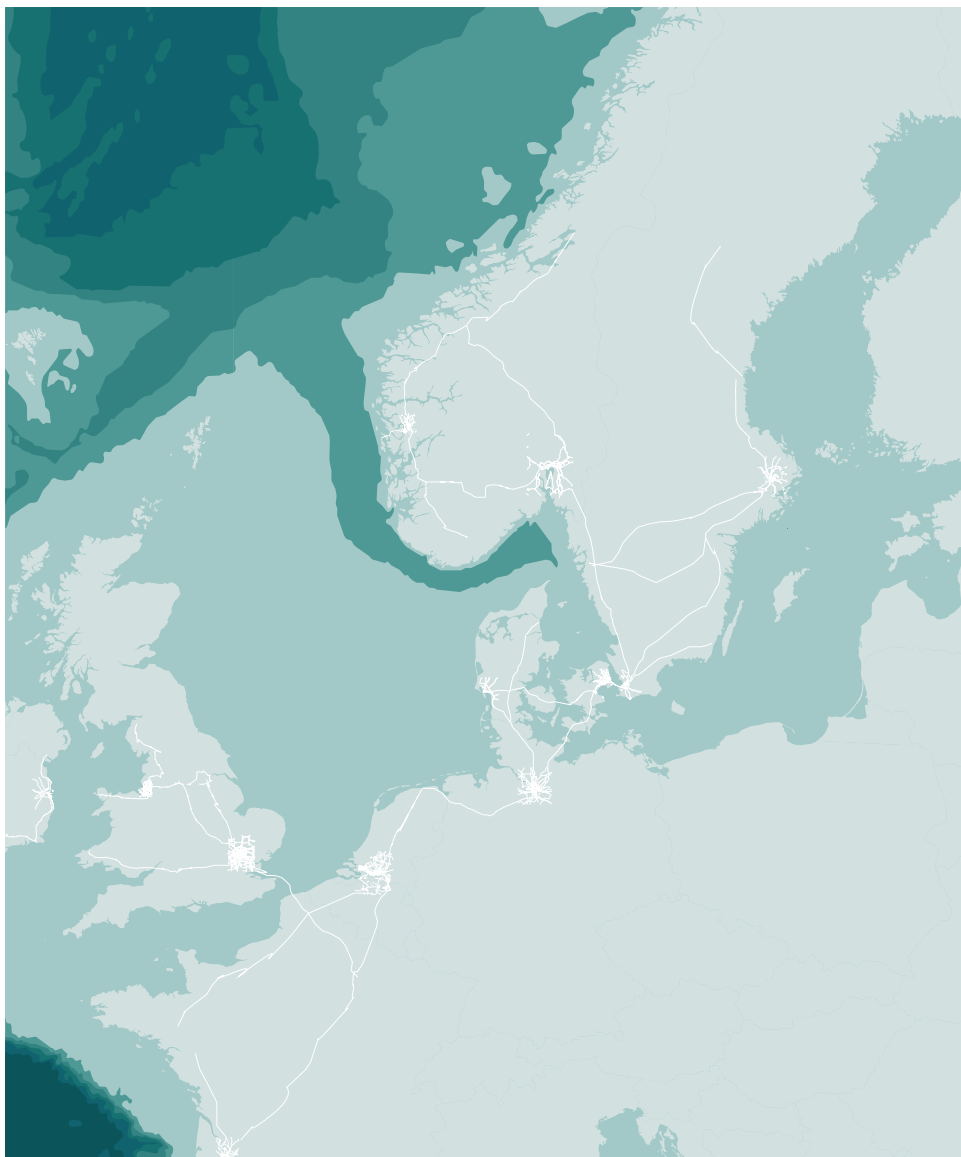
LONDRA
PORTO MULTIFORME



OSLO
PORTO PERIMETRO



STOCCOLMA
PORTO ECOLOGICO



Note:

1. Loredana Mascheroni, *Confine, grenze, frontiere: come si abitano questi spazi?*, «Domus», 2021;
2. Carola Hein, *Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories*, Chair of History of Architecture and Urban Planning, Delft University of Technology, Delft 2021;
3. AIVP, *Un'ONG per la costituzione delle port cities*, disponibile online.
4. Robert Venturi, Steven Izenour e Denise Scott Brown, *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge 1972.

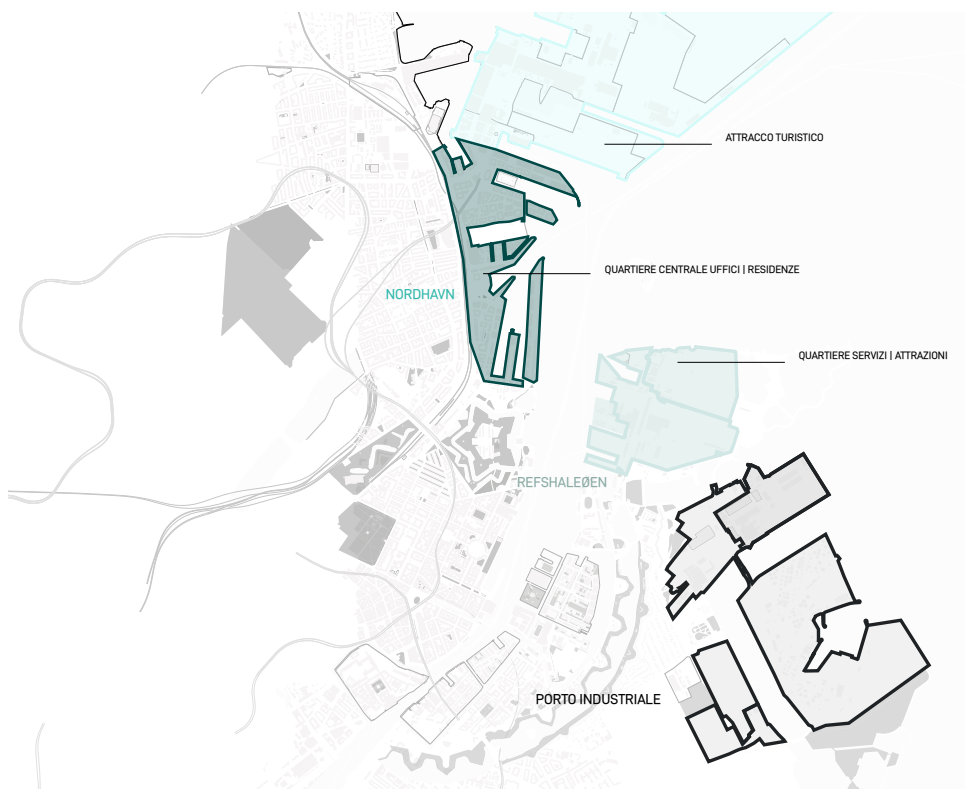
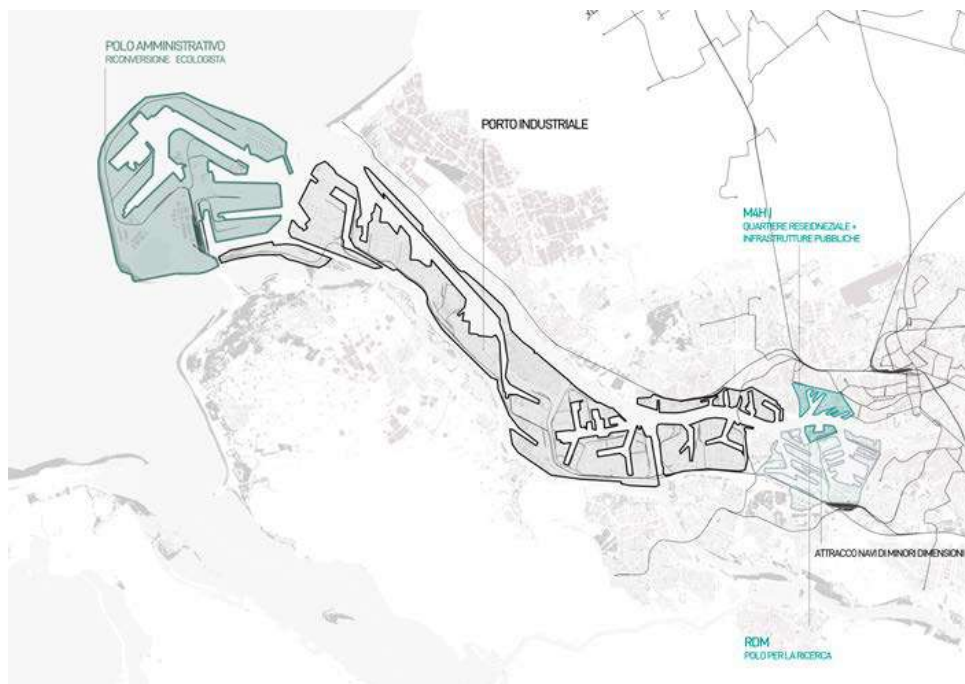
Bibliografia:

- Ažman-Momirski Lucija, Hein Carola e van Mil Yvonne, *Port City Atlas. Mapping European Port City Territories: From Understanding to Design*, Nai010 Publishers TU Delft LDE PortCityFutures, (Rotterdam, Delft) 2023.
- Couling Nancy e Hein Carola, *The Urbanisation of the Sea: From Concepts and Analysis to Design*, Nai010 Publishers TU Delft LDE PortCityFutures, (Rotterdam, Delft) 2021.
- Ducruet César e Lee Sung-Woo, *Frontline soldiers of globalisation. Port-city evolution and regional competition*, «GeojournalN», 2006.



Best practices:

1. Porto di Marsiglia
2. Porto di Rotterdam
3. Porto di Copenhagen



Il porto di Napoli, tra i protagonisti del Mediterraneo, è al contempo un nodo critico della città: soglia inaccessibile più che vero e proprio bordo. Lungo questo perimetro si riscrivono i rapporti tra gli abitanti e la risorsa mare. Il bordo diventa confine, il confine diventa inizio per definizione dell'interfaccia.

Il caso studio partenopeo è un campo di prova dove le lezioni e i principi che si evincono da un'esperienza globale si calano nella dimensione locale.

Il progetto recepisce la lezione ampia del tema, comprende le dinamiche di rigenerazione e applica una possibile strategia di trasformazione del porto esistente, estendibile oltre il singolo porto.

Nell'ambito Campano il campo d'indagine si restringe ai tre porti (parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale) di Castellamare, Salerno e Napoli.

Se nel primo caso le dimensioni del porto sono troppo ridotte occupandosi solo di determinate attività, il caso di Salerno invece vede uno dei porti più grandi in Italia inserirsi in una città dalle dimensioni ridotte. Napoli è l'unica a configurarsi come vera e propria sintesi di città e porto, dove l'una si interseca con l'altra. Per questo motivo, è possibile il raffronto di Napoli con la dimensione Europea e globale, ragionando su questo luogo come motore propulsore e non come caso isolato.

Le città portuali possono essere considerate una categoria urbana specifica, un campo di studi autonomo, in cui il rapporto complesso tra acqua e territorio urbanizzato definiscono dinamiche inedite nella storia delle città.

Nel ridisegno di una "categoria specifica", il porto non può essere ripensato come un luogo a sè stante.

La trasformazione del limite portuale può avvenire soltanto tramite la riconversione degli spazi affinché questi si aprano all'intorno. Ciò non significa negare la sua natura in-



Pietro Antonio Toma,
Storia del porto di Napoli,
Sagep editrice, 1991.

frastrutturale o industriale ma far sì che le due dimensioni (urbana e portuale) siano connesse tra di loro, che l'una viva dell'altra.

L'incontro e scontro tra le due facce ci riporta quindi ad una nuova definizione della soglia portuale: «Il confine urbano-portuale è un campo di confronto e scambio.

Può essere concepito come una soglia che presuppone transizione e movimento e in cui l'identità e il carattere di comunità si condensano mentre, d'altra parte, i flussi marini e terrestri convergono e divergono»¹.



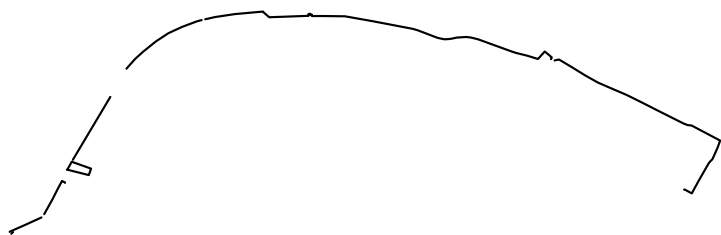
Modello di studio del porto di Napoli: individuazione delle emergenze nella rigenerazione



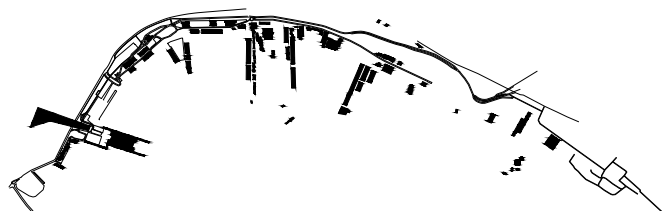
Vista della Campania
dall'alto



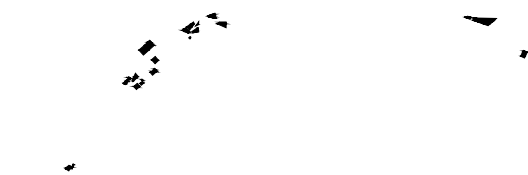
Autorità di sistema por-
tuale del Mar tirreno
centrale



Il bordo: Limiti portuali, mura, cantieri.



Il porto in movimento: strade, parcheggi, magazzini, logistica, turismo.



Il porto dello stare: istruzione, accoglienza, commercio, incontro.

Le possibili vie del mare

Studiare le condizioni attuali, lo sviluppo storico e quello attuale, permette di comprendere come le dinamiche in atto siano ancora lontane dal raggiungimento di obiettivi più ampi ed internazionali.

L'indagine preliminare diventa quindi il caposaldo necessario per lo sviluppo del progetto, il punto di partenza per l'inversione di tendenza del porto: non più come semplice luogo di movimento ma come spazio da vivere per la cittadinanza.

Il porto di Napoli si configura infatti come una vittima di quel processo di "containerizzazione" che ha scisso in due parti la città. Un territorio transitorio dove non c'è spazio per luoghi

destinati a chi si trova dall'altra parte del bordo, una frontiera in dissoluzione lentamente consolidatasi nel tempo, colmata dopo colmata.

La città porto in quanto ecosistema complesso vive nella collisione delle due facce: l'una in contatto con l'acqua, l'altra con lo spazio urbano. Se da una parte le modalità dell'abitare nello spazio urbano cambiano con gli abitanti, quelle del porto si trasformano in accordo con le innovazioni infrastrutturali. Città e porto rispondono a piani, regole e ad una governance diversa. Un'inversione di tendenza permetterebbe l'evoluzione dell'infrastruttura porto.

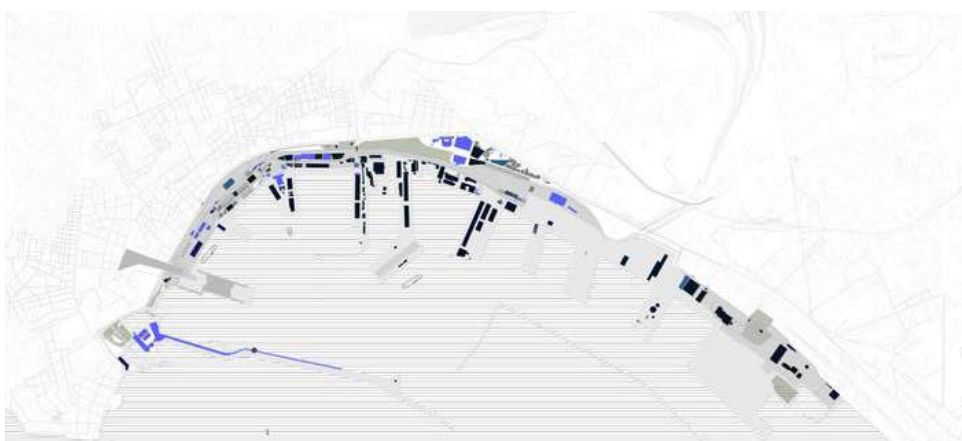
In effetti dinamiche simili sono evidenti nelle nuove progettualità del piano del porto di Napoli² così come all'esterno del suo perimetro.



Porto di Napoli:
Sviluppo storico



Porto di Napoli:
Stato di fatto



Porto di Napoli:
Funzioni esistenti

Patrimonio Esistente.
Città Futura



Mappatura delle progettualità presenti all'interno del Porto di Napoli

L'intersezione di queste dinamiche interne ed esterne permette di assumere una prospettiva cosciente di questa inversione necessaria.

Sebbene i progetti agiscano nell'interesse della sinergia porto-città e sulla scia di ripresa e innovazione del Comune di Napoli, è comunque rintracciabile l'evidente arretratezza degli interventi rispetto alla tendenza in atto di una rigenerazione di più ampio respiro. In particolare le nuove progettualità si concentrano solo da un lato dell'area portuale e della città, lasciando indietro quella più complessa e introversa.

Tra le nuove progettualità gli investimenti si concentrano principalmente sul migliorare la mobilità, sulla bonifica e rinaturalizzazione e sulla rigenerazione del patrimonio edilizio portuale.

In tutti e tre i casi si può comprendere come nonostante gli investimenti, le potenzialità degli interventi siano sempre riconducibili ad azioni puntuali e non sistemiche, a progetti che interessano più il porto come infrastruttura che come parte della città.

Per far sì che l'ecosistema città porto possa sopravvivere e crescere è inevitabile la messa a sistema delle nuove progettualità con una rete di preesistenze che includa la cittadinanza così come il porto, che sia capace di proporre un dialogo tra le parti facendo comunicare la duplice natura infrastrutturale e urbana.

A fronte di una spesa complessiva molto alta le azioni attuali mirano ad un migliormaneto che nella maggior parte dei casi è rivolto al miglioramento dei



Mappatura delle progettualità presenti all'esterno del Porto di Napoli

flussi turistici e commerciali più che a strutture rivolte alla cittadinanza. In questo senso, basti pensare belvedere panoramici e alle infrastrutture marchiate dalle diverse *archistar*.

Il territorio naturale e libero delle spiagge si riduce sempre di più a favore dell'avanzare del territorio industriale. Se da una parte il porto turistico diventa sempre più aperto, luogo di transito affollato, dall'altra il porto industriale si chiude alzando mura immateriali sempre più alte verso la città.

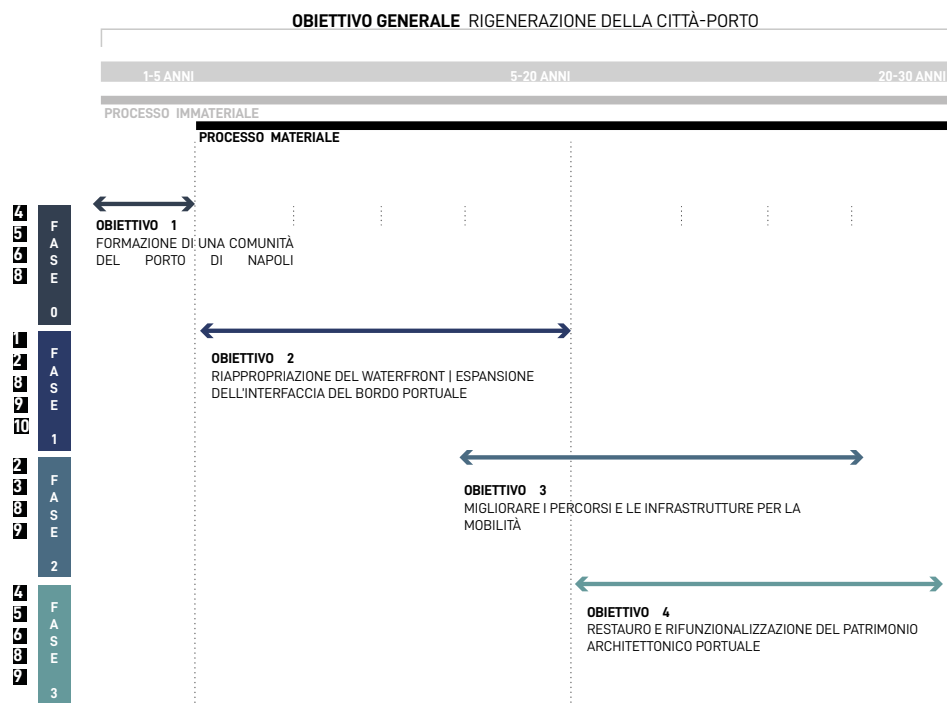
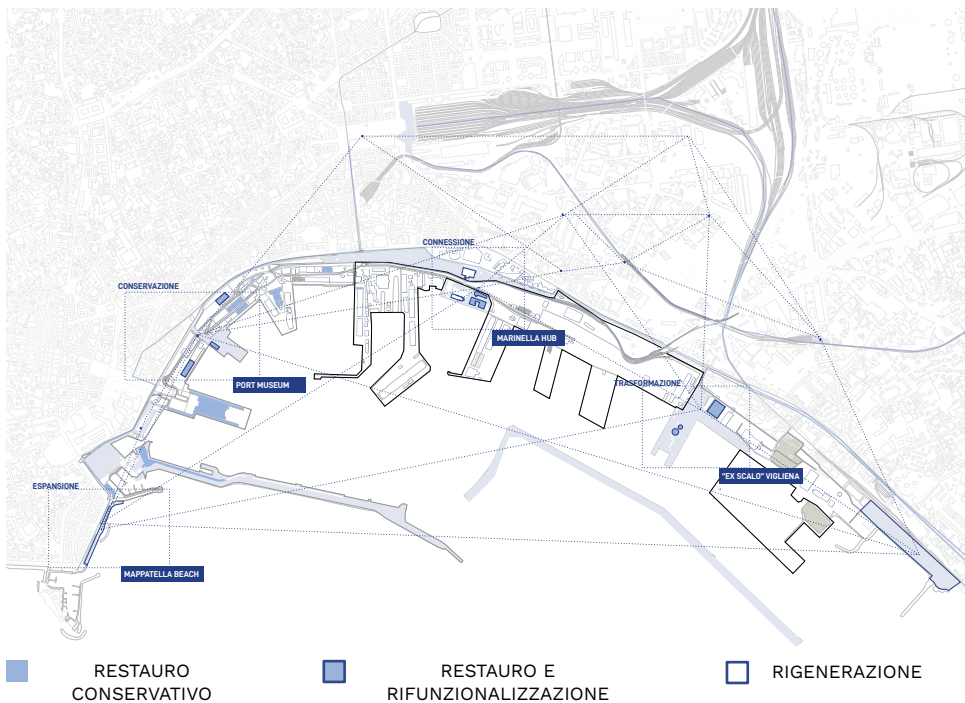
Rimangono in stato di abbandono numerose infrastrutture e archeologie industriali che esprimono un valore dell'esistente molto più forte delle mega strutture che *deus ex machina* pretendono di risolvere l'ecosistema portuale.

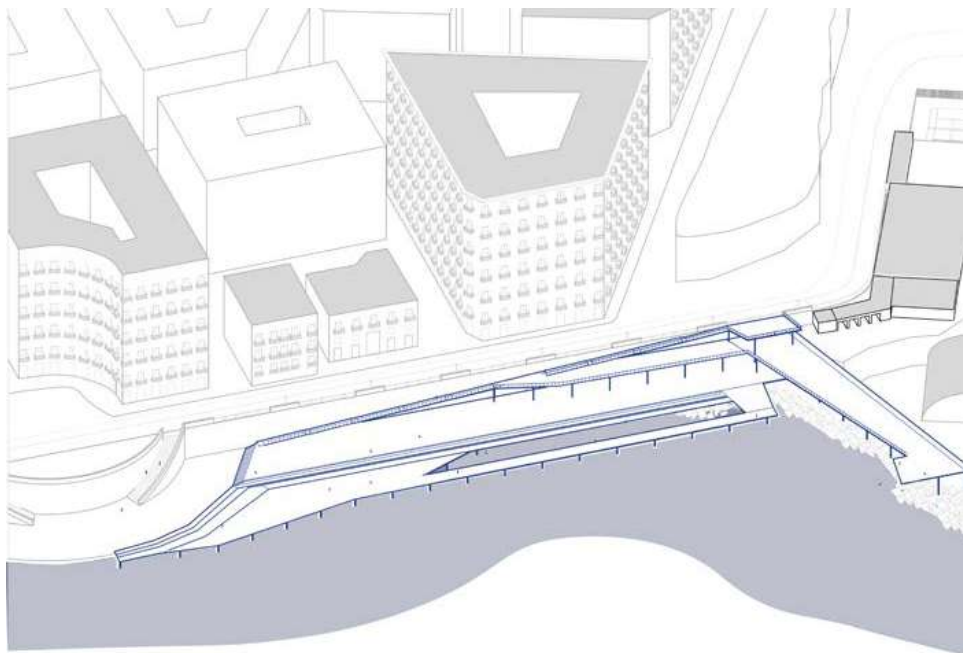
Quale futuro attende il nuovo porto di Napoli? Come fare rete nella trasformazione del sistema costiero? Che ruolo gioca il patrimonio architettonico nella vita della città?

Calata della Marinella: Ancoraggi portuali

La futura trasformazione del bordo portuale richiede un approccio unitario che consideri l'intera estensione dell'area, articolato in fasi temporali con obiettivi specifici per ciascuna tappa, declinati secondo le categorie di intervento dell'Agenda 2030 dell'AIVP. Per garantirne la realizzabilità, il piano si sviluppa da subito attraverso un percorso immateriale di coinvolgimento della cittadinanza, fino alla gestione operativa degli spazi portuali. In tutti i casi analizzati, l'intento non è imporre nuove condizioni, ma adattarsi all'esistente – pur con infrastrutture di grande impatto – nella convinzione che «rigenerare equivale a civilizzare l'urbano»³: ovvero indagare le ragioni di uno stato di fatto non inevitabile e introdurre mutamenti che migliorino la qualità della vita.

La strategia prevede inoltre una mappatura di stakeholder, sia locali sia globali, in grado di rispondere agli obiettivi individuati, e si articola in un processo che integra aspetti immateriali e materiali, pubblici e privati. Partendo da una visione d'insieme, si innescano riflessioni e progetti che, solo successivamente, si traducono in interventi architettonici mirati. Così, individuati alcuni “nodi” strategici, il porto industriale si sfuma lasciando spazio a frange urbane interconnesse con le iniziative già in corso, senza però rinunciare alle sue funzioni produttive e commerciali. La rigenerazione, quindi, non nega il passato né prescinde dal presente, ma convive con l'urgenza di un rinnovamento sostenibile. In ogni fase sarà attivato un sistema di monitoraggio e valutazione continua, per misurare l'impatto degli interventi e garantire flessibilità nell'adattamento delle strategie. Le collaborazioni pubblico-private fungeranno da volano per il finanziamento e la gestione condivisa dei nuovi spazi, assicurando sostenibilità economica e sociale. Infine, una campagna di comunicazione permanente manterrà alto il coinvolgimento della cittadinanza, trasformando ogni fase in un'opportunità di apprendimento collettivo e di partecipazione attiva.

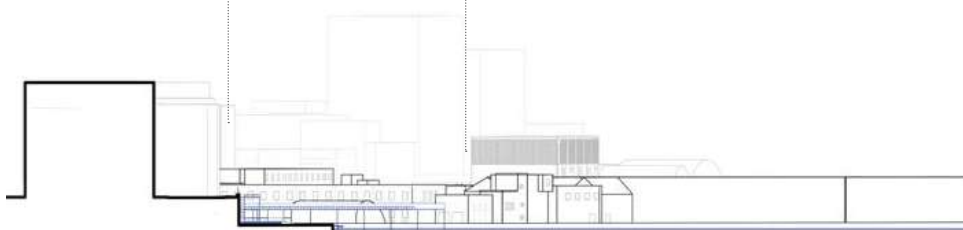




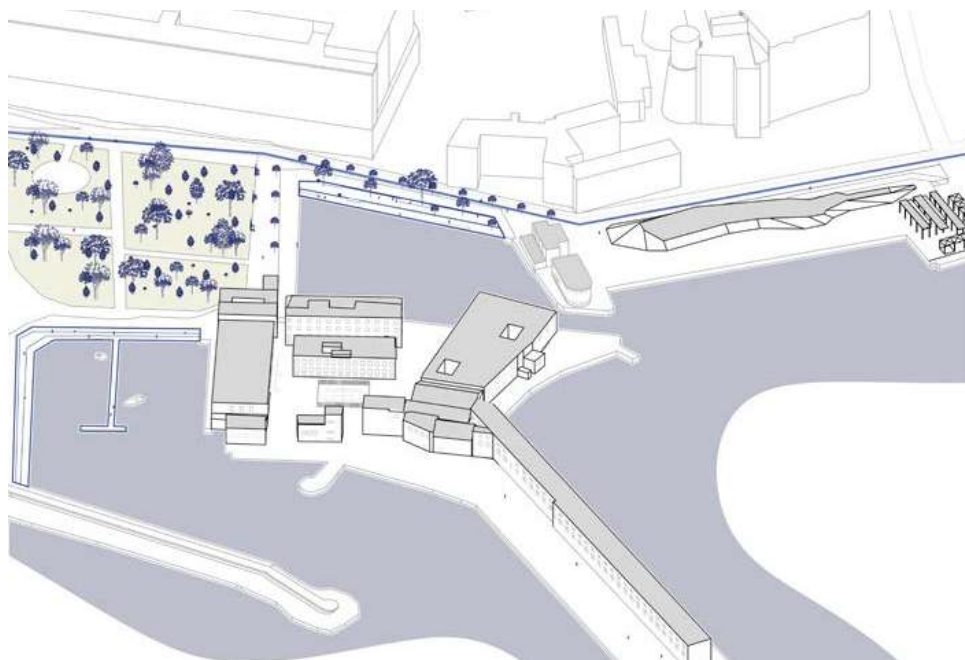
Nuovo Lido Via N. Sauro

1. PIATTAFORME ACCESSIBILI

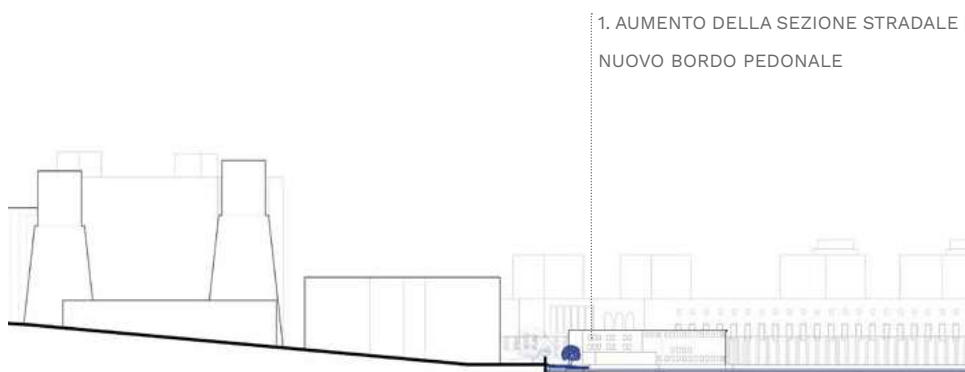
2. SPAZI PER LA BALNEAZIONE



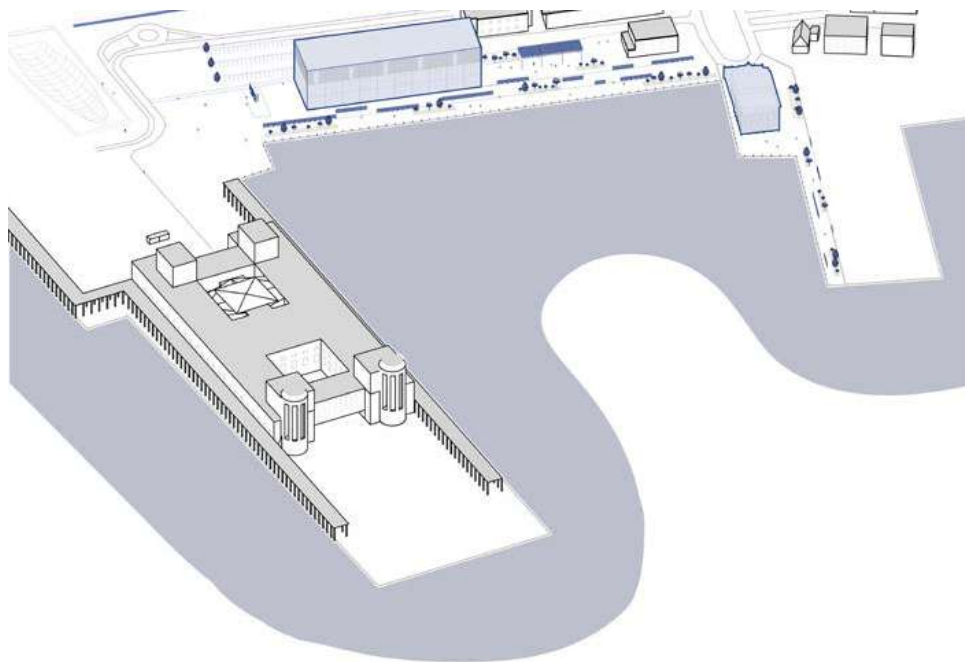
Sezione trasversale



Camminamento Molo Beverello



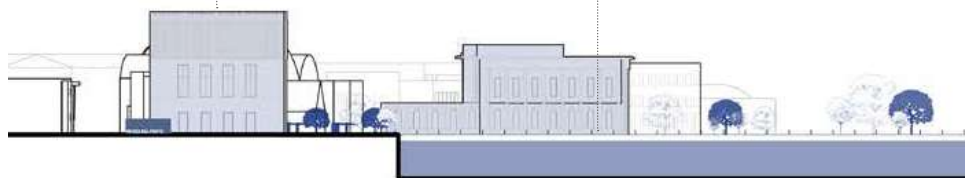
Sezione Trasversale



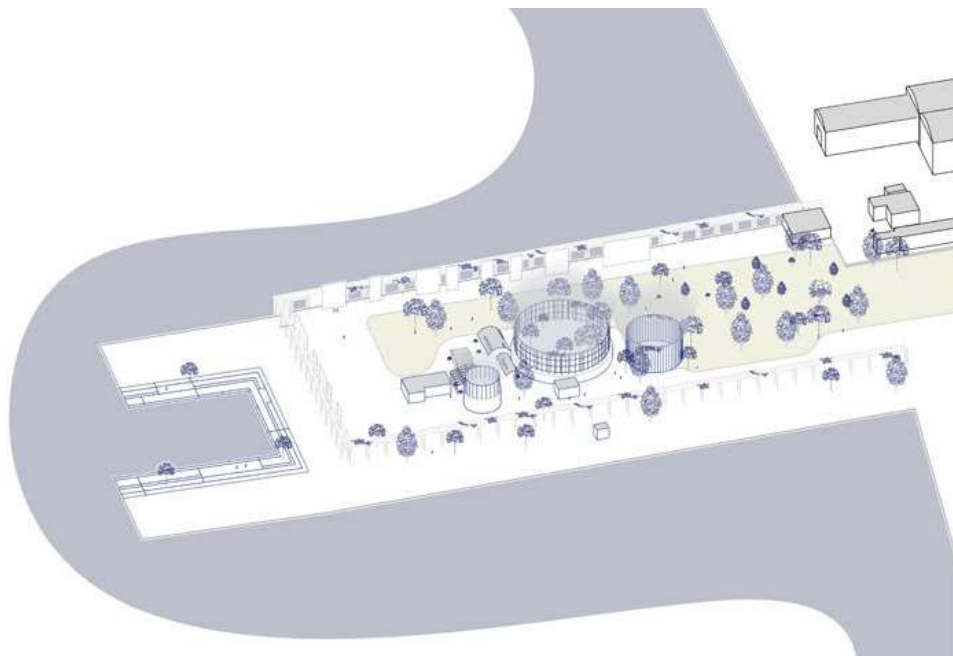
Magazzini Generali e Nuovo Museo del Porto

1. RESTAURO E RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI
EDIFICI IN STATO DI ABBANDONO

2. RIDISEGNO DEL WATERFRONT



Sezione trasversale



Parco pubblico della Vigliena

1. FITODEPURAZIONE | PARCO URBANO

2. SPAZI PER L'AGGREGAZIONE



Sezione longitudinale

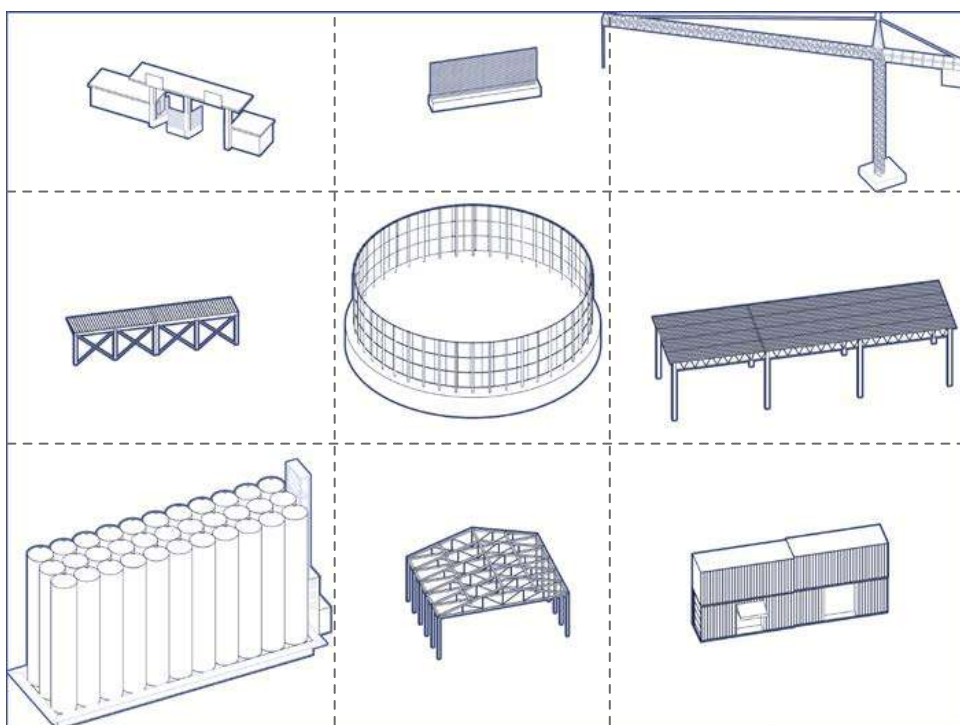
Calata della Marinella: Ancoraggi portuali

Nel continuo scontro tra terra e acqua cosa succederebbe se il confine portuale si smaterializzasse? Quali nuovi orizzonti si aprirebbero oltre navi, container, piattaforme petroliere, pescherecci e fari? In questa prospettiva, la porosità evocata da Benjamin e Lasics diventa la chiave di lettura per interpretare in chiave diversa quegli edifici simbolo della vita marittima. Infatti sono proprio le gru, i silos, e i magazzini arrugginiti a suggerire il punto di partenza del progetto del Porto di Napoli, che in questa grammatica inedita fatta di ancoraggi portuali legge un terreno fertile per il cambiamento.

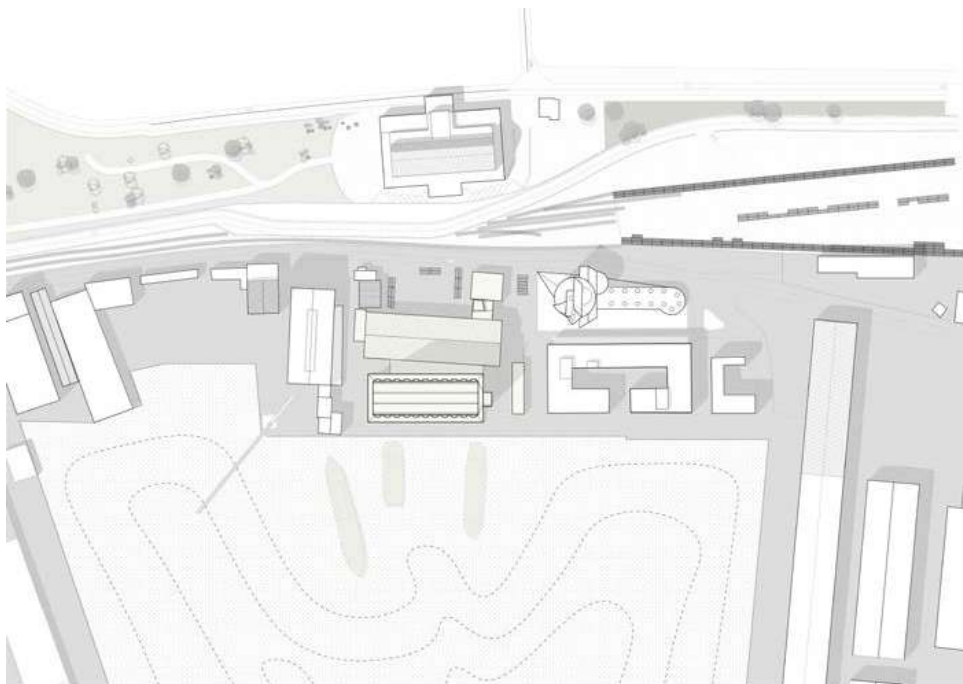
La calata delle Marinella (tra i vari *focus* di progetto) si presenta come un nodo critico in questo senso, a metà tra l'area ovest e quella est del bordo portuale napoletano. La criticità della sua posizione è legata infatti al diverso approccio nella visione e progettazione di queste due facce del porto: da un lato il porto turistico accessibile e dall'altro il porto industriale, barriera tra la città e il mare.

Allo stato dell'arte, se da una parte il paesaggio del molo è segnato dai grandi container (simbolo della funzione doganale), dall'altra ospita architetture simbolo del patrimonio napoletano contemporaneo. Versano in totale stato di abbandono l'edificio del Mercato Ittico di Luigi Cosenza così come la Casa del Portuale di Aldo Loris Rossi.

L'area infatti è ad oggi sotto i riflettori non solo per la rigenerazione prossima del Mercato Ittico ad opera del gruppo di architetti GPA Partners, ma anche per la recente mostra ospitata dal Museo Madre dedicata all'architetto Aldo Loris Rossi intitolata "Il resto di niente" (a cura di Sabato De Sarno). Gli edifici o (come definiti nella stessa mostra) "Promesse da riformulare" esprimono bene la necessità di questi "luoghi sospesi" o in abbandono di aprirsi e confrontarsi con l'intorno.



Gli ancoraggi portuali
della Calata della
Marinella.

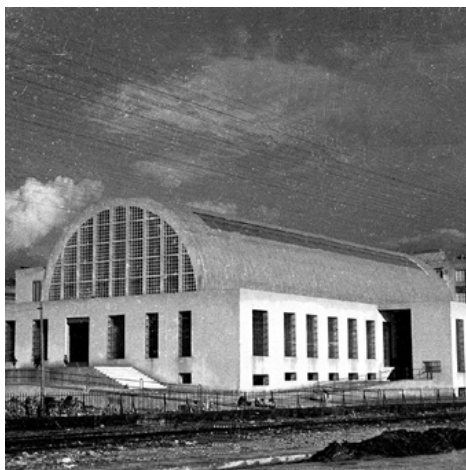


Planimetria delle
Coperture

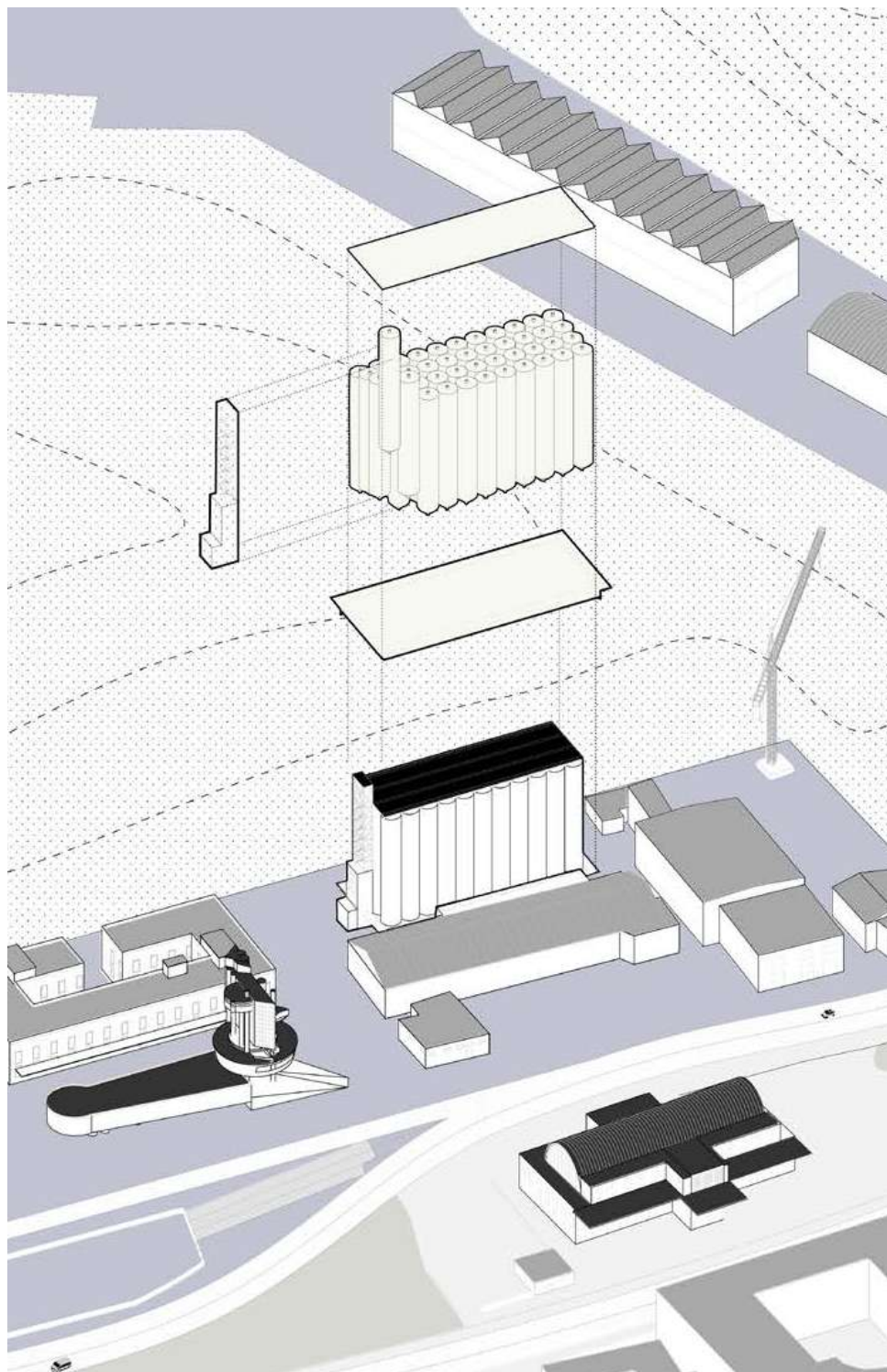
Allo stato dell'arte, la Calata della Marinella si trova in uno stato di parziale abbandono. I fabbricati usati per lo stoccaggio diventano silenti barriere in calcestruzzo. Tra tutti i Silos granari, vecchi cilindri altri più di quaranta metri che si stagliano lungo la costa.

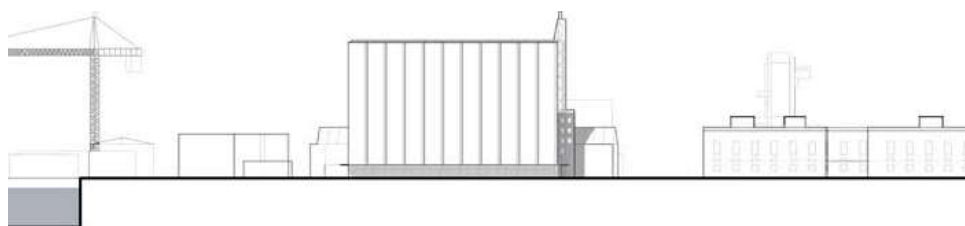
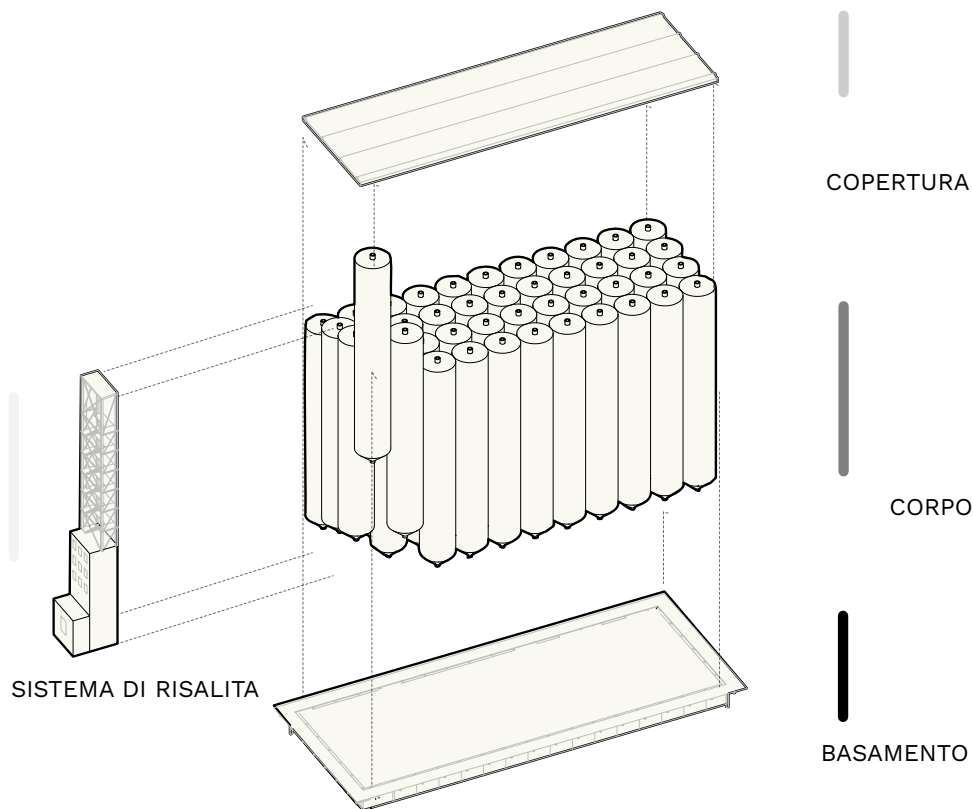
Da qui nasce la lettura dell'infra-ordinario di luoghi ai quali è quasi difficile far caso o ai quali si guarda infastiditi per la macchia di grigio imponente lungo l'orizzonte. Il numero di edifici come questo che versano in stato di abbandono è altissimo, proprio a causa di quel fenomeno di progresso del commercio e della globalizzazione di cui si è parlato. Oltre agli edifici storici e alle archeologie, la città contemporanea è piena di edifici simbolo della contemporaneità ormai diventati involucri vuoti. Questi avamposti della vita industriale diven-

tano nella nuova era del contemporaneo quindi possibili motori propulsori per l'azione rigeneratrice: degli edifici con un nuovo paradigma, degli ex qualcosa che generano nuove dinamiche di urbane. Convivere realmente con questa parte del patrimonio del quotidiano, renderlo accessibile piglia la gabbia stretta in cui queste architetture sono relegate a distanza dal cittadino.

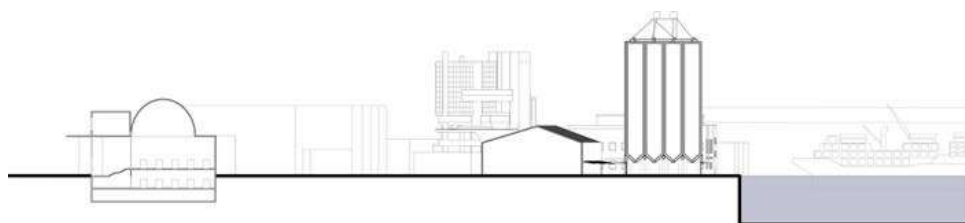


1. Mercato Ittico, Luigi Cosenza.
©Archivio Cosenza
2. Container trasporti.
©Gianluca Piccolo
3. Casa del Portuale, Aldo Loris Rossi.
©Gianluca Piccolo

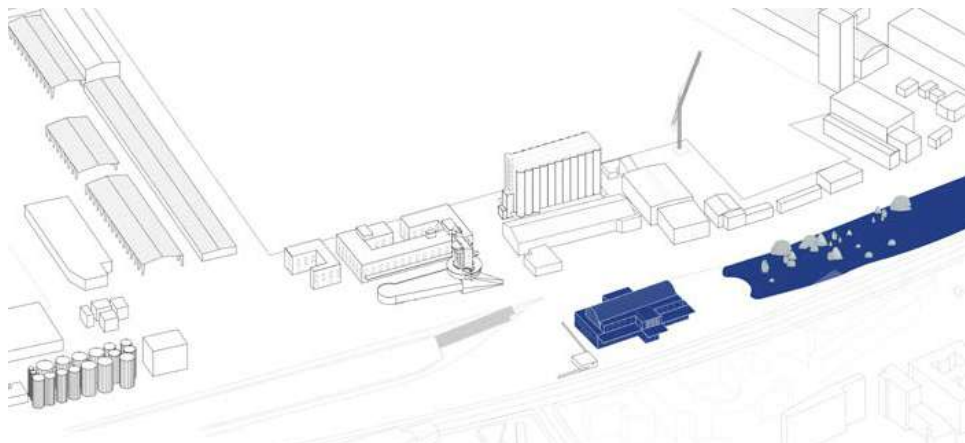




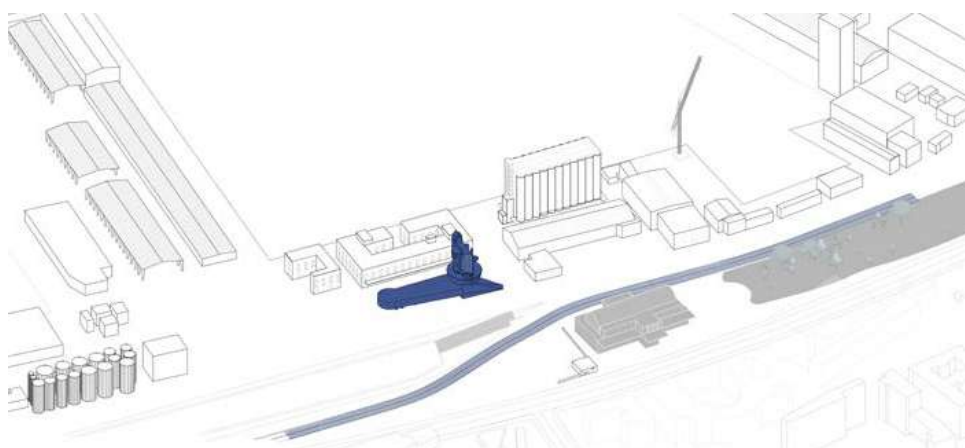
Prospetto longitudinale



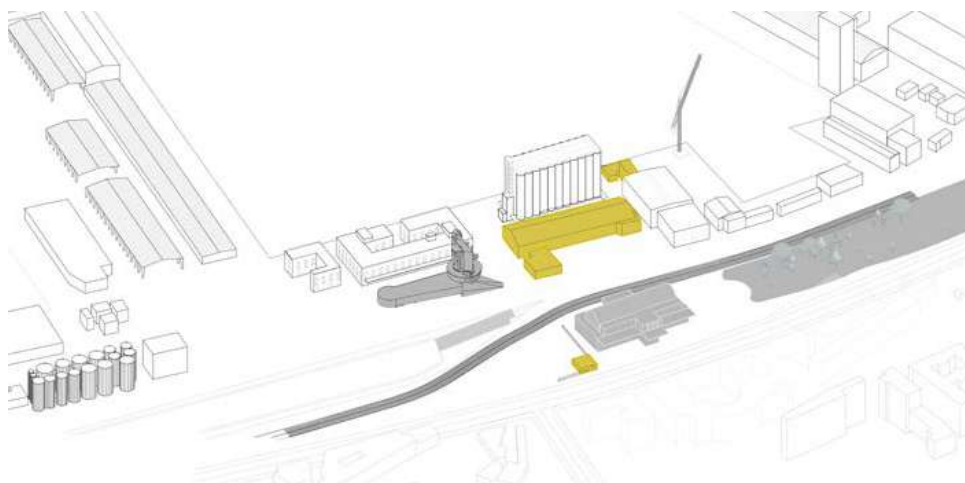
Sezione trasversale



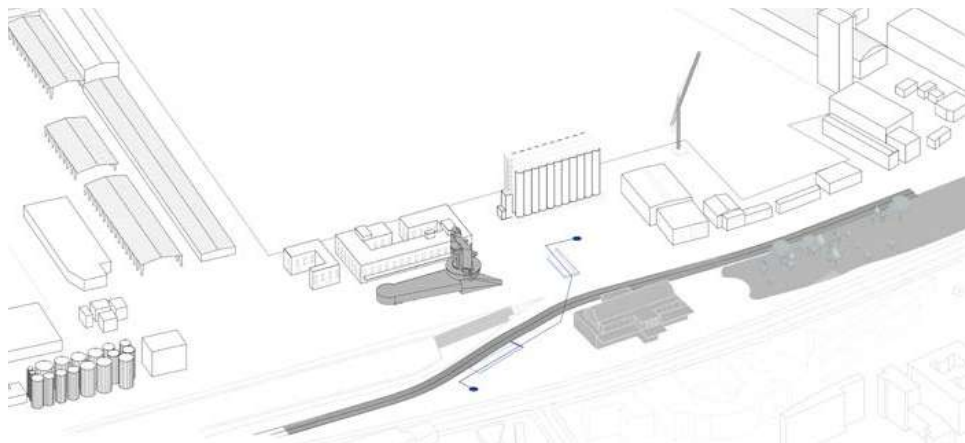
Nuove progettualità



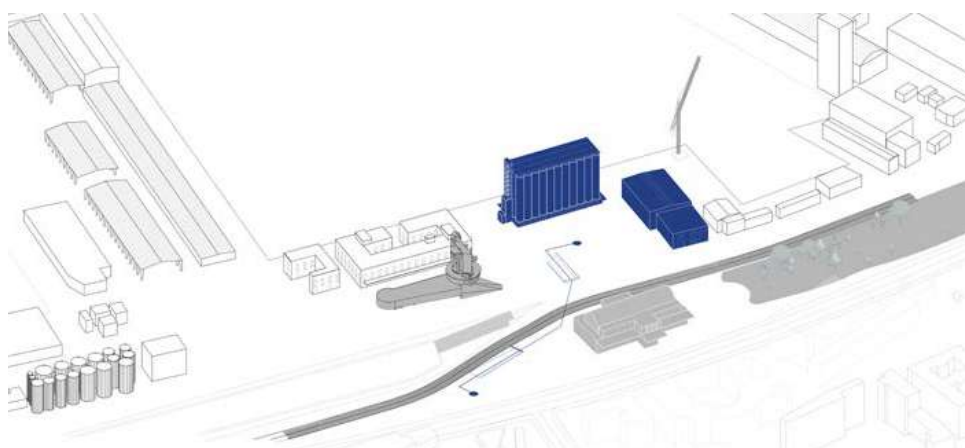
Previsioni del PRG



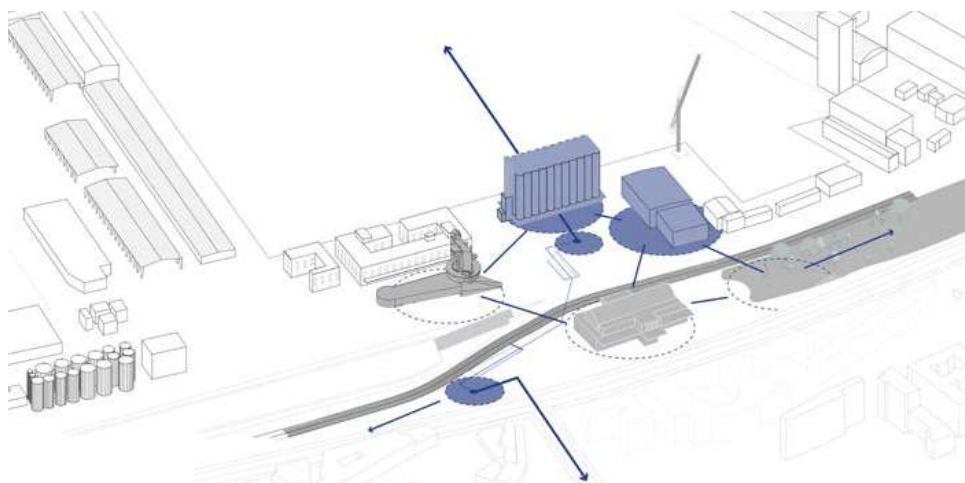
Demolizioni



Connessioni



Rifunzionalizzazione



Marinella Hub

Ex Silos Granari

Gli avamposti della rigenerazione

La trasformazione dell'area industriale e in particolare dell'edificio nasce in realtà dallo stesso dialogo con chi è strettamente legato alla vita della città e del suo porto. Dal confronto con la possibile futura utenza che vive questi spazi quotidianamente e chi invece dovrà conviverci.

In un territorio di limite, coesistono la dimensione locale con quella globale, scenari possibili di incontro. Le azioni di progetto in questi luoghi non rappresentano un caso isolato ma un'occasione interdisciplinare e aperta.

Nella sua metamorfosi l'edificio degli Ex Silos Granari mantiene la sua immagine ma si trasforma in altro. Nell'integrare con l'ordine che l'alta muraglia in calcestruzzo ha radicato non sarebbe giusto interferire con lo stato delle cose, quanto piuttosto reinterpretarlo in modo che possa essere restituito alla collettività.

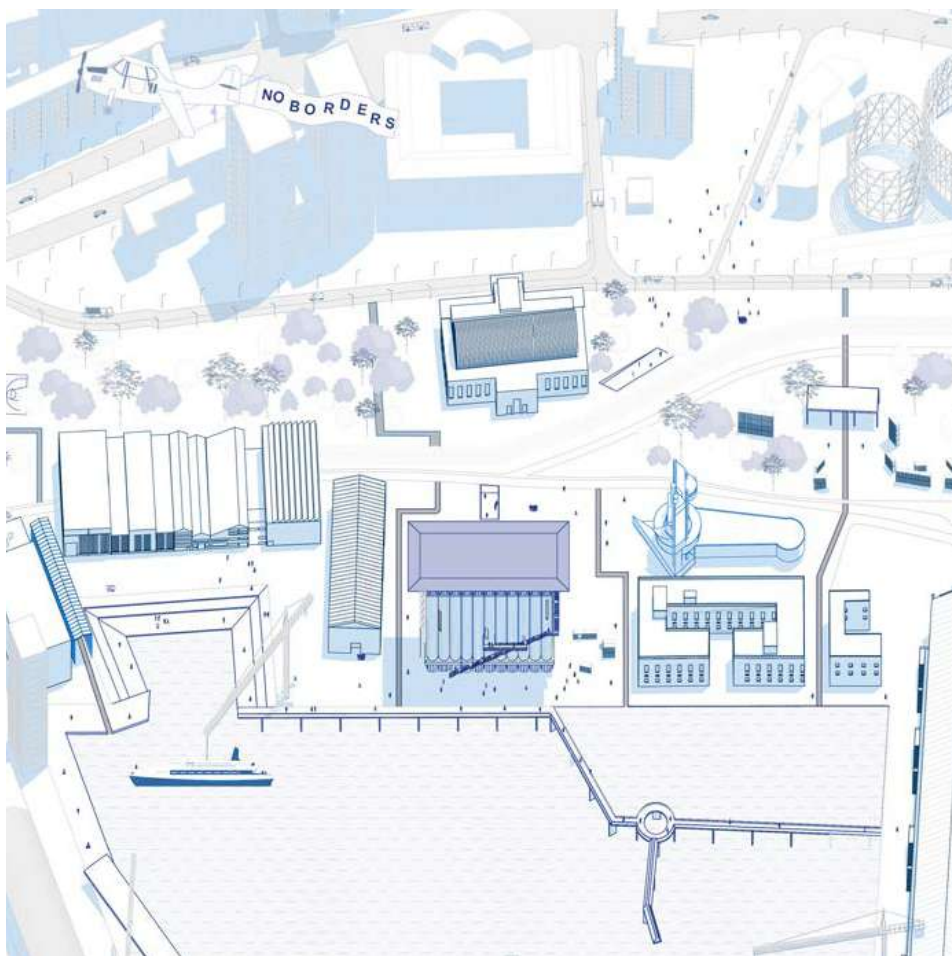
Dallo stato di abbandono si arriva ad una maniera trasversale e non imposta di vivere lo spazio urbano, negando separazioni e frammentarietà sociale. In tal modo si innesca un processo che evita le vie preordinate del progetto unidirezionale e sottoposta al vaglio soltanto di dinamiche economiche, ma che passi, anzi, nasca dall'iniziativa sociopolitica dei cittadini.

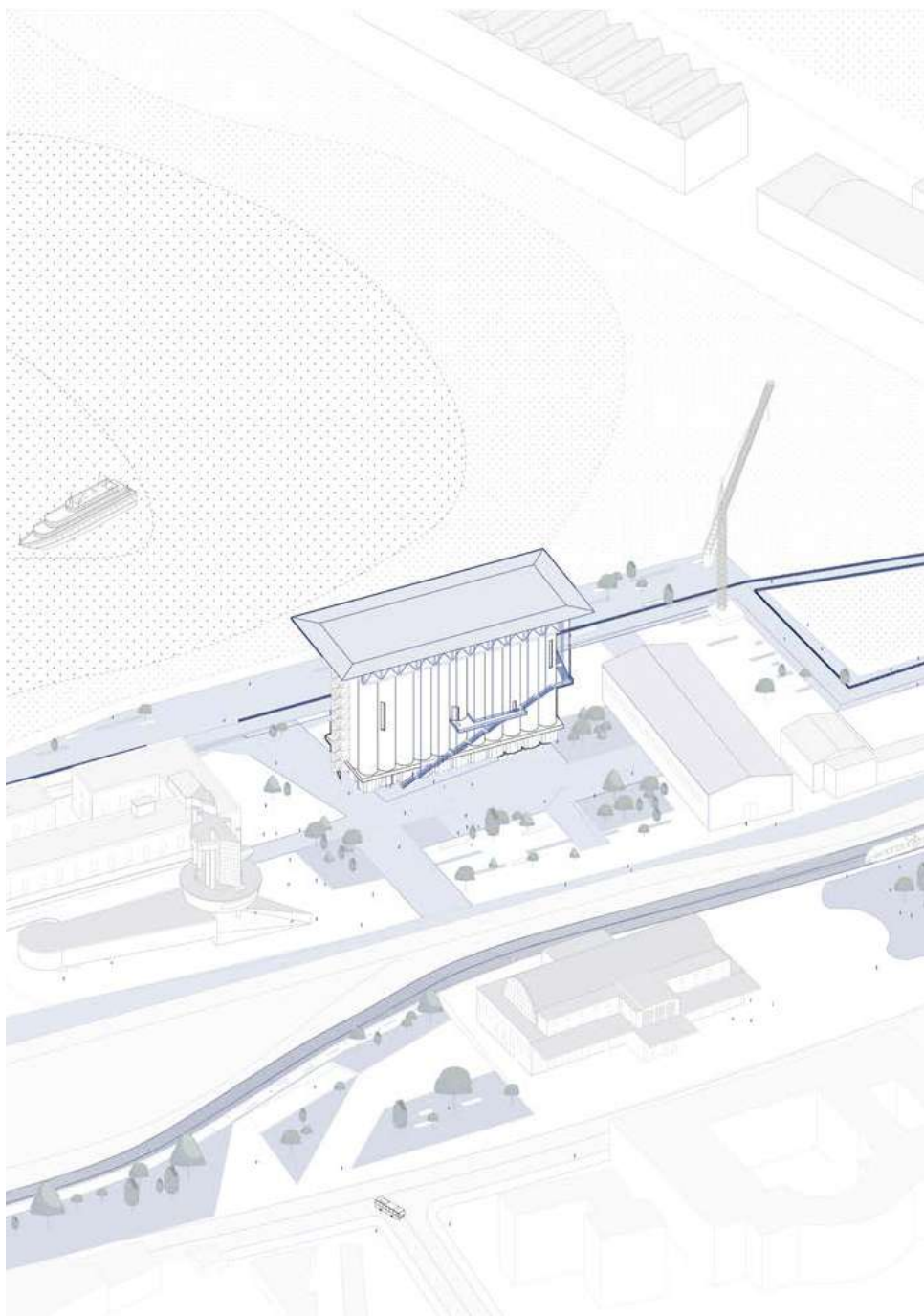
Le azioni progettuali nel caso dell'edificio dei silos prevedono un'azione che si fa carico dell'esistente tramite la conservazione e la messa in risalto dei cilindri in cemento.

L'intervento segue due direzioni: dal basso verso il raggiungimento della quota del coronamento, inedita per la vita dell'edificio; dall'altra dall'alto verso il basso, sfruttando gli stessi cilindri come cannocchiali di luce per la parte più bassa. La verticalità viene accentuata dal sistema di risalita che gira intorno all'intero edificio, diventando camminamento e al contempo luogo inedito di sosta, in rapporto visivo continuo con l'intorno. A spezzare la direzione preponderante sono i due elementi realmente abitati dell'edificio: il basamento e la copertura.

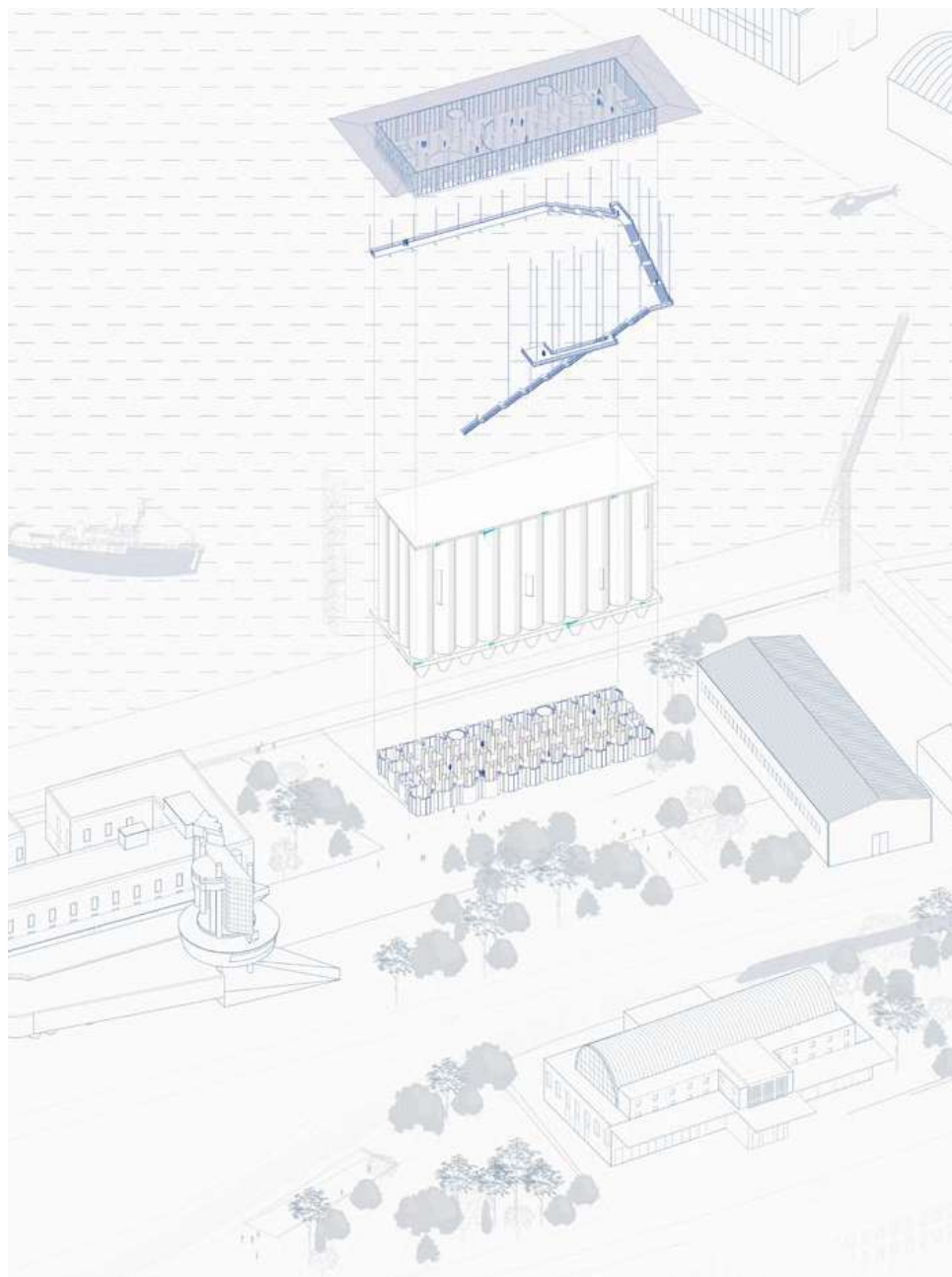
Nelle due quote l'edificio rompe la chiusura nei confronti della città e verso il mare, conformandosi con volumi trasparenti e aperti ad una fruizione alternativa e inedita. Da muraglia i silos diventano baluardo della necessaria frammentazione del bordo portuale. In questo senso l'antica funzione viene sostituita dall'insediarsi di nuove pratiche. Il programma previsto pone l'edificio in gestione in concomitanza all'autorità portuale, il Comune di Napoli e all'ONG Mediterranea (ad oggi priva di una sede fisica nella città).

L'architettura ospita così spazi espositivi e museali, luoghi di incontro e spazi amministrativi per utenti che imparano a convivere e collaborare nel complesso tessuto urbano-portuale di Napoli.

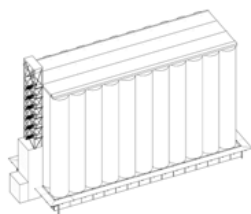




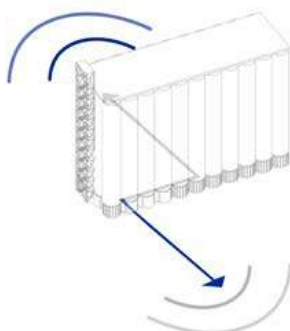
Ex silos granari come
nuovo landmark urbano



RectoVerso: Disegni
esposti alla Biennale di
Venezia 2025, Padiglio-
ne Italia, Terrae Aquae
G. Salimei



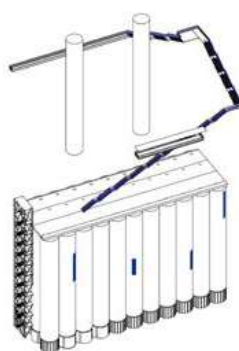
STATO DI FATTO



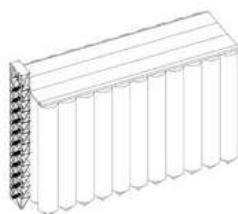
PERCORSO



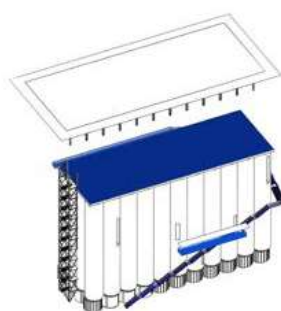
DEMOLIZIONI



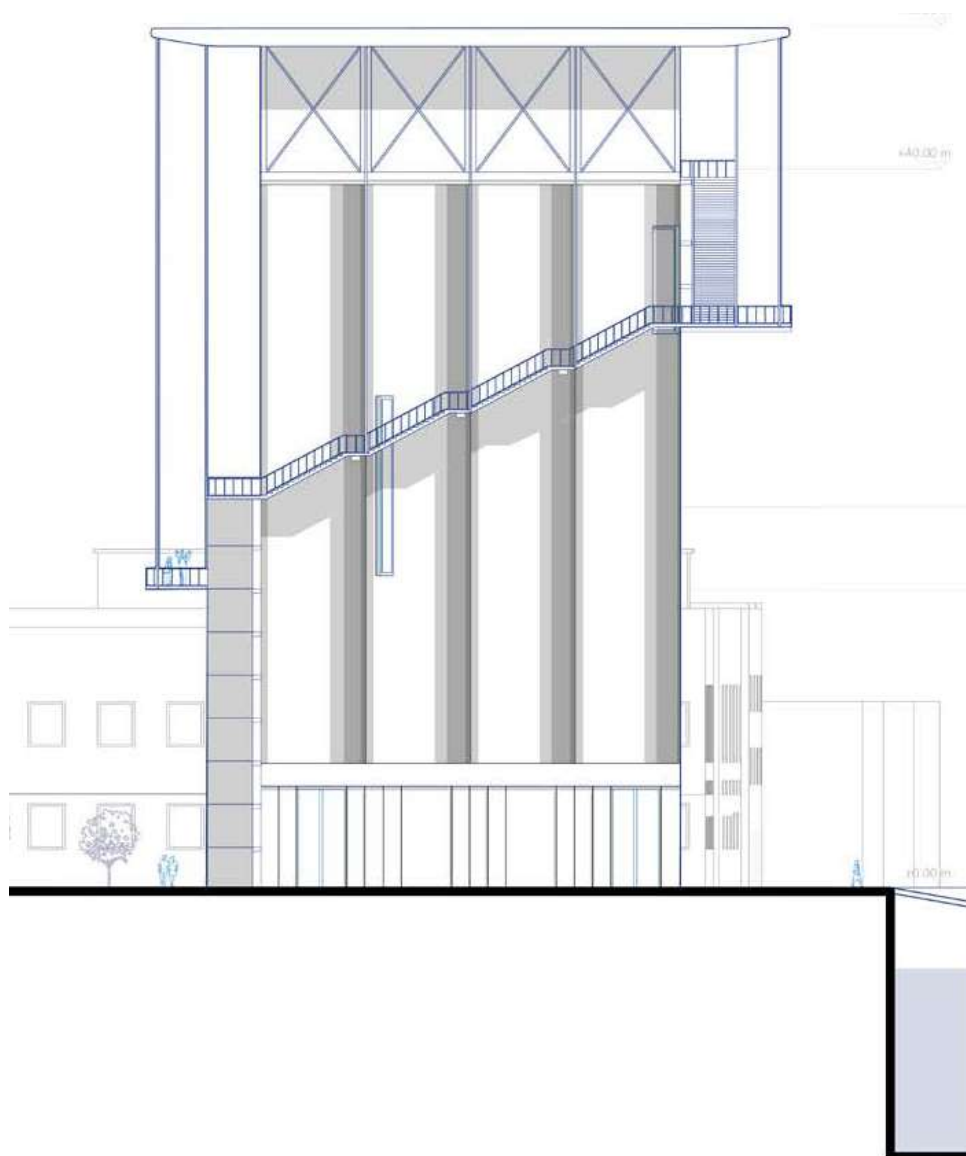
CONNESSIONE

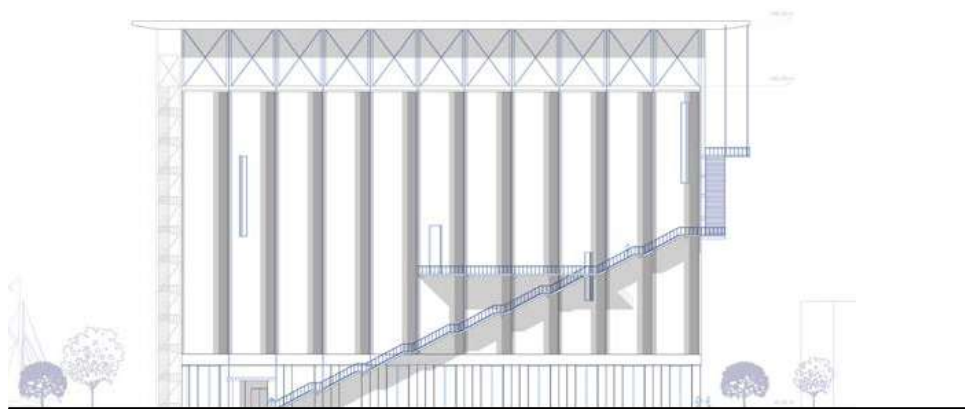


SVUOTAMENTO

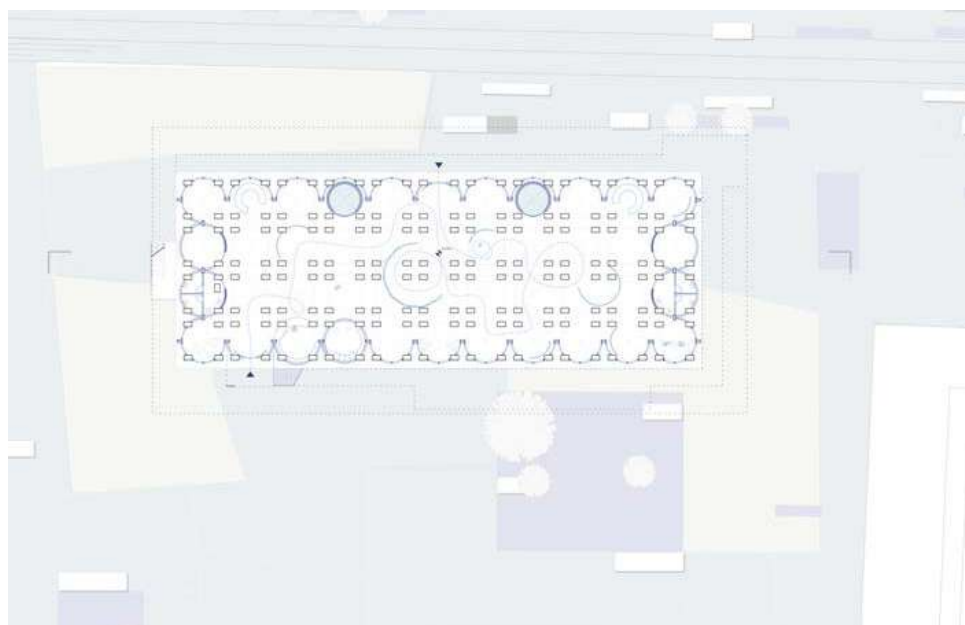


LUCE

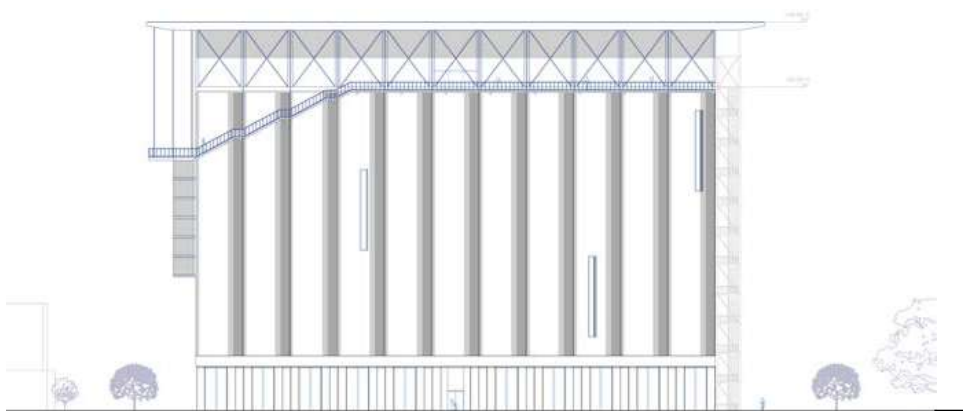




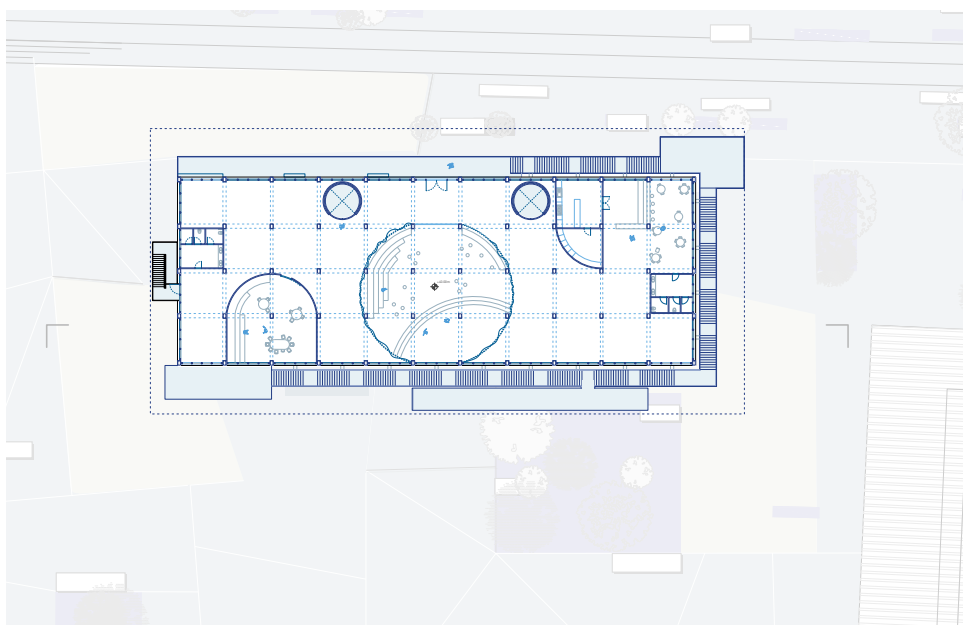
Prospetto Nord



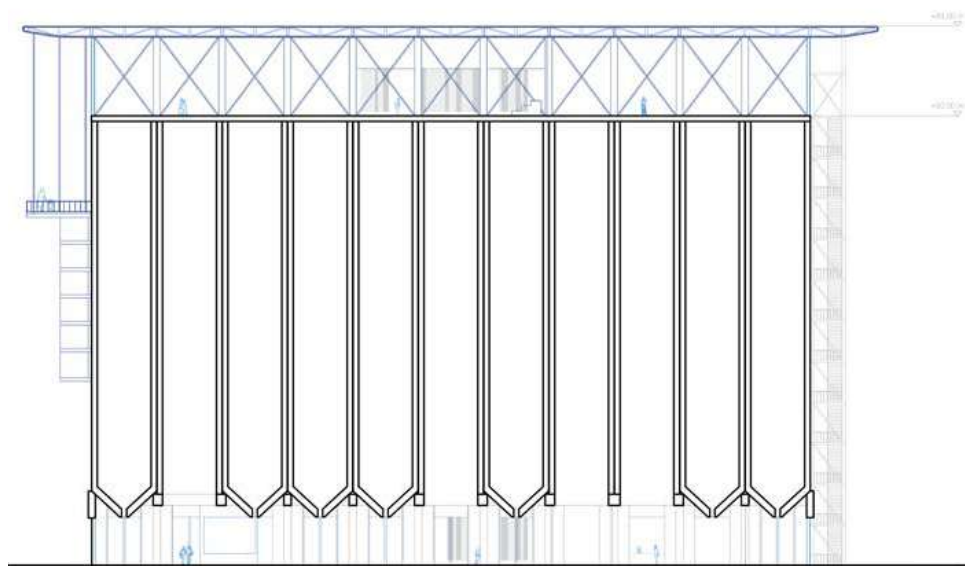
Pianta del basamento



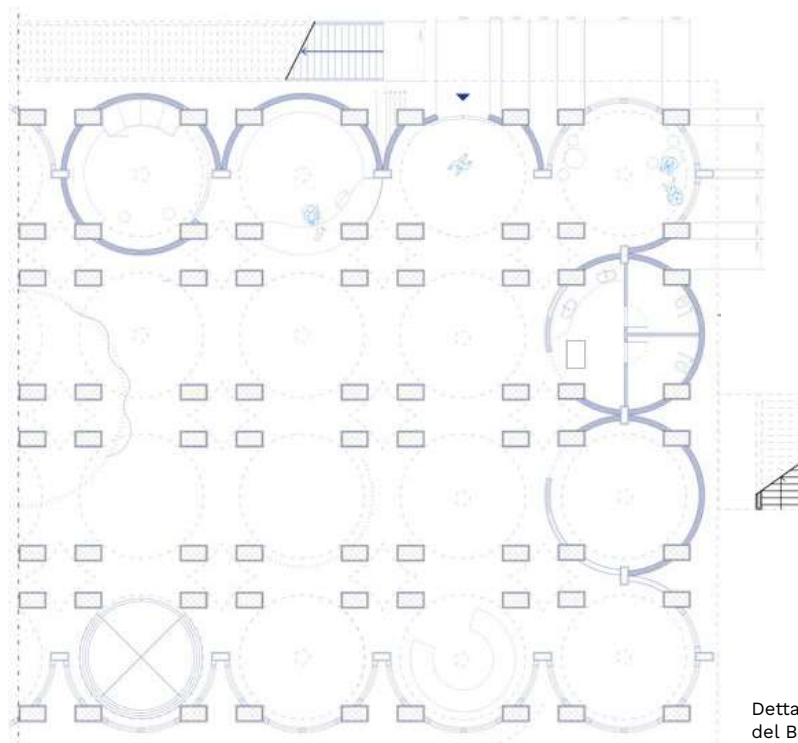
Prospetto Sud



Pianta del coronamento



Sezione longitudinale



Dettaglio in Planimetria
del Basamento



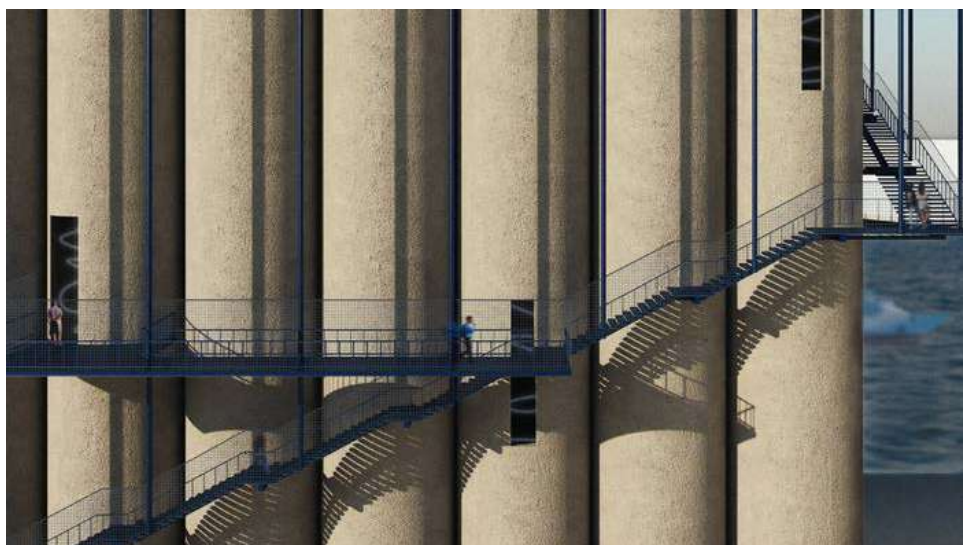
Modello di studio
©Nicola Paternuosto



Modello di studio
©Nicola Paternuosto



La conquista della quota



La risalita



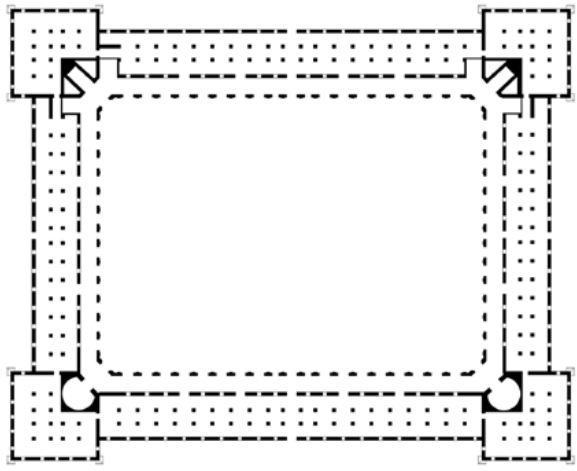
Note:

1. Carmen Adriani, Beatrice Moretti, *Patrimonio di confine tra città e porto: il caso di Genova*, Paesaggio Urbano, Urban Design, 2018;
2. Comune di Napoli, *Piano del Porto di Napoli*;
3. Massimo Pica Ciamarra, *Rigenerare non è "rammendare" ma trasformare*, il Riformista, 2020.

Bibliografia:

Pavia Rosario, *La riqualificazione del waterfront monumentale del Porto di Napoli*, Portus, 2021;
 Toma Piero Antonio, *Storia del Porto di Napoli*, Sa-
 gep Editrice, 1991;
 Adriani Carmen, Moretti Beatrice, *Patrimonio di
 confine tra città e porto: il caso di Genova*, Paesag-
 gio Urbano, Urban Design, 2018;
 De Carlo Giancarlo, *La città e il porto*, Marietti, 1992;
 Carola Hein, *Port City Porosity: Boundaries, Flows,
 and Territories*. Urban Planning, v. 6, n. 3, p. 1-9,
 luglio 2021. Disponibile su: <[https://www.cogitatio-
 press.com/urbanplanning/article/view/4663](https://www.cogitatio-press.com/urbanplanning/article/view/4663)>.
 César Ducruet, Sung-Woo Lee, *Frontline soldiers of
 globalisation: Port-city evolution and regional com-
 petition*, v. 67, p. 107-122 GeoJournal, 2006

Eurostat, *Database Eurostat*, disponibile su: <https://ec.europa.eu/eurostat>
 Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno cen-
 trale, *ADSP*, disponibile su: [https://adsptirrenocen-
 trale.it/](https://adsptirrenocen-)



Impianto tipologico dell'Ex Caserma Battisti

Tipologie da rigenerare: quando la scala suggerisce funzioni Il caso dell'Ex Caserma Cesare Battisti

Kornel Tomasz Lewicki

Rigenerare un edificio non significa unicamente trovarvi una nuova destinazione d'uso. Significa, innanzitutto, esercitare un gesto di ascolto profondo. Occorre saperne leggere la struttura, comprenderne la logica interna, coglierne il respiro compositivo. Ogni architettura, soprattutto quando generata da un programma forte – come una caserma, un silo, una cisterna – custodisce una grammatica spaziale silente che attende di essere riattivata. In simili contesti, non è tanto il progetto a dettare un contenuto, quanto la tipologia stessa a suggerire, o meglio a convocare, ciò che può accadere al suo interno. Scala, geometria, ritmo costruttivo si configurano come dispositivi interpretativi: è la forma a parlare, a orientare le scelte progettuali, a indicare le possibilità.

Nel vasto e articolato panorama del patrimonio costruito dismesso, alcune architetture emergono per la loro capacità di custodire una tensione generativa in potenza. Sono spazi sospesi nel tempo, apparentemente marginali, ma in realtà dotati di una formidabile energia latente. Non più semplici oggetti da rifunzionalizzare, ma infrastrutture civili e culturali da risvegliare, da reinserire nelle maglie vitali della città contemporanea. La loro forza risiede nella persistenza della loro struttura, nella chiarezza della loro impostazione tipologica, nella scala eccezionale che li rende visibili, riconoscibili, attivabili. Come ha ben evidenziato Pier Vittorio Aureli, «la tipologia è un dispositivo critico, uno strumento attraverso cui comprendere e progettare la forma della città»¹. Ed è proprio a partire dalla tipologia che occorre rileggere questi luoghi, affinché il progetto diventi strumento di trasformazione strutturata e consapevole.

In questo orizzonte si inserisce il progetto elaborato da Francesco Annunziata sull'ex Caserma Cesare Battisti a Nola, che affronta con rigore teorico e densità operativa il tema della rigenerazione di una grande architettura istituzionale dismessa. Situata in posizione strategica, a ridosso del

centro storico e a breve distanza dalla stazione ferroviaria, la caserma si estende per oltre 18.000 metri quadrati. Per decenni ha accolto funzioni militari, proteggendosi dal contesto urbano circostante attraverso un perimetro murario continuo e un'impostazione fortemente introversa. Con la dismissione, questo corpo architettonico si è trasformato in un vuoto urbano in attesa di significato, ma non privo di un'elevata densità simbolica e strutturale.

L'impianto a corte, la regolarità della maglia strutturale, la modularità delle campate, la generosità degli spazi aperti e la gerarchia funzionale dell'insieme rendono la caserma un contenitore tipologico straordinariamente flessibile. Il progetto non si limita a riconvertire, ma assume una visione sistemica: l'edificio è letto come nodo urbano e dispositivo territoriale, non come oggetto autonomo. In tale prospettiva, il patrimonio costruito diventa leva progettuale per affrontare una serie di urgenze radicate nel contesto: la cronica carenza di spazi pubblici, la perdita progressiva di luoghi destinati all'artigianato di prossimità, il bisogno crescente di strutture per l'abitare collettivo, la cultura, il lavoro e la socialità.

Nola, città di oltre 33.000 abitanti, si configura oggi come un centro di antica origine ma soggetto a fenomeni di progressiva rarefazione funzionale. Negli ultimi trent'anni, il suo tessuto commerciale e produttivo si è impoverito: il mercato rionale, che per decenni si svolgeva nel centro cittadino e successivamente a Piazza d'Armi – proprio di fronte alla caserma – è stato dislocato in periferia nel 2024, perdendo gran parte della sua storica vitalità urbana. Allo stesso tempo, numerose attività artigianali tradizionali – falegnami, tipografi, sarti, piccoli laboratori familiari – hanno progressivamente chiuso o si sono trasferite altrove, lasciando un reticolo di spazi inutilizzati e relazioni infrante nel cuore del centro storico.

La proposta progettuale mira a riattivare proprio queste dinamiche latenti, proponendo una molteplicità articolata di usi che rispondano alle esigenze concrete della città contemporanea. Lo studentato, la biblioteca civica, spazi per l'arte e la cultura, *co-working*, laboratori artigiani, ristorazione, servizi alla persona e luoghi per l'incontro informale: ogni funzione trova collocazione e misura all'interno della struttura esisten-

te, seguendo le sue logiche spaziali, ma reinterpretandone il potenziale d'uso. La corte interna, da luogo d'addestramento militare, è riconvertita in piazza civica flessibile, capace di ospitare eventi, fiere, concerti, momenti collettivi che restituiscono alla città un nuovo centro di gravità.

Determinante in questa operazione è stato il contributo della Prof.ssa Maria Cerreta, il cui lavoro di valutazione e correlazione tra assetti funzionali, sostenibilità economica e impatto territoriale ha permesso di strutturare l'intervento secondo fasi progressive e logiche di equilibrio dinamico. L'utilizzo di strumenti di valutazione multicriteriale ha consentito di attribuire percentuali ponderate di superficie ai diversi usi, così da garantire non solo la fattibilità economica dell'operazione, ma anche la sua capacità di produrre valore sociale nel tempo. Il modello proposto prevede infatti un meccanismo di autofinanziamento circolare: le attività economicamente sostenibili – *co-working*, artigianato, locazioni a breve termine – generano risorse che alimentano la progressiva rigenerazione dell'intero complesso, secondo un principio di adattabilità evolutiva.

Come scrivono Lacaton & Vassal, «lavorare con l'esistente significa riconoscere in esso una risorsa, una possibilità, non un limite»². Il progetto sulla caserma incarna questa visione con esemplare coerenza. Non cerca l'eccezionalità della forma né l'autonomia dell'oggetto, ma lavora sulla capacità generativa della struttura. La griglia regolare, da strumento di controllo, diventa piattaforma per la socialità; lo spazio chiuso si apre; l'infrastruttura militare si fa infrastruttura civica. L'ex caserma, da relitto istituzionale, si riconfigura come dispositivo urbano articolato, capace di catalizzare energie e relazioni.

Una riflessione analoga attraversa anche le altre due tesi raccolte in questo volume. Il lavoro di Francesco Giaquinto sui silos granari di Calata della Marinella a Napoli affronta una tipologia infrastrutturale radicale: una sequenza di volumi cilindrici, verticali, ripetitivi, generati dalla logica funzionale dello stoccaggio. Il progetto, senza alterarne la morfologia, innesta su di essi una piattaforma pubblica sospesa che media il margine tra città e porto, accogliendo nuove funzioni ibride – espositive, culturali, ricreative – in un equilibrio tra monu-

mentalità tecnica e accessibilità urbana. Come scrive Petzet, «è proprio nei vuoti della modernità che si annidano le risorse per una trasformazione responsabile e sostenibile»³.

Nel caso dei Réservoirs de Passy a Parigi, oggetto della tesi di Jacopo Marino, l'intervento si confronta con due cisterne interrate, segnate da una maglia portante fitta e inalterabile. Il progetto, lungi dall'eludere tale vincolo, lo assume come fondamento. Abitando lo spazio tra i setti, inserisce volumi abitativi e spazi collettivi che rispettano e reinterpretono il ritmo esistente, generando una nuova forma di densità urbana sotterranea. Come affermano Rowe e Koetter, «le strutture permanenti della città diventano substrato per nuove combinazioni»⁴, in questa logica, il progetto agisce come dispositivo di interpretazione e adattamento.

In tutti e tre i casi, il progetto si misura con una tipologia specifica: caserme, silos, cisterne. Architetture nate per contenere – corpi, merci, acqua – che oggi si aprono a nuovi contenuti, divenendo luoghi per la collettività, l'abitare, la cultura, la produzione. Come scrive Oswald Mathias Ungers, «la città è un archivio di tipologie e morfologie che si rigenerano attraverso l'interpretazione progettuale»⁵. Il progetto non si limita a occupare un contenitore abbandonato, ma costruisce nuove alleanze tra permanenza e trasformazione, tra struttura e uso, tra passato e possibilità.

Rigenerare, in definitiva, significa reimparare a leggere. Significa riconoscere nella griglia strutturale, nella ripetizione modulare, nella sezione tipologica, un lessico progettuale da reinterpretare con immaginazione critica. Ogni edificio racchiude un sapere silente, ogni struttura un potenziale latente. È questa la sfida – e insieme l'opportunità – che i progetti di Francesco Annunziata, Francesco Giaquinto e Jacopo Marino hanno saputo cogliere con intelligenza e profondità: restituire alle tipologie obsolete una nuova centralità, trasformandole in infrastrutture urbane vive, resilienti e capaci di futuro.



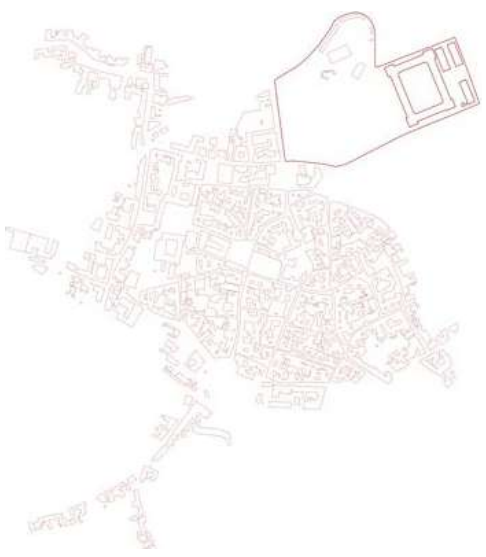
Note:

1. Pier Vittorio Aureli, *The Possibility of an Absolute Architecture*, MIT Press, Cambridge, 2011, p. 45.
2. Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal, *Freedom of Use*, Sternberg Press, Berlin, 2020, p. 64.
3. Muck Petzet, Florian Heilmeyer (a cura di), *Reduce, Reuse, Recycle. Architecture as Resource*, Hatje Cantz, Ostfildern, 2012, p. 12.
4. Colin Rowe, Fred Koetter, *Collage City*, MIT Press, Cambridge 1978, p. 142.
5. Oswald Mathias Ungers, in Rem Koolhaas et al., *OMA/Rem Koolhaas and Bruce Mau, SMLXL*, The Monacelli Press, New York 1995, p. 70.

Vista aerea dell'Ex
Caserma Battisti, Nola,
Settembre 2024.
©Francesco Annunziata

Bibliografia:

Aymonino Carlo, *Il significato delle città*, Marsilio, Venezia, 1975.
 Bauman Zygmunt, *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari, 2003.
 Cerreta Maria, De Toro Pasquale, *Verso la città generativa*, FrancoAngeli, Milano, 2017.
 Multari Giovanni, Pugliese Michelangelo, *Architettura e paesaggio per l'esistente*, Tab Edizioni, Roma, 2022.
 Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova, 1966.



Il sistema delle antiche insulae del centro antico di Nola e piazza d'Armi

Una nuova porta per la città di Nola

Francesco Annunziata

L'indagine ha riguardato, attraverso una proposta alternativa al modello attuale, le finalità pubbliche dei processi e i valori prioritizzati dagli attori coinvolti nel processo.

La ricerca si propone di esaminare come un approccio partecipativo e inclusivo possa ridefinire le modalità di progettazione architettonica, ponendo l'accento sull'importanza della comunità e dei suoi valori.

La realizzazione di un'opera pubblica è intrinsecamente legata a un complesso intreccio di fattori politici, economici e sociali. Quando le decisioni sono dominate da logiche politiche o da interessi privati si rischia di escludere le voci della comunità che sono essenziali per creare spazi vivi e significativi.

Da spazio politico a spazio civico

La piazza d'Armi di Nola rappresenta un significativo esempio di spazio urbano che ha saputo coniugare le esigenze funzionali di un'area militare con le dinamiche sociali del contesto cittadino.

Situata nel cuore del centro antico, ha svolto storicamente un ruolo cruciale nel sistema difensivo e di gestione delle attività civili e commerciali della città. La piazza si configura come un nodo simbolico dove la dimensione militare si intreccia con quella civile, influenzando la morfologia urbana, la fruizione dello spazio pubblico e l'identità storica del luogo.

Nel 2024 dopo anni di attesa, è stato attuato il programma di valorizzazione dell'area prevedendo un investimento tra fondi PNRR e fondi comunali. Il cantiere ha incontrato numerose difficoltà che hanno rallentato il progresso già prima del suo avvio.

Come accade frequentemente l'affidamento dei lavori è avvenuto tramite una tradizionale gara d'appalto, una prassi che ormai non si allinea alle politiche decisionali europee.

La scelta della gara d'appalto ha portato ad un approccio poco metodologico, che ha trascurato ogni possibilità di dibattito pubblico e professionale sulla soluzione più qualitativa del progetto. Il malfunzionamento di gare e concorsi innesca una progettazione edilizia miope, non in linea con le esigenze della comunità.

Uno degli ostacoli principali è stato proprio il complicato processo di gara d'appalto, caratterizzato da incertezze burocratiche e difficoltà nell'aggiudicazione dei lavori, che hanno prolungato i tempi di avvio. Ad inizio 2025 inoltre i lavori sono stati interrotti a causa di un'interdittiva antimafia che ha colpito la ditta appaltante, creando ulteriore incertezze sia per i lavoratori coinvolti che per i cittadini che aspettano la riqualificazione di quest'area da ormai cinquant'anni.

A questa situazione si è aggiunta la scarsa comunicazione con la comunità locale, che ha reso difficile mantenere il dialogo trasparente e costruttivo sullo stato d'avvio e avanzamento dei lavori e sulle tempistiche di completamento.

Il caso di Nola evidenzia come in Italia sia ancora difficile adottare approcci decisionali più inclusivi e orientati alla ricerca di soluzioni innovative e qualitative per il nostro paese.



Foto del cantiere di
Piazza d'Armi

©Francesco Annunziata



Il Centro Antico

Il sistema urbano

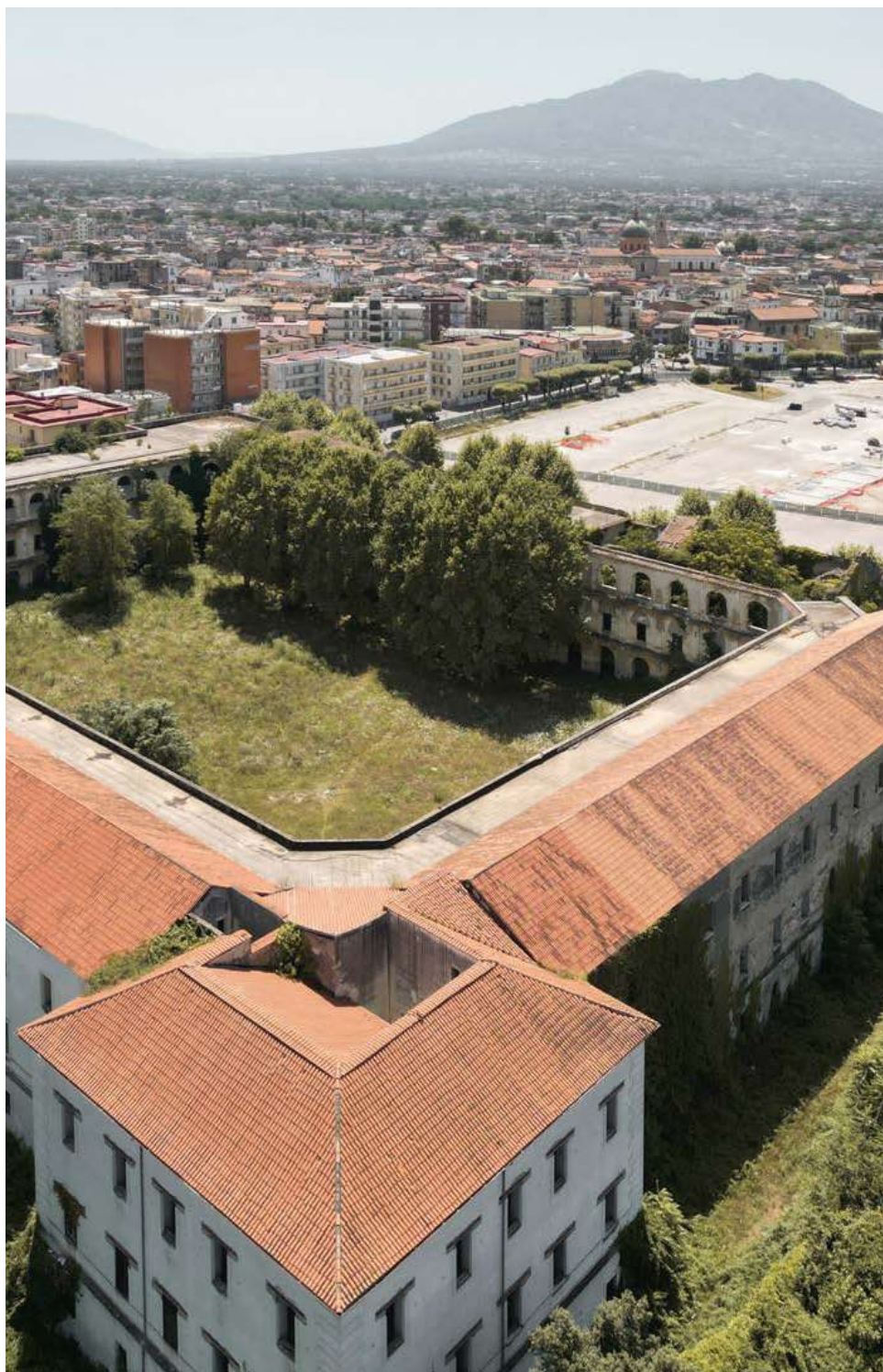
La città di Nola gode di un'ottima condizione geomorfologica, fa parte della città metropolitana di Napoli in Campania e rappresenta un nodo cruciale nella rete territoriale che connette l'area vesuviana con l'entroterra e la pianura nolana. Si inserisce in un contesto geografico caratterizzato dalla vicinanza al Vesuvio e dalla presenza di una fitta rete infrastrutturale che lega Napoli, Salerno e Benevento.

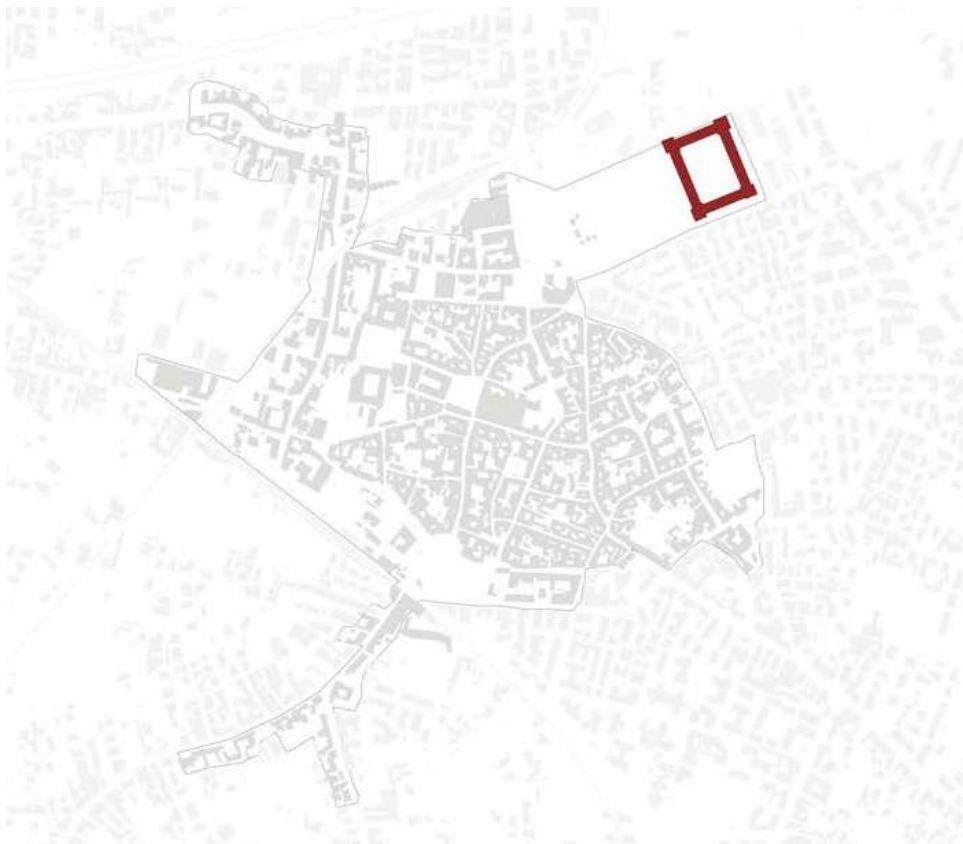
Dal punto di vista economico, Nola è tradizionalmente un centro agricolo, artigianale e commerciale: nel tempo si sono sviluppati importanti poli d'interscambio come l'interporto campano, uno degli snodi logistici più importanti del sud Italia e il centro commerciale Vulcano Buono nell'area di Boscofangone. Queste infrastrutture hanno favorito la coesione tra la zona agricola e quella industriale facendo diventare la città un centro nevralgico per il commercio e la distribuzione.

A livello urbano presenta una struttura compatta, con un centro antico ben definito, arricchito da importanti testimonianze storiche come il Duomo e il teatro romano, ma anche da tessuti edilizi che evidenziano il lento processo di modernizzazione che la città ha attraversato.

In questo contesto si inserisce l'area di piazza d'Armi e della ex caserma Cesare battisti, che rappresentano un elemento di grande interesse per il futuro sviluppo della città. Questi spazi, un tempo dedicati ad attività militari, occupano una posizione strategica rispetto al centro antico e potrebbero divenire un importante polo di riqualificazione urbana se ben integrati in una pianificazione controllata e programmata.

Piazza d'Armi, con la sua estensione e la sua posizione centrale, offre opportunità di creare un'area pubblica che possa fungere da punto di raccordo tra il centro antico e le zone limitrofe. L'ex caserma, nonostante versi in uno stato di abbandono e degrado, possiede un potenziale significativo per essere recuperata e trasformata in uno spazio vivo e multifunzionale che possa valorizzare la storia e la cultura della città. In quest'ottica deve ritornare ad avere il suo ruolo di centralità urbana.





Il rapporto tra il Centro Antico e l'area di Piazza d'Armi

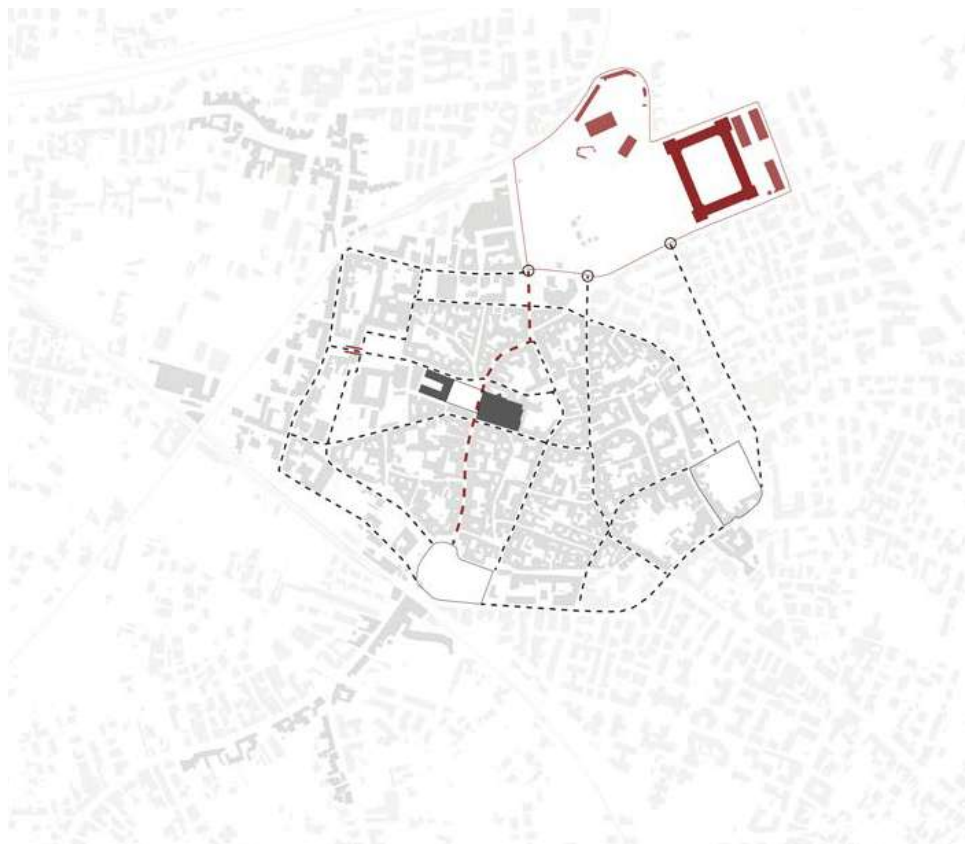
Il centro antico di Nola e l'area di piazza d'Armi, con l'ex caserma Cesare Battisti, rappresentano due ambiti urbanistici e storici distinti ma profondamente connessi.

Quest'area, situata ai margini del nucleo cittadino, può essere riconsiderata come una nuova porta d'accesso alla città antica, un luogo di transito che non solo accoglie ma integra la memoria storica della città con le necessità moderne di fruizione e scambio.

L'attuale configurazione di piazza d'Armi, con la sua estensione e la vicinanza

alle principali arterie di comunicazione, offre un potenziale spazio di valorizzazione in grado di facilitare un legame più diretto tra il cuore antico di Nola e la periferia, promuovendo una fruizione più agevole e consapevole delle risorse storiche e culturali della città.

Il sistema infrastrutturale che serve il centro della città è costituito da un asse autostradale e ferroviario che rappresentano le principali vie di accesso e comunicazione con il resto del territorio. L'autostrada A16, che attraversa il comune, e la vicinanza alla stazione



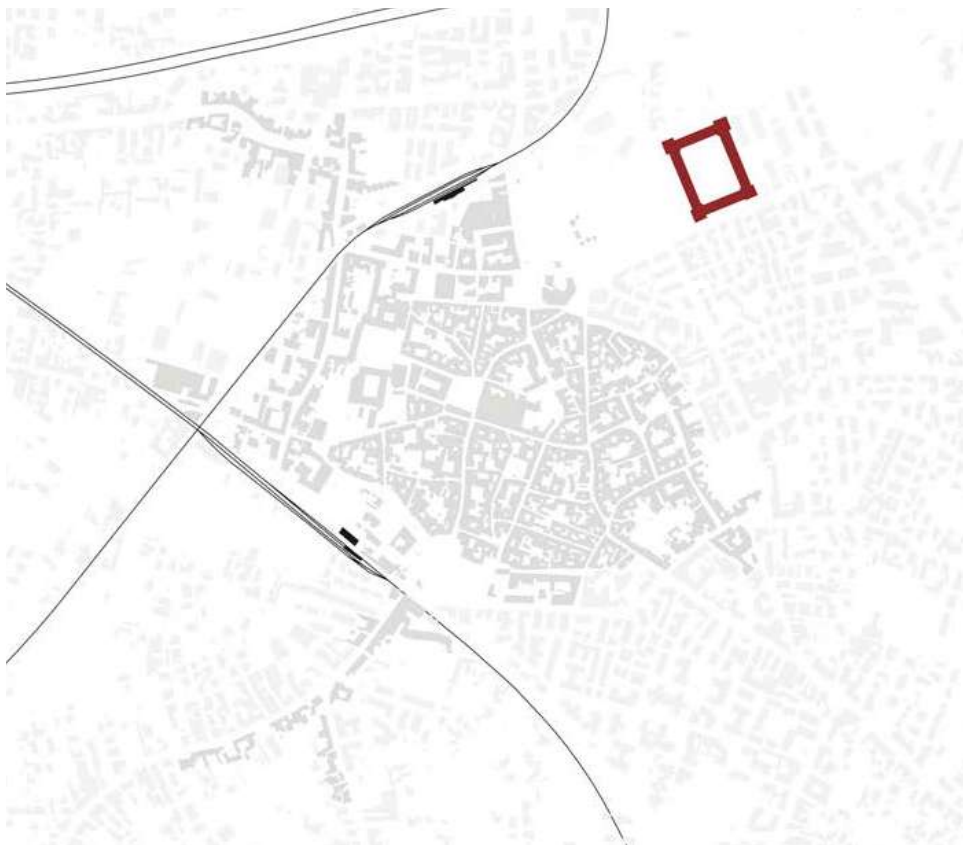
Il sistema di attraversamenti e antichi accessi del Centro Antico

ferroviaria creano una rete di collegamenti efficiente, favorendo non solo il flusso di traffico, ma anche quello di visitatori e turisti, rendendo la città facilmente accessibile e potenzialmente un polo di attrazione.

Questi corridoi infrastrutturali si legano al contesto urbano e culturale della città, segnando un punto di connessione fondamentale tra il passato e il presente.

L'area centrale di Nola, infatti, si distingue per la sua ricchezza di edifici destinati alla religione, alla formazione,

all'istruzione e alla cultura, segno di un'identità storica ben radicata e di un continuo processo di evoluzione.



Il sistema infrastrutturale del Centro Antico

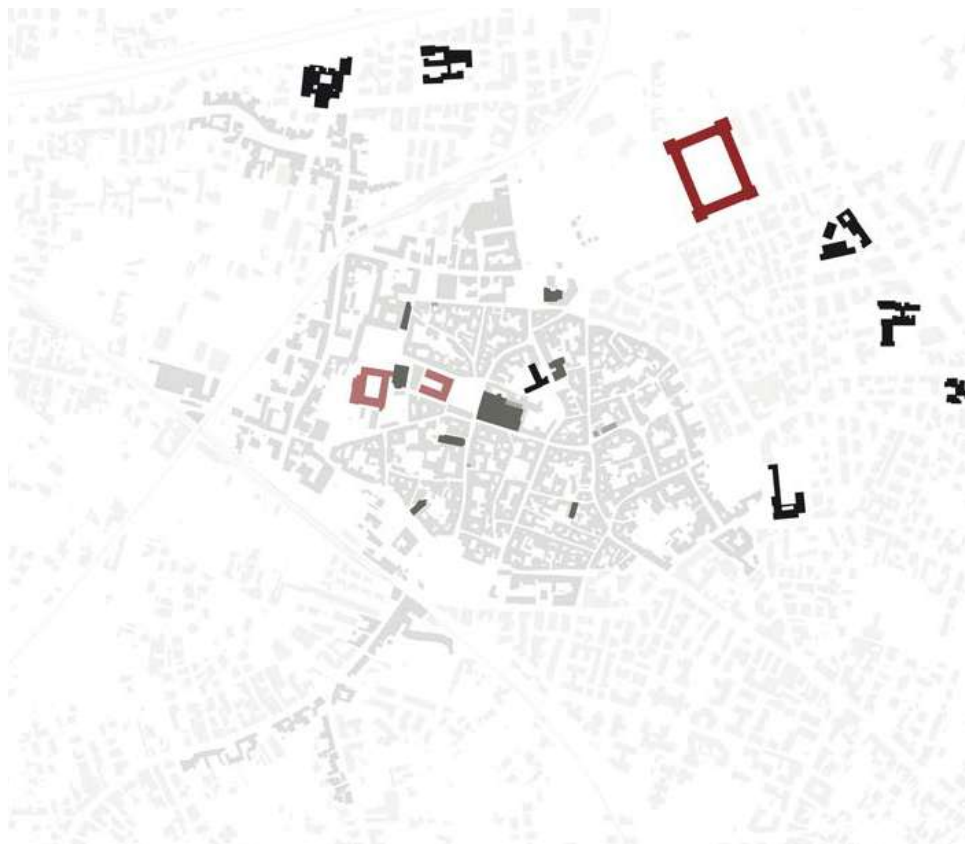
Il centro cittadino ospita chiese storiche, scuole e istituti di cultura che non solo definiscono il carattere del luogo, ma sono anche strumenti di socializzazione e crescita per la comunità. La varietà di funzioni che caratterizzano questo cuore pulsante della città consente una vivacità che va oltre la semplice destinazione residenziale, facendo di Nola un esempio di città storica in dialogo con le esigenze contemporanee.

In quest'ottica, il corso Tommaso Vitale, che attraversa il centro antico e lo divide in due, rappresenta un elemento di connessione fondamentale. Quest'asse viario, insieme

agli altri percorsi che attraversano il nucleo centrale, contribuiscono a determinare un flusso continuo di persone e attività e confluiscono verso l'area di piazza d'Armi, creando un continuo scambio di esperienze, funzioni e segni.

In questo modo, il sistema di attraversamenti e connessioni non solo favorisce l'accesso alla città antica, ma contribuisce anche a una visione di Nola come un centro vivo e dinamico, dove storia e modernità si intersecano costantemente, alimentando una nuova identità urbana.

Il corso Tommaso Vitale, asse principale del



- ISTITUZIONI
- CHIESE
- MUSEI E BIBLIOTECHE
- SCUOLE

Il sistema urbano del
Centro Antico

centro antico, è sempre stato il cuore pulsante dell'attività economica e commerciale. Tuttavia negli ultimi decenni ha subito un drastico declino, con una progressiva chiusura dei negozi che ha segnato un cambiamento profondo nel volto della città. Dal 1991 al 2021, secondo l'ISTAT, il 90% delle attività del centro cittadino è stato chiuso, ciò denota al contempo la difficoltà del settore e l'assenza di una strategia di rigenerazione urbana efficiente. Questo fenomeno impoverisce la vita sociale e culturale della città.

Per ripristinare una vitalità economica e

commerciale nel centro antico, è necessario intervenire con azioni di rigenerazione urbana mirate, che sappiano coniugare la valorizzazione del patrimonio storico con nuove funzioni, creando un ambiente favorevole all'impresa locale e all'attrazione di nuovi investimenti.

Nola quindi è una città con un tessuto urbano ben radicato ma in continua evoluzione. Soprattutto negli ultimi decenni c'è stato un crescente coinvolgimento delle associazioni civiche e culturali, che hanno contribuito a plasmare l'identità locale attraverso una serie di attività e progetti.



Il sistema commerciale
lungo il corso Tommaso
Vitale

Nonostante l'importante impegno delle associazioni, le istituzioni locali hanno spesso mostrato una limitata comunicazione con queste realtà, creando una distanza tra le esigenze della comunità e le scelte urbanistiche e amministrative. Questo divario ha portato a problematiche nella gestione dei progetti di trasformazione del territorio, i quali talvolta non si sono allineati con le aspettative e le necessità espresse dai cittadini.

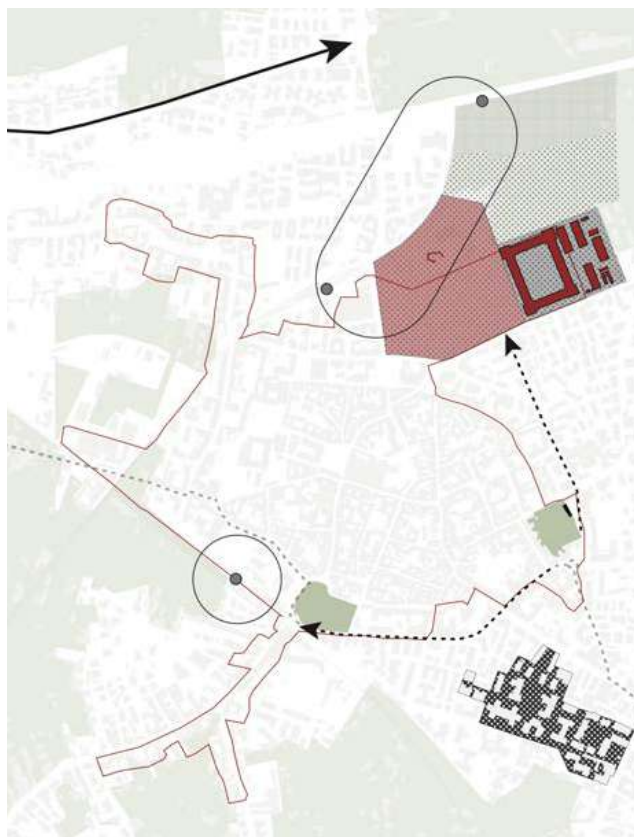
Un esempio emblematico di questa disconnessione è il Piano Regolatore Generale (PRG) del 1995, che è ancora oggi in vigore, nonostante le sue evidenti lacune e la ne-

cessità di un aggiornamento per rispondere alle nuove sfide urbanistiche e sociali della città.

Parallelamente, il preliminare del Piano Urbanistico Comunale (PUC) in fase di sviluppo si sta concentrando sulla rigenerazione di alcuni ambiti critici, come le aree di edilizia residenziale popolare e l'area di piazza d'Armi. Quest'area, in particolare, è vista come un punto cruciale per la rinascita urbana, con un intervento che mira a valorizzare lo spazio pubblico, migliorare la qualità dell'abitare e promuovere nuove funzioni sociali e culturali.

Tuttavia, la sfida principale del PUC risiede

- Centri e nuclei storici dal 1956
- PTCP
- Progetto di valorizzazione Piazza D'Armi
- PNRR
- Verde pubblico
- Vegetazione spontanea
- Zona H attrezzature pubbliche d'interesse comunale
- PRG 1995
- Zona F attrezzature pubbliche d'interesse generale
- PRG 1995
- Zona di proprietà demaniale
- Immobili soggetti a vincolo di carattere paesaggistico
- ex L. 1089/39 del 09.01.1999
- Progetto dell'Antiquarium a supporto del parco archeologico
- completamento a fondi da destinarsi
- Progetto della nuova sede dell'università Parthenope
- in corso
- Riquadificazione dei percorsi ciclabili esistenti
- PTC
- Realizzazione di un nuovo asse ciclopedonale
- Preliminare di PUC
- Progetto di riquadificazione street commerciale della SS7Bis
- Preliminare di PUC
- Programma di recupero urbano dei rioni di edilizia popolare
- Preliminare di PUC
- Nuova area d'interscambio
- Preliminare di PUC



Sintesi dei piani in vigore e delle politiche strategiche di rigenerazione della città

nel garantire che questi progetti di rigenerazione non solo rispondano alle necessità urbanistiche, ma anche alle istanze delle comunità locali.

È fondamentale che il piano urbano, così come il progetto di rigenerazione di piazza d'Armi, non si limiti a considerare l'aspetto fisico e infrastrutturale della città ma che, al contrario, includa un processo di ascolto e di collaborazione con le associazioni in modo da creare un modello di sviluppo che sia inclusivo, partecipativo e rispettoso delle specificità territoriali.

Piazza d'Armi come nodo strategico

L'area di piazza d'Armi ha vissuto una lunga e variegata evoluzione in termini di usi del suolo e gestioni nel corso dei secoli, riflettendo le trasformazioni socio-economiche e politiche della città e del territorio circostante.

Nel XVIII secolo, con la costruzione della caserma Cesare Battisti, l'area era di proprietà del Regno d'Italia e aveva una destinazione prevalentemente militare. La piazza, infatti, veniva utilizzata per esercitazioni e attività connesse all'ordinamento e alla difesa. Questo uso militare è continuato fino alla metà del XX secolo, segnando una fase di controllo e manutenzione da parte delle autorità centrali.

Nel 1955, con l'edificazione dello stadio comunale, l'area assunse una destinazione ludico-sportiva, gestita dal comune e dalla società sportiva Nola. L'arrivo dello stadio segnò una nuova fase, in cui la piazza acquisì una vocazione legata al tempo libero e agli eventi pubblici, rispecchiando la crescente importanza delle attività sportive nella vita cittadina.

Nel 1977, un altro cambiamento significativo avvenne con lo spostamento del mercato cittadino nella vasta area della piazza. Il mercato, che nel tempo era diventato uno dei più importanti della Campania per densità, ha contribuito a un'ulteriore trasformazione dell'area, che venne utilizzata come spazio per il commercio, per le giostre e come parcheggio, pur mantenendo una gestione frammentata e spesso disorganizzata.

Nonostante queste destinazioni pratiche, il comune di Nola ha sempre avuto l'intenzione di dare alla piazza una vocazione culturale, come testimoniato dal progetto dell'edificazione di un museo della cartapesta. Tuttavia, il progetto non è mai stato completato, e oggi rimane visibile solo la struttura in disuso in legno lamellare, simbolo di un'opportunità mai pienamente realizzata.

Nel 2025, un nuovo capitolo si apre per l'area che sarà parzialmente restituita alla comunità sotto forma di parco urbano. Questo nuovo spazio pubblico, gestito dal comune e dalla soprintendenza, valorizzerà la vocazione archeologica della zona, che conserva le tracce delle antiche mura nolane.



Foto del cantiere di
Piazza d'Armi del 13.10.2024

©Francesco Annunziata

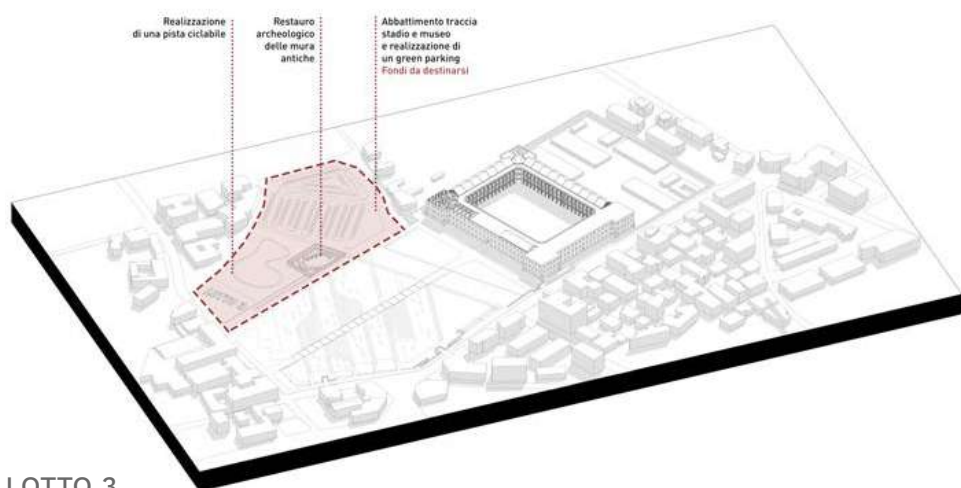
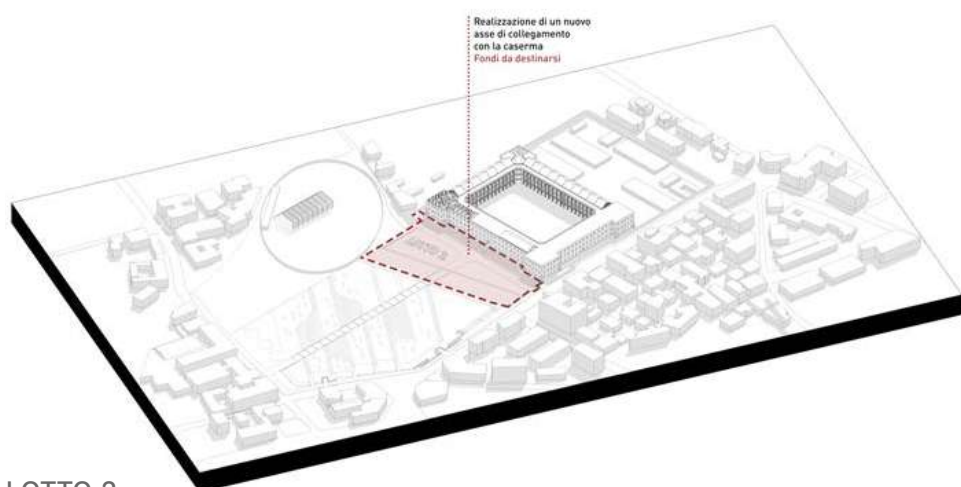
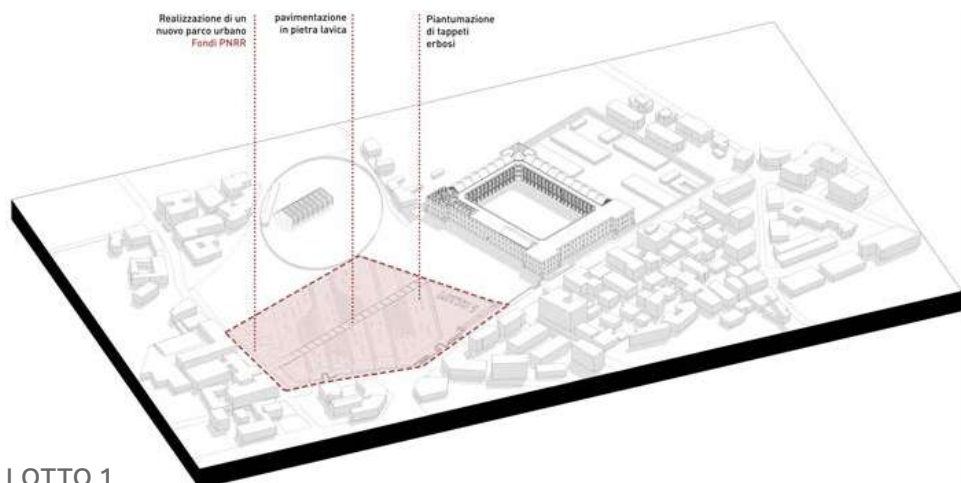
DEMANIO

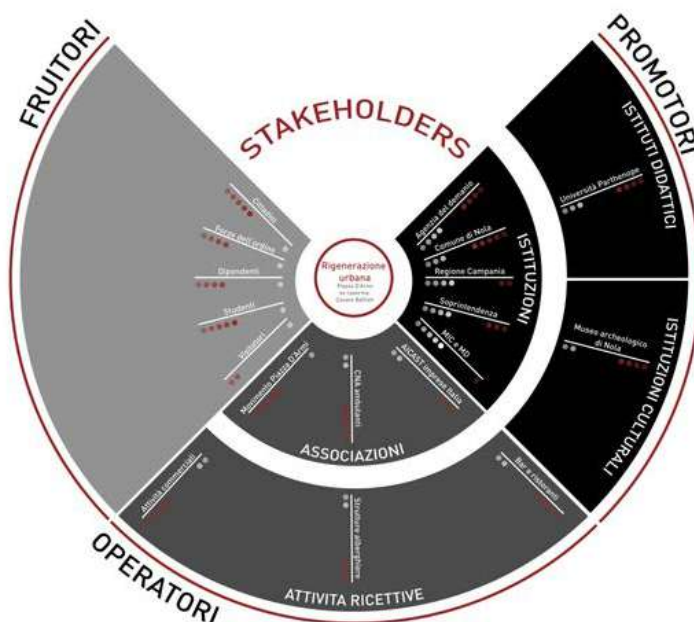
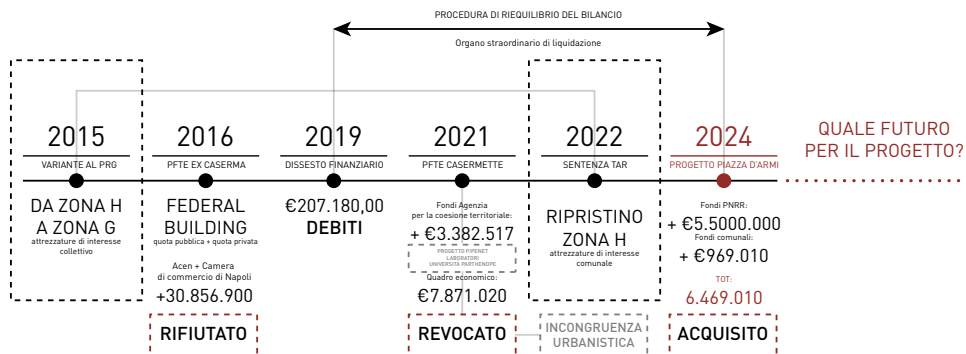
Attuale proprietario

COMUNE DI NOLA

**Federalismo
culturale**
d.lgs. n.85/2010







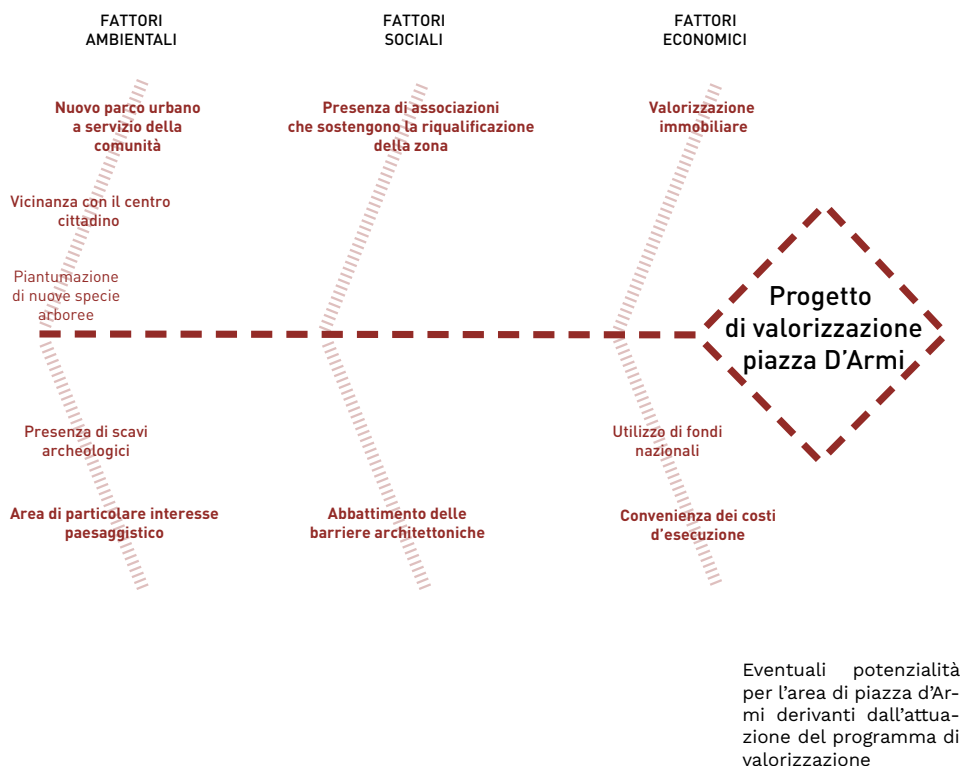
Note:

1. La ricostruzione degli interventi previsti e la suddivisione in lotti funzionali del progetto di riqualificazione di Piazza d'Armi sono stati definiti in coerenza con gli indirizzi strategici e operativi delineati dal progetto esecutivo per il programma di valorizzazione dell'area.
2. La linea temporale dei finanziamenti e delle vicende amministrative è stata elaborata tramite lo studio delle delibere di giunta comunale e le determinazioni dirigenziali dell'area tecnica e finanziaria susseguite negli anni.

Bibliografia:

Avella Leonardo, *Cartografia nolana, la città di Nola e il "Ager" nelle carte topografiche e moderne edite, inedite e ipotetiche*, Istituto grafico editoriale italiano, 2006.

Barbato Maurizio, *Trasformazioni urbane nel XIX secolo paradigma Nola*, La scuola di Pitagora editrice, 2024.

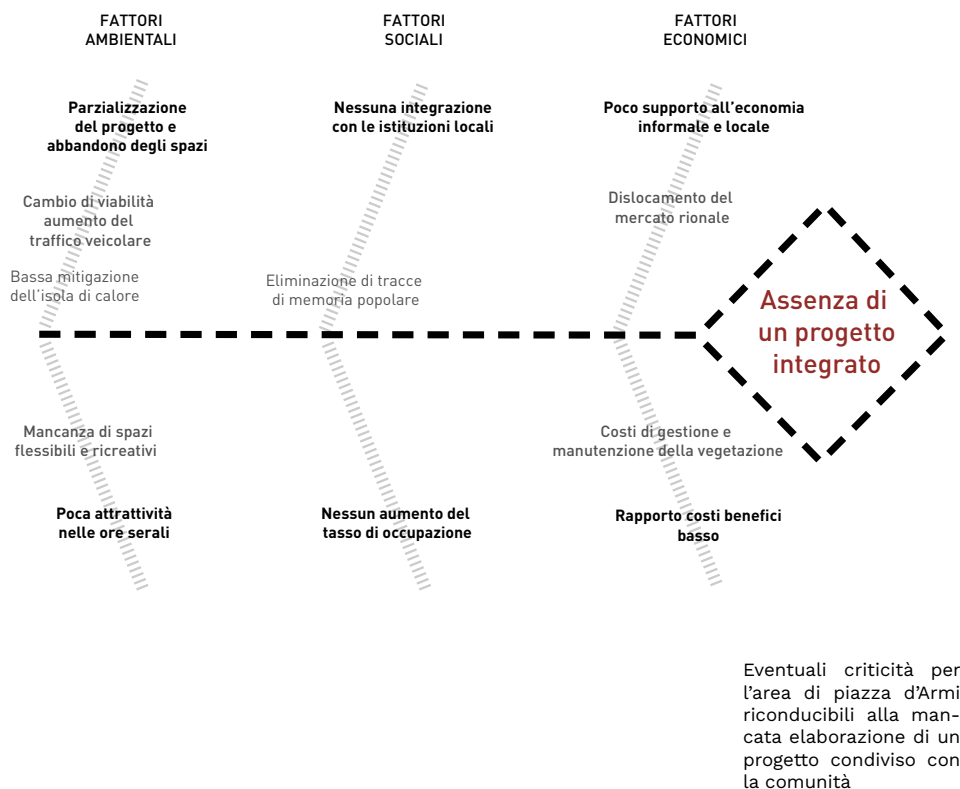


Il programma di valorizzazione di piazza d'Armi a Nola si inserisce all'interno di un processo di riqualificazione urbana che ha visto un lungo iter amministrativo e un alternarsi di progetti e vicende finanziarie. Il trasferimento del bene dal demanio al Comune di Nola, a titolo non oneroso, avviene attraverso il processo del federalismo culturale, un meccanismo che consente la gestione diretta dei beni pubblici da parte degli enti locali, favorendo la valorizzazione e la tutela del patrimonio culturale in modo autonomo.

Nel corso degli anni, gli stakeholder locali, tra cui la comunità, le associazioni e le amministrazioni comunali, si sono battuti per la rigenerazione di piazza d'Armi, un'area che è stata considerata il fiore all'occhiello di ogni amministrazione. Nonostante gli sforzi, la piazza

ha subito diverse vicissitudini amministrative, con progetti che sono stati finanziati e successivamente persi, come nel caso della variante al PRG nel 2015, che ha trasformato l'area da zona H a zona G. Questo cambiamento ha aperto la strada alla proposta di trasformazione dell'ex caserma Cesare Battisti in un Federal Building, ideato dalla Camera di Commercio di Napoli e dall'ACEN.

Tuttavia, nel 2019, il Comune di Nola è stato dichiarato in dissesto finanziario, una condizione che implica l'impossibilità di far fronte ai debiti e alla sospensione delle attività di spesa non essenziali, con gravi ripercussioni sullo sviluppo dei progetti in corso. Nel 2021, l'Agenzia per la Coesione Territoriale ha avviato il PFTE (Piano di Fattibilità Tecnico Economica) per la realizzazione dei laboratori universitari nei padiglioni re-



trostanti la caserma, destinando l'area all'Università Parthenope, ma il progetto ha dovuto confrontarsi con una serie di problematiche legate alle normative urbanistiche e alle incongruenze emerse a seguito di un ricorso al TAR nel 2022. Questo ricorso ha portato al ripristino del vecchio PRG, creando difficoltà nell'implementazione dei piani di valorizzazione già avviati.

Nel 2024, grazie ai fondi del PNRR, il progetto di valorizzazione di piazza d'Armi finalmente prende avvio, ma con notevoli criticità. Il piano prevede la realizzazione di tre grandi lotti, di cui i primi due sono finanziati con fondi PNRR e con fondi comunali, mentre il terzo è ancora in attesa di finanziamento. Tuttavia, il progetto appare parzializzato e non risponde pienamente alle necessità della comunità locale, comportando un

aumento del traffico veicolare, la mancanza di un piano integrato e la scarsità di comunicazione con le istituzioni locali.



STAKEHOLDERS

Cittadini

Commercianti

Forze dell'ordine

Associazioni

Spostamento dello storico mercato dalla piazza al centro cittadino

Poca relazione con l'ex caserma Cesare Battisti

Eliminazione dello spazio adibito a parcheggio comunale

Cambio di viabilità e conseguente rallentamento del traffico veicolare

Demolizione della traccia dello stadio e del museo della cartapesta

Tra le problematiche emerse dal cantiere di Piazza d'Armi evince soprattutto la difficoltà nel collocare lo storico mercato rionale all'interno del centro cittadino.

Il mercato di Nola, uno dei più storici e frequentati della Campania, ha rappresentato per decenni un punto di riferimento sia per i residenti che per i visitatori, non solo per la sua varietà di prodotti, ma anche per il suo valore simbolico e culturale. Tuttavia, con lo spostamento del mercato in una nuova area, sono emerse diverse questioni politiche, economiche e sociali che meritano attenzione. Le istituzioni che avevano il ruolo fondamentale di bilanciare le esigenze di modernizzazione e quelle di protezione delle tradizioni locali hanno condotto una politica poco solidale a danno del mercato e dei suoi stakeholders. L'ultima avvilente soluzione approvata dal commissario prefettizio di spostare il mercato al centro commerciale Vulcano Buono, snaturando così la funzione sociale e culturale che il mercato ha rappresentato per generazioni, è stata solo l'inizio della fine segnata dalla rassegna delle dimissioni

del sindaco.

La soluzione ad oggi potrebbe trovarsi in un compromesso che prevede una transizione graduale, con il coinvolgimento diretto delle parti interessate, per garantire che il mercato di Nola non perda il suo valore identitario mentre si prepara a una nuova fase di crescita e ubicazione permanente nel centro antico.

Il trasferimento del mercato di Nola nel centro potrebbe rappresentare una rara opportunità per rilanciare l'intera area, trasformandola in un polo attrattivo di sviluppo urbano e culturale.

Note:

1. Dopo l'avvio dei lavori in piazza d'Armi il mercato è stato dislocato.

L'amministrazione ha avanzato nei mesi successivi varie proposte qui illustrate fino alla decisiva scelta, da parte del commissario prefettizio, di spostare il mercato fuori dal centro antico. Sarà compito dell'amministrazione entrante di trovare nuova collocazione permanente.



Manifestazione popolare contro lo spostamento del mercato promossa dall'arch. Maurizio Barbato

©Francesco Annunziata



PRIMA PROPOSTA

Delocalizzazione del mercato tra le strade di via dell'Università e la villa comunale, area dell'ex foro boario in via Mario De Sena e una parte di via Antica Muraglia.

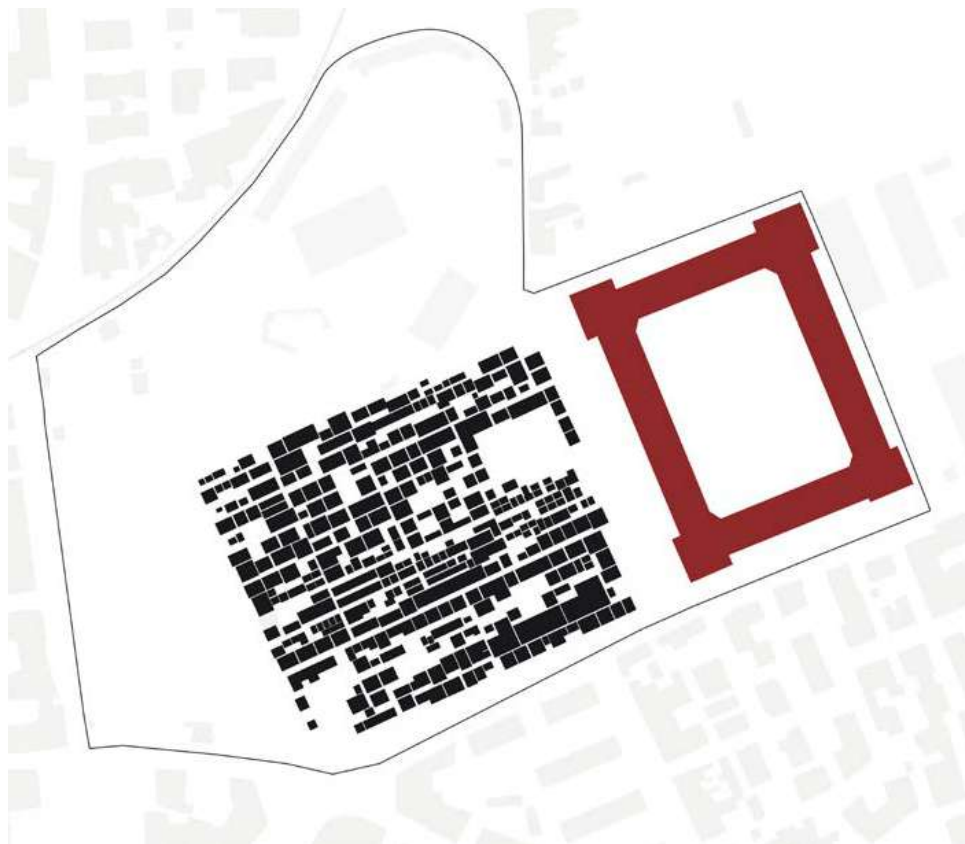
BOCCIATA DALL'ASL



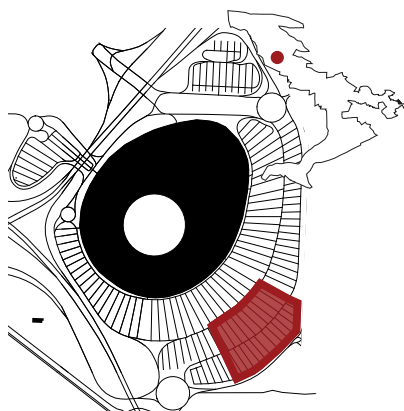
SECONDA PROPOSTA

Delocalizzazione del mercato tra le strade del rione gescal, proposta avanzata in consiglio comunale dai consiglieri di opposizione in vista di una localizzazione permanente e adatta.

BOCCIATA DALLA MAGGIORANZA



Dimensione degli stalli commerciali del vecchio mercato a piazza d'Armi.



TERZA PROPOSTA

Sospensione momentanea del mercato e conseguente proposta di spostamento in un'area del parcheggio del centro commerciale Vulcano Buono.

APPROVATA DAL COMMISSARIO PREFETTIZIO

Proposte di delocalizzazione del mercato avanzate a cavallo tra il 2024 e il 2025.

L'ex caserma Cesare Battisti di Nola ha una storia che affonda le radici nel XVIII secolo, quando venne edificata nel 1750 su progetto attribuito a Luigi Vanvitelli o a uno dei suoi discepoli. La costruzione, di grande valore architettonico, fu concepita come un imponente edificio a corte con quattro bastioni laterali, realizzato in muratura portante con blocchi di tufo giallo napoletano. Le pareti perimetrali erano continue e il sistema strutturale era sorretto da colonne interne portanti, un esempio di grande razionalità e solidità.

Nel 1764, la progettazione e la realizzazione dei lavori vennero affidate a Ferdinando Fuga, che apportò modifiche e ampliamenti all'edificio. Successivamente, nel 1840, la caserma si arricchì di ulteriori padiglioni nella parte retrostante, progettati da Gaetano Aulicino, che ne ampliarono la funzionalità. Con l'Unità d'Italia, nel 1870, la caserma venne abbandonata, ma fu il sindaco Tommaso Vitale a lottare politicamente per riportare un reggimento di cavalleria nella struttura.

Nel 1890, la caserma fu visitata dal duca di Aosta, Amedeo, a cui venne successivamente intitolata. Tuttavia, il periodo più drammatico della sua storia avvenne nel 1943, durante la Seconda Guerra Mondiale, quando la caserma divenne il luogo dell'eccidio di Nola. Dieci ufficiali del 48° reggimento furono brutalmente trucidati all'interno della piazza d'Armi, un evento tragico che segnò profondamente la storia della città. La caserma, bombardata dai tedeschi, subì danni gravi e venne lasciata in stato fatiscente, rimanendo da allora abbandonata e subendo i segni del tempo e della storia.

La caserma Cesare Battisti rappresenta dunque un elemento di grande valore architettonico e potrebbe essere la chiave e il motore di un sistema di riqualificazione diffuso su tutto il territorio.

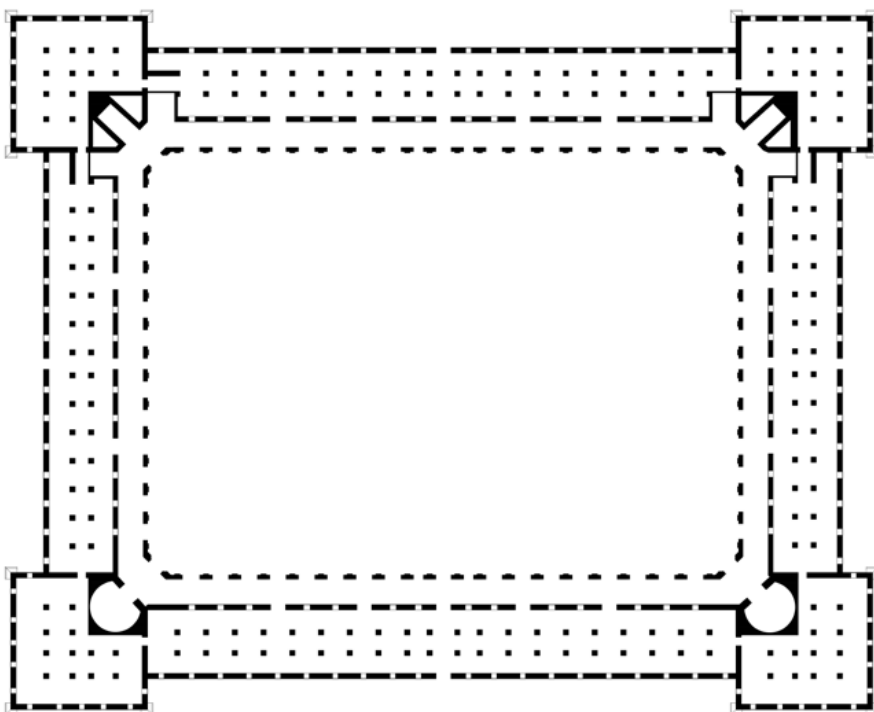
La sua riqualificazione e valorizzazione sono necessarie per restituire alla comunità un pezzo della propria identità storica, un luogo che, pur trasformato, conserva un forte legame con le radici e le tradizioni locali.



L'ex caserma Cesare
Battisti prima del
dopoguerra.
©Leonardo Avella,
Fototeca nolana



L'ex caserma Cesare
Battisti oggi
©Francesco Annunziata



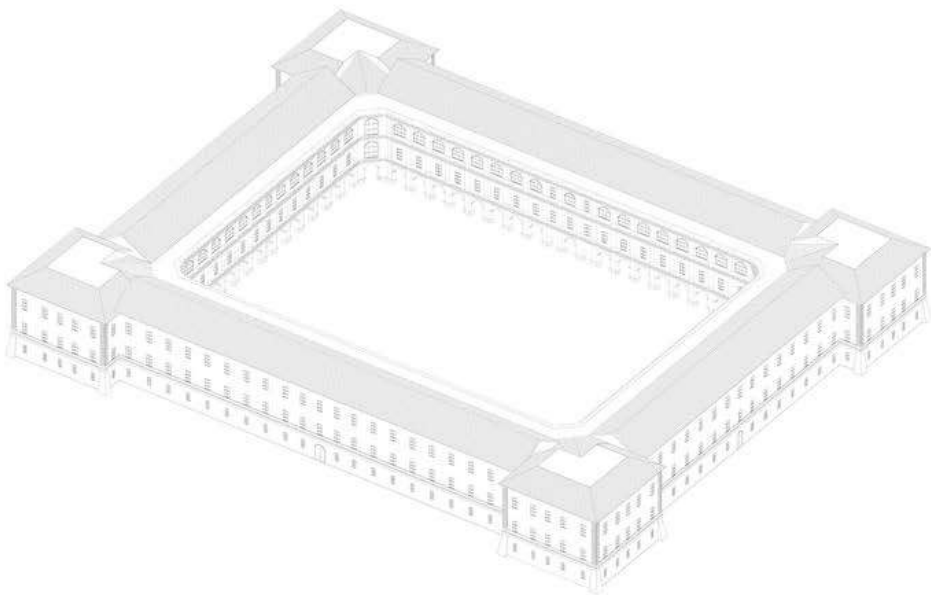
Ricostruzione planimetrica dello stato originario della caserma

Note:

1. La ricostruzione dello stato originario dell'opera è stato possibile individuando il sistema strutturale resistente e studiando la morfologia delle ex caserme borboniche descritte nel testo di M. Nunziata.
2. L'utilizzo delle fotografie del cantiere di Piazza d'Armi e delle immagini d'archivio della caserma è stato autorizzato dall'ufficio area tecnica del comune di Nola, a seguito di specifica richiesta.

Bibliografia:

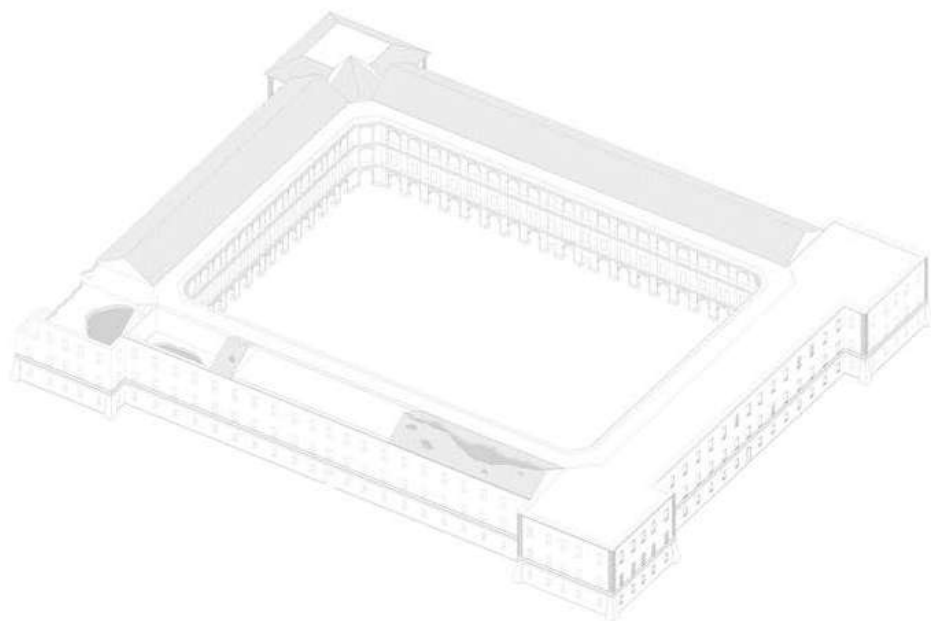
- M. Nunziata, *La Caserma Principe Amedeo e le altre caserme borboniche*, a cura dei maestri di festa Barca 1995.
- L. Avella, *Fototeca nolana - archivio d'immagini dei monumenti e delle opere d'arte della città e dell'agro*, Istituto grafico editoriale italiano, 2006.
- M. Barbato, *Trasformazioni urbane nel XIX secolo paradigma Nola*, La scuola di Pitagora editrice, 2024.



Ricostruzione assonometrica dello stato originario della caserma

L'ex caserma Cesare Battisti di Nola è un esempio significativo di architettura militare settecentesca, che riflette le soluzioni costruttive e stilistiche tipiche dell'epoca, segnando un equilibrio tra funzionalità e maestosità. Le facciate sono caratterizzate da una simmetria rigorosa, con ampi spazi vuoti alternati a pieni, tipici della tradizione classica. La distribuzione degli spazi interni segue una logica funzionale con ampie corti interne, mentre le coperture a falde sono trattate con semplicità ma grande efficacia, ricorrendo all'uso delle capriate in legno per garantire stabilità e resistenza. Con il passare dei decenni, la struttura ha visto l'inserimento

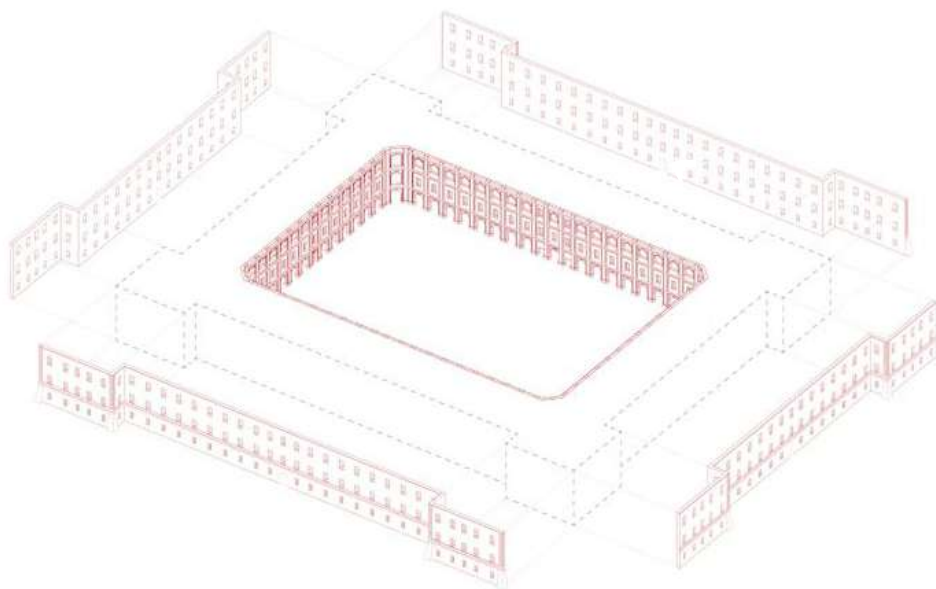
di modifiche legate agli usi funzionali mutati, come la trasformazione di alcuni ambienti in scuole o botteghe, che hanno comportato l'aggiunta di superfetazioni e partizioni murarie, alterando parzialmente la configurazione originaria. Dal punto di vista delle tecnologie costruttive, la caserma rispetta le convenzioni architettoniche dell'epoca. Le strutture portanti sono costituite da muri in pietra con ampie finestre che permettono l'ingresso della luce naturale, mentre gli interni sono scanditi dalla presenza di archi ribassati che sostengono le volte a vela, conferendo agli ambienti una sensazione di solenne spazialità. I bastioni laterali, che ospi-



Ricostruzione assonometrica dello stato attuale della caserma

tano le scale e le connessioni verticali, rappresentano una delle soluzioni più evidenti per l'uso della struttura militare, organizzando gli spazi in modo funzionale e permettendo di separare i vari piani e settori. Le soluzioni costruttive dell'epoca, come l'uso delle capriate lignee nelle coperture, sono un tributo alla tradizione del XVII e L'ex caserma Cesare Battisti di Nola è un esempio significativo di architettura militare settecentesca, che riflette le soluzioni costruttive e stilistiche tipiche dell'epoca, segnando un equilibrio tra funzionalità e maestosità. Le facciate sono caratterizzate da una simmetria rigorosa, con ampi spazi vuoti alternati a pieni, tipici

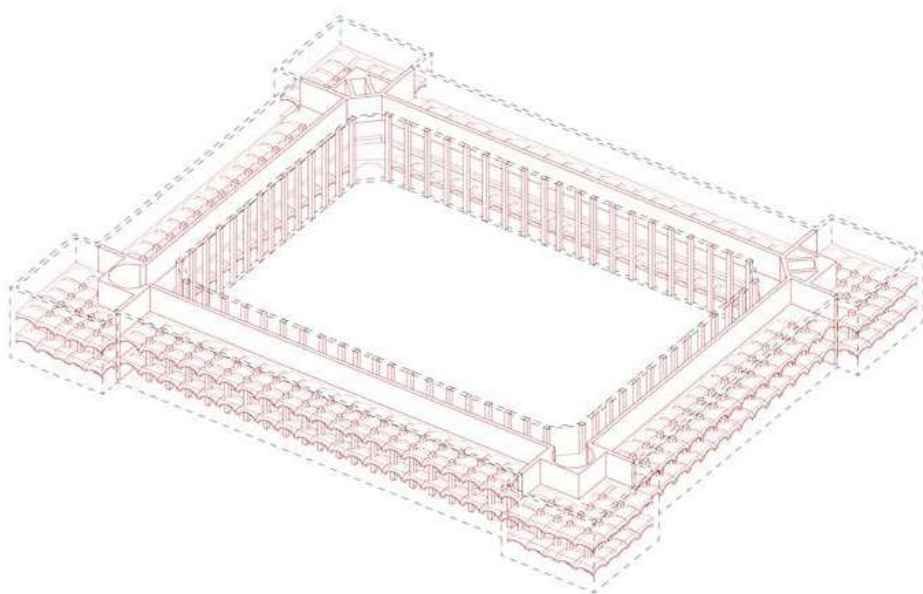
della tradizione classica. La distribuzione degli spazi interni segue una logica funzionale con ampie corti interne, mentre le coperture a falde sono trattate con semplicità ma grande efficacia, ricorrendo all'uso delle capriate in legno per garantire stabilità e resistenza. Con il passare dei decenni, la struttura ha visto l'inserimento di modifiche legate agli usi funzionali mutati, come la trasformazione di alcuni ambienti in scuole o botteghe, che hanno comportato l'aggiunta di superfetazioni e partizioni murarie, alterando parzialmente la configurazione originaria. Dal punto di vista delle tecnologie costruttive, la caserma rispetta le convenzioni architettoniche



Le facciate esterne ed
interne dell'ex caserma
Cesare Battisti

dell'epoca. Le strutture portanti sono costituite da muri in pietra con ampie finestre che permettono l'ingresso della luce naturale, mentre gli interni sono scanditi dalla presenza di archi ribassati che sostengono le volte a vela, conferendo agli ambienti una sensazione di solenne spazialità. I bastioni laterali, che ospitano le scale e le connessioni verticali, rappresentano una delle soluzioni più evidenti per l'uso della struttura militare, organizzando gli spazi in modo funzionale e permettendo di separare i vari piani e settori. Le soluzioni costruttive dell'epoca, come l'uso delle capriate lignee nelle coperture, sono un tributo alla tradizione del XVII e XVIII

secolo, che vedeva nell'impiego di legno e pietra i materiali più comuni e facilmente reperibili. Tuttavia, i restauri più recenti hanno modificato alcune di queste caratteristiche, con l'introduzione di capriate metalliche, più leggere e resistenti, ma che alterano il carattere storico originario della struttura. In particolare, il restauro delle coperture ha risolto i danni causati dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, che hanno compromesso parte della facciata e degli spazi esterni. La facciata principale, seppur restaurata, mantiene ancora tracce dei danni bellici, con evidenti segni di dissesto che testimoniano la storia travagliata dell'edifi-

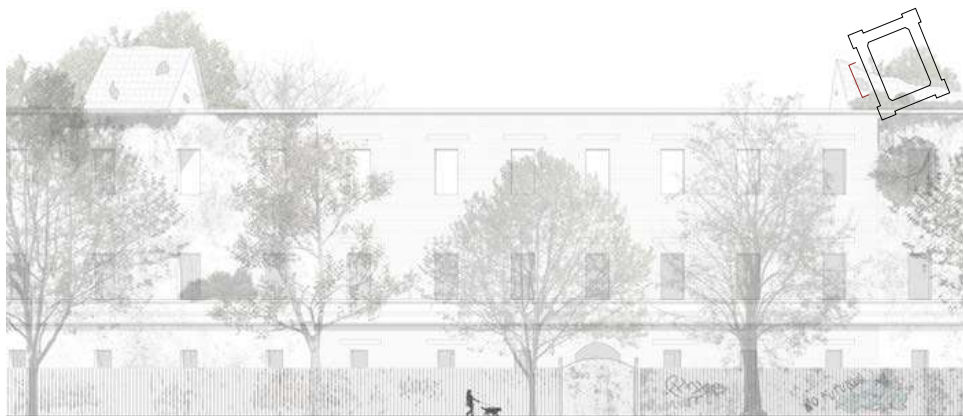


Il sistema strutturale
dell'ex caserma Cesare
Battisti

cio. Nonostante l'importante evoluzione funzionale e le modifiche strutturali nel corso del tempo, l'impianto architettonico originale della caserma Cesare Battisti di Nola resta un elemento di grande valore storico e culturale, rappresentando una testimonianza dell'architettura settecentesca militare, con le sue peculiarità stilistiche e costruttive. Oggi versa in uno stato di grave dissesto, che ha compromesso in maniera significativa la sua integrità strutturale. I crolli sulla facciata prospiciente la piazza e sull'ala occidentale sono tra i danni più evidenti, segnando il degrado di una parte fondamentale dell'edificio. L'ala occidentale presenta segni di ab-

bandono e deterioramento, e l'intero complesso è ridotto a una condizione di semi-rovina, che non rende giustizia al suo valore storico e architettonico.

Il sistema della caserma si completa infine con otto padiglioni retrostanti progettati dall'arch. Gaetano Aulicino nell'Ottocento anch'essi da dover riqualificare.



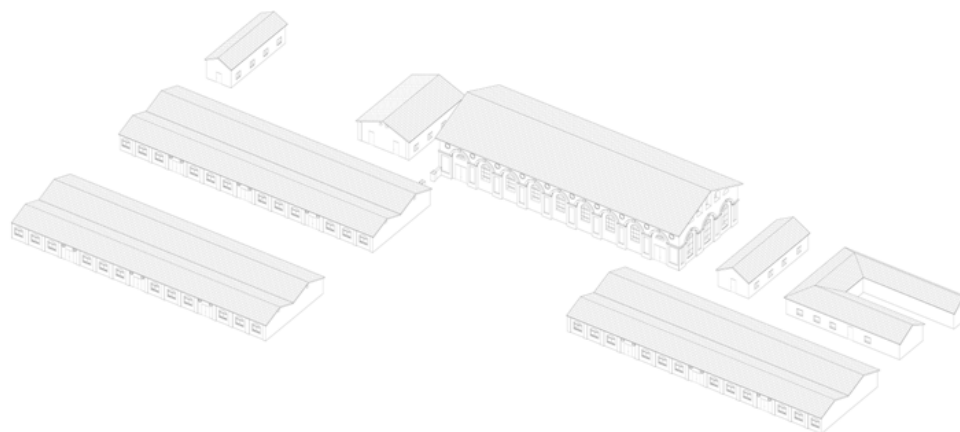
Prospetti e sezioni del-
lo stato di fatto dell'ex
caserma Cesare Battisti



©Francesco Annunziata



Le “casermette” nel
dopoguerra
© Leonardo Avella,
Fototeca nolana



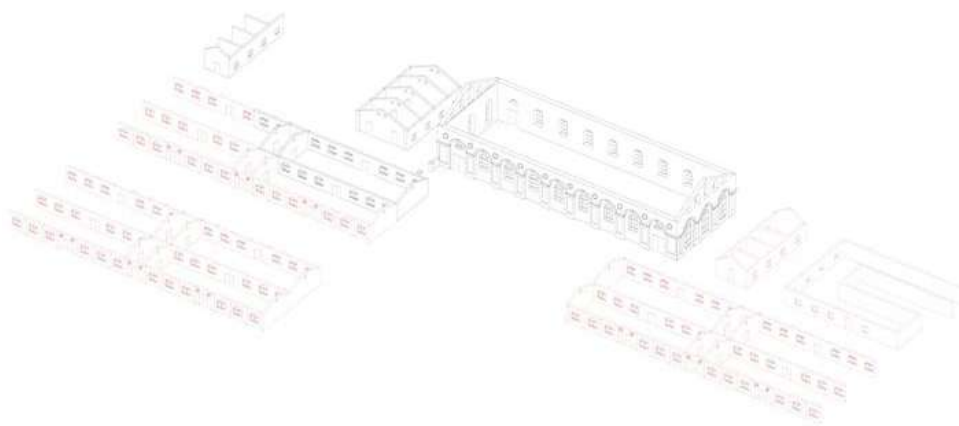
Note:

1. La ricostruzione dello stato originario delle “casermette” è stata possibile consultando le foto d'archivio di L. Avella della Fototeca nolana e i video dell'arch. Maurizio Barbato “Pillole di storia” disponibili online.

Ricostruzione dello stato originario delle scuderie dell'ex caserma Cesare Battisti, cosiddette “casermette”



Stralcio rilievo materico delle condizioni attuali del padiglione laterale e centrale



Note:

2. La ricostruzione dello stato attuale delle “casermette” è stata possibile consultando il progetto definitivo *“Restauro e valorizzazione delle casermette di Nola (NA) Centro per la ricerca e lo sviluppo del Physical Internet per la logistica delle merci ad altissima velocità (LOVE 4 PIPENET)”*, promosso dall’università degli studi di Napoli PARTHENOPE.

Ricostruzione dello stato attuale delle scuderie dell'ex caserma Cesare Battisti, cosiddette “casermette”

Nuove polarità

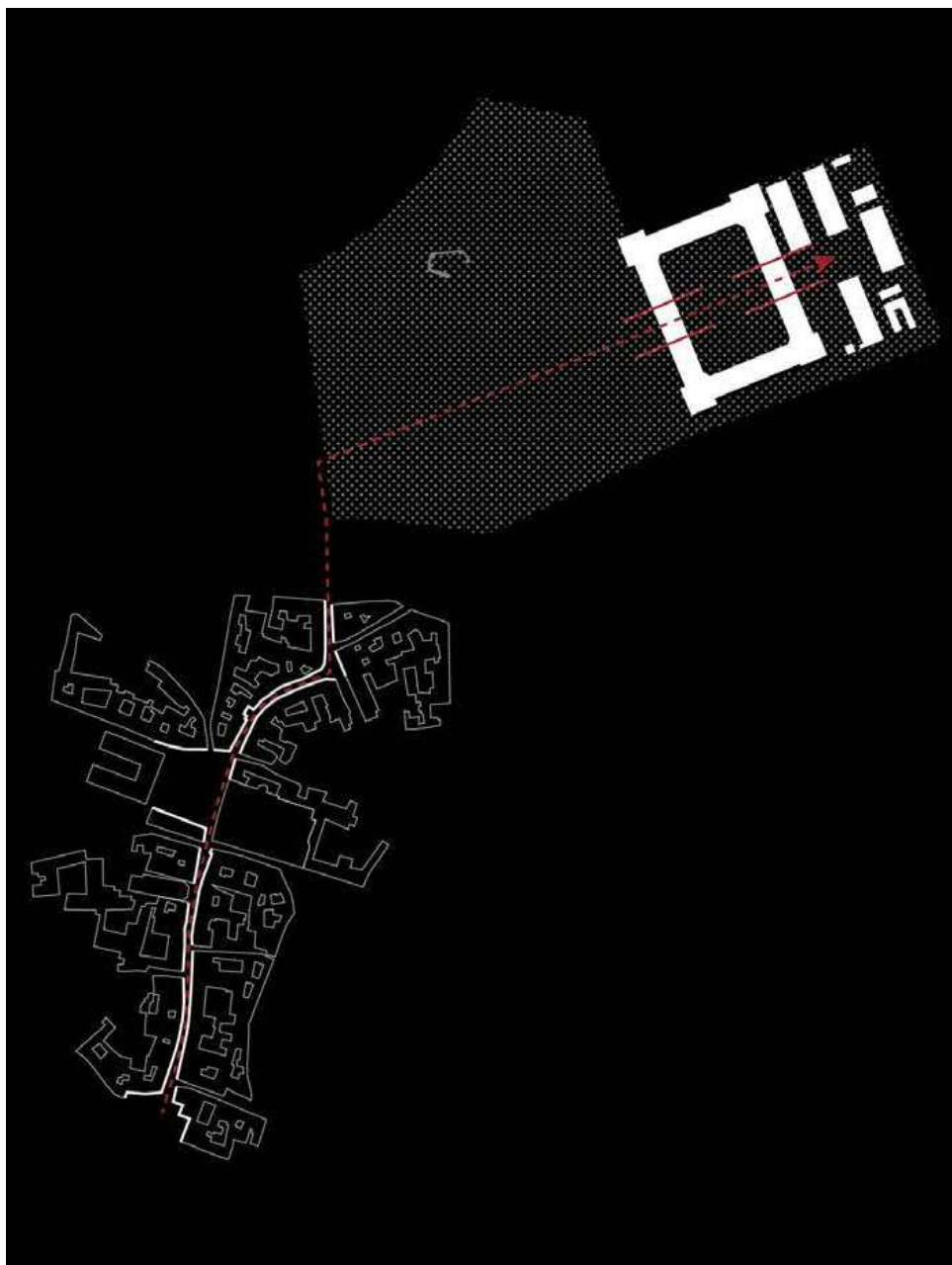
La cittadella bruniana e il nuovo mercato

La strategia urbana adottata per il recupero e la valorizzazione del centro antico di Nola si fonda sulla comprensione e reinterpretazione dei suoi vuoti urbani, in particolare delle piazze, che rappresentano i nodi vitali e simbolici della città. Lo studio del tracciato storico ha evidenziato come questi spazi, nel corso del tempo, abbiano svolto un ruolo fondamentale nel tessuto sociale e urbano, replicando e ridisegnando lo spazio pubblico e mantenendo la città viva e dinamica. Sono luoghi di aggregazione, memoria storica e interazione, che, seppur apparentemente statici, rappresentano il cuore pulsante del contesto urbano.

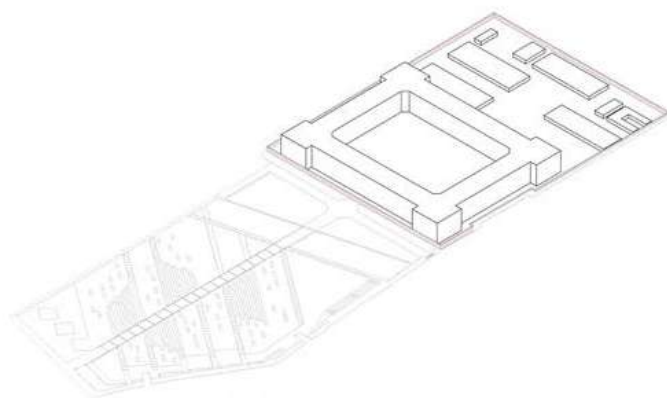
In questo scenario, la caserma riveste una ruolo strategico: potrebbe diventare la “nuova porta” d’accesso alla città antica, ponendosi come cardine di una rete di relazioni tra le principali istituzioni locali. È necessario instaurare una sinergia con il comune, il museo, l’università e altre strutture culturali e amministrative, creando così un’alleanza che possa dar vita a un nuovo sistema di centralità. In particolare, il ruolo della caserma come punto di connessione tra istituzioni è cruciale per attivare una serie di accordi istituzionali, che possano tradursi in interventi concreti in grado di migliorare le condizioni sociali, culturali ed economiche della città.

Le polarità che la caserma dovrà instaurare non si limitano a legami inter-istituzionali, ma comprendono anche la creazione di spazi pubblici e servizi che favoriscano l’incontro e l’interazione tra cittadini, visitatori e attori locali. Il recupero della caserma, pertanto, rappresenta un’opportunità per risolvere alcune delle problematiche urbane più rilevanti della città di Nola, come la fruibilità degli spazi pubblici, la valorizzazione del patrimonio storico, la riorganizzazione delle funzioni cittadine, lo spostamento del mercato e crisi e desertificazione del centro antico.

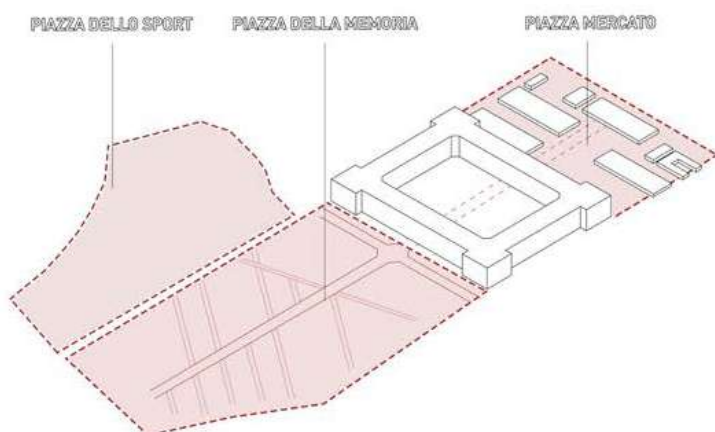
Agendo in modo puntuale e strategico su questa area, è possibile recuperare un patrimonio architettonico inestimabile e innescare un processo di rinnovamento urbano che promuova una crescita sostenibile e integrata per l’intera comunità.



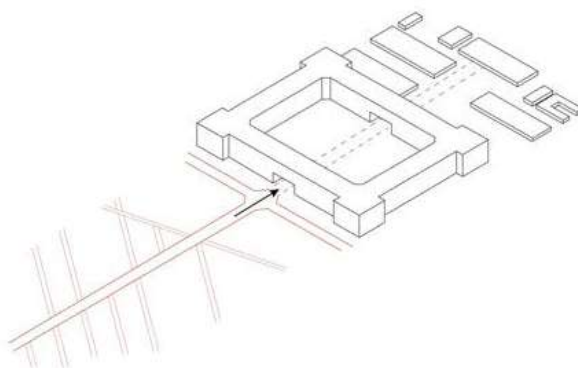
Strategia urbana:
La caserma come polo
e cardine del sistema



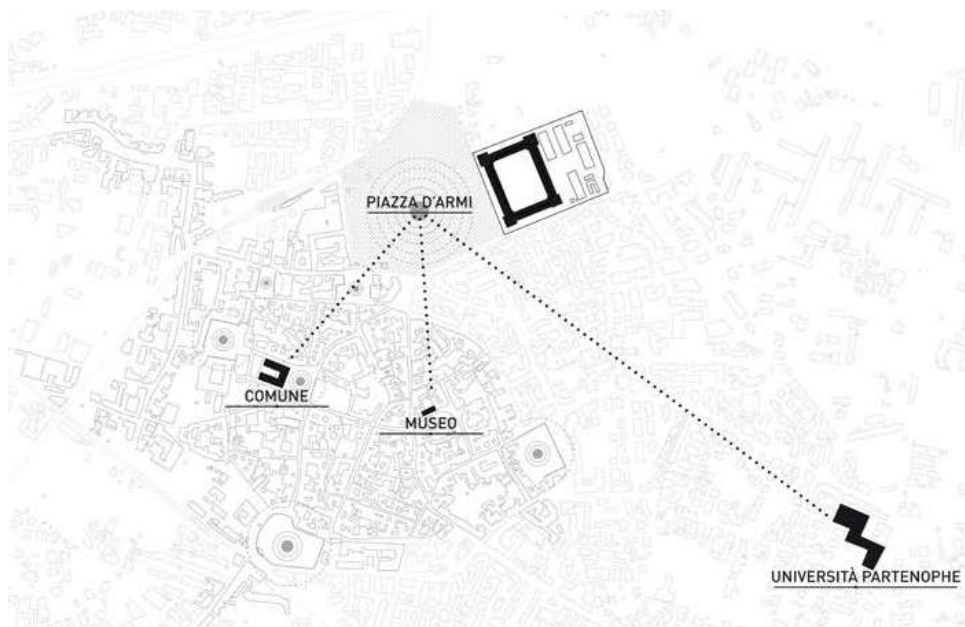
DEMOLIZIONE DELLE BARRIERE



DEFINIZIONE DI TRE PIAZZE



PROLUNGAMENTO ASSE CENTRALE



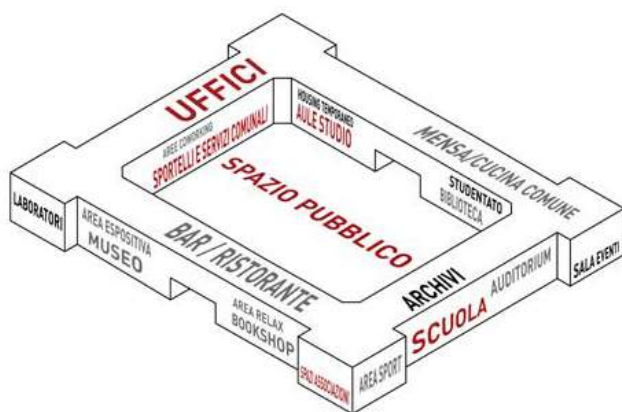
La piazza e la caserma:
Polarità con le istituzioni
locali



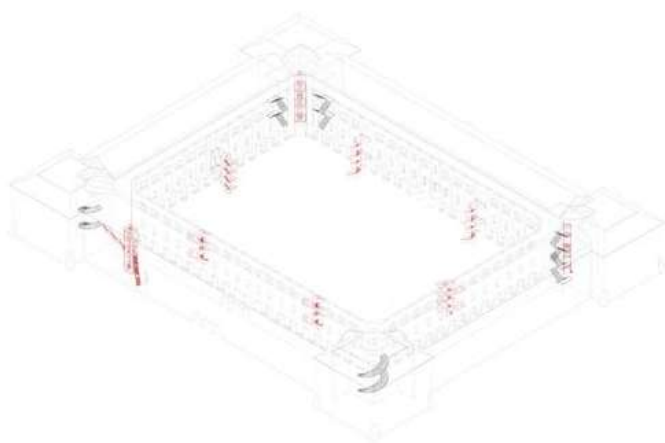
Note:

1. Per sintesi sono state illustrate solo le azioni a scala urbana e architettonica più significative, frutto dello studio della morfologia, della viabilità e delle barriere architettoniche del centro antico e del progetto di piazza d'Armi.

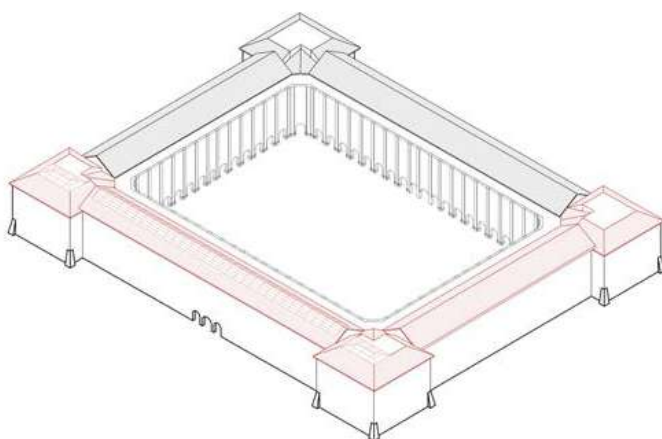
Da LIMES a LIMEN:
Azione strategica sulla
facciata prospiciente
piazza d'Armi allargan-
dolo spazio disponibile
d'ingresso secondo la
misura di tre campate
uniche



RIFUNZIONALIZZARE

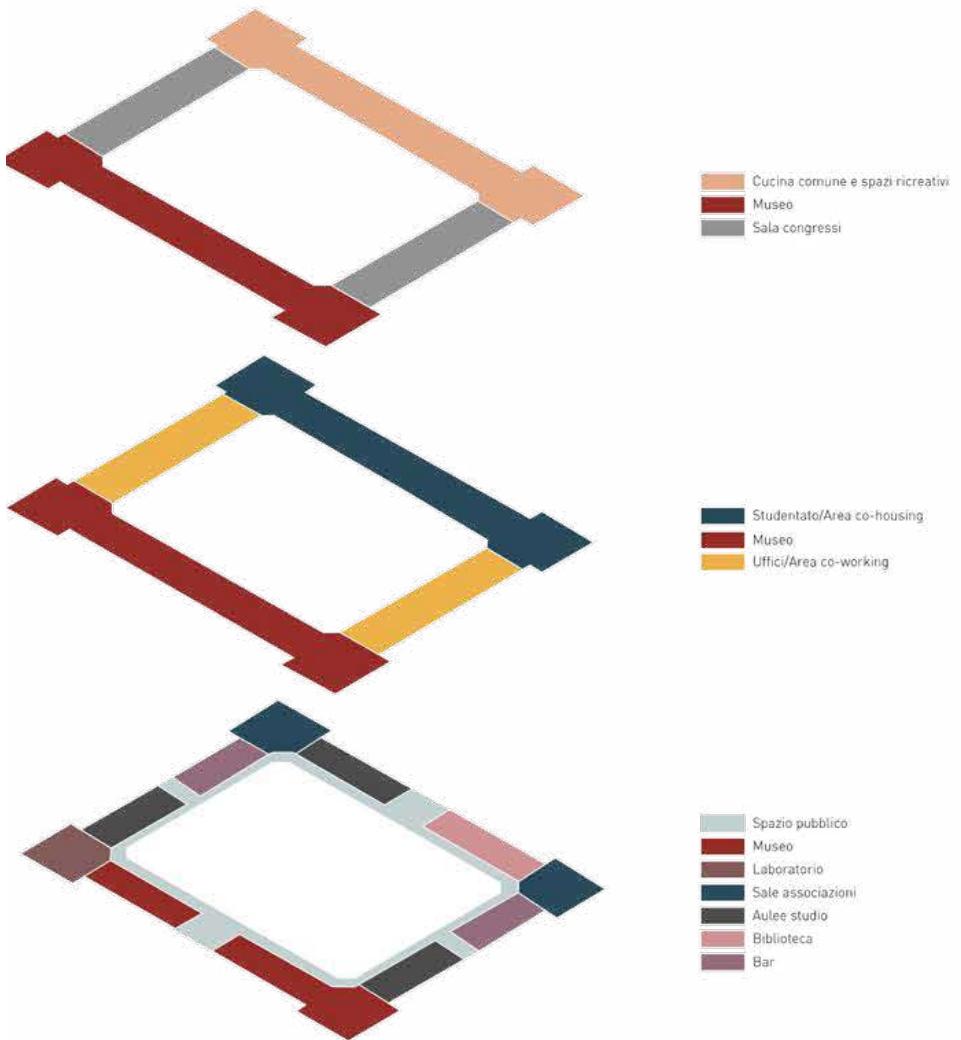


CONNETTERE



RICONFIGURARE

Proposta centro polifunzionale



Note:

1. Per sintesi è stato illustrato solo lo scenario funzionale preferibile e scelto per il progetto architettonico. La matrice multicriterio è stata costruita confrontando tre scenari tra cui l'ipotesi della *cittadella giudiziaria* voluta dal Demanio, quest'ultima valutata in questo studio come poco in linea con le esigenze della collettività e la storicità dell'opera.

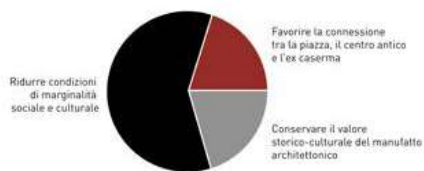
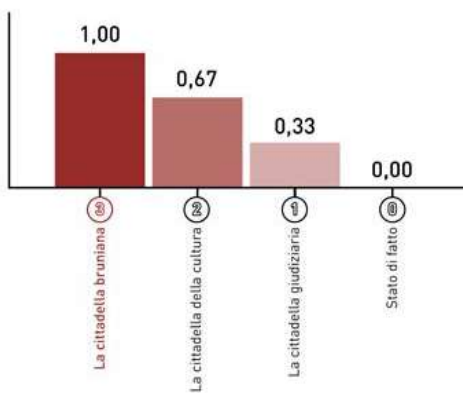
Diagramma funzionale dell'alternativa preferibile secondo la valutazione multicriterio

OBIETTIVI	AZIONI STRATEGICHE	INDICATORI	U.M.	min/max
Favorire la connessione tra la piazza, il centro antico e l'ex caserma	Prolungamento dell'asse pavimentato della piazza	Superficie di asse pavimentato	mq	max
	Riqualificazione dell'edificio esistente	Nuove funzioni attivate	n	max
		Tipologie di utenti	n	max
	Miglioramento della qualità ambientale dell'edificio esistente	Numero piani aperti al pubblico	n	max
	Miglioramento accessibilità pubblica	Spazi comunicanti con l'esterno	mq	max
Ridurre condizioni di marginalità sociale e culturale	Realizzazione di spazi associativi e luoghi per la comunità	Superficie spazi associativi	mq	max
	Realizzazione di spazi per ospitare eventi e attività organizzate dalla comunità locale	Superficie spazi flessibili per eventi	mq	max
			mq	max
	Realizzazione di spazi per attività di studio e ricerca	Superficie di aule studio	mq	max
	Realizzazione di spazi ricreativi e laboratoriali	Superficie di laboratori	mq	max
	Realizzazione di spazi per il mercato	Superficie per il mercato coperto	mq	max
		Superficie per il mercato scoperto	mq	max
	Realizzazione di spazi residenziali temporanei	Numero tipologie housing presenti	n	max
		Superficie di spazi residenziali	mq	max
		Numero di camere	n	max
	Realizzazione di uffici e spazi co-working	Superficie di spazi co-working	mq	max
		Numero di uffici	n	max
	Realizzazione di spazi espositivi	Superficie di spazi espositivi	mq	max
Conservare il valore storico-culturale del manufatto architettonico	Attivazione di processi culturali	Numero di attività che generano ricavi	n	max
	Realizzazione di spazi alberghieri	Numero di camere	n	max
	Ricostruzione delle coperture	Superficie di coperture ricostruite	mq	max
	Ricostruzione delle parti dirute	Superficie di parti ricostruite	mq	max
	Realizzazione del progetto della corte	Superficie di spazi verdi	mq	max
		Superficie di spazi pavimentati	mq	max
	Miglioramento fruibilità pubblica	Numero di dispositivi di connessione verticale	n	max

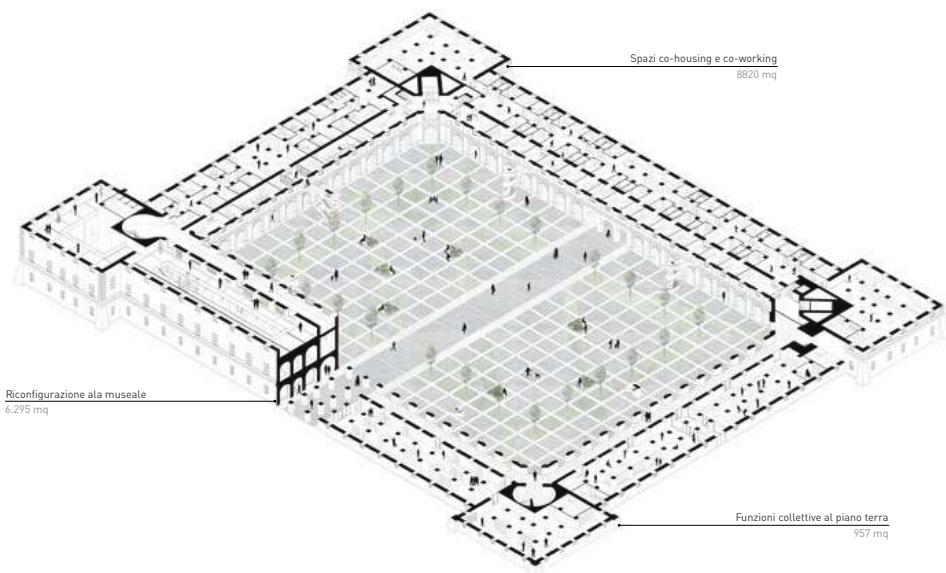
La scelta delle funzioni da attribuire all'edificio è stata effettuata attraverso un processo di valutazione multicriterio, che ha visto la definizione di obiettivi chiari e l'attribuzione di pesi a ciascun obiettivo, in base all'importanza relativa per il progetto. Gli scenari funzionali sono stati elaborati in modo da rispondere alle necessità della comunità e al contesto storico-architettonico. Tra le alternative è stata scelta l'opzione della "Cittadella Bruniana", un mix di funzioni pubbliche e private che integra attività culturali, sociali e commerciali,

promuovendo l'interazione tra diversi gruppi della comunità. Questa soluzione, risponde in modo ottimale agli obiettivi definiti e risulta la più coerente con le potenzialità dell'edificio, restituendo alla città uno spazio polifunzionale, capace di stimolare dinamiche positive all'interno del contesto urbano.

STATO DI FATTO	① CITTADELLA GIUDIZIARIA	② CITTADELLA DELLA CULTURA	③ CITTADELLA BRUNIANA
3316	3316	5342	5342
0	7	4	9
0	7	4	6
0	1	3	3
0	3360	4236	4236
0	2	4	4
0	0	0	842
0	0	8298	8298
0	0	1752	1351
0	0	0	427
0	0	3435	3435
0	0	17128	17128
0	0	0	1
0	0	0	1700
0	0	0	23
0	0	0	1190
0	0	0	17
0	0	18864	5867
0	2	1	3
0	70	0	0
3533	8379	8379	8379
0	975	975	975
8298	6263	1810	1810
0	2035	6488	6488
6	6	16	16



Matrice multicriterio e diagrammi che illustrano grado di preferibilità degli scenari e peso assegnato a ciascun obiettivo



Note:

1. Per sintesi è stato illustrato solo lo scenario di progetto preferibile, che è la soluzione finale di varie alternative di azioni progettuali che valutano costi e tempi d'esecuzione degli interventi oltre che la storicità del volume preesistente.

Spaccato assonometrico che sintetizza le funzioni e le azioni progettuali sull'intero fabbricato dell'ex caserma

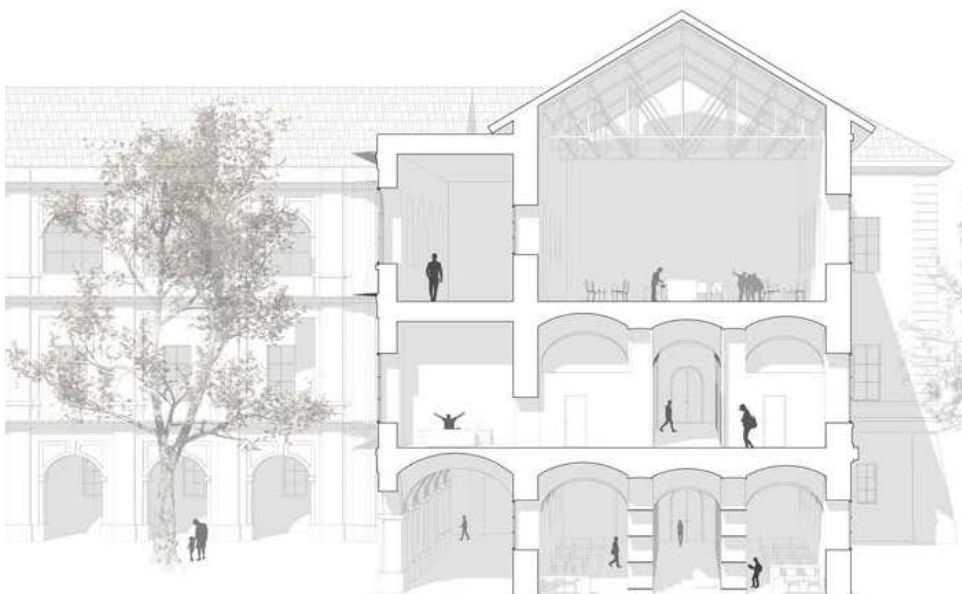




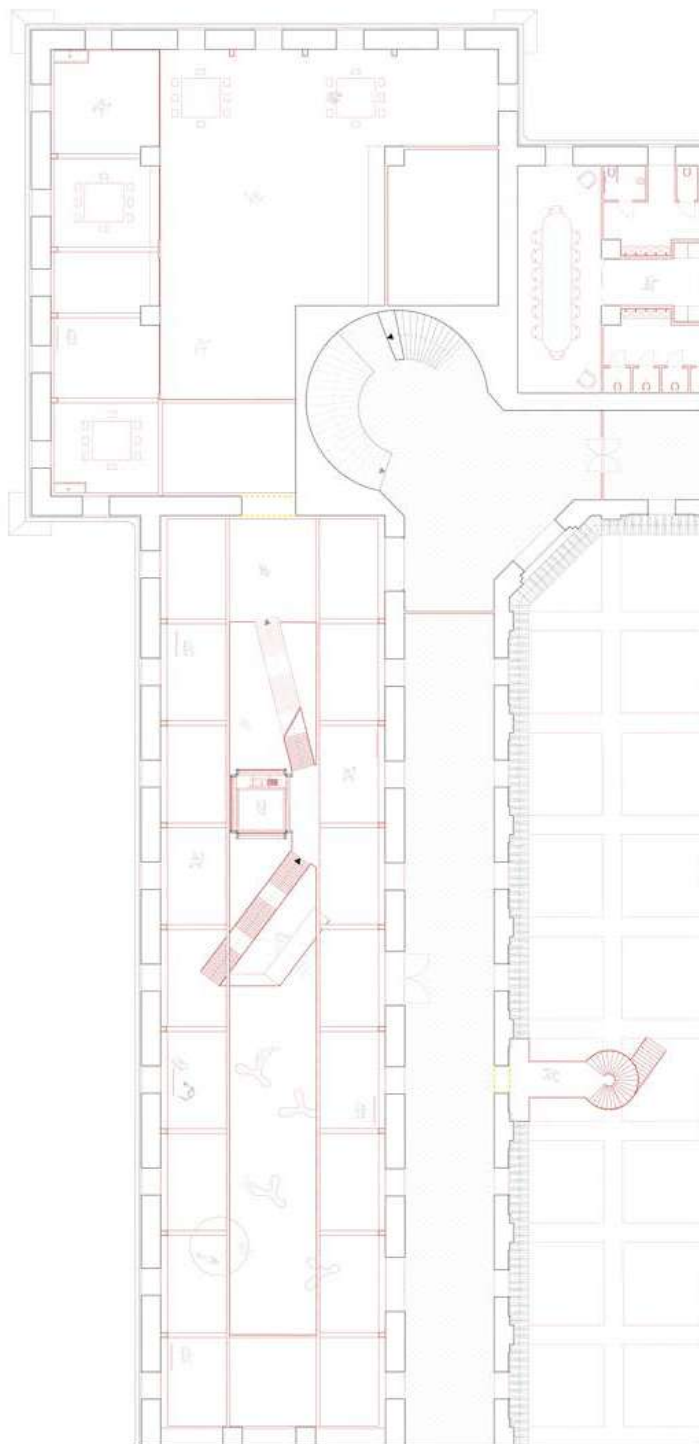
Aggiunte e demolizioni
sulla facciata prospiciente
piazza d'Armi



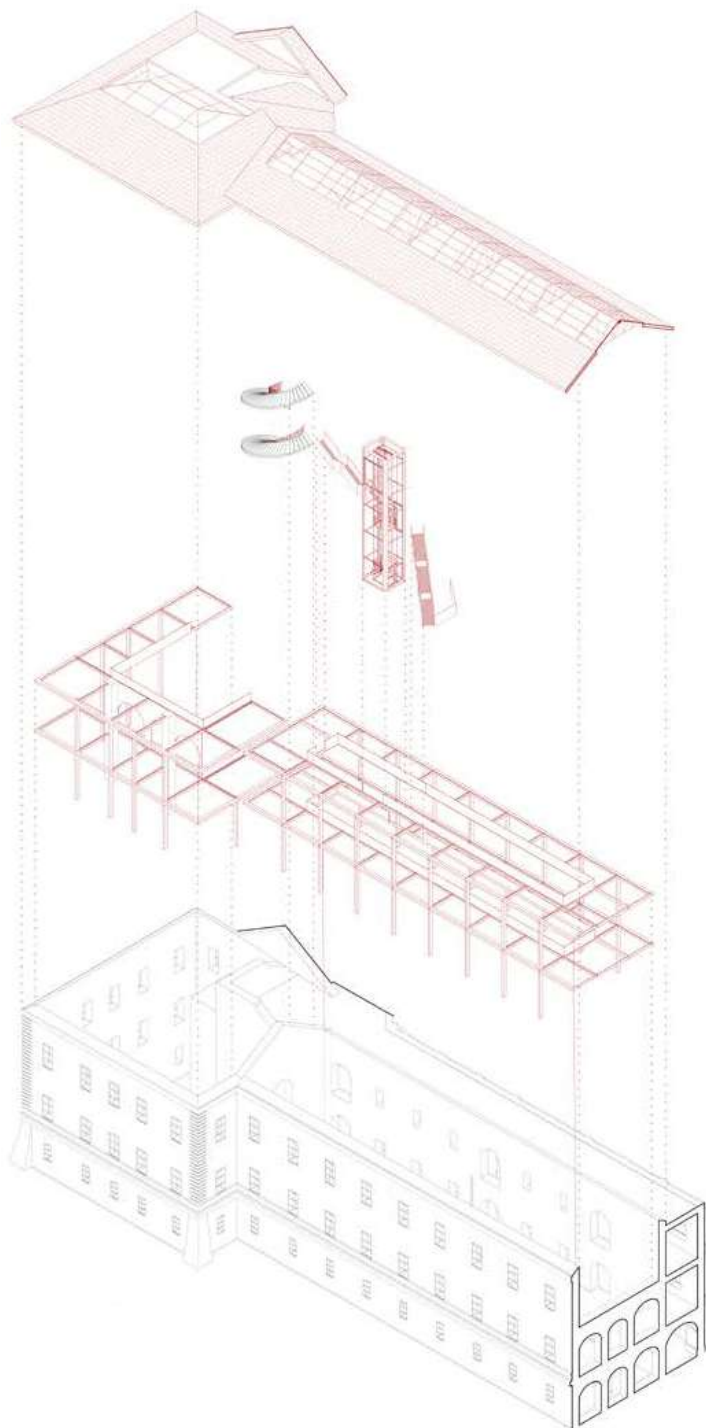
Aggiunte dei corpi scala
sulla facciata interna

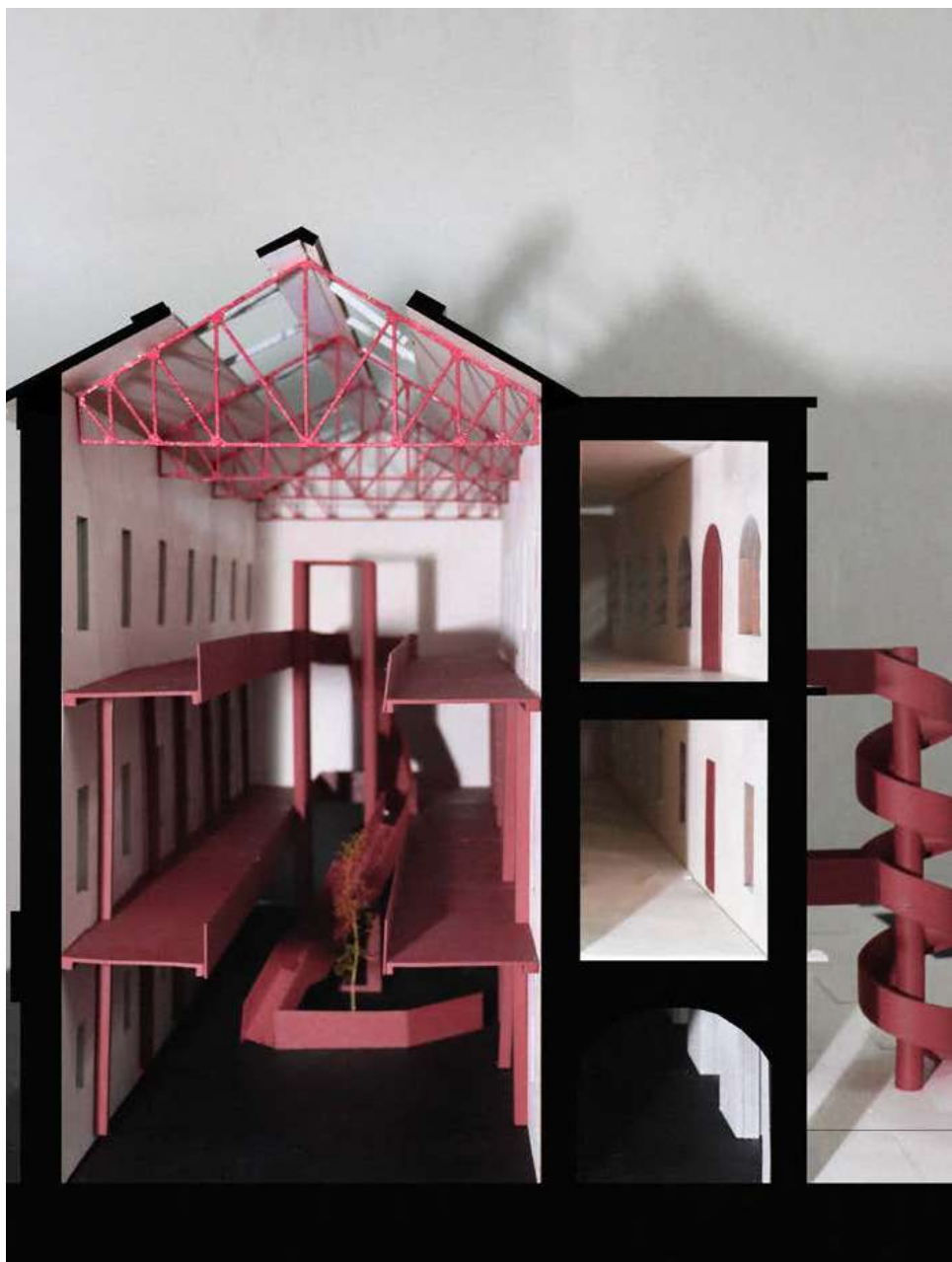


Pianta delle addizioni
rispetto al fabbricato
esistente nell'ala desti-
nata a museo

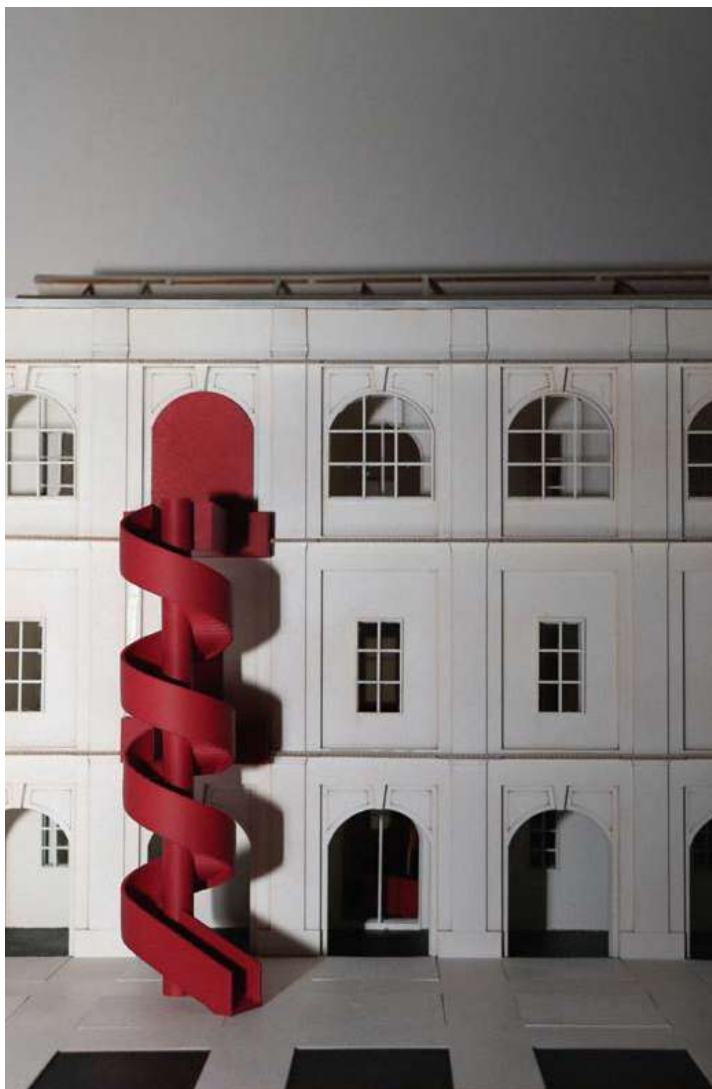


Esploso assometrico
delle addizioni rispetto
al fabbricato esisten-
te nell'ala destinata a
museo





Modello di studio
dell'ala della caserma
destinata a museo



Modello di studio
dell'aggiunta del corpo
scala in facciata

Note:

1. Gli interventi di aggiunta alla struttura esistente sono stati sviluppati seguendo una metodologia progettuale ispirata al lavoro di Lacaton & Vassal, il cui approccio è noto per la capacità di coniugare il rispetto della memoria e dell'identità dei luoghi con l'introduzione di elementi di modernità e innovazione. L'operato si fonda su un'attenta lettura dell'esistente, privilegiando strategie non distruttive, incrementalì e reversibili, in grado di valorizzare le potenzialità latenti delle strutture preesistenti attraverso soluzioni architettoniche sobrie, funzionali e sostenibili.

Bibliografia:

Lacaton Anne & Vassal Jean-Philippe, *Free space tranformation habiter*, Walther König, 2021.
Bruno Giordano, *L'architettura delle caserme: Storia, trasformazioni, progetti*, Edizioni di Architettura, Torino 2005.



Interni del terzo piano dell'ala destinata a museo

Le aree di dissesto e le parti crollate dell'ala prospiciente piazza d'Armi sono state affrontate con grande attenzione. L'intervento interno ha previsto l'introduzione di una nuova struttura in acciaio, che si inserisce in maniera indipendente e complementare alla preesistenza. Grazie a una serie di ballatoi e sistemi di risalita, l'edificio viene riaperto alla fruizione, permettendo di vivere la spazialità in modo fluido e completo. Nel processo di riconfigurazione, l'attenzione ai dettagli e alla lettura approfondita dei segni lasciati dal tempo è stata fondamentale per mantenere il carattere storico dell'ex caserma.

Il progetto dà vita a una coesistenza armoniosa tra la modernità della nuova struttura e l'antichità della preesistenza, creando un dialogo continuo tra le due epoche, in cui il passato e il

presente si fondono in un unico spazio funzionale e ricco di suggestioni.

Gli elementi settecenteschi vengono conservati e restaurati e le addizioni contemporanee si innestano nell'apparato storico-monumentale con grande sensibilità rispetto all'architettura di Vanvitelli.



La cittadella bruniana:
Piazza d'Armi e l'ex ca-
serma Cesare Battisti

Tutto è stato progettato con l'intento di ottimizzare la fruizione e la circolazione degli spazi. In particolare è stata prestata forte attenzione alle connessioni verticali in modo da garantire una mobilità fluida e funzionale, che reinterpretasse in chiave contemporanea i corpi scala preesistenti.

Oltre alle connessioni verticali l'intervento è mirato a definire nuove connessioni orizzontali, in particolare quella tra la corte interna della caserma e la piazza circostante. Il progetto ha previsto il prolungamento dell'asse centrale dell'edificio verso l'esterno, entrando direttamente nella corte e definendo un nuovo spazio urbano che estende il concetto di piazza all'interno della struttura. Questa connessione, oltre a favorire una continuità visiva e spaziale, rafforza il legame tra il sito storico

e la città contemporanea, creando un passaggio fluido e aperto tra l'edificio e l'ambiente circostante.

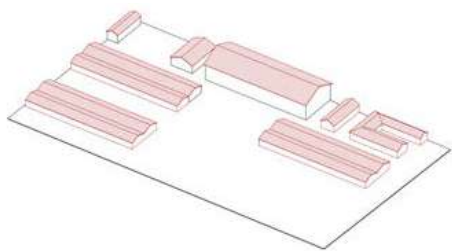
La corte diviene così un luogo di transito e sosta, non solo spazio di connessione, ma anche nuovo punto di aggregazione per la comunità. La vegetazione si integra armoniosamente con classicità della corte vanvitelliana, creando un equilibrio tra la monumentalità del manufatto storico e la necessità di un intervento contemporaneo che risponda alle esigenze di vivibilità.



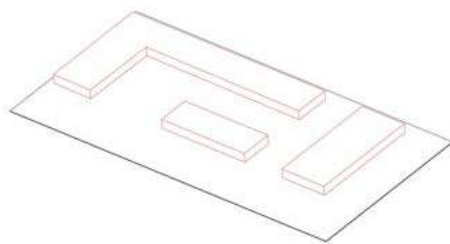
La corte della caserma



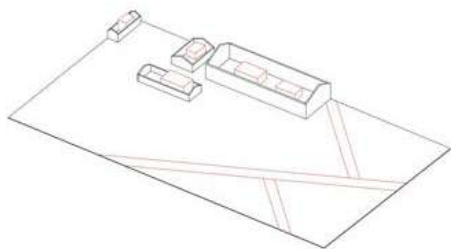
La corte come ampliamento di piazza d'Armi



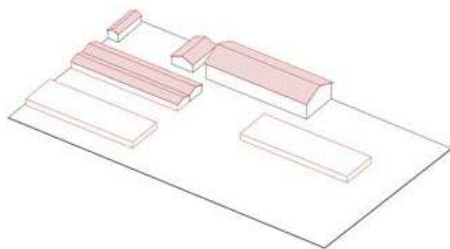
RICOSTRUZIONE IN STILE



ABBATTIMENTO E RICOSTRUZIONE



INFILL



RICOSTRUZIONE PARZIALE

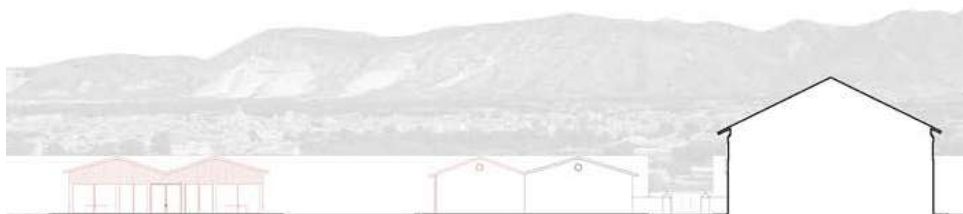
Le “casermette”, che un tempo ospitavano funzioni legate alla vita militare sono state oggetto di un intervento di riqualificazione volto a restituire loro una nuova identità, destinandole ad accogliere il nuovo mercato nolano. In questo modo l'area dei padiglioni retrostante l'ex caserma Cesare Battisti diventano il cardine dell'intero sistema. La scelta della funzione risponde alla necessità di risolvere la dislocazione del tradizionale mercato rionale, causata dai lavori in piazza d'Armi.

Il progetto ha previsto il consolidamento dei volumi preesistenti, preservando le strutture originarie e restituendo loro stabilità, mentre nuove costruzioni si inseriscono in continuità con la volumetria storica, riprendendo le proporzioni e la forma delle scuderie progettate da Gaetano Aulicino nell'Ottocento. L'intervento, pur rendendo omaggio alla tradizione, introduce nuovi materiali e soluzioni progettuali contemporanee, creando un dialogo tra passato e pre-

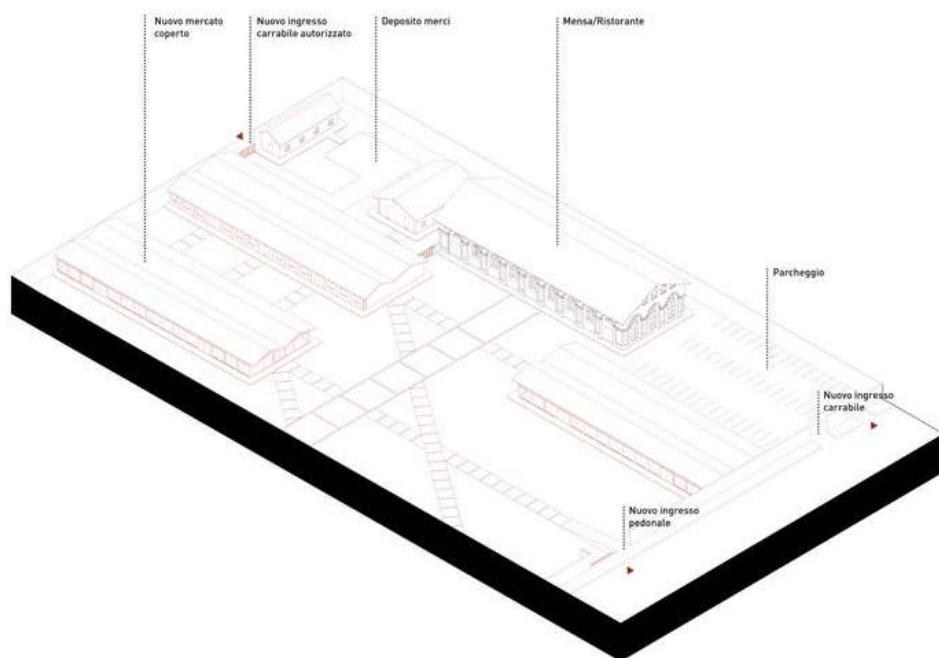
sente. I nuovi volumi sono caratterizzati da un design che richiama la linearità e la sobrietà delle strutture storiche, ma al contempo si distinguono per l'uso di materiali moderni e definizioni architettoniche più minimaliste. Questo approccio consente di integrare il valore storico delle casermette con le necessità contemporanee, rendendo l'area non solo un nuovo centro commerciale, ma anche un punto di riferimento urbano e sociale per la città.

Gli ampi spazi interni sono pensati per ospitare il mercato, ma anche per favorire la socialità e la fruizione pubblica, con aree di sosta, percorsi pedonali e zone di incontro che valorizzano la dimensione collettiva del progetto.

Inoltre, la riorganizzazione degli spazi consente una maggiore flessibilità, permettendo di adattare il mercato alle diverse necessità temporali e stagionali, senza intaccare l'aspetto storico delle casermette.



Sezione di progetto con
in rosso i nuovi corpi di
fabbrica



Fattibilità tecnico-economica

Per la definizione di un progetto di fattibilità solido e credibile, è stata condotta un'analisi economica dettagliata, finalizzata alla valutazione complessiva dei costi e dei potenziali ricavi legati all'intervento previsto. L'indagine ha preso in considerazione diversi fattori economici, tra cui i costi di costruzione iniziali, le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria nel lungo periodo, nonché i ricavi annuali stimati derivanti dalla futura destinazione d'uso delle nuove strutture. Sulla base di questi dati, sono stati calcolati due indicatori economico-finanziari fondamentali per l'analisi della convenienza dell'investimento: il Tasso Interno di Rendimento (TIR) e il Valore Attuale Netto (VAN). Questi strumenti consentono di valutare in maniera oggettiva la redditività dell'operazione, in relazione ai flussi di cassa attesi nel tempo.

Tuttavia, i risultati dell'analisi hanno messo in evidenza una criticità importante: i costi elevati associati sia alla riqualificazione che alla successiva gestione dell'edificio renderebbero l'iniziativa poco sostenibile dal punto di vista economico, se valutata esclusivamente secondo i criteri finanziari tradizionali. In altri termini, l'investimento non risulterebbe conveniente per un soggetto privato, se privo di supporto esterno. Tale valutazione, però, non esaurisce la complessità e la portata dell'intervento. L'ex caserma Cesare Battisti e le casermette retrostanti non rappresentano infatti soltanto beni immobili da valorizzare, ma luoghi dal forte significato storico, simbolico e comunitario. Sono spazi carichi di memoria capaci di divenire centri di aggregazione sociale, culturale e civile per l'intera città.

Proprio per questa ragione, l'intervento assume una valenza pubblica che va oltre la mera redditività economica. Il suo valore socio-culturale giustifica una visione alternativa, orientata a riconoscere il diritto della collettività a riappropriarsi di luoghi significativi del proprio tessuto urbano. In quest'ottica, il progetto merita il sostegno di un finanziamento pubblico, che consenta di superare le criticità economiche e trasformare un'operazione apparentemente onerosa in un'opportunità concreta per la comunità.

PROGRAMMA 1
ALA MUSEALE

COSTI COSTRUZIONE	9.262.038 €
COSTI GESTIONE	154.475 €/annuo
RICAVI	1.010.580 €/anno
VAN	792.829,13 €
TIR	6,5%

PROGRAMMA 2
ALA STUDENTATO

COSTI COSTRUZIONE	878.162,23 €
COSTI GESTIONE	179.191 €
RICAVI	747.456 €
VAN	- 1.449.018,82 €
TIR	2,56%

PROGRAMMA 3
ALI UFFICI

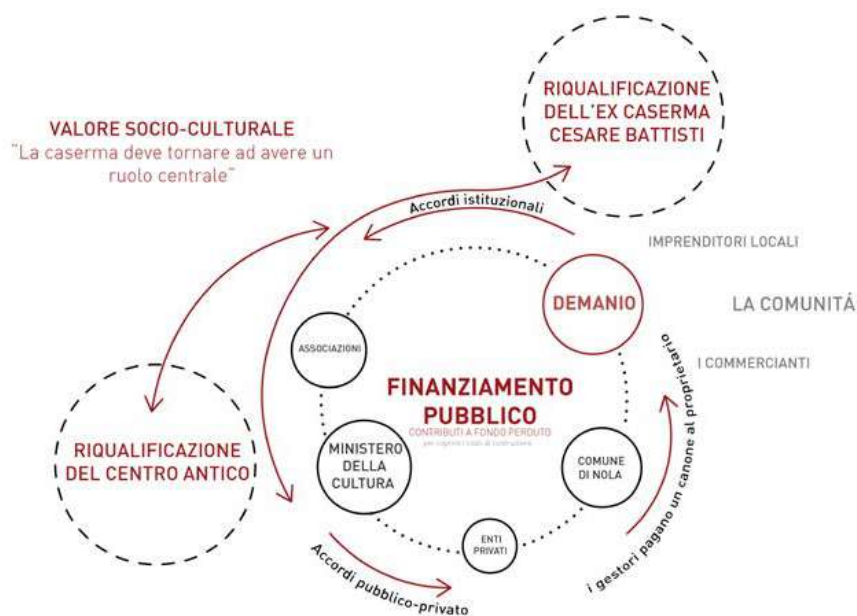
COSTI COSTRUZIONE	9.784.802 €
COSTI GESTIONE	246.750 €
RICAVI	1.090.200 €
VAN	- 1.408.907,49 €
TIR	3,19%

LA CITTADELLA BRUNIANA
CASERMA CESARE BATTISTI

COSTI COSTRUZIONE	31.288.721 €
COSTI GESTIONE	580.416 €
RICAVI	2.848.236 €
VAN	1.804.233,92 €
TIR	5,94%

MERCATO NOLANO
CASERMETTE

COSTI COSTRUZIONE	8.581.201 €
COSTI GESTIONE	88.600 €
RICAVI	71.425 €
VAN	- 49.555,83 €
TIR	4,90%



Parallelamente all'analisi finanziaria, è stato sviluppato un piano di gestione a lungo termine, concepito come uno strumento strategico volto a garantire la sostenibilità nel tempo dell'intervento e il pieno inserimento dell'edificio nel contesto urbano e sociale di riferimento. Questo piano prevede il coinvolgimento attivo e coordinato di tutti gli attori rilevanti: il proprietario dell'immobile, le amministrazioni locali e regionali, enti pubblici e privati, nonché le realtà associative e comunitarie presenti sul territorio.

Un aspetto centrale del piano riguarda principalmente la promozione di partenariati pubblico-privati, considerati un elemento chiave per la riuscita dell'intervento. Questi accordi permetterebbero infatti di attivare risorse economiche, competenze tecniche e progettualità complementari a quelle delle istituzioni pubbliche, favorendo così processi di rigenerazione urbana integrata.

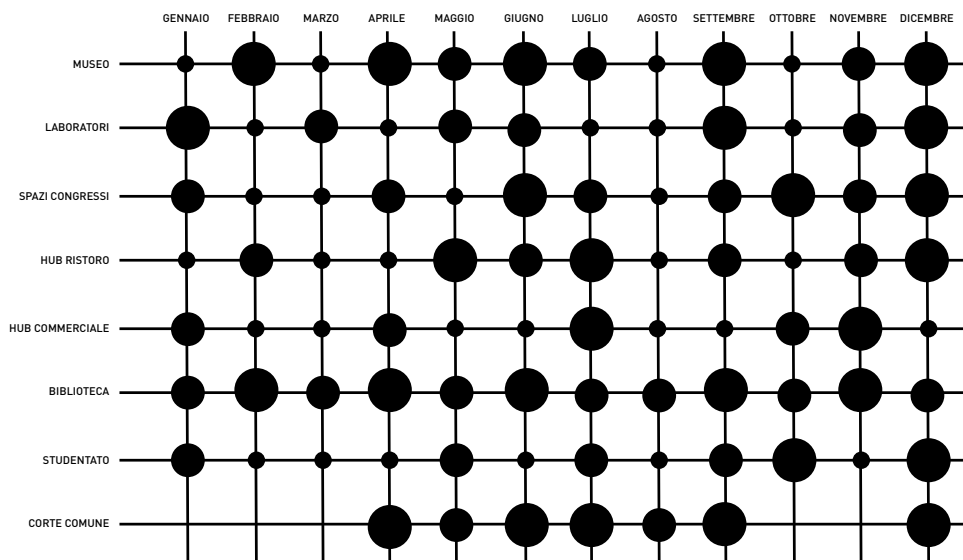
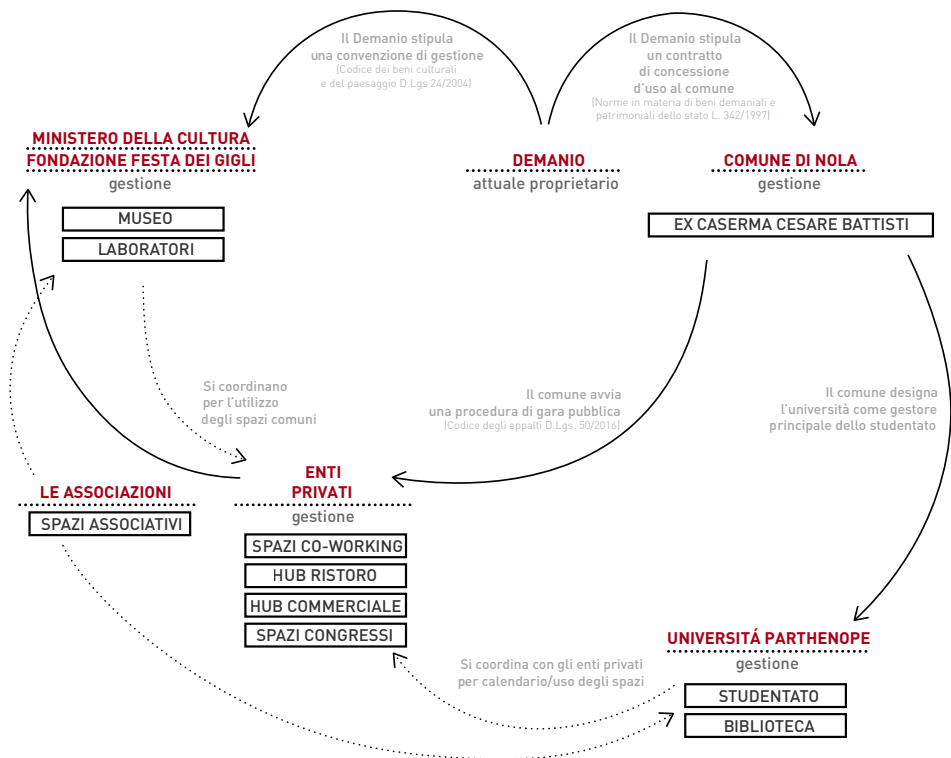
In questo quadro, il settore privato non è concepito come mero finanziatore, ma come parte attiva nella definizione e realizzazione delle strategie di gestio-

ne, contribuendo con visione imprenditoriale, innovazione e capacità organizzativa.

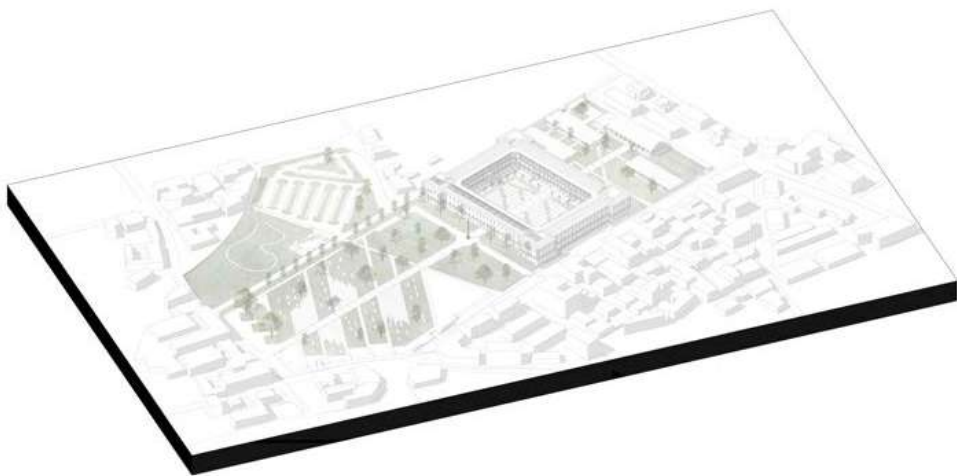
L'obiettivo ultimo è quello di costruire un modello di governance condivisa, capace di integrare risorse e responsabilità in un'ottica di lungo periodo.

Tale modello mira a garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'edificio, promuoverne l'utilizzo continuativo e adattivo.

In questo modo, il patrimonio non solo viene preservato, ma diventa un motore attivo di innovazione urbana, rispondendo alle esigenze della comunità locale e contribuendo alla costruzione di un ambiente urbano più inclusivo, resiliente e sostenibile.



Piano di gestione e schematizzazione del business plan.



Ipotesi di riqualificazione totale dell'intera area di Piazza d'Armi e dell'ex caserma Cesare Battisti

In conclusione, la città di Nola, con il suo straordinario patrimonio storico e architettonico, custodisce una ricchezza di inestimabile valore che, pur affondando le radici in un passato remoto, conserva ancora oggi la capacità di dialogare con il presente. Le architetture che ci hanno preceduto non rappresentano soltanto testimonianze silenziose di epoche lontane, ma costituiscono risorse vive e pulsanti, in grado di rinsaldare e rinnovare il legame tra la città e la sua comunità.

Il recupero e la valorizzazione di questi edifici non dovrebbero essere considerati semplicemente come interventi di restauro, bensì come occasioni preziose per restituire alla collettività ciò che era stato concepito per essa. Riattivare questi spazi significa trasformarli in luoghi di incontro, cultura, memoria e

identità condivisa. Lasciare che questo patrimonio edilizio rimanga inutilizzato, esposto al degrado e distante dalla vita quotidiana dei cittadini, equivarrebbe a rinunciare a una parte fondamentale della nostra storia e della nostra identità.

Una politica lungimirante è quella che riconosce il valore delle proprie radici, salvaguardandole non come reliquie, ma come strumenti attivi per progettare il futuro. Solo attraverso un approccio partecipativo e inclusivo, dove istituzioni e cittadinanza cooperano in modo costruttivo, è possibile immaginare e realizzare un ambiente urbano capace di riflettere la memoria storica della città e, allo stesso tempo, le aspirazioni della società contemporanea.

La responsabilità verso il passato si traduce così in una promessa per il futu-



La nuova porta d'accesso alla città antica di Nola

ro: l'architettura, in tutte le sue forme, deve essere pensata come un servizio alla comunità, capace di evolversi, di aprirsi a nuove interpretazioni e di accogliere le sfide del presente con lo sguardo rivolto al domani.

Bibliografia:

Camagni Roberto, Gorla Gianluigi, *Valutazione economica e valutazione strategica di programmi e progetti territoriali*, Franco Angeli, 2006.
 Lacaton Anne & Vassal Jean-Philippe, *Free space tranformation habiter*, Walther Konig, 2021.
 Ferraro Italo, *Il centro antico*, Oikos, Napoli 2007.
 Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio editore, Vicenza 1966.



Vista a volo d'uccello dei Réservoirs de Passy

**L'obsolescenza funzionale del patrimonio infrastrutturale
come occasione di innovazione socio-spaziale**
Il caso dei *Réservoirs de Passy*
Francesco Iuliano

La densità e la compattezza del tessuto urbano consolidato determinano una condizione singolare nella quale attività, servizi e persone coesistono in un'area relativamente limitata – non solo in termini spaziali, ma anche normativi – e al contempo intrisa di una ricca stratificazione culturale e storico-artistica. In tale scenario quotidianamente prende vita l'intreccio tra attività pubbliche e private, in cui non è infrequente imbattersi in manufatti architettonici abbandonati o dismessi, la cui presenza riverbera sul tessuto urbano mediante fenomeni di degrado fisico dello spazio, generalmente sintomatici di fenomeni di pressione sociale e ambientale o mancanza di presidio e inefficienza nella gestione degli spazi. Le città europee, in virtù della loro profonda interazione tra patrimonio storico-culturale e istanze della contemporaneità, rivestono un ruolo centrale nel panorama globale. In esse si sono sviluppati nel tempo processi di rigenerazione urbana nei quali il patrimonio edilizio esistente assume un valore strategico per una crescita sostenibile e inclusiva.

«Per le nuove idee sono meglio i vecchi edifici»¹ scrive nel 1961 Jane Jacobs nel suo libro “The Death and Life of Great American Cities” per indicare la necessità di edifici di diverse età e condizioni all'interno del tessuto urbano della città. La prospettiva innovativa dell'autrice, riassunta da questa affermazione, risiede nel considerare il costruito nella sua totalità, anche quello privo di particolari pregi architettonici, capaci di offrire spazi a costi più accessibili, favorendo l'insediamento di attività inaspettate come studi di artisti, piccoli negozi e iniziative imprenditoriali emergenti. Tale mescolanza alimenta la vitalità economica e sociale dei quartieri, configurando la città ereditata dal passato come risorsa attiva per rispondere alle esigenze del presente. Tuttavia, tale operazione non è di immediata attuazione. Gli edifici non sono oggetti statici, ma si inscrivono in un processo lungo e stratificato nel quale la costruzione rappresenta solo un passo iniziale. Il valore di

quanto costruito non risiede nel suo completamento virtuoso, quanto piuttosto nel modo in cui un edificio si evolve nel tempo indipendentemente dall'intento progettuale di partenza². Come evidenzia Marvin Trachtenberg in "Building-in-time", ogni edificio possiede una propria «vita» ed è inserito nella «vita del mondo», cioè è soggetto a mutamenti relazionati agli stravolgimenti sociali, politici e culturali. In altre parole, ogni edificio è soggetto a un processo inevitabile di obsolescenza, non solo tecnologica e materica, ma soprattutto funzionale. Di questo aspetto si comincia a parlare esplicitamente solo a partire dall'inizio del Novecento con Reginald Pelham Bolton che nel suo "Building for Profit" del 1911 introduce il concetto di financial decay, con il quale indica la perdita di valore delle unità immobiliari causata da grandi stravolgimenti su scala urbana come la crescita della popolazione, le trasformazioni sociali, le innovazioni tecnologiche e la competizione sul mercato. Il testo è corredato dalla tabella "Economic existence of Buildings", nella quale associa a ciascuna destinazione d'uso una aspettativa di vita media, superata la quale si verifica l'obsolescenza economica, determinata dalla non più utilità della funzione originaria dell'edificio nel contesto. Per il resto del XX secolo la preoccupazione – che in alcuni noti casi si è tramutata successivamente in fascinazione – per il deterioramento fisico e funzionale degli edifici diventa un tema centrale nel dibattito culturale architettonico. Nel tempo questo fenomeno ha messo in moto violente operazioni di demolizione e ricostruzione basate sull'ideale tipicamente moderno della crescita illimitata. La crisi climatica e quella economica hanno minato le fondamenta di questa visione, arrivando ad affidare poca fiducia al paradigma della «città da rottamare»³, che vede negli spazi abbandonati e inutilizzati, dei vuoti urbani in potenza attraverso cui riorganizzare e sovrascrivere il tessuto urbano esistente. Quella che oggi si mette in dubbio, come osserva la storica delle forme urbane Françoise Choay, «non è la demolizione tradizionale – l'inverso di un costruire. È una negatività senza positivo. La *tabula rasa*, una volta rioccupata, rimane irrimediabilmente *tabula rasa*»⁴. Alle demolizioni drastiche, vengono preferite piccole sottrazioni misurate in base al contesto e alla sua identità.

Ci si pone quindi l'interrogativo di cosa sia giusto con-

servare, cosa demolire o adattare, in altre termini cosa costituisca un patrimonio.

La nozione di patrimonio ha subito nel corso dei secoli uno spostamento semantico verso una definizione sempre più inclusiva, tanto da includere un ambito «talmente ampio dei contesti umani da poter essere, in qualche modo, dato per implicito»⁵. «Tutto ciò che ci circonda è patrimonio»⁶ direbbero Anne Lacaton e Jean Philippe Vassal, argomentando la necessità di una maggiore consapevolezza e sensibilità nell'approccio con l'esistente, condiviso da altri grandi architetti, come Souto De Moura che scrive: «Non credo si possano fare graduatorie tra gli edifici, porre maggiore attenzione a quelli storici o a quelli più antichi. Gli edifici pongono questioni diverse che richiedono la stessa cura. E la stessa cura deve essere data a edifici di pietra, alberi, cattedrali»⁷. Anche edifici all'apparenza ordinari, privi di particolari ornamenti o caratteri distintivi costituiscono in fondo un patrimonio: Corajoud sostiene che «tutti i luoghi sono patrimoniali. [...] Non esistono luoghi riservati. Non mi fido dei luoghi riservati, poiché penso che quando si riserva un luogo si dà l'autorizzazione a distruggere il resto»⁸. Inevitabilmente il modo con cui intendiamo il concetto di patrimonio guida le azioni su di esso: se intendiamo con il termine patrimonio le emergenze architettoniche dallo spiccato valore storico-artistico e culturale, il cosiddetto *heritage* o *cultural heritage*, i dettami del restauro rappresentano i riferimenti più adeguati a guidare le azioni su di essi per assicurarne la conservazione. Un approccio differente può essere, invece, perseguito quando abbiamo a che fare con un patrimonio che possiamo definire ordinario, in quanto «patrimonio non è soltanto ciò che si eredita ma è anche ciò che riusciamo a fare diventare tale nel nostro presente, attribuendogli valore. [...] È una nozione che accompagna le modificazioni del presente e con esse va ridefinita ogni volta»⁹.

In ogni epoca, le società urbane producono i propri sistemi sociotecnici (idrici, industriali, difensivi e di trasporto) funzionali al loro contesto storico. Quando mutano radicalmente le condizioni socioculturali e tecnologiche, i suddetti sistemi possono diventare obsoleti. Ciò che resta è il loro segno strutturante sul tessuto urbano in cui si manifestano i

rapporti di potere politico ed economico, probabilmente non ripetibili in nessun altro modo e in nessun altro momento, ma che nel migliore dei casi può rappresentare il punto di partenza per un'innovazione socio-spaziale.

Il caso dei *réservoirs* parigini è, in tale fattispecie, un caso esemplare. Concepiti in un momento di profonda trasformazione del tessuto urbano di Parigi – durante i *grands travaux* coordinati dal barone Haussmann – questi imponenti bacini e serbatoi d'acqua costituivano un'importante infrastruttura a servizio dei parchi verdi della città e rispondevano alla necessità di approvvigionare le acque non potabili e separarle da quelle che lo erano. Anche dal punto di vista formale e tipologico la loro conformazione è ascrivibile a questioni puramente funzionali e utilitaristiche, come ampiamente documentato dai numerosi trattati scritti dall'ingegnere Eugène Belgrand¹⁰, loro ideatore. Nel tempo le mutate esigenze e la conseguente modernizzazione e razionalizzazione dei sistemi di distribuzione dell'acqua, hanno comportato la dismissione di alcune di queste strutture. I *Réservoirs de Passy*, nel sedicesimo *arrondissement*, furono costruiti tra il 1858 e il 1866 sulla collina di Chaillot; in origine presentava due bacini a cielo aperto a cui furono aggiunti un terzo e tre bacini sotterranei nel 1898. Oggi due dei bacini sono ancora in funzione per rifornire d'acqua il Bois de Boulogne, il Bois de Vincennes e per irrigare i parchi e i giardini della zona ovest di Parigi, mentre la piscina *Villejuste* e la *réserve incendie* sono inutilizzate. Totalmente inglobate nell'isolato urbano tra Rue Copernic, Rue Lauriston e Rue Paul Valéry, il loro volume offre nuovi possibili spazi alla città, come dimostra anche l'inserimento del sito tra i possibili progetti del progetto “Réinventer Paris”.

Fortemente voluto nel 2014 dal sindaco della città di Parigi Anne Hidalgo, il programma di interventi aveva come oggetto l'alienazione o la concessione di circa 23 proprietà immobiliari appartenenti alla città, per un valore di 500 milioni di euro. La novità del programma nel contesto amministrativo francese consisteva nell'avviare un bando aperto in rete, chiedendo sia a professionisti che ai cittadini di avanzare idee. I progetti migliori, misurati a partire dal loro livello di innovazione prima ancora che dalla loro fattibilità economica, sarebbero poi stati selezionati. Il Comune avrebbe facilitato

i processi autorizzativi e monitorato le realizzazioni, assicurandone la conformità rispetto alle normative vigenti. Come evidenzia Carlo Ratti «“Reinventer Paris” ha ispirato una vera *nouvelle vague* di programmi urbanistici»¹¹ - che sarebbe poi continuata in una seconda edizione lanciata nel maggio del 2017- ma non solo, delle 23 proprietà dieci erano edifici esistenti da recuperare allo scopo di rigenerare il tessuto urbano circostante.

Ri-abitare il patrimonio. Adattamento e densificazione dei *Reservoirs de Passy*

La presente ricerca progettuale, illustrata nelle pagine seguenti, propone un ipotetico scenario di trasformazione per le cisterne idriche dismesse di *Passy*, con l'intento di ridefinire il loro ruolo urbano in relazione alle complesse sfide socio-economiche contemporanee. Punto di avvio della riflessione è la città di Parigi e il suo articolato sistema di acque superficiali e sotterranee. L'indagine si concentra su quest'ultima dimensione, rivelando un ulteriore layer della città, invisibile ma profondamente intrecciato con il reticolo viario e il sistema di spazi pubblici e elementi costruiti del disegno haussmaniano, là dove emerge in superficie attraverso i *reservoirs*.

L'analisi delle cisterne attualmente presenti nel contesto parigino ha messo in luce la natura eterogenea del rapporto tra questa infrastruttura e il tessuto urbano, distinguendo tre principali tipologie insediative in base alla cronologia della loro costruzione: realizzazioni antecedenti l'edificazione del contesto urbano, costruzioni successive previa demolizione dell'esistente, e realizzazioni contestuali allo sviluppo edilizio circostante. I *Réservoirs de Passy* si collocano in quest'ultima categoria, caratterizzati da un grado di integrazione con l'isolato urbano, non rintracciabile negli altri casi esaminati e che ha orientato le successive scelte progettuali.

Il tessuto di matrice haussmanniana, tra i più densi in Europa¹² - con circa i due terzi del suolo edificato - si contraddistingue per la versatilità intrinseca nel suo isolato. Ne è conseguita la necessità di un'approfondita disamina del quadro normativo vigente e della morfologia dell'opera esistente, al fine di delineare in modo puntuale le possibilità del progetto. Sono stati così sondati diversi scenari, tra cui l'ipotesi

di non intervento, il riuso adattivo delle vasche inutilizzate e la loro densificazione. L'alternativa ritenuta più appropriata, e quindi approfondita, si è rivelata una combinazione di queste ultime, sostenute anche dalle normative in vigore.

Per riuso adattivo si intende «il processo di riutilizzo di un edificio obsoleto e abbandonato cambiandone la funzione e massimizzando il riutilizzo e la conservazione dei materiali e delle strutture esistenti»¹³. La regolarità del sistema strutturale delle cisterne le rende adatte a ospitare nuove funzioni, richiedendo minime modifiche, mirate prevalentemente al potenziamento della connessione verticale e alla definizione di nuovi spazi e servizi.

La solidità del manufatto esistente permette l'addizione di un nuovo volume in elevazione, concepito per ospitare funzioni di carattere residenziale. Il tema della residenza sociale è stato suggerito dal contesto urbano, in profondo cambiamento: *Paris-Habitat*, l'ente pubblico per l'edilizia sociale della città di Parigi, ha avviato un programma volto alla realizzazione di nuove residenze sociali nel centro cittadino, al fine di contrastare la crescente polarizzazione tra centro e periferia che ha caratterizzato gli anni precedenti. La residenza sociale in Francia rappresenta uno degli ambiti di sperimentazione più interessanti a livello europeo: lo testimonia il lavoro dell'architetto francese Sophie Delhay, la cui ricerca progettuale assume come concetto operativo la composizione di piani per stanze, spesso identiche, che va oltre le concezioni funzionaliste di cui l'edilizia contemporanea è ancora erede. La de-assegnazione funzionale degli spazi e l'uso della griglia modulare consentono la massima libertà d'uso per gli abitanti e permette di progettare abitazioni in grado di far fronte ai cambiamenti sociali degli stili di vita nel presente e ad altri futuri ancora imprevedibili.

Il caso dei *Reservoirs de Passy* dimostra, in definitiva, come una struttura concepita e realizzata per assolvere a una funzione ordinaria possa, nel mutato contesto contemporaneo, essere rifunzionalizzata e valorizzata, contribuendo così alla rigenerazione del tessuto urbano circostante e alla ridefinizione del significato stesso di patrimonio, che acquista maggior valore non solo perché salvaguardato e tramandato, ma soprattutto perché ri-abitato.



Note:

1. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York City 1961, p. 188.
2. Cfr. N. John Habraken, *Supports: An Alternative to Mass Housing*, Architectural Press, 1972.
3. Marina Dragotto e Giusi India (a cura di), *La città da rottamare. Dal dismesso al dismettibile nella città del dopoguerra*, Cicero Editore, Venezia, 2007.
4. Françoise Choay, *Demolizioni*, in Antonio Terranova, Alessandra Criconia e Alessandro Galassi (a cura di), *Il progetto della sottrazione*, Palombi Editori, Roma 1997, p. 22.
5. Pisana Posocco e Manuela Raitano, *Monumento, patrimonio, risorsa. Note introduttive alla lettura*, in Pisana Posocco e Manuela Raitano (a cura di), *La seconda vita degli edifici. Riflessioni e progetti*, Quodlibet, Macera 2016, p. 8.
6. Cfr. Anne Lacaton e Jean Philippe Vassal, *Tout ce qui nous entoure est patrimoine*, Revue d'Architecture, Paris 2022.
7. Eduardo Souto De Moura, *Architettura inquieta*, in Carmen Andriani (a cura di), *Il patrimonio e l'abita-*

re, Donzelli, Roma 2010, p.93

8. Michel Corajoud, *Tutto è patrimonio*, in Carmen Andriani (a cura di) *Il patrimonio e l'abitare cit.*, p. 44.
9. Carmen Andriani, *Patrimonio e abitare: nuove nozioni*, in Renato Capozzi, Francesco Costanzo, Francesco Defilippis e Federica Visconti (a cura di), *Patrimonio e progetto di architettura*, Quodlibet, Macera 2021, p. 80.
10. Eugène Belgrand, *Mémoire sur la distribution d'eau de source dans Paris*, Dunod, Paris 1864. Vedi anche Eugène Belgrand, *Les Travaux souterrains de Paris*, IV, Dunod, Paris 1882.
11. Carlo Ratti, *La nouvelle vague urbanistica di Parigi*, «la Repubblica», 29 aprile 2022, p. 34.
12. Benoit Jallon, Umberto Napolitano e Franck Bouttée (a cura di), *Paris Haussmann. A Model's Relevance*, Park books, Zurich 2021, p. 20.
13. Sheida Shahi, Mansour Esnaashary Esfahani, Chris Bachmann, Carl Haas, *A Definition Framework for Building Adaptation Projects*, «Sustainable Cities and Society», n. 63, 2020, p. 4.

Bibliografia:

Andriani Carmen (a cura di), *Il patrimonio e l'abitare*, Donzelli, Roma 2010.
 Abramson Daniel Michael, *Obsolescence. An Architectural History*, The University of Chicago Press, Chicago 2016.
 Scott Fred, *On Altering Architecture*, Routledge, London 2008.
 Douglas James, *Building Adaptation*, Butterworth-Heinemann, Oxford 2006.

Wong Liliane, *Adaptive Reuse: Extending the Lives of Buildings*, Birkhauser, Basel 2016.
 Trachtenberg Marvin, *Building-in-Time: From Giotto to Alberti and Modern Oblivion*, Yale University Press, New Haven 2010.
 Posocco Pisana, Raitano Manuela (a cura di), *La seconda vita degli edifici. Riflessioni e progetti*, Quodlibet, Macera 2016.



Parigi e il suo territorio

Le grandi infrastrutture del passato, spesso oggi inadeguate rispetto alla loro funzione originaria, giacciono nella citt  contemporanea come corpi avulsi e apparentemente non rifunzionalizzabili. Architetture di grandi dimensioni, prodotti della tecnica, assolvono oggi il solo scopo di rappresentare, seppur simbolicamente, i grandi sconvolgimenti urbanistici che influenzarono lo sviluppo delle maggiori citt  europee nel corso dei secoli.

Molte di queste infrastrutture, una volta centrali per il funzionamento e la crescita della citt , sono state progressivamente escluse dai principali processi di trasformazione urbana. Il loro disallineamento rispetto alle logiche urbane attuali le ha rese opache. Tuttavia, proprio la loro scala, la loro posizione strategica e il loro significato storico le rendono potenzialmente capaci di riattivare territori, suggerire nuove centralit  e contribuire, se opportunamente rifunzionalizzate, allo sviluppo urbano. In questo senso, non si tratta solo di conservare, ma di ripensare il ruolo urbano di queste architetture obsolete, trasformandole in dispositivi al servizio della citt  contemporanea.

Per affrontare questa complessit , la ricerca adotta un approccio multiscalare che intreccia la dimensione urbana e quella architettonica, mantenendo uno sguardo ampio ma attento alle specificit  del contesto.   un metodo che parte dalla citt  e ritorna all'architettura, cercando di evitare letture settoriali e costruendo connessioni tra sistemi spaziali, infrastrutture e bisogni sociali.

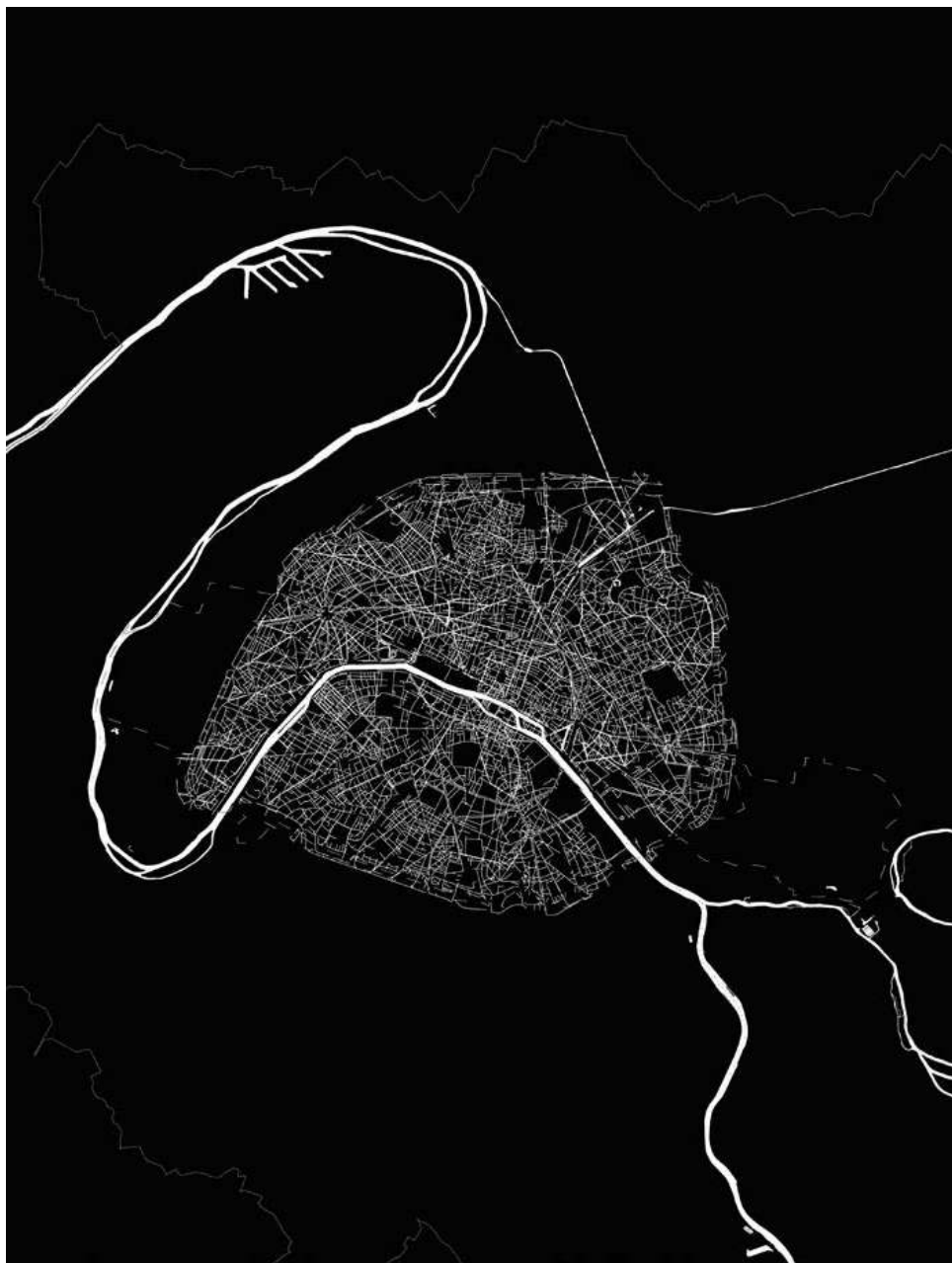
Il percorso prende avvio da un'attenta lettura della struttura urbana, con l'obiettivo di individuare gli elementi che, nel corso della storia, hanno maggiormente influenzato l'organizzazione della citt : assi viari, elementi naturali, dispositivi tecnici, margini e polarit . Su questa base si sviluppa una ricognizione del sistema infrastrutturale che da tali elementi dipende o che con essi interagisce: reti di trasporto, impianti

idrici, strutture dismesse o parzialmente in uso. Questa rete tecnica viene interpretata non come semplice reliquia, ma come una trama ancora attiva, sebbene spesso invisibile, su cui poter innestare nuove possibilità di progetto.

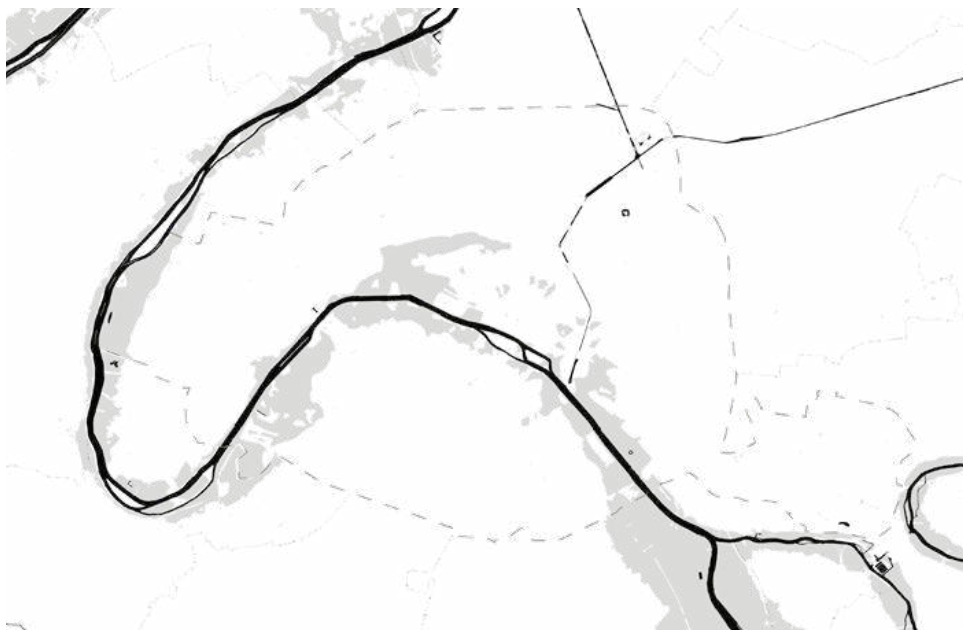
All'interno di questo quadro, emergono alcune architetture puntuali – emergenze architettoniche di natura tecnica o industriale – che assumono un valore urbano e simbolico decisivo. Si tratta di manufatti capaci, per posizione o carattere, di catalizzare nuove dinamiche spaziali. È a partire da questi elementi che il progetto prende forma, mettendo in dialogo la loro identità storica con le necessità sociali attuali.

Tra queste, due risultano particolarmente urgenti: da un lato la crescente pressione legata alla domanda abitativa, che richiede soluzioni residenziali accessibili, flessibili e collettive; dall'altro la necessità di spazi ibridi e condivisi – i cosiddetti terzi luoghi – in grado di ospitare pratiche culturali, relazionali e produttive. In questo modo, il progetto non si limita a recuperare l'esistente, ma lo rilegge come opportunità per risignificare i margini urbani, attivare nuove centralità e ricucire fratture territoriali.

La presente indagine si propone, quindi, di affrontare il tema del progetto di questa eredità, in particolar modo il recupero e la rifunzionalizzazione delle grandi architetture prodotte nella Parigi del Secondo Impero: quella dei *Réservoirs*.



Città e territorio:
le acque di Parigi



Le acque superficiali:
Parigi e la Senna

La città e l'acqua

Sorta lungo le rive della Senna, che la attraversa da Est a Ovest, Parigi ha vissuto numerose trasformazioni fin dal Medioevo, mantenendo sempre evidente lo storico legame tra la città e il suo territorio.

L'altitudine irregolare di alcune aree ha, infatti, influenzato allo stesso modo la struttura delle rive e quella delle strade, la distribuzione delle anse e degli insediamenti, modellando non solo la morfologia del territorio, ma anche le dinamiche socio-economiche che caratterizzano il tessuto urbano.

Con i lavori di Haussmann, poi, la Senna ha cessato di essere un confine naturale per diventare un asse centrale per la trasformazione urbana, sinonimo di modernità e integrazione tra infrastrut-

ture e paesaggio. Fino al 1852, l'acqua utilizzata dai parigini veniva estratta, infatti, direttamente dal fiume, tramite macchine a vapore.

Tuttavia, la scarsa igiene e la crescente domanda spinsero i vertici del Secondo Impero a concentrarsi sulla modernizzazione del sistema idrico, ponendo le basi per la realizzazione di nuove infrastrutture capaci di rispondere alle esigenze di un'urbanizzazione in rapida espansione.

Sotto la guida dell'ingegnere Eugène Belgrand, figura chiave della riforma urbanistica haussmanniana, tra il 1854 e il 1870 vennero realizzati oltre 340 chilometri di condotte fognarie, basate su una netta separazione tra le reti per l'acqua potabile e quelle per le acque reflue.

Questa innovazione fu, all'epoca, un

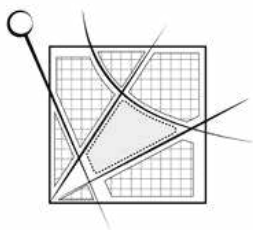
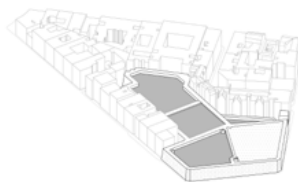
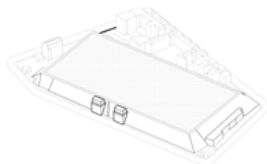


Le acque sotterranee: il sistema dei réservoirs

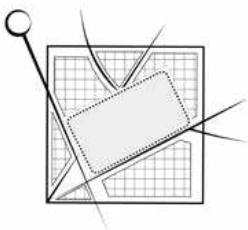
progresso essenziale per la salubrità della città e l'efficienza della sua gestione idrica. Ancora oggi, l'acqua non potabile raccolta da questo sistema viene utilizzata per le normali attività metaboliche urbane, come l'irrigazione degli spazi verdi, la pulizia delle strade e altre funzioni urbane, testimoniando la lungimiranza di un impianto pensato per essere flessibile e durevole.

Elemento chiave di questo complesso sistema sono i réservoirs, le grandi cisterne parigine destinate allo stoccaggio dell'acqua. Progettate per rispondere alla domanda crescente legata all'espansione e alla modernizzazione della città, queste infrastrutture consentono di regolare la pressione della rete, garantire continuità nell'approvvigionamento e assorbire eventuali picchi di consumo o interruzioni.

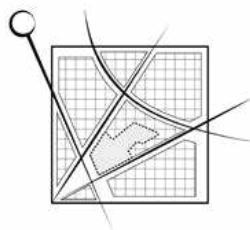
Ancora in uso, i réservoirs restano un dispositivo essenziale per il funzionamento quotidiano di Parigi: un'eredità infrastrutturale capace di coniugare visione tecnica, durabilità e adattabilità.



previsione



sostituzione



integrazione

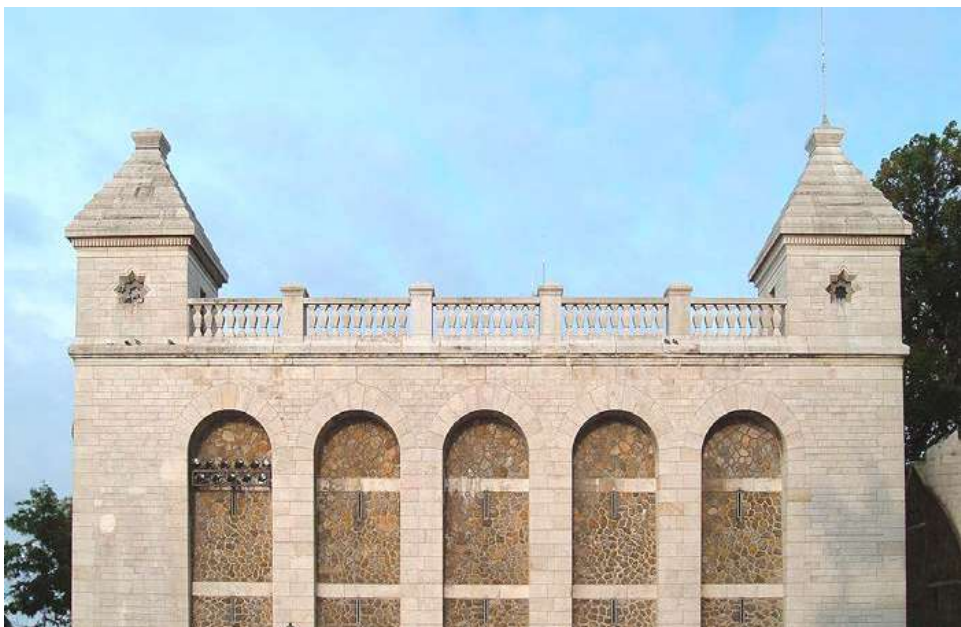
Le tre tipologie
di *réservoirs*,
il rapporto con la città

La città e l'infrastruttura

I cinque principali *réservoirs* di acqua non potabile di Parigi, nonché gli unici collocati all'interno della città *intra-muros*, instaurano con il tessuto urbano circostante relazioni differenti, riconducibili a tre principali tipologie.

La prima, caratterizzata da un'importante cura per l'aspetto architettonico e da un evidente trattamento delle facciate, comprende cisterne integrate sia con la morfologia urbana preesistente sia con le direttrici insediative del contesto. In questi casi, la giacitura dei manufatti asseconda l'ordine urbano, contribuendo alla sua definizione formale. La seconda tipologia, di epoca più recente, si distingue invece per un'impostazione funzionale: gli edifici si svincolano dalle geometrie haussmanniane, rinunciando

a qualunque allineamento compositivo con l'intorno, per assecondare esclusivamente logiche tecnologiche e operative. Infine, un caso a sé è rappresentato dai *Réservoirs de Passy*, difficilmente assimilabili a una categoria codificata. In questo caso, infatti, città e infrastruttura sembrano fondersi in un'unica entità, dando vita a un complesso urbano-tecnologico in cui le componenti funzionali e quelle abitative si intersecano, si sovrappongono e si condizionano a vicenda. Si assiste qui a una condizione di compenetrazione reciproca, in cui la città e ciò che le dà linfa si fanno spazio l'una nell'altra, instaurando una forma di simbiosi mutualistica all'interno di un unico isolato, dove coesistono – senza soluzione di continuità – facies diverse, ma strettamente interconnesse.



La previsionalità: Réservoir de Montmartre, XVIII Arr., 1889.
©Jacopo Marino

Bibliografia:

B. Jallon, U. Napolitano, F. Boutté, *Paris Haussmann: A Model's Relevance*, III Ed. ParkBooks, Zurich, 2023.
APUR (Atelier parisien d'urbanisme), *Grand Paris, les plans historiques de 1728 à nos jours*, aggiornato 2020.
Eugène Belgrand, *Les Travaux souterrains de Paris*, IV, Paris, Dunod, 1882.



La gerarchia urbana:
assi principali e secondari nel XVI Arr. di Parigi

L'adattabilità urbana

Il progetto del prefetto Haussmann per la riorganizzazione della città restituì, poi, le principali caratteristiche rintracciabili nel complesso di operazioni urbanistiche nell'intero territorio della capitale francese, prima fra le quali la diversificazione delle sezioni stradali dal punto di vista dimensionale, così da garantire la riconoscibilità delle gerarchie viarie.

La diversa sezione viaria rispecchia, inoltre, logiche gerarchiche urbane differenti da quella precedente. Gli assi principali, costituiti principalmente da ampi boulevards e avenues, sono quelli dei *points à reliair*: grandi direttrici volte a legare i punti a mettere in connessione e a fissare nel paesaggio urbano i grandi monumenti e le piazze più im-

portanti della Parigi del Secondo Impero. Le vie secondarie, comunemente denominate *rues*, assolvono, invece, lo scopo di disegnare gli isolati in cui solo in un secondo momento dell'urbanizzazione.

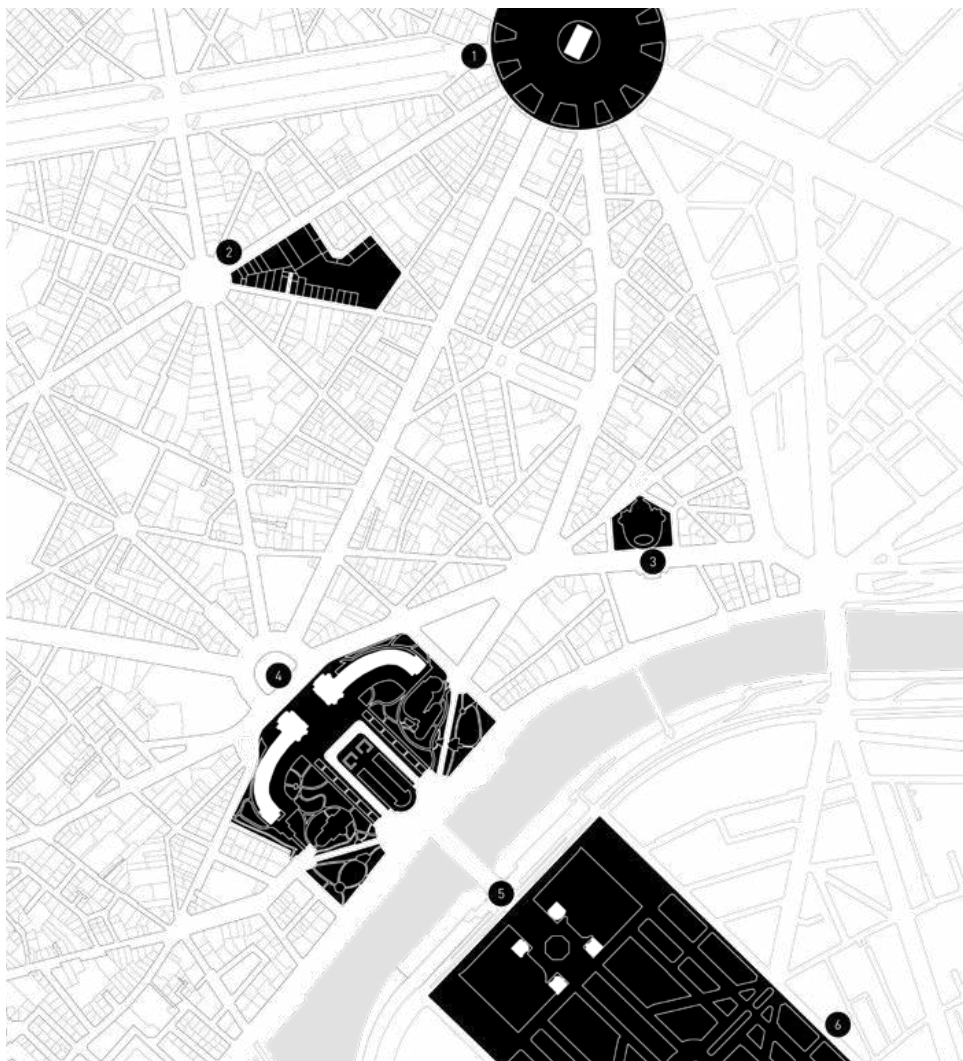
Le logiche sottese alla pianificazione degli isolati di matrice haussmanniana e le modalità in cui, variando il contesto geografico, assumono forme completamente differenti, fanno sì che essi risultino essere estremamente adattabili alle condizioni al contorno.

Adattandosi ai rilievi, le linee rette si curvano; assecondando la crescita demografica, gli isolati mutano in sagome e densità. Il disegno del prefetto della Senna, dunque, pur metodologicamente pervaso dall'uso della linea retta e delle intersezioni tra grandi assi, risulta avere un forte legame con la pianifica-



La versatilità delle forme urbane: densità edilizia nel XVI Arr. di Parigi

zione urbana contemporanea. I lotti e gli isolati, definibili allora «unità d'operazione urbana»¹, dimostrano un elevato grado di versatilità, e dal punto di vista funzionale e dal punto di vista morfologico, permettendo un continuo sviluppo e una progressiva evoluzione urbana, pur mantenendo invariate le logiche basilari e conservando il carattere di unitarietà delle singole componenti. La capitale francese è, dunque, morfologicamente costituita da unità molteplici, caratterizzate da un'adattabilità urbana paragonabile solo a quella propria delle città contemporanee.



1. l'Étoile
2. Réservoirs de Passy
3. Palais Galleria

4. Trocadéro
5. Tour Eiffel
6. Champs de Mars

Gli assi dei points
à relier, XVI Arr.

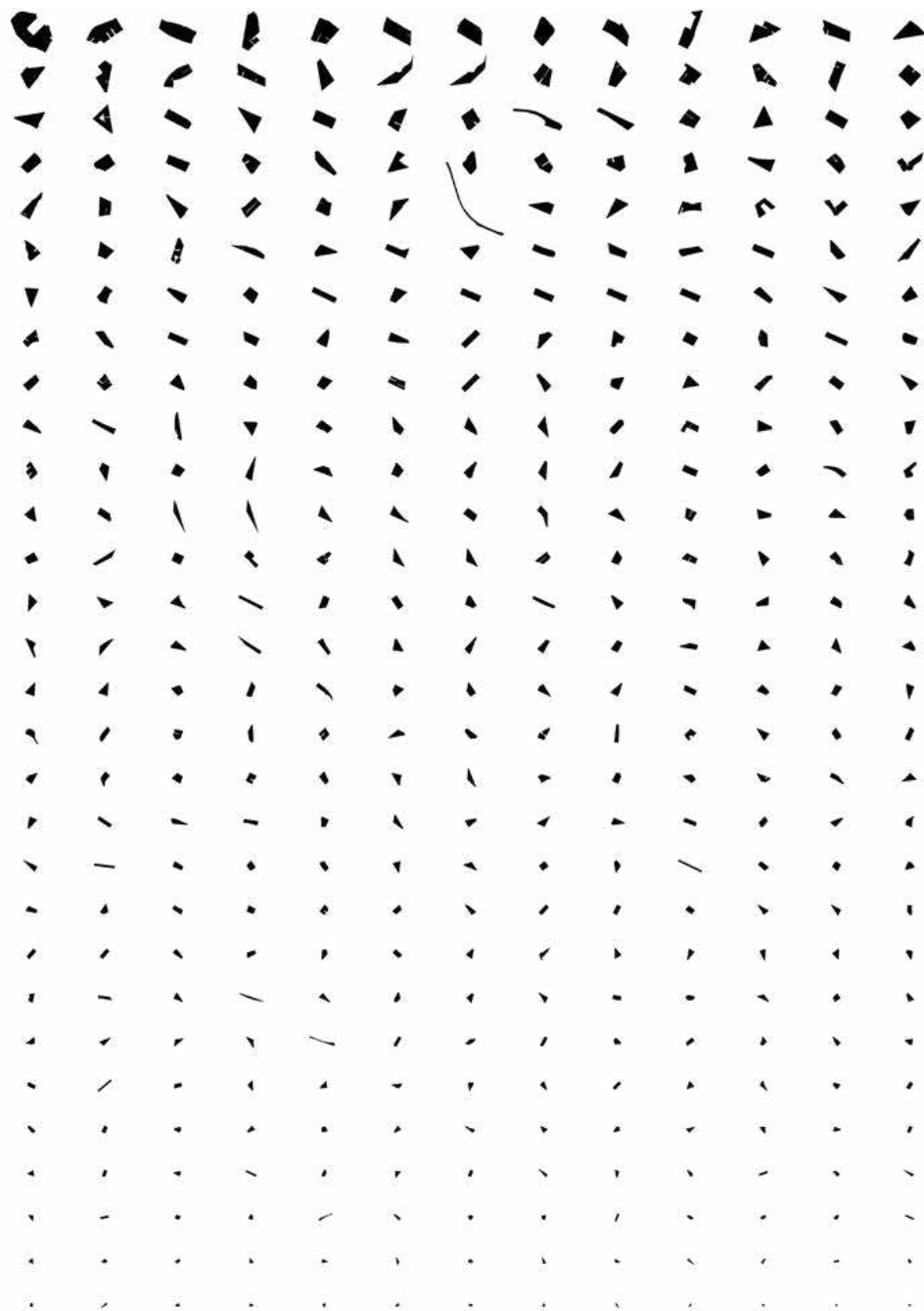
Note:

Bibliografia:

1. J. Lucan, *Où va la ville aujourd'hui? Forme urbaines et densité*, Paris, Ed. La Villette, 2012.

Jallon B., Napolitano U., Boutté F., *Paris Hausmann: A Model's Relevance*, III Ed. ParkBooks, Zurich, 2023.

APUR (Atelier parisien d'urbanisme), *Grand Paris, les plans historiques de 1728 à nos jours*, aggiornato 2020.



Forme urbane:
gli isolati del XVI arr.

L'isolato dei *Réservoirs*

A metà del XIX secolo, il borgo di *Passy* fu annesso alla città di Parigi e nel punto più elevato della zona vennero realizzati i *Réservoirs*.

La prevalente presenza di caratteristiche haussmanniane nel tessuto urbano dell'isolato è dovuta alla presenza di diverse arterie principali, realizzate sotto la supervisione del prefetto, come l'avenue Foch (1854) e l'avenue Kléber (1863).

I serbatoi "Villejust" e "Bel Air" dei *Réservoirs de Passy*, così come la riserva antincendio, furono edificati nel 1858, mentre l'area centrale dell'isolato fu utilizzata come deposito comunale fino al 1898, anno in cui venne aggiunto il grande serbatoio di Copernic. Solo successivamente fu tracciata una via attraverso l'isolato, allo scopo di liberare una fascia

edificabile lungo i serbatoi e creare un isolato di forma quadrata, una configurazione piuttosto rara nel tessuto urbano parigino.

Analogamente alla maggior parte degli isolati haussmanniani, anche quello dei serbatoi è caratterizzato dalla presenza di numerosi cortili interni di dimensioni ridotte, i quali consentono di mantenere un'alta densità edilizia garantendo al contempo un'adeguata illuminazione degli spazi interni. Tuttavia, la particolarità di questo complesso risiede nel fatto che il serbatoio funge sia da superficie edificata sia da spazio aperto. I prospetti secondari degli edifici dell'isolato si affacciano su questo spazio libero, creando una singolare ambivalenza: si tratta di un isolato compatto, con solo il 15% di superficie non edificata, e al contempo di una zona a bassa densità, con il 63% di spazio aperto.

I quattro bacini d'acqua che compongono i *Réservoirs de Passy* (Villejust, Bel-air, Copernic e la riserva antincendio) costituiscono parte integrante della rete idrica della città di Parigi e sono di proprietà comunale.

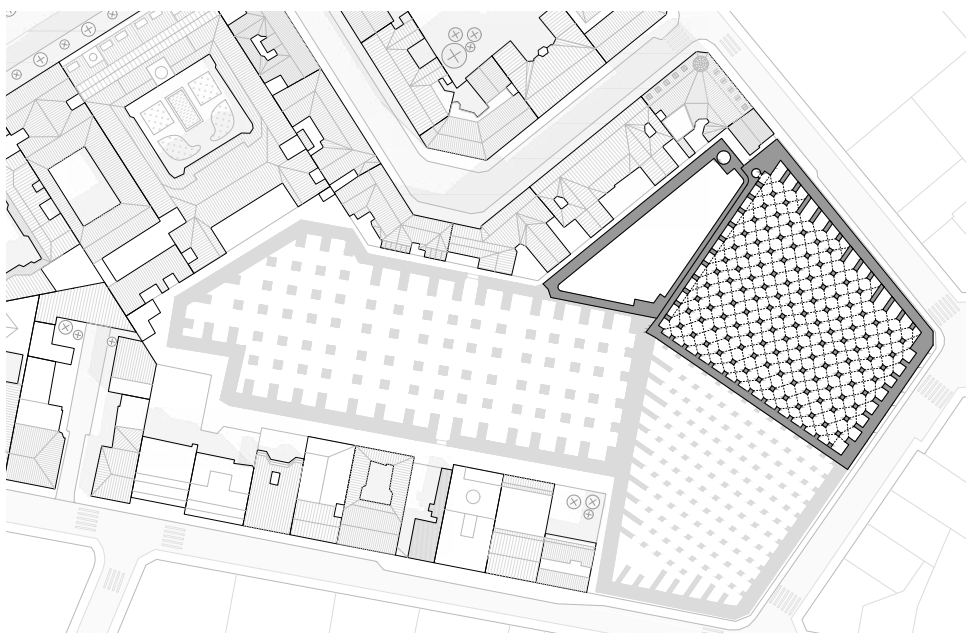
Attualmente, due di questi bacini risultano essere inu-

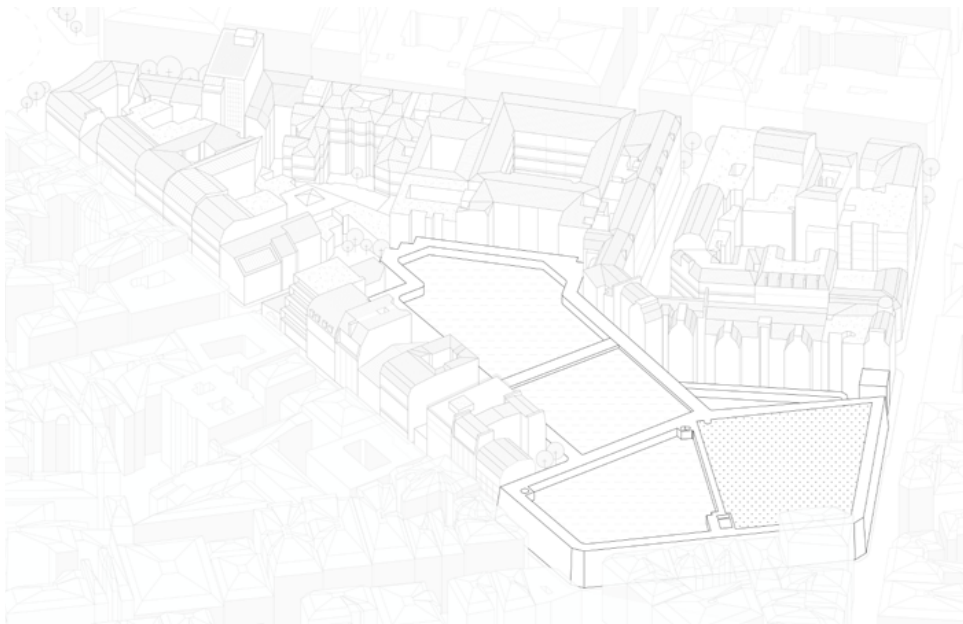
tilizzati. Il primo bacino, il serbatoio di Villejust, occupa una superficie di 2.500 metri quadrati ed è costituito da due livelli sovrapposti, chiusi da una soletta ricoperta di vegetazione. La sua struttura portante è suddivisa in compartimenti voltati, realizzati in pietra meulière e muratura.

Il secondo bacino, denominato “riserva antincendio”, è invece un invaso a cielo aperto di un unico livello, con una superficie complessiva di 1.000 metri quadrati.

Questo sito è organizzato secondo una griglia regolare di circa 4 metri per 4, ma presenta alcune particolari restrizioni legate alla sua natura infrastrutturale: conta infatti oltre 180 colonne, un muro di cinta di 9 metri di altezza e 2,5 metri di larghezza, senza alcuna apertura verso l'esterno.







Bibliografia:

Rozat De Mandres, *Sur les réservoirs de Passy in Annales des ponts et chaussées, Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, 1859, II semestre*, pp. 90-112 e fogli 160, 161.

Belgrand Eugène, *Les Travaux souterrains de Paris, IV*, Paris, Dunod, 1882.

Réservoirs d'eau de Passy, Programmation « Réinventer Paris II », Atti della seduta plenaria della Commission du Vieux Paris 31 Gennaio 2018, pp. 50-56.

Ville de Paris, *Le Plan local d'urbanisme (PLU)*, aggiornato al 29 Luglio 2024.



Sistemi di discesa per
l'ispezione e manuten-
zione: il piano terra
©Alday Immobilier, per
Atelier Montouro



Sistemi di discesa per
l'ispezione e manuten-
zione: il primo piano.
©Alday Immobilier, per
Atelier Montouro

Anatomia di un'architettura: Gli "Annales"

L'analisi delle grandi eredità del passato non possono prescindere dalla comprensione delle tecniche costruttive e delle caratteristiche dei materiali impiegati per la loro realizzazione. Questo approfondimento, indispensabile per verificare l'ammissibilità di eventuali interventi progettuali, è stato reso possibile mediante la traduzione e lo studio di relazioni tecniche e disegni tecnici dell'epoca, quali quelli inclusi negli *Annales des Ponts et Chaussée*.

Nello specifico, è stato consultato il II semestre del 1859, di cui il n. 246, redatto dall'ingegnere M. Rozart de Mandres, è dedicato proprio ai *Réservoirs de Passy*. Nel testo, infatti, ad un'attenta relazione esecutiva e finanziaria, fa seguito un ampio corpo riservato alla descrizione della struttura del complesso di cisterne del XVI arr., affiancando ad ogni analisi di tipo materico un resoconto dei comportamenti statici. Lo studio del testo di Rozart de Mandres e la sua comparazione con le pratiche costruttive dell'epoca hanno, dunque, permesso di ricostruire un dettaglio costruttivo dello stato di fatto, le resistenze proprie dei materiali impiegati, i carichi permanenti strutturali e le spinte prodotte dalla presenza dell'acqua, da considerarsi nelle loro componenti verticali e orizzontali.

La struttura portante dell'edificio delle cisterne è costituita prevalentemente da una fitta maglia di pilastri, con interasse di 3,95 m, e da un muro di cinta dalle importanti dimensioni (2,5 m di spessore alla base, con rastremazione proporzionale all'altezza per assecondare la spinta idrostatica). In particolare, nella cisterna inferiore, i pilastri sono realizzati con pietra da taglio di tipo molare, con una sezione quadrata (alla base di 14.400 cm², alla sommità di 10.000 cm²). I condotti di pietra, alla sommità dei pilastri, assumono una forma trapezoidale per permettere la corretta posa in opera delle volte a crociera, costituite da mattoncelle (25 x 110 x 220

mm) apparecchiate a giunti incrociati in due strati, distanziati tra loro da uno spessore di malta di cemento *Vassy* (di spessore di 10 mm). Il vuoto tra le volte in mattoncelle e solaio del piano superiore è colmato, poi, da rinfianchi in conci irregolari e scari di lavorazione legati da malta di cemento.

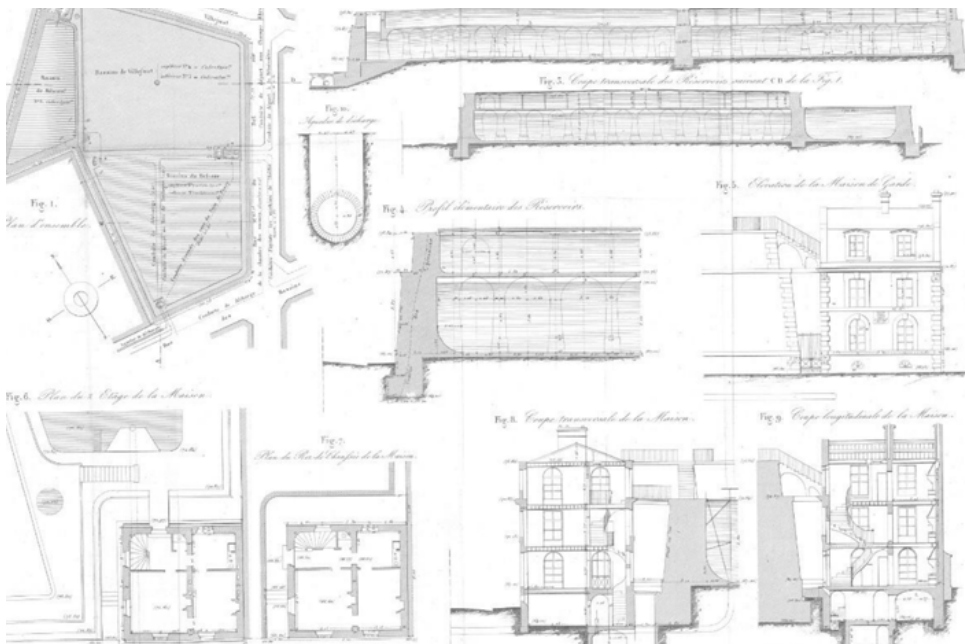
Al piano superiore i pilastri, costituiti questa volta da mattoni legati da malta di cemento, hanno una sezione quadrata di 2500 cm².

Le cisterne hanno una copertura costituita da uno strato di malta di cemento a cui fa seguito uno strato di terreno costipato. La copertura è inclinata di 3°, con colmo centrale, ed è caratterizzata dalla presenza di un lucernario che permise, all'epoca della costruzione, il posizionamento di un sistema di ridiscesa per gli interventi di manutenzione ancora oggi in funzione.

Le componenti verticali dell'azione dell'acqua, agenti sul suolo di fondazione e sui pilastri del bacino inferiore, sono state ricostruite considerando un'area di influenza di 15,60 m², corrispondente a quella superficie circoscritta tutt'intorno alle metà delle volte a crociera, ossia, con dimensioni 3,95 m x 3,95 m.

Analogamente sono state ricostruite le azioni verticali dello strato di terreno ben costipato di 50 cm, agenti sui pilastri del bacino superiore.

L'acqua nei due livelli raggiungeva, al momento di piena operatività dei bacini *Villejust dei réservoirs*, un'altezza di pelo libero di massimo 5 m (al piano inferiore) e di 2,6 m (al piano superiore).



Il progetto dei Réservoirs: estratto dagli Annales di M. Rozat de Mandres

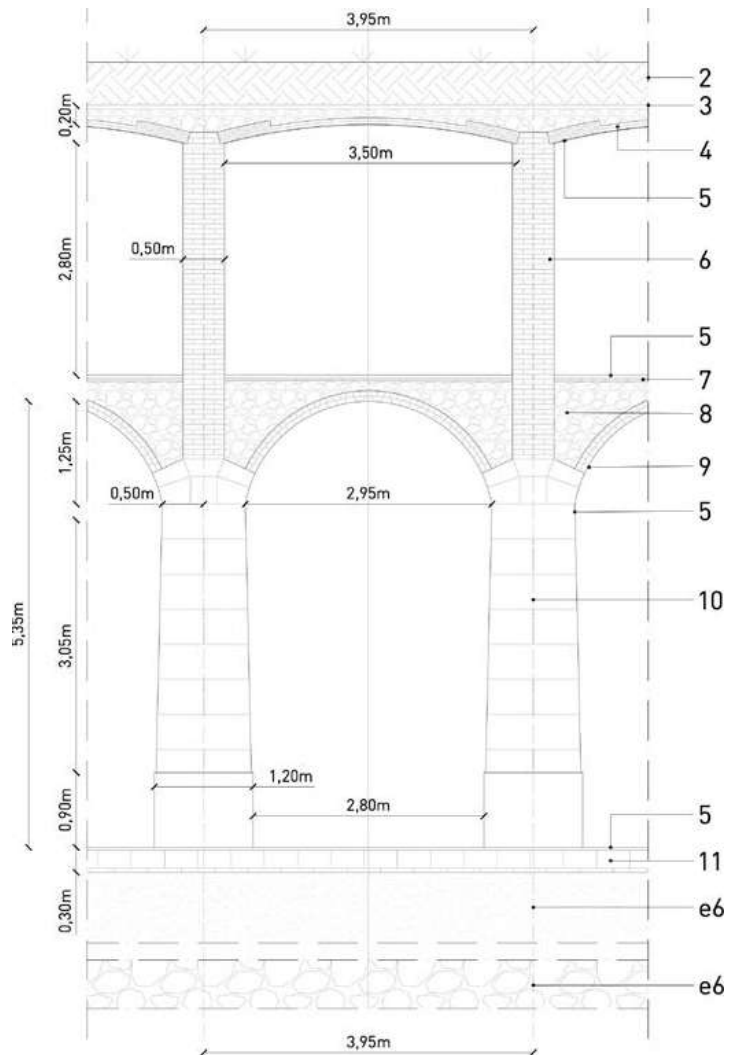
Bibliografia:

Rozat De Mandres, *Sur les réservoirs de Passy* in *Annales des ponts et chaussées, Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur*, 1859, II semestre, pp. 90-112 e fogli 160, 161.
 Belgrand Eugène, *Les Travaux souterrains de Paris*, IV, Paris, Dunod, 1882.

- 1_Manto erboso
- 2_Terreno costipato
- 3_Massetto in cemento di Vassy (sp. 50mm)
- 4_Volta a crociera sottile ribassata in mattoni pieni di laterizio (25x110x220mm)
- 5_Finitura in malta di cemento di Vassy (sp.25-35mm)
- 6_Pilastrini in conci di pietra molare legati con malta di cemento (400x400mm)
- 7_Mattoni pieni di laterizio (25x110x220mm)
- 8_Rinfianchi in conci irregolari e scarti di lavorazione
- 9_Volta a crociera con mattoncelli disposti in foglio
- 10_Pilastrini in conci di pietra molare (1200x1200mm alla base)
- 11_Solaio controterra in pietra molare

e6d_Sabbie di Beauchampc compatte, granulometria mediamente fine

e6a_Banchi calcarei (travertini) e marne



Struttura e materia,
stralcio di sezione
del bacino Villejust.
Elaborazione su in-
formazioni estratte e
tradotte dagli *Annales*

Al fine di definire con maggiore chiarezza la strategia architettonica da adottare per la riattivazione e il riadattamento delle cisterne del XVI *arrondissement* alle esigenze contemporanee, sono stati sviluppati tre scenari progettuali distinti. Queste ipotesi di intervento, pensate per i *Réservoirs de Passy*, si differenziano principalmente per il grado d'intensità dell'azione trasformativa proposta.

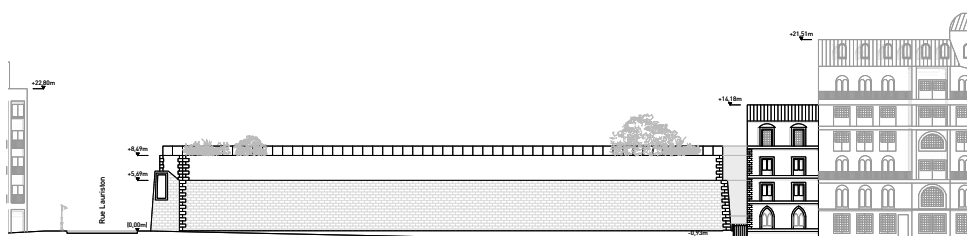
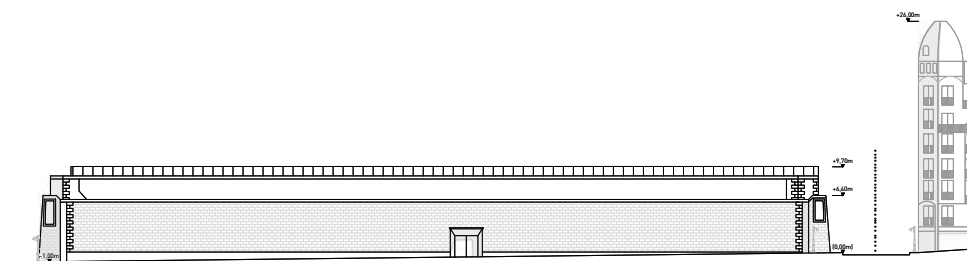
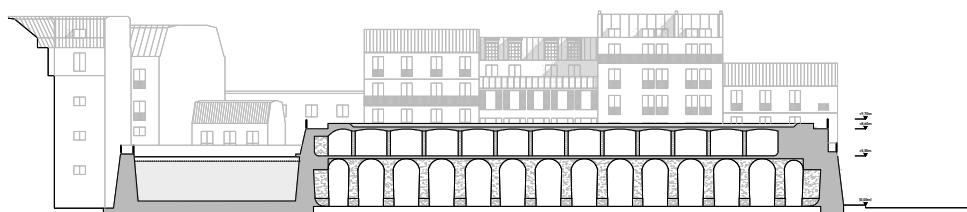
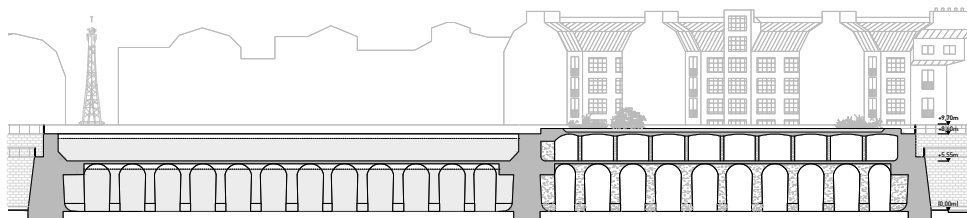
Si va, infatti, da un'ipotesi di “non intervento”, volta a preservare integralmente lo stato attuale dell'architettura, fino ad arrivare a scenari più spinti, che prevedono da un lato la riattivazione funzionale degli spazi interni delle cisterne e, dall'altro, una densificazione volumetrica tramite l'introduzione di una nuova architettura.

L'adozione di uno di questi tre scenari è stata guidata da una logica comparativa ed esclusiva, tenendo conto sia delle prescrizioni normative vigenti, sia delle modalità attraverso cui l'architettura contemporanea si è relazionata con l'esistente in casi analoghi nella città di Parigi.

Le disposizioni architettoniche del P.L.U. del 2023, infatti, per la parcella catastale in cui si trovano i *Réservoirs*, consentono interventi di rifunzionalizzazione anche su architetture monumentali storiche, purché queste siano destinate a usi di interesse pubblico. È importante sottolineare che, pur essendo riconosciuti come “bene patrimoniale”, i *Réservoirs de Passy* non compaiono nella lista degli edifici inalienabili allegata al P.L.U., il che consente una certa flessibilità progettuale.

Alla luce di ciò, l'ipotesi del non intervento è stata considerata non praticabile, focalizzando quindi l'attenzione sulle alternative della riattivazione funzionale e della densificazione volumetrica.

Per individuare quale delle due strategie fosse la più idonea, si è proceduto con un'analisi comparativa di casi già attuati o in fase di attuazione nel contesto urbano parigino.



Sezioni e prospetti dei
Réservoirs de Passy

In particolare, il programma *Réinventer Paris* si è rivelato un riferimento fondamentale, avendo rappresentato un laboratorio urbano innovativo sia dal punto di vista architettonico che ambientale.

Tale iniziativa ha contribuito a ridefinire le modalità con cui affrontare lo sviluppo urbano nelle città ad alta densità, come Parigi, offrendo soluzioni capaci di rispondere alle sfide del XXI secolo: cambiamento climatico, sostenibilità ambientale, densità abitativa e innovazione sociale.

Le proposte progettuali sviluppate nell'ambito del programma puntano spesso alla densificazione dell'esistente, promuovendo un dialogo attivo tra il patrimonio del passato e le esigenze contemporanee.

Tuttavia, la densificazione – soprattutto se attuata per sopraelevazione – comporta una serie di criticità non trascurabili. Tra queste, si sono evidenziati tre nodi progettuali centrali.

Il primo riguarda la luce naturale, ad oggi totalmente assente all'interno dei *Réservoirs*, ma indispensabile per una reale fruizione degli spazi. Il secondo nodo è di natura tecnologico-strutturale: la sopraelevazione implica la risoluzione del contatto tra nuovo ed esistente, tenendo conto anche del comportamento sismico e delle tecniche costruttive compatibili. Infine, il terzo riguarda la gestione volumetrica: la nuova architettura dovrà armonizzarsi con il tessuto haussmanniano e con il linguaggio formale delle cisterne, evitando l'estraneità di un corpo sovrapposto arbitrariamente al contesto.

Ognuno di questi nodi è stato affrontato separatamente, con lo sviluppo di soluzioni alternative per ciascun tema e una successiva valutazione comparativa tramite parametri specifici.

L'obiettivo era identificare la combinazione progettuale più coerente e sostenibile su cui fondare l'elaborazione del progetto architettonico finale.



Modelli di studio dei
due scenari progettuali
di prossimità e distanza

Il tema della luce è stato il primo ad essere analizzato nel dettaglio. Per rispondere a questa esigenza, sono stati ipotizzati due scenari principali. Il primo consiste nell'apertura di vani nel muro di cinta, configurati come porte-finestre, per permettere alla luce di penetrare orizzontalmente all'interno degli spazi. Il secondo scenario, invece, propone l'apertura di lucernari a soffitto, che consentano un'illuminazione zenitale, attraverso l'inserimento di veri e propri pozzi di luce. Entrambi gli scenari sono stati simulati tramite una stringa parametrica sviluppata su *Grasshopper*, utilizzando l'indicatore della *daylight autonomy*. I risultati hanno evidenziato una migliore performance dei lucernari in termini di quantità e distribuzione della luce naturale.

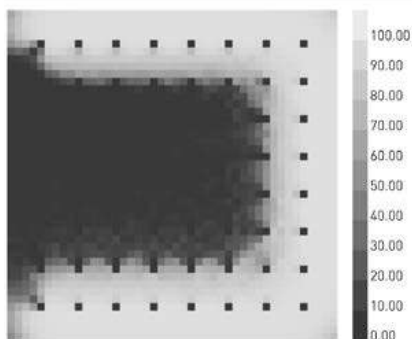
Tuttavia, il confronto tra i valori percentuali ha suggerito che la combinazione delle due soluzioni – aperture laterali e lucernari – garantisce una copertura luminosa più equilibrata, risolvendo le criticità specifiche di ciascun sistema.

Passando al tema strutturale, l'ipotesi di densificazione ha imposto un'attenta analisi del comportamento statico dell'edificio esistente. La struttura delle cisterne si basa su una maglia regolare di pilastri e volte con campate di 3,95 x 3,95 m. Partendo da questa griglia, sono state esplorate due soluzioni: una struttura continua e un sistema a telaio. La seconda opzione, ovvero la struttura a telaio, è risultata la più idonea poiché maggiormente compatibile con la logica strutturale preesistente.

Una volta individuato il sistema strutturale, si è passati alla scelta del materiale da impiegare per la nuova costruzione. Il confronto con casi studio internazionali analoghi ha permesso di definire i possibili carichi di progetto, successivamente verificati in relazione ai carichi ammissibili dalla struttura storica¹.

Tra i materiali analizzati, il legno si è dimostrato il più adatto, non solo per la sua leggerezza e compatibilità strutturale, ma anche per la sua sostenibilità ambientale e la flessibilità costruttiva che offre nel contesto di un intervento stratificato come quello in oggetto.

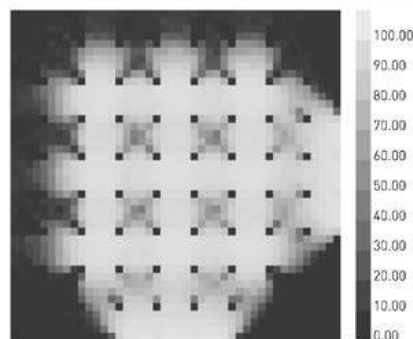
al bordo



57,39%

percentuale di superficie illuminata

all'interno



74,44%

percentuale di superficie illuminata

Risultati dell'analisi del parametro "day-light autonomy".

Note:

1. Le azioni dovute alla presenza di acqua, oggi assente, sono state valutate su un'area di influenza di 15,6m² sulla base delle massime capacità dei bacini ricavate da traduzione e studio di E. Rozat De Mandres, *Sur les réservoirs de Passy in Annales des ponts et chaussées, Mémoires et documents relatifs à l'art constructions et au service de l'ingénieur 1859, II semestre*, pp. 90-112

Bibliografia:

Leung T., Asiz A., Chui Y., Hu Lin J., Mohammad, *Predicting lateral deflection and fundamental natural period of multi-storey wood frame buildings* in "Journal of Structural Engineering", 2010.
Fondazione Promozione Acciaio, *Different Structural Solutions for multi-storey buildings, Case study: Residential Building, Milano*, 2020.
Ratti Carlo, *La nouvelle vague urbanistica di Parigi* in "la Repubblica", 29 Aprile 2022, fogli 34-35.
Fernández J. A., *Paris Habitat, il più grande ente di edilizia pubblica in Europa*, in Domus n.1067, Aprile 2022.

Lo scenario della prossimità: Il progetto

Il punto di partenza per la definizione degli scenari progettuali è stato individuato, sin dall'inizio, nel muro di cinta: elemento perimetrale, ma al tempo stesso simbolico, che meglio rappresenta la relazione tra i *Réservoirs de Passy* e il tessuto urbano circostante. Questo muro, infatti, non è semplicemente una barriera fisica, ma costituisce il confine materiale e simbolico che ha storicamente regolato l'interazione tra l'interno delle cisterne e il quartiere haussmanniano che le avvolge. Osservando l'evoluzione storica dell'isolato, si nota come gli episodi di densificazione urbana siano sempre avvenuti proprio lungo il perimetro del muro, facendo di esso il dispositivo spaziale attraverso cui la città ha progressivamente inglobato e riconfigurato il sito.

Su questa base, lo sviluppo di un'azione progettuale si è trovato di fronte a due atteggiamenti possibili nei confronti di questo limite.

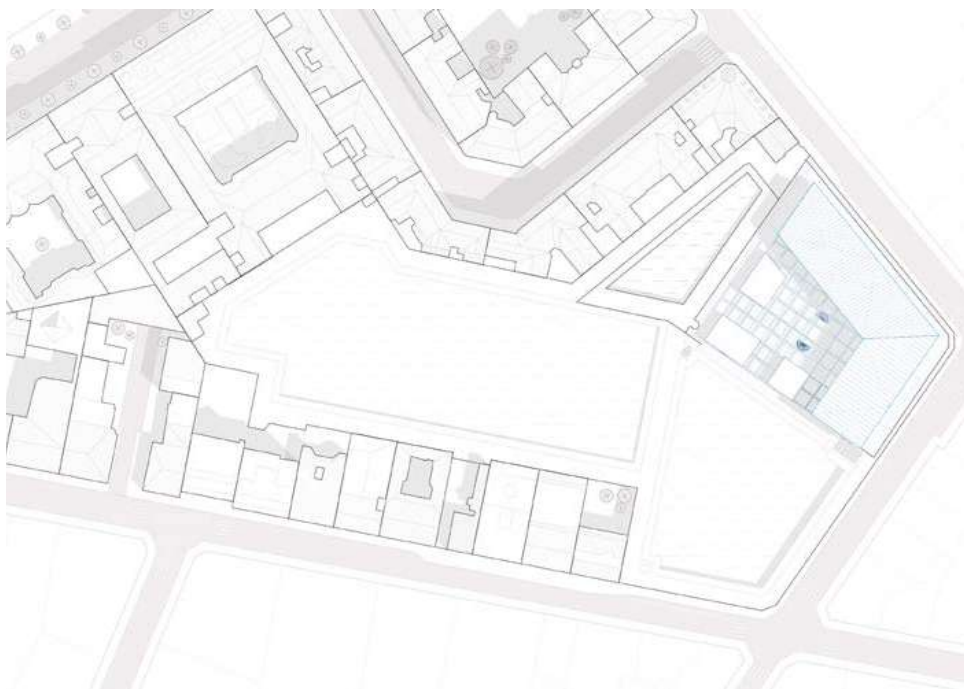
Il primo, definito come atteggiamento di "prossimità", prevede che la nuova architettura si addossi al muro di cinta, sfruttandolo come linea guida per la costruzione di nuovi volumi. In questo scenario, lo spazio interno alle cisterne si riconfigura come una corte urbana: uno spazio collettivo, aperto, destinato a diventare il fulcro delle relazioni sociali e della vita comunitaria. L'architettura si sviluppa lungo il bordo, reinterpretando in chiave contemporanea i moduli delle facciate haussmanniane, dando vita a un disegno scandito da pieni e vuoti, luci e ombre, che dialogano con il linguaggio della città storica pur senza replicarlo pedissequamente.

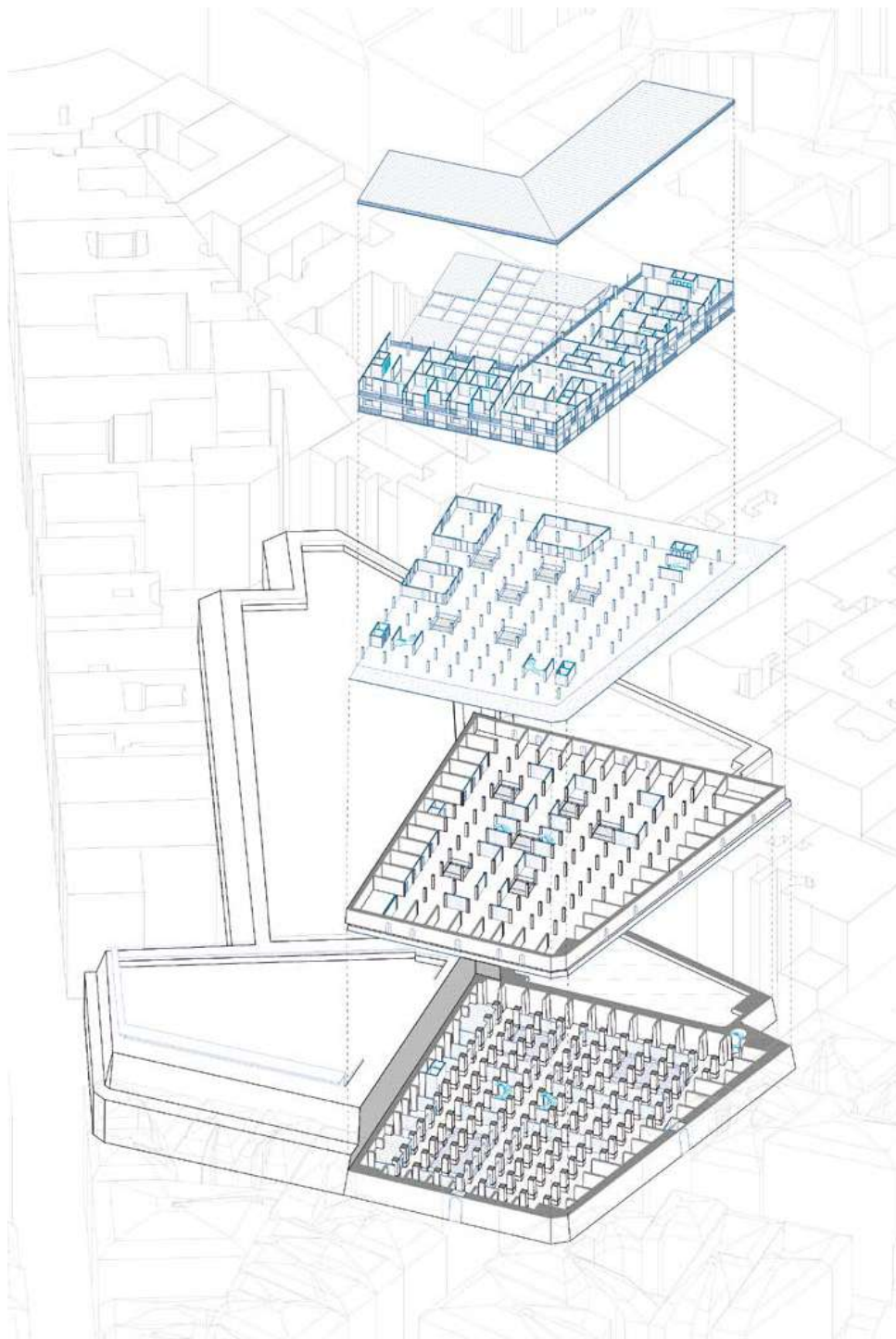
Il secondo atteggiamento, invece, è stato definito come atteggiamento di "distanza". In questo caso, la densificazione si colloca al centro dell'area dei *Réservoirs*, lasciando libero il perimetro. Il muro di cinta, non più inglobato, assume una funzione nuova: quella di passeggiata coperta, soglia protetta tra interno ed esterno, spazio filtro e occasione di attraversamento. In questo scenario, l'architettura si emancipa dal tracciato storico del muro e prende forma a partire dalla maglia

strutturale interna delle cisterne, traducendo i suoi moduli in un linguaggio compositivo coerente con la struttura esistente.

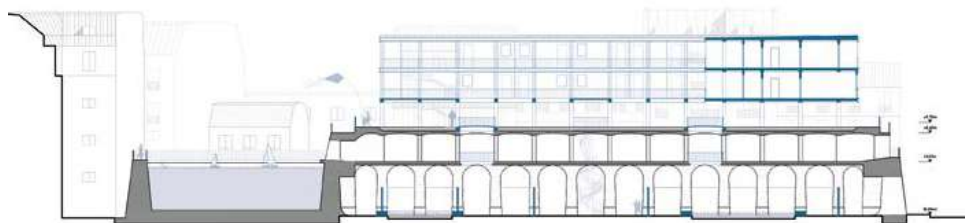
Sebbene entrambi gli scenari siano stati esplorati e analizzati nei loro rispettivi punti di forza, lo scenario della prossimità è risultato quello più adeguato rispetto alle funzioni previste, in particolare per quanto riguarda l'insediamento di residenze sociali. La possibilità di articolare il volume architettonico lungo il perimetro, attraverso una serie di variazioni di altezza e densità, consente una maggiore flessibilità e adattabilità alle necessità abitative contemporanee, pur mantenendo un legame diretto con la città storica.

In questo modo, il muro di cinta – da sempre percepito come elemento avulso, chiuso, marginale – viene reinterpretato come dispositivo attivo e abitabile. Non più barriera, ma infrastruttura sociale, punto di contatto tra passato e presente, tra spazio urbano e spazio collettivo. L'architettura proposta, costruita sul limite, assume così il compito di trasformare un vuoto monumentale del XIX secolo in un luogo dell'abitare condiviso, in grado di restituire significato, funzione e vita a uno dei frammenti dimenticati di Parigi.

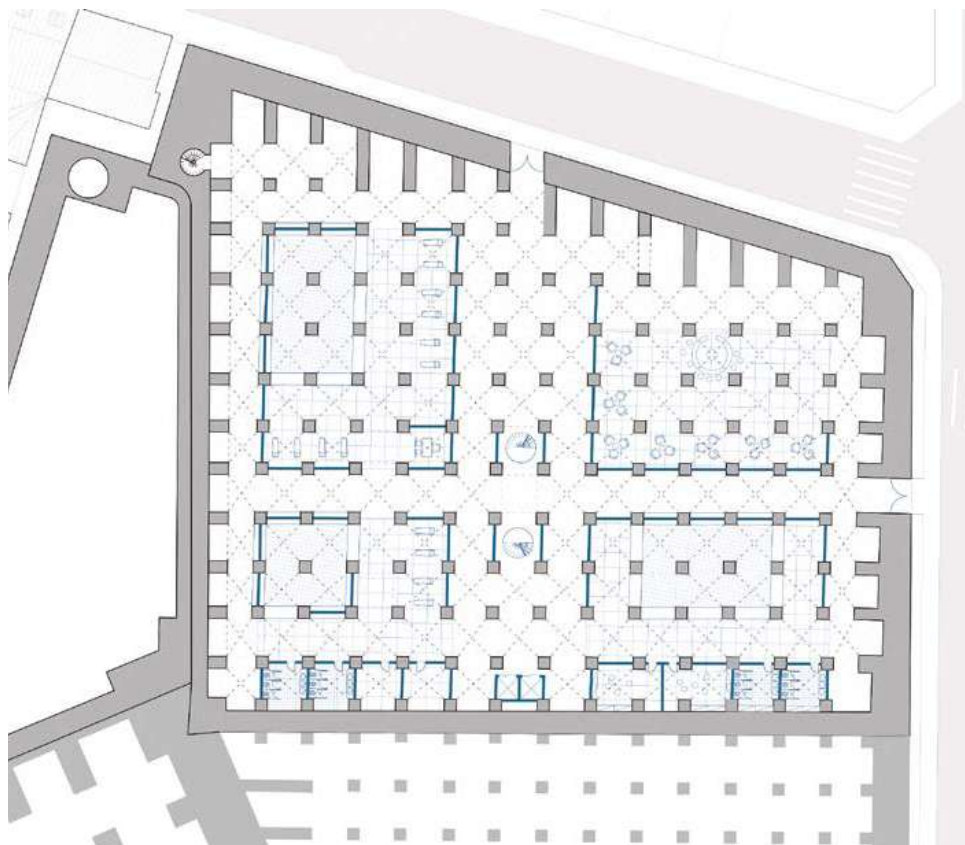




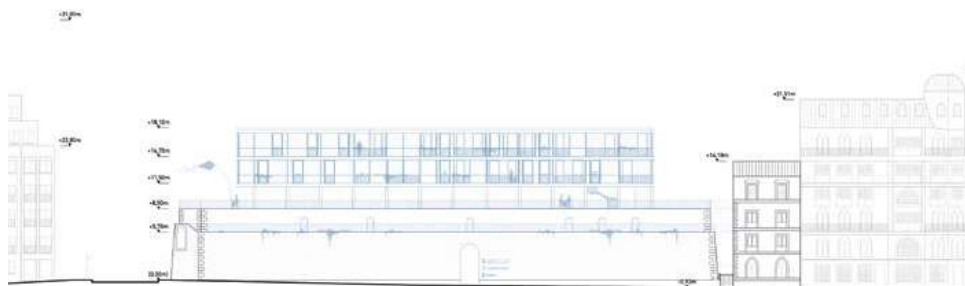
Esploso assonometrico



Sezione trasversale



Pianta delle Terme dei Réservoirs.





Modello di studio



Modello di studio



x4
T3
90m²



x6
T1
45m²



x4
S
30m²

Le tre tipologie di
alloggio

Nella fase di programmazione, è emersa l'esigenza di individuare le tipologie abitative, codificate nel contesto francese in base al numero di ambienti a disposizione, da inserire nel progetto per le residenze sociali.

A tal proposito, sono stati consultati i dati statistici riguardanti le richieste di alloggio, in particolare la composizione dei nuclei familiari e l'età media dei richiedenti.

Si è deciso, facendo sintesi dei dati emersi, di inserire nel programma residenziale quattro alloggi di tipo T3 (quadrilocali), altrettanti di tipo T1 (bilocali). Quello dell'alloggio è il momento conclusivo della riflessione sull'adattabilità multiscale del progetto per le cisterne del XVI Arr.

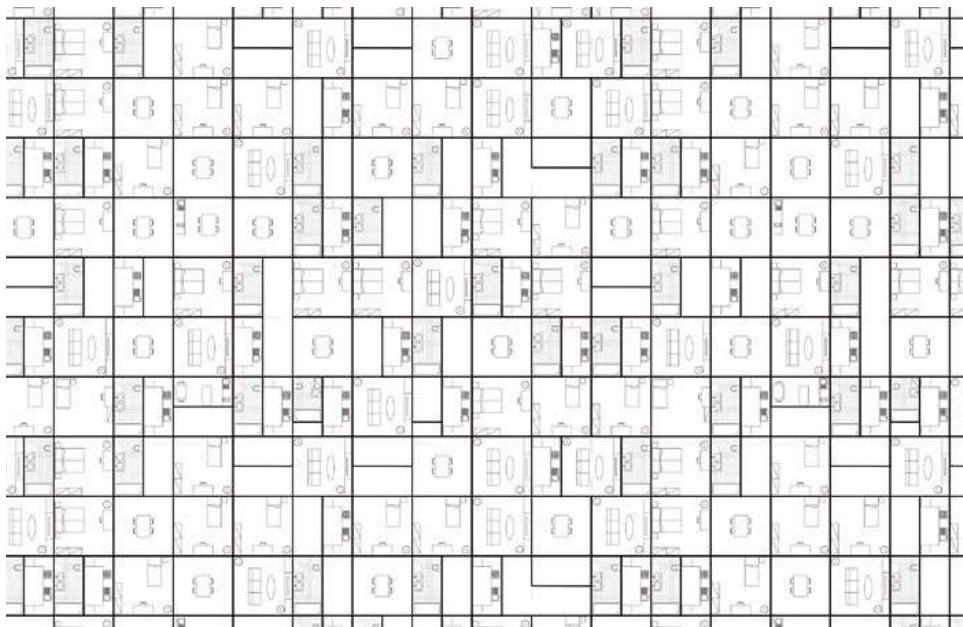
Ciascuna unità abitativa, indipendente-

mente dalla sua tipologia, è stata pensata, infatti, per essere completamente adattabile e dal punto di vista temporale e dal punto di vista spaziale.

A seconda delle specifiche esigenze e dei differenti momenti della vita privata è, infatti, demandata al residente la possibilità di rimodulare, unendoli o separandoli, gli ambienti interni.

Ogni unità, inoltre, è progettata seguendo la logica di moduli abitativi neutri, non assegnando agli ambienti specificità proprie di una determinata funzione ma rendendoli simili dal punto di vista spaziale.

In queste modalità, quindi, l'abitante ha pieno possesso dello spazio che andrà a vivere nella quotidianità, decidendo da sé la funzione da assegnare all'ambiente ed eventualmente modificarlo per la durata della permanenza.



L'adattabilità:
i moduli abitativi neutri

Così l'alloggio sociale, noto nell'immaginario collettivo per la sua anonimia, diventa espressione piena dell'individualità del residente e, attraverso gli spazi condivisi, dell'abitare insieme.

Il progetto per le cisterne del XVI *arrondissement*, con l'intento di riadattare queste eredità alle esigenze dell'attuale Parigi, si pone in continuità con le logiche di versatilità del disegno haussmanniano e con gli insegnamenti derivanti da esperienze contemporanee sulla modulabilità dell'architettura dell'abitare.

Se la residenza sociale costituisce la parte *ex-novo* del progetto di architettura, quello di riattivazione delle cisterne si esprime come parcellizzazione dello spazio attraverso l'uso di setti divisorii che, rispettando e chiarificando le assialità preesistenti, definisco-

no ambienti interni caratterizzati diversamente a seconda della funzione ivi installata. Tuttavia, il luogo in cui si sintetizza l'azione progettuale, portata a compimento, è quello del livello intermedio tra cisterne e residenza.

Qui, dove avviene il contatto tra nuovo ed esistente (e dal punto di vista strutturale e dal punto di vista funzionale), si traducono in realtà le relazioni con l'acqua e con la città circostante.

Diventa, infatti, il luogo dell'incontro e della socialità, in cui residenti e cittadini, possono fruire, insieme, della nuova piazza direttamente a contatto con le vasche dei *Réservoirs* e con il paesaggio urbano di Parigi.



La residenza
dei Réservoirs



Il luogo del contatto:
la piazza dei Réservoirs

Note:

1. E. Rozat De Mandres, *Sur les réservoirs de Passy in Annales des ponts et chaussées, Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, 1859, II semestre*, pp. 90-112 e fogli 160, 161
2. Eugène Belgrand, *Les Travaux souterrains de Paris, IV*, Paris, Dunod, 1882

Bibliografia:

APUR, *L'accès au logement social à Paris : quelles sont les caractéristiques des demandeurs?*, aggiornato nel marzo 2023, <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/acces-logement-social-paris>.
SNE, *Les chiffres du logement social à Paris en 2022*, in "APUR, Système national d'enregistrement", aggiornato nel settembre 2023, <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/chiffres-logement-social-paris-2022-edition-2023>.

**«La città è
un archivio
di tipologie e morfologie
che si rigenerano
attraverso
l'interpretazione
progettuale ».**

O. M. Ungers, R. Koolhaas, *The City in the City: Berlin: A Green Archipelago*, Lars Müller Publishers, Baden 2013.

Architetture in attesa per una città possibile

Francesco Iuliano, Kornel Tomasz Lewicki, Margherita Maurea

«La città è un archivio di tipologie e morfologie che si rigenerano attraverso l'interpretazione progettuale»¹, affermava Oswald Mathias Ungers, e non vi è forse immagine più adatta per cogliere l'essenza delle ricerche qui raccolte. Più che semplici progetti, si tratta di esplorazioni progettuali che affondano nella memoria sedimentata dell'architettura dismessa. Tre indagini diverse, eppure profondamente interconnesse, che non si limitano a osservare ciò che resta, ma lo assumono come origine, come fondamento operativo.

A emergere è un'attitudine progettuale che si misura con l'esistente, ne asseconda le logiche, ne riconosce le discontinuità come possibilità di progetto.

Gli spazi investigati non sono semplicemente luoghi su cui intervenire, ma entità architettoniche vive, dotate di un proprio linguaggio e di una propria volontà espressiva: talora bisbigliano nel silenzio della rovina, talvolta gridano attraverso la crudezza delle loro cicatrici. Architetture che hanno accolto corpi, merci, funzioni, e che oggi, disattivate, sembrano trattenere – nella loro sospensione – l'attesa di un nuovo destino abitabile. È proprio dentro questo apparente vuoto che si colloca il gesto progettuale: non come occupazione o riempimento, ma come traduzione sensibile, come atto linguistico capace di dare forma a ciò che ancora non ha voce.

Le tre ricerche qui presentate mostrano come tale operazione possa trasformarsi in una scrittura progettuale radicale. Il patrimonio dismesso riletto come materia progettuale – dai silos granari di Calata della Marinella, all'ex Caserma Cesare Battisti di Nola, fino alle cisterne interrato del XVI *arrondissement* di Parigi – si presenta, a uno sguardo distratto, come un insieme di frammenti ereditati dal secolo scorso. Inerti, muti, disfunzionali. Ma uno sguardo più attento ne dissvela l'ordine interno, la sintassi strutturale, la sorprendente persistenza nella memoria urbana. Frutti di un'epoca produttiva e funzionalista, queste architetture rivelano oggi un inatteso potenziale trasformativo.

I progetti non impongono forme dall'esterno, non negano la materia originaria: la percorrono, ne indagano la natura, ne valorizzano le qualità latenti. Nei silos, la verticalità e la ripetizione diventano ritmo urbano e dispositivo percettivo; nella caserma, la rigidità della corte si apre a pratiche collettive e conviviali, mentre la struttura si reinventa come griglia flessibile; nelle cisterne, la profondità ipogea si tramuta in densità abitata, trasformando il vuoto in relazione. In tutti i casi, l'architettura si definisce non come imposizione formale, ma come attivazione relazionale. I progetti cercano l'adesione: alle proporzioni, ai materiali, al tempo sedimentato. Non puntano all'eccezionalità, ma alla permanenza. Non ambiscono a stupire, ma a restituire senso.

Alla base di questa attitudine progettuale si riconosce una forma di pensiero che potremmo definire al tempo stesso relazionale e sistemica: un'intelligenza capace di intrecciare le dimensioni del costruire e dell'abitare, il disegno architettonico e la trasformazione urbana, la sostenibilità materiale e quella sociale. Nei tre lavori presentati, il progetto assume la forma di un dispositivo complesso, in grado di connettere luoghi e soggetti, scala edilizia e strategie urbane, vincoli fisici e aspettative collettive. Così, il margine tra città e porto si riconfigura come piattaforma civica; la caserma si trasforma in infrastruttura ibrida per l'abitare, il produrre e il condividere; le cisterne si aprono a una nuova densità, nascosta, ipogea, eppure profondamente urbana. In ogni caso, il progetto si afferma come spazio di convergenza tra geografia e politica, tra memoria e visione.

Come ha scritto Aldo Rossi, «la città è il luogo della memoria collettiva, e l'architettura è il suo strumento principale»². Non stupisce allora che queste architetture – un tempo periferiche, dimenticate, escluse – tornano a essere protagoniste: non più come presenze da risignificare, ma come dispositivi abilitanti.

Rigenerare, in questa prospettiva, non è mai un'azione lineare o un atto isolato. È un processo circolare, fatto di osservazione, comprensione, riscrittura e ri-ascolto. Un processo che implica responsabilità verso il tempo e verso la comunità, verso il passato e verso ciò che ancora non è. Le tre tesi raccolte in questo volume non offrono soluzioni univoche, ma

aprono scenari: itinerari progettuali che attraversano l'abbandono, il margine, l'interstizio, e si concludono in possibilità, in nuove forme di attivazione. In un'epoca segnata dalla scarsità di risorse, dalla rarefazione dello spazio pubblico e dalla crisi della dimensione collettiva, questi progetti ci ricordano che la trasformazione dell'esistente non è solo necessaria, ma desiderabile. Perché è proprio nella materia marginale – quella che ignoriamo, che crediamo muta, che giudichiamo inerte – che si annida, silenziosa, la promessa di una città ancora possibile.

Note:

1. Oswald Mathias Ungers, Rem Koolhaas, *The City in the City: Berlin: A Green Archipelago*, Lars Müller Publishers, Baden 2013.
2. Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova, 1966, p. 48.

Bibliografia:

- Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova, 1966.
- Aymonino Carlo, *Il significato delle città*, Marsilio, Venezia, 1975.
- Benjamin Walter, Lacis Asja, *Denkbilder: Neapel*, in Demetz Peter (a cura di), *Reflections*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 1991.
- Cerreta Maria, De Toro Pasquale, *Verso la città generativa*, Franco Angeli, Milano, 2017.
- Hutin Christophe, Collectif. *Les communautés à l'œuvre*, Dominique Carré éditeur, Parigi, 2021.

Il volume raccoglie gli esiti di tre ricerche progettuali sviluppate nell'ambito delle tesi di laurea in Progettazione Architettonica e Urbana, discusse negli anni accademici 2023/24 e 2024/25 nel corso di laurea magistrale a ciclo unico in Architettura (Arc5UE) presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Le ricerche affrontano il tema della trasformazione del patrimonio esistente, considerato come leva strategica per la rigenerazione urbana. Attraverso interventi di recupero e rifunzionalizzazione di edifici dismessi o sottoutilizzati, i progetti qui presentati si configurano come strumenti di attivazione urbana, capaci di innescare nuove relazioni tra spazio costruito e collettività. L'approccio progettuale adottato supera la scala dell'edificio per abbracciare quella del contesto urbano, proponendo visioni integrate che coniugano la dimensione fisica degli interventi con quella sociale, culturale ed economica. Il patrimonio esistente viene così reinterpretato non solo come eredità da conservare, ma come materia di progetto su cui fondare nuovi scenari per la città contemporanea.

Rapporti d'acqua: La City Port Europea e il caso di Napoli City Port

Francesco Giaquinto

Prof. Giovanni Multari

Prof.ssa Maria Cerreta

PhD.C. Margherita Maurea

Il mare come territorio urbanizzato si confronta oggi con il territorio portuale in un continuo scontro tra la vita marina e l'industria portuale. Ma cosa succederebbe se la soglia portuale si smaterializzasse dando vita ad una rigenerazione dei luoghi liminari?

La ricerca indaga il tema della trasformazione delle city port allargando lo sguardo alle dinamiche continentali e alle best practices più eclatanti che denunciano una alternativa possibile alla

gestione univoca e chiusa all'interno.

Invoca la necessità di un'inversione di prospettiva il caso del porto di Napoli in cui la collisione tra industria e turismo rende il posto un grigio urbano inaccessibile.

Il progetto, cosciente del contesto in cui si innesta, agisce sui nodi problematici del patrimonio esistente, riconfigurando gli stessi ancoraggi portuali, come magazzini e silos dismessi, per dare impulso alla rigenerazione.

A New Gate for the Ancient City of Nola
Rigenerazione dell'Ex Caserma Cesare Battisi

Francesco Annunziata

Prof. Giovanni Multari
Prof.ssa Maria Cerreta
PhD. Kornel Tomasz Lewicki

A New Gate for the Ancient City of Nola configura un'istruttoria critica sul caso di Piazza d'Armi a Nola (NA), assumendolo quale paradigma emblematico e trasferibile, a scala nazionale, delle fragilità insite nei processi di trasformazione urbana contemporanei. L'analisi mette in luce l'inadeguatezza del progetto PNRR rispetto al contesto socio-spaziale e alle istanze della comunità, tra discontinuità politiche, inerzie procedurali e assenza di strumenti

concorsuali. La ricerca si estende alla ex Caserma Cesare Battisti, architettura vanvitelliana marginalizzata, da cui si elabora uno scenario alternativo: un nuovo dispositivo progettuale che restituisce alla caserma un ruolo generativo e strategico nella costruzione della città contemporanea.

Réservoirs De Passy
Il progetto di recupero per le cisterne del XVI Arrondissement

Jacopo Marino

Prof. Giovanni Multari
Prof.ssa Lucrezia Cascini
PhD.C. Francesco Iuliano

Le grandi architetture del passato, oggi in disuso o sottoutilizzate, giacciono nella città contemporanea come corpi opachi e silenti. Non più funzionali alla loro missione originaria, restano a testimonianza di una stagione urbana fondata sull'efficienza, ormai disallineata dai bisogni del presente. La ricerca prende in esame queste infrastrutture per esplorarne la possibile trasformazione in dispositivi attivi, capaci di rigenerare i margini urbani.

Attraverso un approccio multiscalare, lo studio decostruisce la rete tecnica della città, mettendone in luce la vitalità latente. Le infrastrutture dismesse vengono lette come una trama sommersa, da cui far emergere nuove centralità urbane. In questa visione, i manufatti ex-infrastrutturali smettono di essere reliquie per divenire nodi trasformativi: contenitori flessibili per l'abitare collettivo, spazi pubblici in cui riattivare la dimensione relazionale della città.

