



Friends of Molo San Vincenzo

La lunga rotta per la rigenerazione collaborativa del Molo San Vincenzo nel porto di Napoli





Collana Architettura e Conservazione

10

La lunga rotta per la rigenerazione collaborativa del Molo San Vincenzo nel porto di Napoli

Caterina Arcidiacono, Alessandro Castagnaro,
Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole,
Umberto Masucci, Fortuna Procentese

Prefazione
di Gaetano Manfredi



Sommario

La lunga rotta per la rigenerazione collaborativa del Molo San Vincenzo nel porto di Napoli

Friends of Molo San Vincenzo

Caterina Arcidiacono, Alessandro Castagnaro,
Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole,
Umberto Masucci, Fortuna Procentese

Collana di Architettura e Conservazione

diretta da Alessandro Castagnaro

Volume 10

Comitato scientifico

Aldo Aveta
Massimo Clemente
Salvatore Di Liello
Leonardo Di Mauro
Andrea Giacumacatos
Paolo Giordano
Ferruccio Izzo
Cettina Lenza
Bianca Gioia Marino
Pasquale Rossi
Claudio Varagnoli

Coordinamento editoriale e progetto grafico
editori paparo

È vietata la riproduzione, con qualsiasi
procedimento, della presente opera
o di parti di essa.

In copertina:

Molo San Vincenzo,
il faro visto dal mare

Copyright 2025 - FedOA Federico II University Press
ISBN: 978-88-6887-430-8
DOI: 10.6093/978-88-6887-430-8

Copyright 2025
editori paparo s.r.l. - Roma - Napoli
www.editoripaparo.com
editori@editoripaparo.com

ISSN 2281-583X
ISBN 979 12 81389 748



- 4 *Prefazione*
Gaetano Manfredi *Sindaco di Napoli*
- 6 *Premessa*
Friends of Molo San Vincenzo
- 11 *Il “mio” Molo: Molo San Vincenzo, 1998-2025*
Umberto Masucci
- 21 *Sulla storia del Molo San Vincenzo*
Alessandro Castagnaro
- 39 *Le voci della comunità urbana e portuale*
Community Psychology Lab
- 45 *Riconnettere la città al mare: partecipazione urbana per lo sviluppo del senso di appartenenza cittadino del Molo San Vincenzo*
Fortuna Procentese
- 55 *Dai ricordi alla rigenerazione: il Molo San Vincenzo tra identità, paesaggio e progetto condiviso*
Massimo Clemente, Benedetta Ettore
- 73 *La comunità patrimoniale dei Friends of Molo San Vincenzo per la valorizzazione del Molo Borbonico*
Eleonora Giovane di Girasole
- 85 *Molo San Vincenzo. Una città da vivere e da Mare. Waterfront di Napoli: unicità di armonia e benessere*
Caterina Arcidiacono, Emanuele Esemplio
- 98 *Gli autori/le autrici*
- 100 *Ringraziamenti*

Prefazione

Gaetano Manfredi
Sindaco di Napoli

Il Molo San Vincenzo è, per la città di Napoli, una straordinaria risorsa dalle molteplici potenzialità per la sua caratteristica di vero e proprio braccio che si inoltra nel golfo quasi proiettando la città verso il Mediterraneo; una sorta di emblema per proficui e fecondi scambi culturali e commerciali. Inoltre esso, come anche nel caso del pontile di Bagnoli, consente ai cittadini di avere un contatto diretto con il mare e con il golfo offrendo una fruizione visiva pressoché immediata dei suoi valevoli aspetti paesaggistici e naturalistici.

Dal punto di vista amministrativo e di gestione, politica e non, va detto che la sua parcellizzazione di pertinenze e proprietà ha rappresentato un caso complesso che, però, non ha avuto ricadute sulla sua cura e manutenzione grazie all'opera della Marina Militare.

Un tema, questo, nel quale l'Amministrazione da me guidata ed io personalmente abbiamo sempre creduto e per il quale abbiamo operato con energia e sinergia affinché il Molo fosse fruito e vissuto dalla cittadinanza.

Tante sono le sue risorse inesprese, trascurate per molti anni, per le quali l'Amministrazione si sta attivando per una rivalutazione funzionale ed una conseguente messa a disposizione della città. Fra i piani oggetto di studio c'è anche quella di una sua connessione, nel pieno rispetto delle varie competenze, con la città storica. Un accesso alla lunga passeggiata su e nel mare, che non interferisca con le funzioni militari; la rifunionalizzazione attraverso attività contemporanee e culturali dell'eli-

porto, inutilizzato dagli anni '80 del secolo scorso quando fu realizzato; la valorizzazione dei cannoni abbandonati lungo il percorso; l'individuazione di itinerari culturali oltre, chiaramente, alle funzioni primarie per la grande nautica da diporto.

Questo libro racconta un progetto avviato dall'associazione *Friends of Molo San Vincenzo* (FMSV) che mette assieme differenti saperi e che da lunghi anni propone iniziative ed attività di vario genere da svolgere sul Molo, tanto che dal 2020 è tra le mete delle Giornate FAI d'Autunno ed il Consiglio d'Europa l'ha inserito tra i siti oggetto delle passeggiate patrimoniali curate dalle comunità locali.

Una meritoria iniziativa per mettere a disposizione delle Amministrazioni e delle Comunità Locali le proprie capacità e competenze per la conoscenza e la valorizzazione di una parte di città per troppi anni trascurata e non accessibile al pubblico. Il volume rappresenta anche un percorso per sollecitare gli organi di governo a porre attenzione al patrimonio collettivo e ad agire per la sua valorizzazione. Dal momento dell'insediamento a Sindaco sono stato sollecitato dai FMSV ad operare per tale significativo progetto, un impegno da me assunto con grande interesse e sul quale, assieme all'Assessore Edoardo Cosenza, stiamo lavorando, anche con accordi con servizi di trasporti che portino fino all'imbocco del Molo i cittadini che, numerosi, continuano a prenotarsi. È ancora in atto un intenso lavoro di concerto con la Marina Militare, la Soprintendenza e l'Autorità Portuale per raggiungere gli altri obiettivi prefissati in tempi brevi.

Premessa

Friends of Molo San Vincenzo

Il Molo San Vincenzo, alla destra dell'attuale Stazione Marittima, si protende da secoli nel mare di Napoli. Alla sua estremità, la statua di San Gennaro accoglie chi arriva dal mare e saluta chi parte, come ha fatto con generazioni di viaggiatori e migranti diretti verso le Americhe. È un luogo-soglia, intimo e collettivo, capace di custodire memorie profonde e, allo stesso tempo, di aprire lo sguardo sul futuro.

Oggi il Molo appare come uno spazio vuoto dalle potenzialità ancora da compiere: un varco simbolico in cui si intrecciano progetti di rigenerazione urbana, immaginazioni sociali e desideri di una città che vuole ritrovare il proprio rapporto con il mare. Questo volume racconta la lunga rotta che, da quasi quindici anni, tiene viva l'attenzione sulle possibilità del Molo San Vincenzo. Siamo i Friends of Molo San Vincenzo: una comunità patrimoniale – nel senso vivo indicato dalla Convenzione di Faro – che riconosce nel Molo un bene comune e si attiva per custodirlo, narrarlo e restituirlo alla città.

Siamo: *Caterina Arcidiacono*, psicologa, psicoanalista, già docente di psicologia di comunità per l'Università Federico II e presidente dei FMSV, attenta a cogliere i significati che i luoghi assumono per le persone e le comunità; *Alessandro Castagnaro*, storico dell'architettura urbana, docente dell'Università Federico II e presidente dell'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani; *Massimo Clemente*, architetto, urbanista, direttore dell'Istituto per le Tecnologie della Costruzione del CNR, esperto nella costruzione di reti tra istituzioni, città e porto; *Eleonora Giovene di Girasole*, architetto e ricercatrice dell'Istituto per le Tecnologie della Costruzione del CNR, studiosa dei processi decisionali collaborativi per la valorizzazione del patrimonio culturale e la rigenerazione urbana; *Umberto Masucci*, operatore marittimo e presidente del Propeller Clubs, legato per storia personale

e professionale al mondo del porto; *Fortuna Procentese*, psicologa, docente dell'Università Federico II, responsabile del Community Psychology Lab e attiva nella costruzione di processi partecipativi. Ciascuno di noi ha portato uno sguardo, una competenza, un modo di ascoltare il territorio e le persone. Le attività che raccontiamo – passeggiate patrimoniali, convegni, workshop di co-progettazione, interventi di ricerca e azioni partecipative – non sono semplicemente eventi, ma tasselli di un processo: un avvicinamento progressivo tra città e porto, tra istituzioni e cittadini, tra memoria e visione.

Nel volume si descrivono gli obiettivi perseguiti dai Friends of Molo San Vincenzo, le metodologie adottate e i risultati raggiunti: gli studi, i progetti elaborati, il lavoro sui desideri e le progettualità espresse dalla cittadinanza, la costruzione di una rete istituzionale con il Comune di Napoli, la Marina Militare e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Una navigazione “sudatissima”, fatta di tenacia, dialogo, pazienza e fiducia che testimonia un'azione di co-creazione interistituzionale che vuole porsi come best practice innovativa nella interazione tra la città, il porto e le istituzioni.

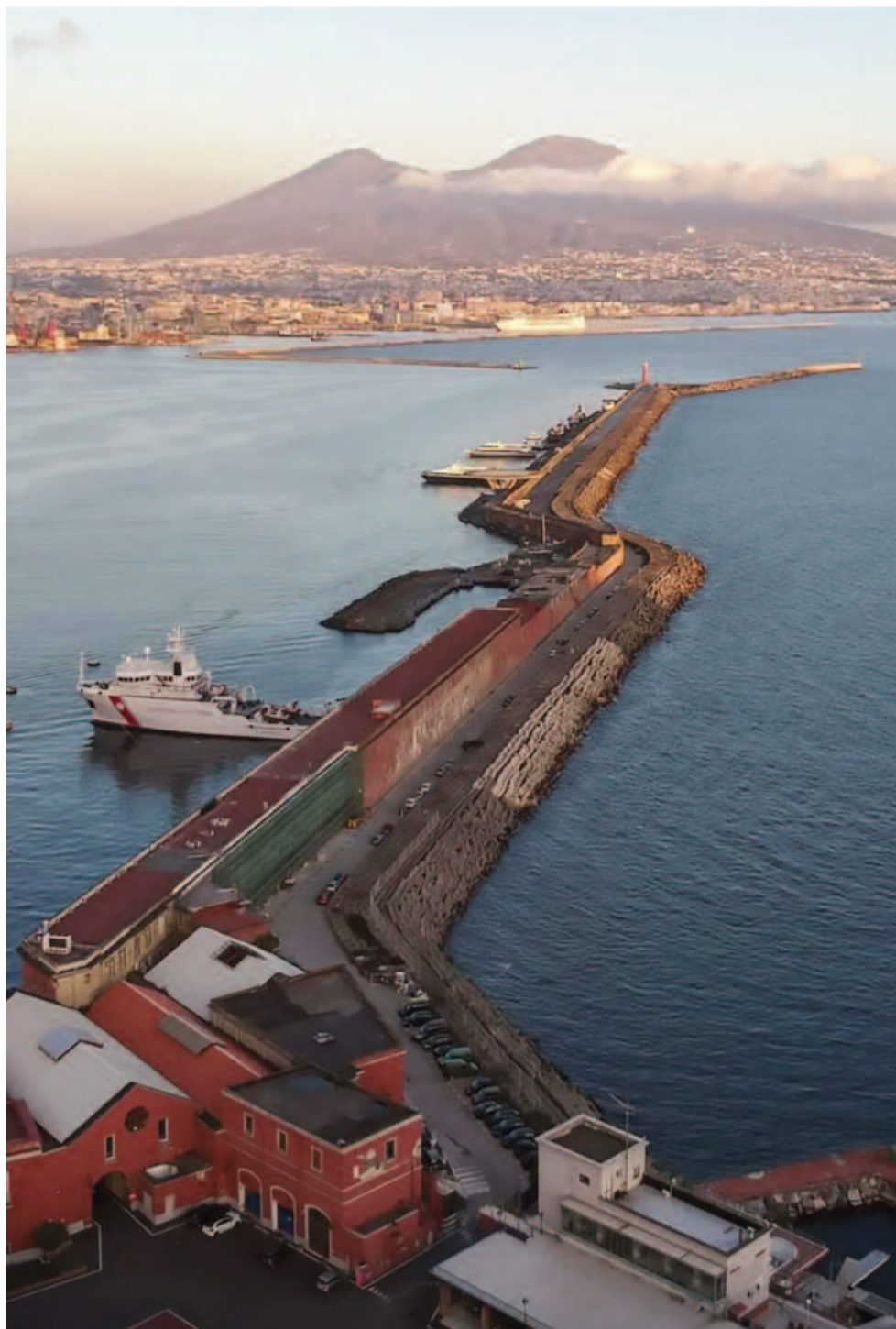
I temi affrontati – l'identità e la cultura marittima, il rapporto città-porto, il futuro del waterfront, il museo del mare, il diporto nautico, la gestione condivisa del demanio – riguardano il futuro della città, la qualità della vita, il mare come spazio di relazione e benessere.

La rotta è tracciata e questo volume non conclude la navigazione: la narra, per renderla condivisibile, replicabile, perseguibile.

Con l'augurio – e la convinzione – che il Molo San Vincenzo possa tornare ad essere vissuto, attraversato e amato: da chi arriva, da chi resta, da chi torna.



Tavola Strozzi, *Veduta della città di Napoli dal Mare*, 1470, Museo di San Martino, Napoli



Il “mio” Molo: Molo San Vincenzo, 1998-2025

Umberto Masucci

Storia di un legame

Il mio rapporto con il Molo San Vincenzo è nato per caso. È cresciuto però, anno dopo anno, fino a diventare qualcosa di profondo, quasi viscerale, come quei legami che non si spiegano ma si vivono molto intensamente.

La scoperta

Era la primavera del 1998. Tornavo da Miami, dove avevo partecipato alla conferenza Seatrade, il grande appuntamento mondiale delle crociere. Lì, tra numeri e previsioni, era emersa una certezza che mi rimase impressa: il futuro di quel settore non sarebbe stato più solo nei Caraibi, ormai saturi con 7 americani su 100 che avevano già fatto una crociera, ma in Europa e soprattutto nel Mediterraneo, mare ancora tutto da scoprire.

Tornato a Napoli, guardando dal giardino di casa la Stazione Marittima con tre grandi navi da crociera ormeggiate, mi chiesi: “Se il mercato crescerà davvero come dicono a Miami, dove le potremo accogliere, le altre navi?”.

Mi bastò ruotare la testa di pochi gradi, verso destra, e la soluzione mi apparve come per incanto: il Molo San Vincenzo. Là, immobile ormai da due anni, giaceva abbandonata la nave da crociera Odesa, un relitto elegante e malinconico della dissolta Unione Sovietica (figg. 1-2).



Fig. 1. Nave Odesa



Fig. 2. Nave Odessa

L'idea - progetto

All'epoca presiedevo l'Associazione degli Agenti Marittimi di Napoli, e sedevo nel Comitato Portuale. Con il Consiglio Direttivo di Assoagenti decidemmo di dar corpo all'idea: commissionammo all'ingegner Marco Bertoni, fresco di un Master della Federico II in ingegneria dei trasporti, degli aeroporti e dei porti, un'idea-progetto per recuperare la parte finale del Molo, restituendole dignità, trasformandola in approdo per piccole navi da crociera, e aprendola alla Città.

Bertoni si mise subito all'opera ed il suo progetto, che conservo gelosamente, è datato 24 aprile 1998: era ancora un sogno, ma questa volta con radici concrete.

Allora il Molo San Vincenzo era un cimitero di navi abbandonate, irraggiungibile, un luogo che apparteneva alla città e al tempo stesso le era negato. Ricordo bene l'Odessa, bianca e silenziosa, sequestrata dai creditori e ferma in banchina dal 1996 fino al 2002, con i marinai abbandonati dall'armatore cui solo noi agenti marittimi davamo qualche sostegno.

L'idea degli agenti marittimi fu subito accolta dal Comitato Portuale (in cui sedevo in rappresentanza di Assoagenti). L'Autorità Portuale (Presidente Francesco Saverio Lauro) riuscì addirittura a ottenere un finanziamento statale: venti miliardi di vecchie lire a valere sulla legge 413 del 1998 (fig. 3), destinati a restaurare una parte della banchina e i magnifici quaranta arconi borbonici che si affacciano sul mare. Chi ben comincia è alla metà dell'opera: ma questo non è mai vero quando si tratta di un'opera pubblica.

I lavori, fra lunghe soste e brevi ripartenze, si trascinarono per oltre dieci anni. Ma ormai la nostra voglia di aprire il Molo San Vincenzo alla città si era accesa, e non si sarebbe spenta.

Far conoscere il Molo

I lavori, come spesso accade nelle opere pubbliche, si trascinarono a lungo, fino alla fine degli anni Duemila.

Fu il Propeller Club a organizzare le prime iniziative. Indimenticabile la Maratonina di Santa Barbara del 4 dicembre 2011: un mese prima avevo corso insieme al mio amico di una vita, Antonio Manzo (e soprattutto, avevamo insieme portato a termine!) la

Maratona vera, quella di New York, e con l'ammiraglio Rinaldo Veri, anche lui runner, riuscimmo a trasformare un'idea in realtà.

Grazie alla Maratonina di Santa Barbara Napoli scopriva, correndo, le meraviglie del Molo Borbonico: all'andata, lungo i 2 km del Molo i partecipanti correvano incontro al Vesuvio con sullo sfondo la penisola sorrentina e Capri, e al ritorno potevano godere del colpo d'occhio della città intera, fino a San Martino. Una tavola Strozzi post-litteram.

Una squadra che cresce

In quegli anni ebbi la fortuna di incontrare persone che condividevano gli stessi valori: Massimo Clemente, che contribuì per primo ad unire il mondo del porto e quello della ricerca, tradizionalmente distanti, ed altri compagni di viaggio: Alessandro Castagnaro, Caterina Arcidiacono, Eleonora Giovane di Girasole, Fortuna Procentese e molti altri.

Il Molo divenne in tal modo un laboratorio di collaborazione tra il mondo del Porto, e i mondi della Cultura, della Ricerca e dell'Università; un esempio positivo per tante altre Città! Molte associazioni si unirono al nostro cammino: Amici dell'Acquario, Aniai Campania, ARCI Pesca, A.Te.Na., Lega Navale, Napoli Pedala, Sii turista della tua città, Vivo a Napoli...

Persone diverse unite da un obiettivo comune: aprire il Molo alla Città.

Insieme organizzammo eventi, visite guidate, persino un concorso fotografico che

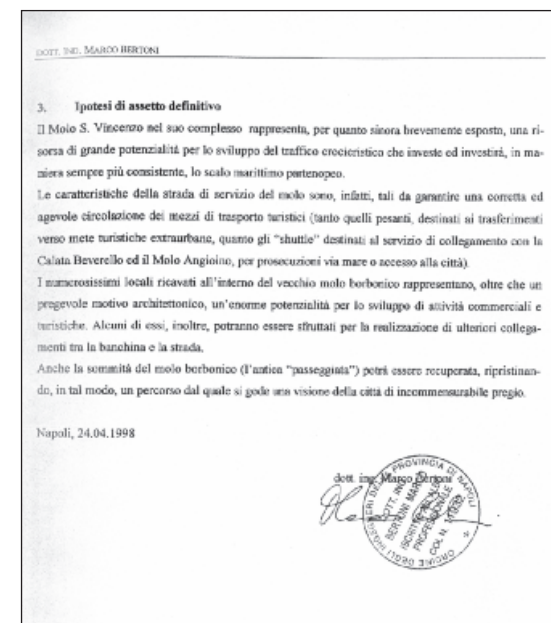


Fig. 3. Documento Assoagenti

premiò l'immagine di Mario Esposito: un capolavoro che ritraeva il Bacino di Raddobbo Ottocentesco, con la collina di San Martino che vi si specchiava (fig. 4).

Era un piccolo miracolo: avevamo l'impressione che San Gennaro, che di miracoli se ne intende, dall'alto del suo piedistallo in fondo al Molo facesse il tifo per noi.

I Friends of Molo San Vincenzo

Nel 2016 ci venne naturale dare una forma stabile al nostro impegno: nacque così l'associazione Friends of Molo San Vincenzo, ispirata a esperienze simili vissute a Manhattan. Grazie ai FRIENDS demmo continuità al nostro lavoro e le attività sul Molo si moltiplicarono.

Naples Shipping Week

La Naples Shipping Week, organizzata dal Propeller a Napoli ogni due anni, diede ulteriore visibilità alle iniziative a favore del Molo San Vincenzo. Nel 2016, sotto la guida illuminata dell'ammiraglio Donato Marzano, Comandante Logistico, la Marina Militare ed il Propeller organizzarono insieme molti eventi importanti: un convegno nella sala Caracciolo della Base Navale, la Banda della Marina Militare che suonò in Piazza del Plebiscito. Nel Bacino Borbonico poi ebbe luogo un suggestivo spettacolo teatrale, "Mare Mater": l'incredibile storia della nave-asilo Caracciolo e del suo "capitano", la nobildonna Giulia Civita Franceschi, una donna coraggiosa che cambiò la vita a centinaia di scugnizzi napoletani (fig. 5).



Fig. 4. Bacino di Raddobbo

All'inizio i rapporti con la Marina non furono semplici, ma col tempo crebbe una comprensione reciproca: il Molo era sì un presidio militare, ma anche un patrimonio che apparteneva alla città.

Molti ritardi... ma un waterfront eccezionale

Per anni, Piazza Municipio era rimasta un cantiere aperto, quasi sospeso tra passato e futuro. I lavori della Metropolitana, iniziati oltre vent'anni prima, si erano trascinati tra ritardi e scoperte straordinarie: dal ventre della città erano riaffiorate tre navi romane, come se la storia avesse voluto imporsi, costringendo uomini e macchine a rallentare per ascoltare la voce del tempo. Quando finalmente, nel 2023, la Stazione Municipio-Porto ha visto la luce, il risultato è apparso come un'opera d'arte: disegnata dagli architetti Álvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura, collegava cuore e mare della Città, la maestosità di piazza del Plebiscito e i vicoli brulicanti dei Quartieri Spagnoli con la vitalità del porto, la Stazione Marittima e il Beverello.

E l'ingresso in porto si è completamente trasformato: dal precedente caotico e pericoloso attraversamento stradale ad un tunnel incastonato tra i bastioni del Maschio Angioino che con moderni tapis roulant conduce i viaggiatori, quasi per incanto, verso le banchine e le navi, a pochi passi da partenze ed approdi.

La storica confusione del Beverello – quella sorta di casbah affollata, crocevia di milioni di passeggeri – è ormai solo un ricordo. Al suo posto è nata una nuova Stazione Marittima, moderna, luminosa, ordinata. Anche qui un po' di ritardi nella



Fig. 5. Rappresentazione teatrale 2016

esecuzione dei lavori per il ritrovamento di altri reperti archeologici oggi però in bella vista nel terminal.

Non un episodio isolato, ma un tassello del grande disegno che aveva preso forma nel concorso internazionale dell'Autorità Portuale (Presidente Francesco Nerli) del 2004: la rinascita del waterfront di Napoli, un fronte mare finalmente restituito alla città.

Quasi duemila metri quadrati di terminal climatizzato ed attrezzato, una passeggiata in quota che offre scorci un tempo impensabili, il frutto di una decisione coraggiosa, quella presa nel 2018 dall'Autorità Portuale (Presidente Pietro Spirito), cui partecipammo come componenti del Comitato di Gestione io e Massimo Clemente.

Si riuscì a far partire finalmente i lavori decisi nel lontano 2004. Nel frattempo, l'Immacolatella Vecchia, gioiello Settecentesco del Vaccaro, veniva restituita alla sua dignità originaria per ospitare probabilmente il Museo delle Migrazioni, mentre gli ex Magazzini Generali restano ancora in attesa di una destinazione e del relativo restauro.

La Stazione Marittima, al centro del Waterfront e già restaurata, ospita ogni anno più di due milioni di crocieristi, ha un bellissimo Centro Congressi ed è diventata anche un centro commerciale con una cinquantina di esercizi: grazie alla fine dei lavori della Metro, la Stazione Marittima ha finalmente ottenuto una accessibilità logistica molto favorevole.

In questo quadro il completamento del Molo San Vincenzo appare come il naturale coronamento del Waterfront: una passeggiata storica e restaurata, distesa verso occidente, pronta ad accogliere cittadini e viaggiatori, sospesa tra storia e futuro.

Uno sguardo al passato

Oggi, guardandomi indietro, vedo il Molo San Vincenzo come un luogo tuttora segreto, che però sta ora sotto gli occhi di tutti: e che chiede solo di essere restituito alla sua Città, affinché tutti possano camminarci, viverlo, e sentirne la forza, così come la sento io ogni volta che vi ritorno.

L'idea originaria, nata nel 1998, era semplice e visionaria: utilizzare il Molo San Vincenzo come approdo per le navi da crociera in transito che non trovavano posto alla Stazione Marittima.

Ma il tempo, come sempre, ha cambiato il corso delle cose.

Le navi da crociera sono diventate sempre più grandi: oggi sono delle navi enormi, lunghe più di trecento metri, capaci di accogliere fino a diecimila persone tra passeggeri ed equipaggio.

Decisamente troppo grandi, per ipotizzarne l'ormeggio al Molo San Vincenzo.

Il Master Plan del Porto di Napoli ha quindi deciso che il Molo non sarà più la casa delle crociere, ma potrebbe essere il luogo ideale per i mega e giga yacht: una nuova frontiera capace di portare ricchezza, lavoro e prestigio alla Città. Sono attualmente in corso valutazioni tecniche di fattibilità.

Il Piazzale di San Gennaro

Sotto la spinta dei Friends, delle associazioni e dei cittadini, il porto ha cominciato a cambiare volto. L'area finale del Molo è stata risistemata: il Piazzale di San Gennaro è stato ripavimentato e messo in sicurezza, un'area di 3.500 metri quadrati restituita al decoro e dotata di un nuovo punto d'approdo.

1° gennaio 2019: il piazzale San Gennaro, dove di solito non c'è nessuno, è pieno di gente festante. Siamo arrivati tutti via mare al nuovo punto di approdo prospiciente la statua di San Gennaro: il Sindaco di Napoli, il Presidente del Porto, i Friends of Molo San Vincenzo e le dieci associazioni che da anni sostengono il progetto, tutti insieme a brindare al nuovo anno e a un nuovo inizio. È il segnale che aspettavamo: il Molo sta tornando a vivere.

Dal sogno alla politica

Il tema del Molo è entrato anche nei grandi appuntamenti della città. Nel 2020, durante la Naples Shipping Week, la sessione conclusiva fu dedicata proprio al waterfront di Napoli e al futuro del San Vincenzo. Vi partecipò anche l'allora Ministro dell'Università, Gaetano Manfredi.

Spesso sento dire che i Convegni non producono effetti ma quelle riflessioni invece lasciarono un segno. Tanto che, due anni più tardi, da candidato Sindaco, Manfredi inserì nel suo programma elettorale proprio l'apertura del Molo alla Città. Una promessa mantenuta: nel novembre 2023, da primo cittadino, il Sindaco firma l'accordo con la Marina Militare e l'Autorità di Sistema Portuale (fig. 6), grazie anche al prezioso lavoro dell'Assessore Cosenza.

Il progetto, affidato a Cassa Depositi e Prestiti Immobiliare, prevede una passerella pedonale e ciclabile, sospesa sul mare che bypasserà l'area militare per condurre fino al cuore del Molo. L'eliporto, mai utilizzato, sarà trasformato in una piattaforma veramente unica, capace di ospitare eventi, concerti e congressi con lo scenario mozzafiato della "Tavola Strozzi" intorno: mare, Vesuvio, Capri, la città intera come cornice.

Sono stati stanziati quasi sei milioni di euro: 3,8 per il recupero dell'eliporto, 2 per la passeggiata. Per chi, come noi, ha sognato questa apertura per un quarto di secolo, sembra un miraggio che diventa realtà.

La cultura torna al Molo

La rinascita del Molo ha già trovato la sua voce nella cultura. Nel luglio del 2025 il Piazzale di San Gennaro, ai piedi del Faro, è diventato palcoscenico del "Al Faro Festival", diretto da Laura Valente e inserito nelle celebrazioni di "Neapolis 2500": una settimana di spettacoli di alto livello che hanno portato tanto pubblico in un luogo da sempre inavvicinabile.

E non è tutto! Grazie a "Linea Blu-Porti d'Italia" (programma sui porti cui ho avuto modo di collaborare), il nostro bellissimo Molo è arrivato anche in televisione:



Fig. 6. Firma accordo Comune/Marina Militare

quasi un milione e mezzo di spettatori hanno ammirato su Rai1 i suoi panorami, scoprendo quel tesoro che per troppo tempo era rimasto nascosto.

Guardando al futuro

Il 2026 potrebbe essere l'anno decisivo.

Ultimato il restauro dell'eliporto, avremo a disposizione due splendide aree: la piattaforma dell'eliporto e il piazzale finale all'estremità del Molo, che potranno ospitare stabilmente eventi e spettacoli, continuando il percorso avviato con il "Al Faro Festival".

Restano altre sfide: il recupero degli spettacolari arconi borbonici, la sistemazione del muro antico e dello stradone che conduce al faro.

Va anche pensata la destinazione dei 900 metri di banchina, che oggi ospitano solo vecchie navi in disarmo. Non basta aver aperto il Molo: bisogna renderlo vivo, con un progetto chiaro e sostenibile.

C'è poi il tema della logistica. Il Molo San Vincenzo è lungo due chilometri: dai giardini del Molosiglio l'eliporto ed il faro non possono essere raggiunti soltanto a piedi.

Mai come in questo caso, tra il dire e il Faro c'è di mezzo il mare: perciò si dovrà pensare a un sistema di trasporto pubblico dedicato, e a navette leggere, possibilmente ecologiche, che colleghino via mare il Beverello, l'eliporto e il faro.

Un sogno che si realizza

È passato un quarto di secolo da quando immaginammo per la prima volta un futuro diverso per il Molo San Vincenzo. Oggi quel sogno sta prendendo forma.

E se tutto questo è stato possibile, è anche grazie alla Marina Militare, che ha custodito con rigore questi luoghi e che, con intelligenza ed apertura, ha scelto di collaborare invece che chiudersi. Un esempio prezioso di come la storia possa aprirsi al futuro.



Fig. 7. Visite via mare al Molo nell'ambito della manifestazione Porto aperto



Fig. 1. Napoli, il Vesuvio visto dal Molo San Vincenzo (foto di Paolo Lattuada)

Sulla storia del Molo San Vincenzo

Alessandro Castagnaro

Napoli nel 2025 celebra i suoi 2500 anni e va rilevato che, anche per la sua natura geomorfologica, il porto è sempre stato il fulcro attorno al quale si sono succedute evoluzioni e trasformazioni, dalla Neapolis fino all'età contemporanea. La stratificazione storica dei vari stadi evolutivi della città, del porto e della loro stretta connessione, è leggibile anche nelle recenti scoperte del porto romano e delle sue navi, venute alla luce con gli scavi per la metropolitana di Piazza Municipio. L'excursus si fa più ricco e intenso man mano che ci si inoltra nello studio delle trasformazioni contemporanee segnate da un articolato processo in cui continuano ad essere leggibili le stratificazioni legate fortemente alla crescita storica della città e al suo sviluppo urbano e territoriale. La relazione tra porto e città rappresenta il centro di questo breve saggio in quanto esso costituisce uno dei capisaldi di Napoli.

«Napoli deve ritrovare il suo rapporto autentico con il *mare*, che la leggenda della fondazione della città ha allegoricamente avvolto nel mito di Partenope. Un tempio dedicato a questa divinità marina, eretto sulla spiaggia, indicava nell'antichità ai naviganti l'approdo in un porto sicuro, riverberando l'eco di quei secoli lontani quando un popolo del mare, proveniente da Rodi, scelse di edificare il primo insediamento urbano sulle alture del Mont'Echia (IX secolo a.C.), utilizzando le insenature naturali dell'isolotto di Megaride e della vicina foce del fiume Sebeto come cale naturali. E sarà ancora la Sirena, *éternel féminin* con le generose mammelle zampillanti d'acqua, ad accogliere i viaggiatori nel bassorilievo della fontana disegnata da Domenico Fontana sul finire del XVI secolo lungo la via di S. Maria del Pilar, da lui stesso spianata e lastricata per ricongiungere il Molo Grande con il Molo Piccolo»¹.

Ma il golfo ed il porto sono stati anche scenario, in epoche passate, di guerre, battaglie ed attacchi da mare come testimonia la famosa Tavola Strozzi, rinvenuta a Firenze da Corrado Ricci nel 1901, che rappresenta oggi una fonte di grande valore per lo studio del paesaggio storico urbano di Napoli di epoca aragonese vista dal porto².

La sua attuale configurazione ed articolazione spaziale trae le sue origini dalla dominazione Angioina (1266-1442) quando Carlo I d'Angiò fece costruire, una torre, ma il Molo assunse la sua forma e funzione di porto militare sotto i Borbone nel 1836, grazie prima agli interventi di Domenico Fontana e poi a quelli voluti da Ferdinando II. Si trattava di una torre circolare sull'isolotto di San Vincenzo, così



Fig. 2. Didier Barra, *Veduta di Napoli da occidente*, Hartford, Wadsworth Atheneum, Seconda metà XVII sec.

detto perché già dei monaci dell'Abbazia di San Vincenzo al Volturno. All'epoca l'area era ancora esterna alla città e al porto, collocabile in corrispondenza del tratto tra l'attuale piazza Municipio e l'Immacolatella Vecch.

Con l'avvento del Viceré spagnolo don Pedro Alvarez de Toledo la città subì grandi trasformazioni ed ampliamenti urbanistici che interessarono anche la fascia costiera con la realizzazione di una ideale «cittadella del potere politico-militare spagnolo» che prevedeva anche una serie di poli emergenti per la difesa: i castelli dell'Ovo, Nuovo e Sant'Elmo, quest'ultimo punto privilegiato di avvistamento per attacchi dal mare.

«La struttura portuale, invece, ormai obsoleta, non corrispondeva più alle esigenze militari del governo spagnolo; mentre già durante la seconda metà del Cinquecento nel resto del Regno di Napoli e di Sicilia erano state potenziate le strutture difensive marittime per far fronte alle incursioni turche. L'evoluzione della nautica militare che imponeva navi più moderne, quali il galeone e la galeazza, dotate di maggiore pescaggio, rendeva necessario un adeguamento dei porti. Per creare dunque a Napoli un nuovo Molo che rispondesse a tali mutate esigenze, nel 1573 il Regio ingegnere Benvenuto Tortelli fu invitato a progettare una nuova struttura portuale a partire dalla torre di San Vincenzo. Il progetto rimase in sospeso fino alla violenta tempesta dell'11 aprile del 1597, che colpì Napoli e apportò ingenti danni sia alla flotta spagnola sia alla struttura portuale che accusava già da anni problemi di insabbiamento»³.



Fig. 3. *Pianta di Napoli e de suoi contorni*, Reale Opificio Topografico della Guerra, Napoli 1855

Il 23 giugno 1598 si diede, dunque, l'avvio alla sua realizzazione su progetto di Domenico Fontana ma una serie di problematiche di ordine tecnico e aspre polemiche da parte di ingegneri locali rallentarono il corso dei lavori⁴. Nei due secoli successivi, la costruzione del suo primo tratto unì l'isolotto alla terraferma consolidando, così, un polo strategico difensivo, distinto dal porto mercantile, costituito



Fig. 4. Alfred Guesdon, *Veduta del porto mercantile*, 1844

da darsena, arsenale e Palazzo Reale, proprio sulla base del progetto di Fontana. «Il porto avrebbe costituito un ottimo riparo dallo scirocco e un discreto riparo dal levante (i venti più pericolosi per le strutture portuali partenopee), mentre il vento di traversia sarebbe stato il grecale, a Napoli vento di terra che non costituisce pericolo di burrasche. Inoltre evitando una banchina continua nel perimetro interno del porto e lasciando una parte di spiaggia, otteneva un naturale sistema di smorzamento della risacca. Egli aveva, poi, saggiamente progettato il Molo di sovraflutto (diga foranea) di generose dimensioni e dotato di adeguata massicciata allo scopo di contrastare i marosi delle tempeste di scirocco; il progetto era valido anche in relazione ai fondali rocciosi e privi di secche e quindi in grado di consentire una sicura entrata e uscita delle imbarcazioni anche col mare in burrasca. Pertanto, il nuovo porto, strutturato secondo tecniche e accorgimenti validi, si sarebbe inserito perfettamente nella «cittadella» politico-militare che i viceré andavano organizzando in quel tratto di golfo»⁵ (figg. 4-5).

Dal periodo aragonese all'età contemporanea le trasformazioni del paesaggio urbano hanno subito in tutt'Europa un'accelerazione che, nello specifico delle città di mare come Napoli, sono legate alla costa e alle sue mutazioni con ampliamenti e colmate sul mare.

Va aggiunto che la posizione geografica, baricentrica nel Mediterraneo, e l'apertura verso un ampio golfo dalle alte valenze ambientali e paesaggistiche hanno esercitato grande attrazione per viaggiatori, motivati da interessi sia culturali che di mero carattere commerciale.



Fig. 5. Gioacchino La Pira, *Napoli vista dal Carmine*, seconda metà del XIX secolo, Collezione privata

È ormai storicamente riconosciuto che il golfo di Napoli è stato meta preferita di colti ed attenti viaggiatori – dal Grand Tour al Petit Tour, da Goethe a Schinkel, da Hoffman a Le Courbusier – rappresentando un forte richiamo anche per artisti e letterati grazie ai suoi aspetti storici ed alle scoperte di Pompei ed Ercolano. A questi si aggiungano le sue emergenze architettoniche, i valori paesaggistici dall'area Vesuviana, le isole del Golfo, i Campi Flegrei e tutta la linea di costa arricchita da una diffusa architettura, talvolta eclettica e talaltra spontanea, di carattere mediterraneo.

In sintesi, le conseguenze della rivoluzione industriale hanno contribuito, fra l'altro, anche a modificare sostanzialmente il paesaggio della città di Napoli vista dal mare, allontanandolo dai caratteri romantici e bucolici, espressi nella pittura del '700 e nelle gouache ottocentesche. E subisce un'evoluzione anche la restituzione in immagini di questo territorio, condizionata e marcata dal segno della velocizzazione della città industriale che viene, ormai efficacemente, affidata allo strumento fotografico, figlio anch'esso dei tempi. A testimoniare l'essenza di questo momento di transizione legato ai principi del futurismo i soggetti degli scatti sono navi a vapore, le prime auto su strade carrabili – che nel contempo ospitano anche le ultime carrozze –, la trasformazione di porticcioli, originariamente destinati ad esclusivo riparo di barche da pesca, o navi e piroscafi di piccolo cabotaggio, in un porto in rapida evoluzione per la necessaria espansione e apertura sul Mediterraneo per i grandi piroscafi carichi di turisti e il traffico di merci sempre crescente (fig. 2).

Cosicché, rapidamente, Napoli da città *bagnata da quattro distinti mari*, come sostiene Matilde Serao in un suo scritto del 1881, assume una diversa configurazione



Fig. 6. Bacino di Raddobbo, *Inizio dei lavori di costruzione*, dipinto di Giovanni Serritelli, 1850

urbana e marittima: «Del passato, dell'antichissimo passato è il mare del Carmine. Poco distante dalla spiaggia è l'antica porta di mare che introduce nella piazza; sulla piazza, storicamente famosa, si eleva il bruno campanile, coi suoi quattro ordini a finestruole che lo fanno rassomigliare stranamente al giocattolo grandioso di un bimbo gigante; le casupole attorno sono basse, meschine, dalle finestre piccole, abitate da gente minuta. Il mare del Carmine è scuro, sempre agitato, continuamente tormentato... Il mare del Carmine era l'antico porto di Parthenope dove approdavano le galee fenicie, greche e romane, ma era porto mal sicuro; esso ha visto avvenimenti sanguinosi e feste popolari [...] E un mare storico, poetico e cupo. [...] Del popolo e pel popolo è il mare di Santa Lucia. È un mare azzurro-cupo, calmo e sicuro [...]. Invece ride il mare di Mergellina; ride nella luce rosea delle giornate stupende; ride nelle morbide notti di estate, quando il raggio lunare pare diviso in sottilissimi fili d'argento, ride nelle vele bianche delle sue navicelle che paiono giocondi pensieri aleggianti nella fantasia. Sulla riva scorre la fontana con un cheto e allegro mormorio; i fanciulli e le fantesche in abito succinto vengono a riempirvi le loro brocche [...]. Ma il mare dove finisce il dolore è il mare di Posillipo, il glauco mare che prende tutte le tinte, che si adorna di tutte le bellezze. Quanto può ideare cervello umano per figurarsi il paradiso, esso lo realizza. È l'armonia del cielo, delle stelle, della luce, dei colori, l'armonia del firmamento con la natura, mare e terra. [...] Il mare di Posillipo è quello che Dio ha fatto per i poeti, per i sognatori, per gl'innamorati di quell'ideale che informa e trasforma l'esistenza»⁶.



Fig. 7. Castel Nuovo intorno al 1860

In questa prosa Matilde Serao racconta, con un'attenta riflessione su aspetti paesaggistici e turistici, l'intreccio fra antropologia, tradizione e cultura locale. Caratteri e tradizioni che hanno ceduto il passo ad un progresso che, con opere talvolta macroscopiche ed architetture sia pure di qualità, ha mutato, talvolta radicalmente, paesaggi senza che, per questo, perdessero forza attrattiva per un turismo che muta anch'esso con analogia rapidità.

Possiamo sostenere che proprio il porto, con le sue evoluzioni, testimonia chiari segnali della presenza di beni materiali ed immateriali.

In epoca contemporanea il porto è cresciuto ad est fino a raggiungere il litorale di San Giovanni, un tempo segnato dall'avvio del famoso Miglio d'Oro, inglobando un caposaldo storico quale il Forte di Vigliena di cui oggi sono rimaste poche tracce, mentre ad ovest il confine è segnato dal Molo San Vincenzo, con il braccio che dalla radice è stato man mano allungato nel mare a protezione e a chiusura del porto⁷ (fig. 3).

Diversi e interessanti gli studi che ne tracciano le evoluzioni storiche dalle origini fino al Novecento, ai quali rimandiamo per ulteriori approfondimenti⁸. L'obiettivo di questo saggio – l'economia di spazio non consente ulteriori approfondimenti – è quello di tracciarne, sebbene in maniera sintetica, l'evoluzione storica ed il ruolo che ha assunto il porto e in particolare il Molo per la città.



Fig. 8. Gustave Eugène Chauffourier, foto, 1895

Nella prima metà dell'800 la marina mercantile napoletana ebbe un forte sviluppo, il porto crebbe con le sue attività marittime e, nel 1818, fu varata la "Ferdinando I", prima nave a vapore del Mediterraneo. Il Molo San Vincenzo, dopo successivi prolungamenti, già nel 1836 aveva raggiunto oltre 500 metri quando Ferdinando II di Borbone ne decretò un ulteriore potenziamento. Significativi sono ancora oggi i cannoni di differenti tipologie in abbandono lungo il percorso. Essi andrebbero restaurati e collocati a testimonianza della stratificazione. I lavori iniziarono verso la metà del secolo, quasi contestualmente a quelli per il Bacino di Raddobbo importante infrastruttura navale inaugurata nel 1852, per volere di Domenico Cervati su incarico del re, ed altro primato italiano in quanto la prima concepita per la manutenzione "a secco", realizzata con una zattera di legno con muri di contenimento. La sua valenza nella storia dell'ingegneria navale ha fatto sì che nel 1981 fosse dichiarato monumento nazionale ed è tuttora gestito dalla Marina Militare Italiana, rappresentando un importante sito di interesse storico e portuale pur necessitando, oggi, di un significativo e attento restauro che riporti alla luce le sue alte valenze (figg. 3, 6). Successivamente la darsena fu modificata, aumentò l'edificato su entrambi i fronti, nello specifico su quello meridionale furono costruiti nuovi magazzini tra la piazza centrale e il Beverello. La banchina dal lato del porto divenne raggiungibile attraverso un lungo e ampio corridoio voltato sotto la torre, la cui



Fig. 9. Gaetano Bruno, opere necessarie al completamento del porto, 1898

parte superiore era stata demolita. L'originaria presenza della torre è confermata dallo spessore murario degli archi nella Sala Caracciolo che è ubicata sopra il corridoio voltato.

In tutta la fase che fece seguito all'Unità d'Italia, fino alle soglie del nuovo secolo il porto fu oggetto di numerosi altri progetti che interessavano trasformazioni ed ampliamenti⁹.

Agli inizi del '900, a seguito del grande incremento del fenomeno dell'emigrazione, il porto attraversò una fase di crescita, talvolta incontrollata, chiarita da Nitti in uno scritto del 1905. «Ma la grande causa di incremento del porto di Napoli è stata l'emigrazione: così ora Napoli non solo dà un numero di partenze di emigranti che supera quello dei due maggiori porti del Mediterraneo uniti assieme, ma supera assai Anversa, Rotterdam e i grandi porti del Nord mantenendo il primato su Amburgo e Brema. Mentre da Genova parte sopra tutto l'emigrazione per il Plata, da Napoli parte principalmente quella per gli Stati Uniti d'America [...]. Tra persone che vanno e persone che tornano dall'America vi è spesso un movimento annuo di oltre 300 mila persone nel porto di Napoli. Contribuisce sopra tutto la emigrazione del Mezzogiorno e di una parte del centro d'Italia: in proporzione assai minore la emigrazione da regioni del Nord e da paesi stranieri»¹⁰.



Fig. 10. Il porto e il Molo di Napoli, è presente il capannone per la costruzione della futura Stazione Marittima (1932 circa)

Altro momento significativo per il Molo San Vincenzo si ebbe nel periodo tra le due guerre, in particolare nel 1925 con l'Istituzione dell'Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli prima con Michele Castelli e poi Pietro Baratonò dal 1925 al 1936¹¹.

La politica del Regime si poneva come obiettivo prioritario la trasformazione del porto sia nell'ottica delle grandi trasformazioni urbane sia, e soprattutto, per far sì che lo scalo napoletano assumesse un ruolo internazionale per il turismo ma anche per le attività legate alla conquista d'Africa e la colonizzazione dei paesi d'Oltremare con i relativi scambi coloniali affinché il porto di Napoli divenisse il più importante del Mediterraneo e rappresentasse il ponte ideale tra l'Italia e i domini Africani.

Il primo documento operativo ufficiale fu il Regio Decreto n. 239 del 20 gennaio 1924 che, relativamente all'area di nostro interesse prevedeva: «il miglioramento della difesa foranea, sia attraverso il potenziamento della difesa del Molo San Vincenzo, sia attraverso la costruzione della nuova barriera frangiflutti realizzata in 'massi ciclopici', la diga "Duca degli Abruzzi", eseguita tra il 1925 e il 1928 a difesa dal libeccio, che si sviluppava parallelamente alla costa per poi puntare verso il Molo San Vincenzo per un totale di 343 metri»¹².

In questo excursus non possiamo trascurare la realizzazione, di fronte al nostro Molo San Vincenzo, della Stazione Marittima il cui progetto nacque dal bando di concorso in due fasi collegato ad un appalto emanato dal Ministero dei lavori pubblici il 30 gennaio 1933, dal titolo: "Concorso per la costruzione del fabbricato della nuova Stazione Marittima per i passeggeri sul Piazzale ottenuto con l'Ampliamento del Molo Angioino nel Porto di Napoli". Già il bando prevedeva un'architettura fuori scala in rapporto alle dimensioni delle fabbriche napoletane: due

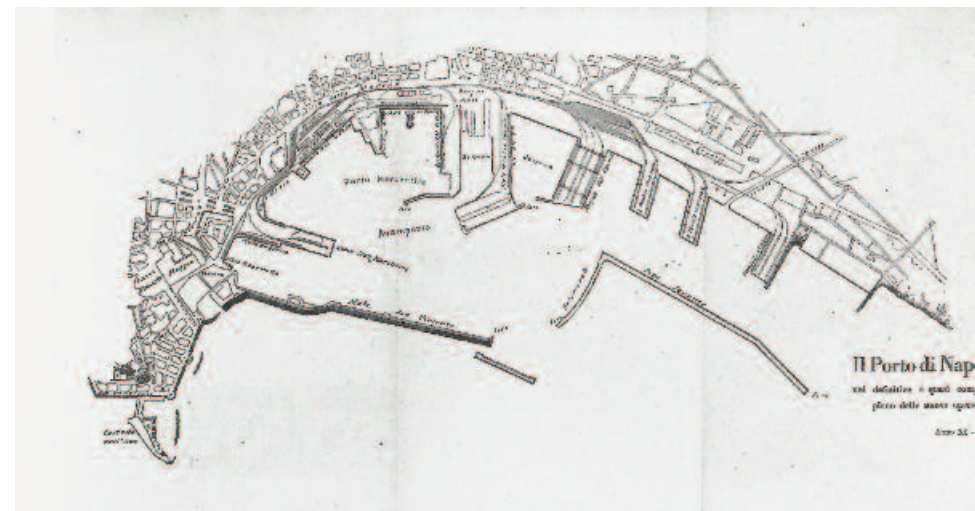


Fig. 11. Planimetria del porto di Napoli con le opere realizzate durante il fascismo, 1933

edifici lunghi 181,50 metri e larghi metri 27,50, collegati tra loro all'altezza del primo piano da tre travature "Vierendel". I progettisti scelti nella seconda fase furono dieci tra i nomi più celebri del tempo nel panorama nazionale. Grande escluso Camillo Guerra, illustre figura del tempo, che aveva presentato, con Guglielmo Melisurgo, una proposta di grande interesse per buona parte di una certa critica architettonica.

Sugli esiti del concorso, dopo polemiche aspre e dibattute, il lavoro fu assegnato alla ditta Ferrobeton di Roma con un progetto a firma dell'Accademico d'Italia Cesare Bazzani. L'apporto ambientale e paesaggistico della nuova stazione che doveva accogliere i viaggiatori era fortemente impattante per un'area dalle molteplici valenze storiche. Rimandiamo il giudizio ad una citazione di Renato De Fusco che descrive in maniera sintetica ma efficace, questo rapporto in funzione dell'architettura realizzata. «Ma forse il pregio maggiore dell'opera sta nel suo essere ad un tempo compatta e trasparente: in ogni suo punto, dalla città si vede il mare e viceversa, in ciò consistendo la sua modernità, persino il suo essere futuristica macchina, tant'è che invece di essere "ambientata", essa rimane estranea al ben caratterizzato contesto»¹³.

Non possiamo negare né trascurare che fu proprio nel periodo tra le due guerre che il porto, il nostro Molo San Vincenzo, come tante altre parti della città ebbe maggiore sviluppo e crescita infrastrutturale con interventi radicali che in tempi brevi contribuirono al cambiamento di assetti urbani e delle funzioni. Il Molo si allungò sempre più in direzione est/sud-est, nuovi corpi di fabbrica furono costruiti e le opere marittime di protezione furono rafforzate tanto da rivelarsi una risorsa strategica durante la Seconda Guerra Mondiale, conservata anche dopo il conflitto nell'ambito dell'Alleanza Atlantica.

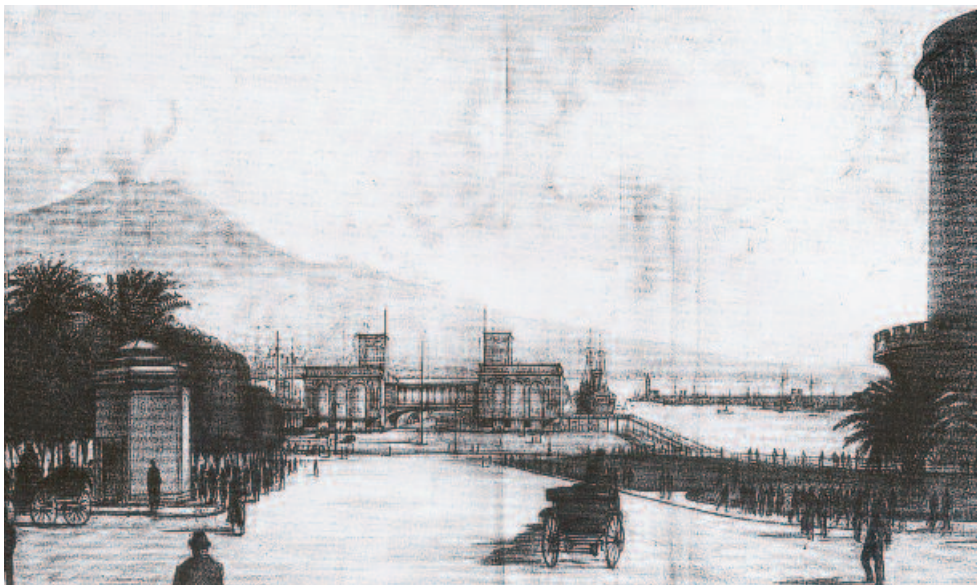


Fig. 12. *Stazione Marittima*, Progetto di Cesare Bazzani, 1933

In questo contesto «Le fortune del porto di Napoli negli anni Trenta non derivarono tuttavia soltanto dall'incremento dei traffici commerciali o dai vantaggi connessi alle campagne militari. Una quota non irrilevante del movimento passeggeri era infatti costituita dall'intenso traffico turistico. Fu proprio grazie alla riorganizzazione ed all'ammodernamento del suo porto che Napoli tornò ad essere mèta di un turismo 'scelto' internazionale, tappa obbligata per viaggiatori ed escursionisti, ma anche per autorità del mondo della scienza (da Fermi a Marconi), dell'arte (Toscanini) e dello spettacolo (attori e stelle del cinema 'nazionale' e vip hollywoodiani). A Napoli approdavano così i panfili eleganti del jet-set internazionale e le navi da crociera dell'epoca, i leggendari *cruiser*, dal *France* al *Queen Elizabeth* fino al mitico *Rex*, che da solo ha alimentato i sogni e le fantasie di una generazione»¹⁴. La gran parte di questi panfili, a vela o a motore, come si vede dall'iconografia del tempo, trovarono approdo e riparo proprio sul Molo San Vincenzo che in questi anni ebbe ulteriori sviluppi in lunghezza, con ulteriori "bracci" a protezione dell'ingresso al porto. Al fine di entrare nell'atmosfera di quegli anni rimandiamo alla prosa di un autorevole scrittore Raffaele La Capria che descrive il ricordo della sua adolescenza dalla sua casa di Posillipo: «Conoscevo tutte le grandi navi che arrivavano dagli oceani nelle tranquille acque napoletane; avevano nomi pieni di avventura, il *Conte Rosso*, il *Conte Biancamano*, il *Conte di Savoia*, il *Vulcania*, il *Saturnia* ed il *Rex*, la più grande di tutte. Di ognuna appena si profilava sulla linea del mare tra Capo Posillipo e Capri e lentamente si avvicinava al porto, riconoscevo la sagoma e ad alta voce ne pronunciavo il nome»¹⁵.



Fig. 13. Maggio 1938. Sommergibili schierati al molo San Vincenzo nel porto di Napoli in occasione della visita di Adolf Hitler

In una foto d'epoca la suggestiva – e, col senno di poi, presaga – immagine dei tanti sommergibili giunti a Napoli, nel 1936, in occasione della visita di Hitler, che trovarono ormeggio sul Molo San Vincenzo (fig. 13).

Inevitabilmente la Seconda Guerra Mondiale ha inciso fortemente su Napoli e la sua popolazione ed anche il porto, per la sua posizione strategica subì distruzioni, talvolta radicali.

«Già nella prima fase del conflitto esso era stato oggetto di un sistematico bombardamento volto alla distruzione di quello che era il più importante e attrezzato porto di guerra del Mediterraneo, punto di rifornimento e quartier generale delle truppe dell'Asse, e già in quella fase i danni erano stati rilevanti. A quei bombardamenti si aggiungevano poi le esplosioni accidentali, le mine inesplose, gli incendi spontanei determinati dalla presenza di materiali infiammabili e altri incidenti che finirono per appesantire il bilancio delle perdite subite dalle attrezzature portuali. Ma dopo l'armistizio dell'otto settembre 1943, la situazione precipitò in una dimensione assolutamente tragica: i tedeschi, ritirandosi, avevano infatti distrutto tutto quanto era ancora in piedi, lasciandosi alle spalle un devastante scenario di rovine e di distruzioni, azzerando in pochi giorni gli sforzi di generazioni. Ma il 30 settembre 1943, data che segna l'ultima delle leggendarie «quattro giornate» di Napoli – prima città ad insorgere contro i tedeschi – segna anche l'inizio della rinascita del porto napoletano, dovuta al fatto che per gli alleati esso era l'unico porto praticabile della penisola a fini militari, dal momento che Genova e Trieste erano ancora in mani nemiche. Si trattò di una ripresa ve-



Fig. 14. Molo San Vincenzo, il faro. Vista dal mare, anni '90

locissima: l'11 novembre erano già ormeggiate una ventina di unità americane e, poco più di un mese dopo, il traffico marittimo di Napoli, diventato improvvisamente il porto di riferimento delle forze alleate nel Mediterraneo, fu superiore per lungo tempo persino a quello di New York, sbarcando in diciotto mesi quasi nove milioni di tonnellate di merci»¹⁶.

Nella fase della ricostruzione post-bellica ci fu grande impulso anche del governo centrale in considerazione dell'importante ruolo che essa assumeva per l'Italia stessa. Nel 1945 fu nominata una commissione interministeriale per la ricostruzione del porto. Non mancarono accese polemiche, in quanto il piano ed i progetti furono orientati non tanto sulla ricostruzione ma sulla crescita del porto, come si vede dall'esame delle planimetrie che segnano l'espansione dei bacini e dei moli verso est creando ed amplificando quella separazione fisica tra città e mare che per lunghi secoli era un punto di riferimento per la cittadinanza. Risalgono agli anni '50 del secolo scorso due elementi significativi e fortemente simbolici collocati quasi all'estremità del Molo San Vincenzo. Il primo è la statua di San Gennaro, patrono della città, in una posa che è, insieme, di benvenuto per i viaggiatori e di protezione per la città intera per la sua collocazione sull'estremità del Molo, quasi



Fig. 15. Piazza Municipio, 2023. Progetto Álvaro Siza ed Eduardo Souto De Moura

al cospetto di un Vesuvio in quella che poteva sembrare una quiete apparente dopo l'eruzione del 1944.

Il secondo elemento di richiamo, funzionale e simbolico al tempo stesso, è il Faro a dritta uscendo dal porto che, per convenzione, avrebbe dovuto essere rosso in antitesi a quello verde sull'omologo di sinistra. Nel nostro caso il faro non è attintato ma è rivestito da mattoni, comunque di colore rosso, sia a protezione della salsedine sia a caratterizzare una sua peculiarità (fig. 14).

In seguito, negli anni '80 del secolo scorso, sul Molo fu progettato e realizzato l'eliporto rimasto pressoché inutilizzato, nonostante avesse peculiarità tali da renderlo adatto per escursioni sul mare per una vista dall'alto del golfo e della città. Solo oggi, dopo oltre quaranta anni dalla sua realizzazione, l'Amministrazione Comunale ha proposto un progetto di rifunionalizzazione ad uso culturale e turistico con l'inserimento di un sistema costituito da scale ed ascensore e di tutte le opere necessarie a rendere fruibile questa vasta piattaforma aperta sul mare.

Negli anni '90 del secolo scorso la Base Militare perse il suo ruolo strategico, la Darsena Acton venne ceduta alla città e alcuni volumi edificati vennero concessi in uso, in particolare, alla Lega Navale Italiana, alla Scuola Vela Mascalzone Latino e all'As-



Fig. 16. Archeologia Urbana durante gli scavi per la Metropolitana in piazza Municipio a Napoli. Nella foto due navi mercantili del II secolo d.C.

sociazione Life Scugnizzi a Vela. Sembrava, così, essersi avviato un processo di riconversione funzionale anche del Molo San Vincenzo, da sito militare ad ambito urbano. Processo interrotto, nel 2013, con il trasferimento del Comando Logistico della Marina Militare a Nisida rinnovando gli interessi dello Stato Maggiore anche sul San Vincenzo, interrompendo il processo e proiettandoci all'attualità.

Da questo breve scritto si evidenzia che il Molo San Vincenzo, dalle sue origini, ha assunto un ruolo importante per il porto e per la città, ha rappresentando una protezione significativa dai venti predominanti, dal mare in tempesta. Ha ospitato piroscafi e navi militari, turistiche, di diportisti e commerciali. Oggi, che, come è stato scritto *il mare non bagna Napoli*¹⁷, la sua riapertura e fruizione può assumere un ruolo significativo per la comunità, per l'ambiente e per il turismo.

Recentemente è stata inaugurata la stazione del Molo Beverello, dopo oltre venti anni dal bando di concorso e dopo che il progetto vincitore è stato mutilato e variato più volte¹⁸. Questa struttura fortemente ridimensionata rispetto alla versione originale, oltre ad assolvere a quelle procedure legate alle partenze per le isole, bigliettazione e riparo per i viaggiatori, ha un percorso panoramico, pedonale su parte della sua copertura. Esso è sempre affollato da cittadini e tu-



Fig. 17. Il nuovo Molo Beverello

risti alla ricerca della visuale del mare e del golfo. Il suo controcampo con la penetrazione nel mare si otterrebbe dal nostro Molo, percorrendolo si ha la sensazione di stare passeggiando sul mare, a stretto contatto con la natura e, nel contempo, si può godere una vista, pressoché inedita, della città storica, con la sua stratificazione, da un punto di osservazione che richiama quello della citata Tavola Strozzi.

¹ Cfr. V. D'Auria, *Dalla Darsena all'Immacolatella* in "Napoli Nobilissima", Vol.I 1892.

² La *Tavola Strozzi* realizzato tramite tempera su tavola ed attribuito a Francesco Rosselli, databile al 1472-1473 e conservato nel Museo nazionale di San Martino di Napoli, rappresenta una veduta, dall'alto e dal mare, della Napoli del XV secolo con la flotta Aragonese che rientra vittoriosa nel porto, al largo di Ischia, dopo la battaglia nell'estate del 1465 contro il pretendente al trono Giovanni D'Angiò.

³ P.C. Verde, Domenico Fontana a Napoli 1592-1607, Electa Napoli 2007, p. 25.

⁴ Cfr. P.C. Verde, Domenico Fontana a Napoli op.cit.

⁵ P.C. Verde, Domenico Fontana a Napoli op. cit. p. 28.

⁶ Cfr. M. Serao, *Il mare* in AA.VV. *Napoli d'oggi*, Napoli 1900, pp.10/12.

⁷ Cfr. G. Ascrizzi, L. Esposito, *Il forte di Vigliena. Ricostruzione plastica e storica*, Fiorentino, Napoli 1980; AA. VV., *Il forte di Vigliena. Un rudere per la memoria*, Editori Paparo, Napoli 2021.

⁸ Cfr. T. Colletta, *Napoli città portuale e mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dell'VIII al XVII secolo*, Edizioni Kappa, Roma 2006; R. Amirante, F. Bruni, M.R. Santangelo op. cit.; B. Gravagnuolo (a cura di), op. cit. F. Bruni, A. D'Agostino, M.R. Santangelo (a cura di), *Napoli, Architettura e Città. La trasformazione delle aree portuali*, 9° Seminario Internazionale di progettazione, 1997-1998, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2002.

⁹ Molti di questi sono custoditi presso la biblioteca "Franco Tortorelli" dell'Ania Campania e in parte pubblicati in A. Castagnaro (a cura di), *Architetti e Ingegneri per Napoli. Progetti dal 1863 al*

1898 nella Biblioteca dell'Aniai Campania, Paparo Edizioni, Napoli 2014; Cfr. R. Amirante, F. Bruni, M.R. Santangelo op. cit.

¹⁰ Cfr. F. S. Nitti, Il porto di Napoli, Estratto dagli «Atti del R. Istituto d'Incoraggiamento di Napoli», serie VI, vol. III, Napoli 1910.

¹¹ Cfr. NAPOLI le Grandi Opere del 1925-1930. Contributi di R. Rusciano, P. Craveri e A. de Martini, Grimaldi, Napoli 2006.

¹² B. Gavagnuolo (a cura di), op. cit. p. 143.

¹³ R. De Fusco, Napoli nel Novecento, Electa, Napoli 1994 p. 93.

¹⁴ G. Menna, Il porto di Napoli dall'Unità di Italia alla Seconda Guerra Mondiale in B. Gavagnuolo (a cura di) op. cit. p. 144.

¹⁵ Cfr. R. La Capria, Ma il mare non ha mai bagnato la città in 'Taccuino Napoletano' rubrica de Il Mattino, 23 luglio 1993.

¹⁶ Cfr. G. Menna op. cit. pg. 146-147.

¹⁷ A. M. Ortese, Il mare non bagna Napoli, Coll. I gettoni n. 18, Torino: G. Einaudi, 1953.

¹⁸ Cfr. C. De Cristofaro, L'odissea del Terminal passeggeri al molo Beverello di Napoli in Rassegna ANIAI n. 2/2024; <https://www.aniaicampania.it/2024-2/>

Le voci della comunità urbana e portuale

Community Psychology Lab*

In occasione del brindisi augurale d'inizio anno – tenutosi al Molo San Vincenzo domenica 1 gennaio 2017 – è stato chiesto agli ospiti presenti di esprimere un messaggio augurale per il Molo in appositi bigliettini da riporre nella “barchetta dei desideri”, costruita come simbolo di partecipazione condivisa.

Su iniziativa del gruppo Friends of Molo San Vincenzo (FMSV), grazie all'impegno di *stakeholder* locali che credono nelle potenzialità di questo spazio, è stato possibile realizzare un evento di urbanistica collettiva, in cui la Psicologia di Comunità si è resa portatrice diretta della percezione dei cittadini rispetto al Molo ed al rapporto tra Napoli e il mare.

Ciò che emerge è il bisogno dei cittadini di *sentire* il porto e *vivere* il mare come forma di benessere e nuova socialità. Si avverte concretamente la volontà di contrapporsi ad un utilizzo dello spazio portuale in termini di promozione commerciale e turistica, a vantaggio di un centro per la città in cui poter godere del mare, anche attraverso la vita sociale. Le aspettative sul Molo si concentrano pertanto sulla necessità di bonificare e riqualificare quest'area, senza però snaturarla per fini commerciali; preservandone l'autentica storicità ed il fascino di rappresentare per Napoli un luogo che racconta e in grado di essere – attraverso la sua bellezza mistica – luogo di tutti i luoghi.

* Caterina Arcidiacono, Fortuna Procentese, Stefania Carnevale, Ciro Esposito, Florencia Gonzalez Leone, Aurora Russo.



Fig. 1. La barca dei desideri: auspici per il Molo



Fig. 2. Scrittura e raccolta dei bigliettini augurali per il Molo

Il Molo San Vincenzo rappresenta dunque una sfida per la qualità della città non solo in termini di rigenerazione urbana, ma anche sociale e comunitaria. L'analisi qualitativa e quantitativa degli auguri espressi dagli ospiti del 1° gennaio per il Molo San Vincenzo e dagli studenti del tirocinio della laurea triennale in Scienze e Tecniche Psicologiche, ha permesso di classificare il corpus narrativo in categorie che esprimono diverse aree tematiche e semantiche che ci sembra interessante approfondire.

Categoria	Frequenza per partecipanti		Frequenza per categoria	
	N	%	N	%
Riappropriazione	63	46	85	42
Proposte artistico-culturali	15	11	29	14
Proposte economico-commerciali	4	3	8	4
Proposte turistiche	5	4	8	4
Valorizzazione	8	6	17	8
Rapporto Cittadini-Istituzioni	13	9	14	7
Sfera emotiva	30	21	42	21
Totale	138*	100	203**	100

* Totale dei partecipanti ** Totale delle risposte

Tav. 1. Frequenza delle indicazioni espresse dai visitatori quale auspicio per il Molo raggruppate in sette categorie tematiche.

La categoria d'analisi maggiormente significativa interessa il tema della **Riappropriazione** degli spazi. La lettura dei messaggi in ragione di quest'area ci consente di cogliere un marcato senso di *identità* territoriale e marittima, che sembra accomunare la maggioranza degli ospiti presenti in occasione dell'apertura del Molo e gli studenti. Restituire il Molo San Vincenzo alla Città ed ai cittadini napoletani sembra essere l'occasione di un *riscatto* sociale, attraverso il territorio. Emerge, in misura rilevante entro questa categoria, un forte spirito di *condivisione* fisica e sociale di questo spazio e il desiderio di poter beneficiare e fruire del *suolo pubblico*, rispetto al quale il popolo napoletano sembra nutrire un grande *senso di appartenenza*.

La categoria delle **Proposte artistico-culturali** esprime il grado di partecipazione degli ospiti all'evento e raggruppa i messaggi di una percentuale consistente di partecipanti, i quali, attraverso le proprie rappresentazioni ed aspettative, hanno messo le proprie idee a servizio del territorio. Tali proposte vertono soprattutto sulla valorizzazione del Molo attraverso attrazioni ludiche, artistiche, sportive, culturali e ricreative, che rendano possibile la realizzazione di ciò che potremmo definire il "sogno della passeggiata lungo il Molo". Interessante notare che siano proprio i bambini ad inserirsi in questa categoria, proponendo, nello specifico, di creare in quest'area un parco giochi ed istituire una scuola di vela.

Al versante artistico-culturale si contrappone la categoria che auspica per il Molo un **Utilizzo commerciale** con proposte di carattere logistico e di sviluppo economico, come, ad esempio, l'idea di creare un punto di approdo per imbarcazioni da diporto, l'insorgere di attività commerciali legate al mare e alla pesca, oltre a locali e piccoli alberghi per la ricettività turistica. Inoltre, emerge un'ulteriore categoria contrapposta a quella dell'utilizzo commerciale, che è relativa all'impiego a **scopi turistici** del Molo.

Altra percentuale di messaggi augurali, è stata classificata entro la categoria della **Valorizzazione territoriale**, secondo una duplice accezione: come valorizzazione del territorio che ne preservi lo *status quo* oppure come ristrutturazione dello spazio attraverso l'innesto di *nuove strutture*. I temi sono quelli della rinascita, di una nuova partenza che può e deve segnare l'inizio di tante nuove iniziative.

Pertanto, è stata individuata una categoria che mette in **Rapporto Cittadini ed Istituzioni**, entro cui è possibile leggere messaggi di denuncia (lamentale circa la *vivibilità* e la questione del *lavoro*), ma anche e soprattutto fiducia nella *collaborazione interistituzionale* e interesse alle tematiche di *inclusione sociale*.

Con la categoria **Sfera Emotiva**, infine, facciamo riferimento ad una percentuale di partecipanti che hanno espresso dei pensieri augurali intrisi di soggettività: entro quest'area tematica, è possibile leggere messaggi di solidarietà, pace, *speranza per il futuro* e di fiducia nel nuovo anno. C'è chi sogna un "Parco dell'Amore" e chi spera che il Molo diventi un "Polmone Blu".

Diversi messaggi, entro questa categoria, si soffermano sulla bellezza del Molo e della Città di Napoli... *unica nel bene e nel male*, quasi come se meritasse una

risorsa preziosa come il Molo San Vincenzo. Ed è proprio la “Bella Femmina”, Napoli, che seduce e conquista i complimenti degli ospiti stranieri. Diversi turisti, infatti, hanno preso parte all’evento, lasciando il proprio ricordo augurale al Molo San Vincenzo, testimoniandone l’attrattiva turistica.

All’interno della categoria Sfera emotiva è stata rintracciata un’area particolare, riassumibile con l’etichetta “Non Toccare”, che mette insieme i messaggi degli ospiti che auspicano per il Molo l’augurio di restare così com’è e non perdere la sua autenticità ed esclusività.

Tutte le categorie rilevate sono tra loro in un rapporto di circolarità e risultano essere strettamente interconnesse. La lettura qualitativa delle produzioni analizzate consente di rintracciare come filo rosso dell’esperienza l’idea che i cittadini vogliono poter utilizzare e godere di questo bene, che è un bene di tutti. L’auspicio più sentito e condiviso, risulta essere quello di rendere il Molo San Vincenzo non solo una risorsa in termini di promozione commerciale, ma anche e soprattutto una risorsa da vivere insieme, come luogo di relazionalità e benessere condiviso. Si augura che diventi il cuore pulsante della città, con inviti alla concretezza e ad essere fedeli alle promesse. E quindi come dice uno dei voti augurali espressi: *“San Vince’, San Genna’, ridate ai napoletani questo bel Molo della città!”*



Fig. 3. Accoglienza al Molo



Fig. 4. Mostra e concorso fotografico: “La psicologia di comunità guarda il mare e la città” per una raccolta di immagini che esprimono il Molo e il porto nella voce di studenti e studentesse universitarie

Il desiderio di vivere lo spazio del Molo emerge in tutte le situazioni interattive descritte nei capitoli del volume. Esse descrivono una dimensione relazionale e identitaria che il luogo induce in rapporto alla bellezza della città immersa nel suo habitat naturale di mare e cielo.

Una delle filastrocche inventate dagli studenti e studentesse dei corsi di laurea triennale e magistrale in psicologia della Università Federico II che hanno animato alcune delle iniziative effettuate negli anni esprimono questo genuino e sentito sentimento di partecipazione e progettualità sociale:

O Mol, o Mol,
 san Vicienz è turnat!
 Vicin o mar, sott o sol
 Venitev a fa sta cammenat
 Oggi amma festeggià
 Ra mo fin a nuttat,
 chest è na granda nuvità!
 S'abball, se rir
 e ce sta pur o vin!
 Che re, nun ce crerit?

Trasit accà e verit!
 E mo Nu poc e spumant
 Pe vuj tutt elegant
 Ca stat cà pe festeggià
 Sta grande nuvità
 Mo brindamm tutt cuntent
 Tutt insiem, tutta a gent
 Cor a cor
 Pecché cà o mol
 Arap overament!

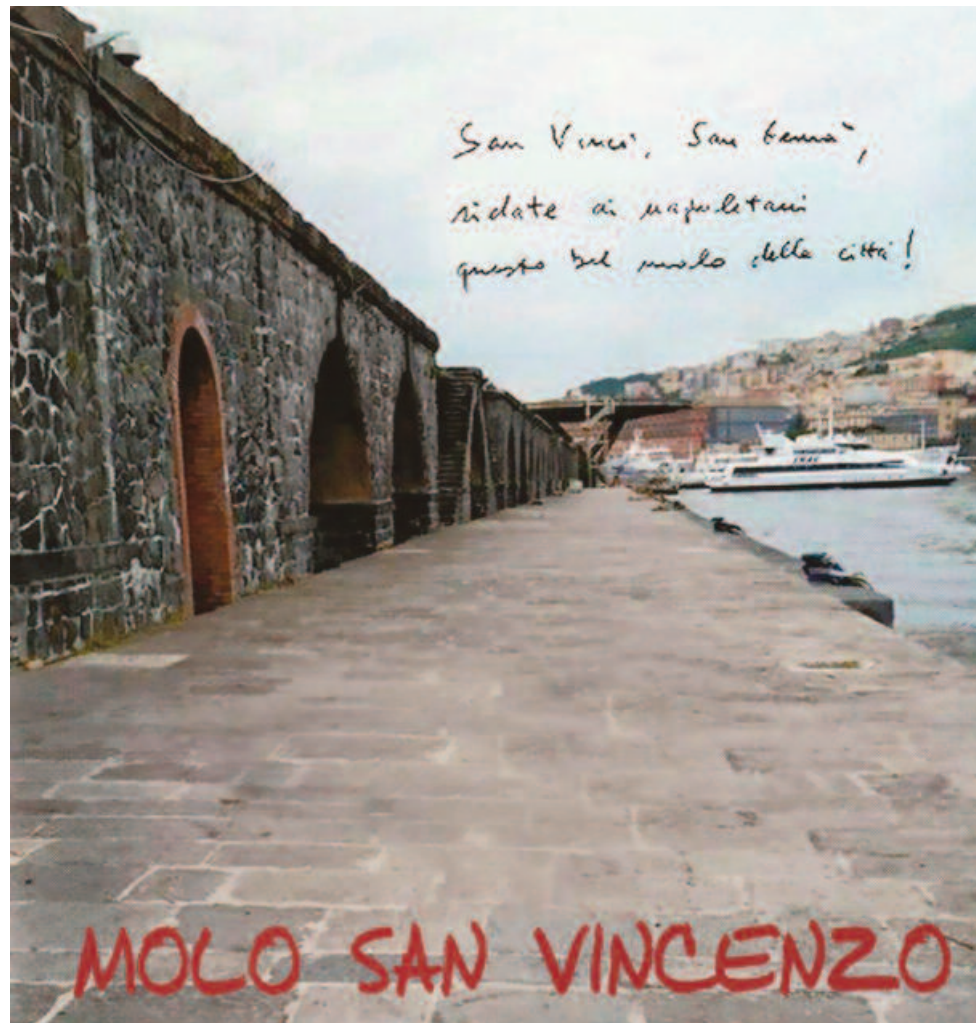


Fig. 5. Un auspicio per la città

Riconnettere la città al mare: partecipazione urbana per lo sviluppo del senso di appartenenza cittadino del Molo San Vincenzo

Fortuna Procentese

Introduzione

Nelle città contemporanee, la trasformazione degli spazi pubblici è diventata uno degli ambiti più significativi di confronto tra cittadini, istituzioni e realtà del terzo settore. La crisi del modello urbano centrato sulla crescita indiscriminata ha reso evidente l'urgenza di processi di rigenerazione capaci di restituire senso e qualità ai luoghi, non solo in termini estetici o funzionali, ma soprattutto come spazi psicosociali di relazione, identità e benessere di comunità.

L'intervento psicologico svolto in questi anni ha avuto lo scopo di far emergere la memoria storica, culturale e di funzione del Molo San Vincenzo per la città rendendo visibili e riconoscibili dimensioni che hanno favorito la creazione del passaggio da spazio pubblico a *luogo della città di Napoli*. Il passaggio può essere meglio compreso se pensiamo alla percezione che il Molo San Vincenzo ha avuto per molti anni da parte della cittadinanza in quanto luogo nascosto, visibile da mare, con disconoscimento della sua funzione e storie che lo hanno attraversato, ma visto solo nelle dimensioni fisiche per il suo distendersi verso il mare e distanza dalla terra¹; visto come uno spazio privo di significati condivisi e riconosciuti. Una percezione che ha compromesso per tanto tempo il suo significato psicosociale, per la qualità dello spazio stesso e la sua vivibilità.

Il Molo San Vincenzo è rimasto fuori dalla quotidianità urbana, sebbene fisicamente molto vicino alla città. Questo isolamento ha prodotto una cesura non solo spaziale, ma anche culturale e simbolica, alimentando un senso di estraneità rispetto a una porzione preziosa del territorio urbano. Nel tempo, il Molo è diventato una presenza silenziosa ma carica di immaginario, un punto di vista inaccessibile sul mare e sulla città, che i cittadini potevano solo immaginare da lontano. Eppure, proprio questo carattere fantasmatico ne ha accresciuto il valore simbolico, trasformandolo in un luogo del possibile.

Uno spazio pubblico come il Molo San Vincenzo, se condiviso, non solo ha valore psicosociale, ma può svolgere anche un'importante funzione psicologica. Favorisce, infatti, l'intersoggettività, attivando processi come l'attaccamento al luogo, il senso di appartenenza e la condivisione di esperienze, contribuendo così a favorire l'identità di luogo che fa sentire le persone parte di una collettività. In questa prospettiva, l'engagement cittadino non è solo auspicabile per l'attivazione di processi di cambiamento², ma necessario nello sviluppo del senso di comunità³ e di collaborazioni attive tra attori che vivono gli spazi urbani⁴ e di promozione di stili di

convivenza responsabili⁵. Da ciò nasce il concetto di cittadinanza psicologica, che integra il capitale sociale⁶ con un capitale psicologico: la consapevolezza di far parte di una comunità e di agire responsabilmente per il bene collettivo⁷.

Il lavoro di ricerca-azione⁸ svolto in questi anni con i Friends ha portato a iscrivere il Molo San Vincenzo in una nuova rappresentazione cittadina sia in termini fisici sia simbolici, rappresenta un caso emblematico di trasformazione urbana partecipata, dove l'azione congiunta di enti pubblici, cittadini e associazioni ha permesso di riconnettere la città con il suo fronte marittimo, restituendo un luogo ricco di potenziale, sia simbolico sia fisico, restituendo la possibilità di vivere questo spazio pubblico, realizzare eventi culturali, svolti con la partecipazione sinergica di cittadini e cittadine, con realtà associative della città, con le istituzioni, le Università.

Attraverso il dialogo e la costruzione condivisa di visioni è possibile che i luoghi possano cambiare significato e tornare a essere vissuti pienamente e ad essere parte della città. Questo è particolarmente vero nei contesti dove lo spazio pubblico non è vissuto, verso il quale c'è disinvestimento emotivo e funzionale, come nel caso del Molo San Vincenzo di Napoli, per anni inaccessibile ai cittadini e percepito come un confine invalicabile tra città e mare. Attraverso la conoscenza del Molo individui, gruppi e la città tutta lo hanno trasformato in "luogo"⁹. E è proprio l'aver lavorato alla costruzione della conoscenza dello spazio con la sua storia, architettura e significati simbolici che è stato riconosciuto come luogo cittadino. La dimensione psicologica dei luoghi è fondamentale per preservare il significato e l'identità degli elementi urbani (oggetti, strutture, immagini), poiché essi contribuiscono al senso di sé, alla coesione comunitaria e all'identità del luogo¹⁰.

Fare esperienza attiva del luogo stesso che nel tempo il Molo ha acquisito importanza come luogo pubblico della città, mediante il riconoscimento culturale, fisico ed emotivo. In ogni progetto di rigenerazione urbana è quindi essenziale comprendere il livello psicosociale della comunità e la natura del legame che le persone hanno con i luoghi, per svelarne il significato profondo. Costruire una rete collaborativa ha richiesto un lavoro di mediazione e negoziazione individuando visioni comuni, attraverso le quali si sono realizzati confronti, discussioni facilitando la convergenza di attribuzione di significati, funzioni, senso di appartenenza al Molo San Vincenzo.

Costruire insieme il cambiamento

Il processo collaborativo per acquisire una vision comune¹¹ per l'accessibilità del Molo San Vincenzo si inserisce all'interno di una più ampia riflessione scientifica sulla rigenerazione urbana partecipata, sulla valenza psicosociale degli spazi pubblici e sui processi di riappropriazione simbolica del territorio¹². Il percorso che ha portato alla riapertura del Molo si è fondato su un'intensa attività di valenza psicosociale mediante azioni di informazione, sensibilizzazione, ascolto della cittadinanza e il suo coinvolgimento diretto. In particolare, l'approccio utilizzato si fonda

sulla metodologia della ricerca-azione partecipata¹³ che pone al centro del processo conoscitivo e trasformativo la collaborazione tra ricercatori, cittadini e istituzioni, con l'obiettivo di produrre un cambiamento sociale condiviso e radicato nei bisogni reali della comunità.

Secondo Lewin¹⁴, la ricerca-azione si basa su un ciclo continuo di pianificazione, azione e riflessione, che consente di coniugare la produzione di conoscenza con l'intervento pratico. Nel contesto urbano, tale approccio si è dimostrato particolarmente efficace per promuovere processi di empowerment comunitario e co-progettazione dello spazio pubblico, superando la logica top-down tradizionale. In parallelo, la letteratura in psicologia ambientale¹⁵ ha evidenziato come gli spazi pubblici abbiano una forte valenza identitaria, agendo come luoghi di costruzione del sé collettivo e di consolidamento del senso di appartenenza a una comunità. La riappropriazione simbolica di luoghi storici e marginalizzati, come nel caso del Molo San Vincenzo, consente di rielaborare il rapporto con il passato e di proiettare una visione condivisa del futuro urbano.

Infine, il concetto di spazio urbano come bene comune rappresenta un quadro teorico utile per comprendere le dinamiche partecipative in atto. Quando uno spazio pubblico viene riconosciuto come portatore di valore collettivo – non solo materiale ma anche culturale, sociale e simbolico – diventa terreno fertile per la nascita di pratiche collaborative, inclusive e sostenibili.

Metodologia

Il percorso partecipativo intrapreso per la riapertura del Molo San Vincenzo ha adottato una metodologia ispirata alla ricerca-azione partecipativa, integrando strumenti qualitativi di ascolto e coinvolgimento attivo della cittadinanza. La scelta di questo approccio metodologico ha risposto all'esigenza di produrre conoscenza contestuale, situata e fondata sull'esperienza vissuta dai diversi attori coinvolti, valorizzando saperi formali e informali.

Strumenti utilizzati

La raccolta dei dati si è basata su tre strumenti principali:

- Interviste in situ: condotte con cittadini, esperti del settore (urbanisti, storici, psicologi ambientali), rappresentanti delle istituzioni e membri delle associazioni locali. Questo strumento ha permesso di raccogliere vissuti, percezioni e visioni future del Molo, restituendo una mappa narrativa complessa e articolata del significato attribuito al luogo.
- Discussioni in piccoli gruppi: utili per stimolare il confronto tra punti di vista differenti e per favorire la costruzione collettiva di significati.
- Focus group sono stati organizzati per target omogenei (es. giovani, anziani, operatori culturali) e misti, in modo da esplorare esigenze specifiche e possibilità di mediazione.

Analisi dei dati

L'analisi dei dati è stata condotta secondo un approccio qualitativo, mediante codifica tematica e categorizzazione induttiva. Particolare attenzione è stata riservata all'individuazione di nuclei di significato ricorrenti, contrapposizioni discorsive e prospettive emergenti sul ruolo del Molo nella vita urbana e identitaria della città. I risultati sono stati restituiti alla cittadinanza e alle istituzioni in più momenti pubblici, secondo una logica di validazione partecipata e trasparenza del processo. Questo passaggio ha avuto anche un valore formativo, favorendo la presa di coscienza collettiva e la costruzione di visioni condivise per l'utilizzo futuro del Molo.

Attraverso la promozione di eventi culturali, passeggiate urbane, incontri interdisciplinari, dibattiti scientifici e momenti informali, il gruppo di lavoro ha costruito spazi fisici e simbolici di dialogo tra le diverse componenti della comunità. Tali momenti hanno favorito l'emersione di un desiderio collettivo di riappropriazione del Molo come spazio identitario e accessibile. La collaborazione con associazioni locali, comitati civici, operatori del terzo settore e artisti ha moltiplicato le occasioni di contatto con la cittadinanza, estendendo la partecipazione anche a fasce normalmente escluse dai processi decisionali (giovani, anziani, cittadini stranieri, ecc.). I dati emersi sono stati condivisi e resi accessibili alla cittadinanza e alle istituzioni



Fig. 1. Cittadini e cittadine al Molo

e hanno costituito una delle basi da cui avviare possibili visioni comuni sui significati e l'uso del Molo San Vincenzo.

I Friends sono stati catalizzatori di tale processo, anche attraverso la costruzione di momenti di condivisione, organizzando dibattiti scientifici e culturali, valorizzando e reso visibile il lavoro svolto nei diversi spazi di condivisione a diversi livelli (workshop interdisciplinari, conferenze, passeggiate, eventi sportivi e con cittadini di diversa età) che hanno consentito di lavorare in sinergia.

Le iniziative promosse in collaborazione con le associazioni locali, comitati civici e operatori culturali hanno favorito una progressiva presa di coscienza dell'importanza strategica del luogo, sia sul piano urbano che su quello identitario. La conoscenza diretta del Molo – resa possibile attraverso visite guidate, eventi pubblici, momenti di confronto cittadino, istituzionale e scientifico – ha innescato un processo di riappropriazione simbolica e affettiva da parte dei cittadini.

Parallelamente, il dialogo istituzionale ha svolto un ruolo cruciale. La collaborazione tra la Marina Militare, il Comune di Napoli e le realtà del terzo settore e i cittadini ha dato vita a una sinergia virtuosa, dimostrando che la governance condivisa può produrre risultati concreti e duraturi. Questo lavoro interistituzionale non si è limitato alla negoziazione per gli accessi, ma ha incluso anche una riflessione più ampia su una visione futura del Molo, sul suo potenziale come bene comune cittadino e sul suo inserimento nel tessuto urbano e sociale ed economico della città.

Spazi di condivisione e progettazione

Uno degli elementi distintivi del processo è stato la creazione di spazi ibridi di condivisione, nei quali il confine tra esperti e cittadini è stato intenzionalmente sfumato. I workshop interdisciplinari hanno visto la collaborazione tra urbanisti, architetti, psicologi, sociologi e cittadini, generando un dialogo fecondo tra saperi specialistici e saperi esperienziali. Questa modalità ha permesso di immaginare collettivamente nuovi scenari d'uso per il Molo, integrando elementi funzionali, culturali e simbolici. La partecipazione non si è limitata alla fase consultiva, ma si è estesa alla co-progettazione vera e propria, dando forma a ipotesi di trasformazione del luogo in linea con le aspettative emerse.

Valore simbolico e affettivo del Molo

Attraverso le attività svolte, è emerso chiaramente il valore simbolico e affettivo che il Molo San Vincenzo riveste per la cittadinanza. Non solo come spazio fisico da riutilizzare, ma come luogo della memoria collettiva, emblema della relazione tra città e mare, tra passato e futuro. Le visite guidate, le narrazioni storiche, le performance artistiche e gli eventi sportivi hanno avuto la funzione di riattivare il legame emotivo con il luogo, innescando un processo di riappropriazione simbolica che si è tradotto in una crescente richiesta di apertura permanente e di gestione condivisa del Molo.



Fig. 2. Danzatrici

Una nuova visione dello spazio pubblico

L'apertura del Molo San Vincenzo ha così ridefinito il modo in cui i cittadini percepiscono lo spazio pubblico e la loro stessa relazione con il mare. Non si tratta soltanto di un nuovo luogo da frequentare, ma di un'occasione per ritrovare un senso di appartenenza e di benessere collettivo. Camminare lungo il Molo significa riconciliarsi con il paesaggio marino, osservare la città da una prospettiva inedita, aprirsi a nuove possibilità di incontro, riflessione e convivialità. In questo senso, il Molo diventa uno spazio generativo, capace di produrre valore non solo in termini ambientali e paesaggistici, ma anche sociali e culturali. È il risultato di un processo partecipato che ha saputo trasformare un confine in un ponte, un luogo di esclusione in uno spazio di condivisione.

L'approccio partecipativo adottato per il percorso di riapertura del Molo San Vincenzo ha generato una serie di risultati significativi, sia sul piano simbolico e culturale, sia su quello sociale, istituzionale e urbanistico. Tali risultati, pur non sempre immediatamente quantificabili, rappresentano indicatori rilevanti di un cambiamento in atto nel modo in cui la cittadinanza percepisce, vive e reclama gli spazi pubblici.

Risultati e impatti

Riappropriazione simbolica e riconnessione affettiva

Uno degli impatti più evidenti è stato il processo di riappropriazione simbolica del Molo da parte della cittadinanza. Da luogo inaccessibile e percepito come separato dalla vita urbana, il Molo è gradualmente divenuto un polo attrattore di senso, un simbolo del potenziale rigenerativo della partecipazione civica. Le attività proposte – tra cui passeggiate esplorative, eventi culturali e sportivi, incontri pubblici e momenti di narrazione storica – hanno contribuito alla riattivazione della memoria collettiva legata al sito. Questo ha permesso di (ri)costruire un legame affettivo tra le persone e il luogo, generando un senso di appartenenza che ha rafforzato la motivazione all'impegno civico. In termini di psicologia ambientale, questo fenomeno può essere interpretato come un processo di *place attachment*¹⁶, ossia la formazione di un legame emotivo con un luogo che risponde a bisogni identitari, sociali e culturali. Il Molo è così diventato non solo uno spazio fisico da riqualificare, ma anche un luogo di senso, capace di attivare visioni condivise e narrazioni collettive.

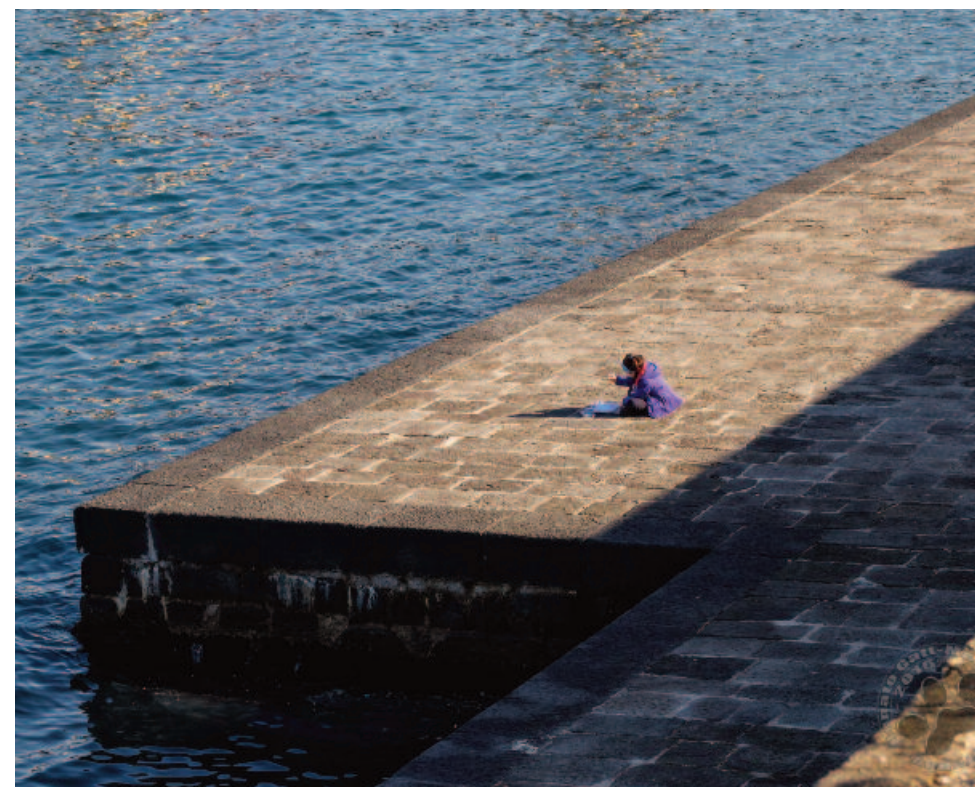


Fig. 3. Bambina che disegna ispirata dal luogo

Trasformazione delle dinamiche partecipative

Il percorso ha contribuito a una ridefinizione delle pratiche partecipative sul territorio, superando il modello tradizionale di consultazione per affermare un paradigma collaborativo e orizzontale. La pluralità degli attori coinvolti – cittadini, esperti, associazioni, istituzioni – ha permesso di costruire alleanze trasversali e reti di senso che hanno rafforzato la legittimità e la sostenibilità del processo. Questa trasformazione è visibile sia nella qualità del dialogo tra cittadini e istituzioni, sia nella capacità di autorganizzazione che alcuni gruppi hanno sviluppato nel tempo. I “Friends”, in particolare, sono diventati agenti di mediazione sociale, capaci di attivare risorse, stimolare riflessione critica e facilitare il coinvolgimento di soggetti spesso marginalizzati nei processi decisionali. Un altro risultato importante è la valorizzazione dei saperi locali: le narrazioni individuali e collettive, le memorie storiche, le esperienze quotidiane sono state riconosciute come fonti di conoscenza valide e integrate nella costruzione di una visione futura condivisa del Molo.

Impatto istituzionale e urbano

Dal punto di vista istituzionale, l'intero percorso ha costituito un laboratorio di governance partecipata, stimolando una riflessione più ampia sul ruolo delle istituzioni nella gestione degli spazi pubblici. La restituzione pubblica dei dati emersi, l'organizzazione di tavoli di confronto e la visibilità mediatica acquisita dal progetto hanno favorito una maggiore attenzione politica e amministrativa verso il Molo San Vincenzo. Pur in assenza – al momento – di una piena definizione del modello di gestione futura, il processo ha avuto il merito di mettere a tema il Molo come questione urbana e democratica, introducendo nel dibattito pubblico il tema dell'accessibilità, della fruibilità e della sostenibilità degli spazi simbolici della città.

A livello urbanistico, l'attivazione cittadina ha prodotto una pressione sociale positiva per il recupero del Molo, contribuendo a includerlo in progettualità più ampie legate alla valorizzazione del waterfront e alla connessione tra città e mare. Inoltre, alcune delle attività sperimentali realizzate sul posto – come eventi, visite guidate, workshop – hanno avuto una funzione pilota, testando modalità di utilizzo dello spazio in grado di coniugare apertura, sicurezza e valorizzazione culturale.

Ricadute educative e culturali

Non meno rilevante è l'impatto sul piano educativo e culturale. Il coinvolgimento di scuole, università, centri giovanili e realtà artistiche ha favorito l'emersione di una coscienza critica diffusa, in particolare tra le nuove generazioni. La narrazione del Molo come luogo da riscoprire, comprendere e co-progettare ha generato percorsi didattici e formativi che hanno rafforzato la cultura della partecipazione e la cura del bene comune.

Allo stesso tempo, il Molo si è configurato come spazio di produzione culturale dal basso, capace di accogliere performance, installazioni artistiche e interventi

creativi che ne hanno amplificato la risonanza simbolica. Questo ha contribuito a scardinare l'immagine del Molo come spazio “residuo” o “marginale”, restituendogli un ruolo attivo nella vita culturale della città.

Conclusioni e prospettive

L'esperienza del Molo San Vincenzo rappresenta un caso emblematico di come la partecipazione attiva della cittadinanza, unita a metodologie scientifiche adeguate, possa generare processi di rigenerazione urbana e psicosociale significativi, non solo dal punto di vista spaziale, ma soprattutto simbolico, identitario e relazionale.

La centralità della ricerca-azione partecipata ha permesso di costruire un percorso condiviso, capace di restituire dignità e senso a un luogo storico, precedentemente percepito come separato e inaccessibile. L'integrazione tra conoscenza scientifica, memoria collettiva e progettualità civica ha dato vita a un processo trasformativo in cui il Molo è diventato espressione di una città che si riappropria dei suoi spazi attraverso il dialogo e la collaborazione.

Uno degli insegnamenti principali emersi da questa esperienza è che non esiste rigenerazione urbana autentica senza coinvolgimento delle comunità. La qualità del processo – in termini di ascolto, inclusione, trasparenza e continuità – è spesso più determinante del risultato fisico immediato. Inoltre, la costruzione di una visione collettiva del futuro di uno spazio urbano non è un obiettivo secondario, ma un elemento fondativo per qualunque intervento sostenibile e duraturo.

Dal punto di vista prospettico, il caso del Molo apre a diverse riflessioni:

- La necessità di istituzionalizzare forme di partecipazione continuativa, non episodiche, attraverso strumenti normativi e amministrativi adeguati (es. patti di collaborazione, tavoli permanenti).
- L'importanza di integrare saperi interdisciplinari e non ridurre la progettazione urbana a una questione tecnica, ma riconoscerne la dimensione culturale, psicosociale ed emotiva.
- La possibilità di replicare e adattare il modello di ricerca in altri contesti urbani, tenendo conto delle specificità locali ma facendo tesoro delle buone pratiche emerse.

In definitiva, il processo avviato intorno al Molo San Vincenzo dimostra che è possibile riconnettere le persone ai luoghi e costruire città più giuste, aperte e consapevoli, a partire da pratiche di ascolto e collaborazione. Una trasformazione urbana reale passa infatti per la ricostruzione del legame tra spazio e cittadinanza, e il Molo è oggi una testimonianza concreta di questa possibilità.

¹ T. F. Gieryn, *A space for place in sociology*, in *Annual Review of Sociology*, vol. 26, 2000, pp. 463–496.

² F. Procentese, F. De Carlo, F. Gatti, *Civic engagement within the local community and sense of responsible togetherness*, in *TPM: Testing, Psychometrics, Methodology in Applied Psychology*, vol. 26, n. 4, 2019.

- ³ D. W. McMillan e D. M. Chavis, Sense of community: A definition and theory, in *Journal of Community Psychology*, vol. 14, n. 1, 1986, pp. 6-23. DOI: 10.1002/1520-6629(198601)14:1<6::AID-JCOP2290140103>3.0.CO;2-I.
- ⁴ F. Gatti, F. Procentese e R. Mitchell, *Prospettive di Connessioni Urbane: a case study about using Instagram to keep in touch with urban places in Naples (Italy) during COVID-19 pandemic*, in *Proceedings of the 24th International Academic Mindtrek Conference*, giugno 2021, pp. 41-48; F. Procentese, E. Marta, *Ricerca-azione partecipata*, in C. Arcidiacono, N. De Piccoli, T. Mannarini, E. Marta (a cura di), *Psicologia di Comunità. Metodologia, ricerca e intervento*, Milano, FrancoAngeli, 2021, pp. 31-52.
- ⁵ F. Procentese, I. Di Napoli, C. Esposito e F. Gatti, *Individual and community-related paths to civic engagement: A multiple mediation model deepening the role of Sense of responsible togetherness, community trust, and hope*, in *Community Psychology in Global Perspective*, vol. 9, n. 1, 2023, p. 64.
- ⁶ R. D. Putnam, *Bowling alone: America's declining social capital*, in *Journal of Democracy*, vol. 6, n. 1, 1995, pp. 64-78.
- ⁷ P. Inghilleri, *I luoghi che curano*, Milano, Cortina Editori, 2021.
- ⁸ K. Lewin, *Action research and minority problems*, in *Journal of Social Issues*, vol. 2, n. 4, 1946, pp. 34-46; F. Procentese et al., *Individual and community-related paths to civic engagement: A multiple mediation model deepening the role of Sense of responsible togetherness, community trust, and hope*, in *Community Psychology in Global Perspective*, vol. 9, n. 1, 2023, p. 64; C. Arcidiacono, *Psicologia di comunità per le città. Rigenerazione urbana a Porta Capuana*, Napoli, Liguori Editore, 2017.
- ⁹ E. Relph, *Modernity and the reclamation of place. Dwelling, seeing, and designing: Toward a phenomenological ecology*, New York, State University Press, pp. 25-40, 1993.
- ¹⁰ R. B. Hull IV, M. Lam e G. Vigo, Place identity: symbols of self in the urban fabric, in *Landscape and Urban Planning*, vol. 28, n. 2-3, 1994, pp. 109-120; F. Procentese, F. Gatti, G. Sgammato e B. Marano, Promoting individual and collective pro-environmental behaviors: The role of Sense of Responsible Togetherness and Sense of Community, in *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, vol. 52, n. 3-4, 2024, pp. 435-455.
- ¹¹ E. Ostrom, *Governare i beni collettivi*, Venezia, Marsilio, 2006 (ed. orig. 1990: *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, New York).
- ¹² F. Procentese et al., Promoting individual and collective pro-environmental behaviors: The role of Sense of Responsible Togetherness and Sense of Community, in *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, vol. 52, n. 3-4, 2024, pp. 435-455; M. Clemente, E. Giovane di Girasole, C. Arcidiacono e F. Procentese, Trans-disciplinary approach to maritime-urban regeneration in the case study "Friends of Molo San Vincenzo, Port of Naples, Italy", in S. Cruz Santos, F. Brandão Alves e P. Pinho (a cura di), *Book of Proceedings Joint Conference Citta 8th Annual Conference on Planning Research Aesop tg / Public Spaces & Urban Cultures Meeting Generative Places, Smart Approaches, Happy people*, vol. 2, Porto, Clássica Artes Gráficas, 2015; C. Arcidiacono, et al., Identità marittima e dimensione collaborativa per la rigenerazione e valorizzazione della costa metropolitana di Napoli, in F. D. Moccia e M. Sepe (a cura di), *Urbanistica Informazioni – IX Giornata Studio INU. Infrastrutture blu e verdi, reti virtuali, culturali e sociali*, n. 263 (Special Issue), Roma, INU Edizioni, 2015. Disponibile online: <http://www.urbanisticainformazioni.it/-263-special-issue-.html>.
- ¹³ F. Procentese, E. Marta, *Ricerca-azione partecipata*, in C. Arcidiacono, N. De Piccoli, T. Mannarini, E. Marta (a cura di), *Psicologia di Comunità. Metodologia, ricerca e intervento*, Milano, FrancoAngeli, 2021, pp. 31-52.
- ¹⁴ K. Lewin, *I conflitti sociali*, Milano, FrancoAngeli, 1982.
- ¹⁵ M. Bonnes, M. Bonaiuto, *Comportamenti ambientali e qualità della vita*, Roma, Carocci Editore, 2002.
- ¹⁶ H. M. Proshansky, A. K. Fabian e R. Kaminoff, *Place-identity: Physical world socialization of the self*, in *Journal of Environmental Psychology*, vol. 3, n. 1, 1983, pp. 57-83.

Dai ricordi alla rigenerazione: il Molo San Vincenzo tra identità, paesaggio e progetto condiviso

Massimo Clemente, Benedetta Ettorre*

Il Molo San Vincenzo è per me un ricordo della prima infanzia, parte del panorama dalla casa della mia famiglia, con il suo faro che illuminava, lampeggiando, le stanze della nostra abitazione in via Generale Orsini sulla colmata del quartiere di Santa Lucia.

Da velista, negli anni trascorsi sull'Optimist e sul Flying Junior, il Molo San Vincenzo era il confine visivo e fisico dello specchio d'acqua protetto in cui i marinai ci raccomandavano di rimanere se il tempo non era sincero: "Guagliù nun ascite for 'o castiell" (ragazzi non andate oltre il Castel dell'Ovo).

L'esperienza di una vita trascorsa sul mare mi ha spinto a intraprendere, nel lontano 2010, un percorso di conoscenza e ricerca dedicato alle città costiere, adottando un approccio innovativo fondato su una prospettiva rovesciata: dal mare verso la terra e non viceversa. Questo approccio è stato sviluppato in un articolato percorso di ricerca e alta formazione rivolto inizialmente a città non italiane¹.

In questo quadro, in collaborazione con i futuri Friends, organizzammo una serie di workshop internazionali di progettazione multidisciplinare e collaborativa aventi come luogo di sperimentazione la costa di Napoli e, in particolare, il Molo San Vincenzo. Nel primo di questi workshop emerse la problematica della non accessibilità del Molo che fu risolta proponendo l'accesso via mare, materialmente sperimentato in occasione del Maggio dei Monumenti del Comune di Napoli nel 2015, grazie alla collaborazione con la Cooperativa degli Ormeggiatori e Barcaioli del Porto di Napoli.

In quegli anni studiavo e spesso visitavo New York e fui colpito dal progetto di riqualificazione e valorizzazione del waterfront di Manhattan promosso da un movimento di cittadini. Fu allora, sulla scia delle esperienze della New York Metropolitan Waterfront Alliance e dei Friends of the Highline, che pensai di proporre la costituzione di un'associazione di scopo: Friends of Molo San Vincenzo, un mix partenopeo che sensibilizzasse e sollecitasse i cittadini e i politici a restituire il Molo San Vincenzo alla città come spazio vivo e condiviso pur conservando la sua funzionalità portuale e l'identità marittima.

Dopo qualche anno di promozione e attivazione sociale dei Friends, il Molo guadagnò centralità nel dibattito cittadino e diventò prioritario negli impegni politici del Comune di Napoli. L'apertura del Molo, però, era strettamente legata all'organizzazione di eventi periodici e soggetta a forti restrizioni. Nel 2019, il Sindaco de Magistris, proprio in virtù delle iniziative intraprese e finalizzate a valorizzare il rapporto della città con il mare, mi volle come rappresentante della Città Metropolitana nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (AdSP).

* PhD, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto per le Tecnologie della Costruzione.

Il passaggio successivo fu l'affidamento, da parte del Presidente dell'AdSP Pietro Spirito, del coordinamento del Tavolo tecnico composto da AdSP Mar Tirreno Centrale, Marina Militare, Ministero della Difesa, Comune di Napoli, Sovrintendenza ai Beni Architettonici, Agenzia del Demanio e CDP Immobiliare. Il ruolo, confermato dal Presidente dell'AdSP Andrea Annunziata, si è concluso con la sottoscrizione di un accordo da parte del nuovo Sindaco Gaetano Manfredi, nel frattempo subentrato alla guida della città con un dichiarato impegno per il Molo e per il mare di Napoli.

Quell'accordo ha rappresentato il punto di arrivo di una lunga navigazione fatta di visioni, esperienze e impegno civico, ma anche l'inizio di una nuova rotta in cui il Molo San Vincenzo possa finalmente tornare a essere non solo simbolo della memoria personale e collettiva, ma anche spazio di apertura, rigenerazione e riconnessione tra la città e il suo mare.

Massimo Clemente

Porti e città: un dialogo tra funzioni, rappresentazioni e trasformazioni

Quando le città più importanti e fiorenti sorgevano lungo le coste e il trasporto marittimo rappresentava la spina dorsale del commercio globale, le navi, le banchine e i moli occupavano il tratto più prezioso e vitale del tessuto urbano: il fronte mare. Nel corso degli anni e al variare delle latitudini, l'uomo ha ciclicamente contribuito a trasformare l'ambiente costiero, modificandone i connotati originali e adattando gli spazi alle proprie necessità materiali e immateriali.

In questo scenario di continua trasformazione, ad emergere come protagonisti e



Fig. 1. Il motto dell'Amerigo Vespucci esorta alla costanza e alla perseveranza gli allievi della Marina Militare e i FMSV

motori di cambiamento sono i porti, strutture commerciali complesse situate all'intersezione tra acqua e terra, in grado di fornire le strutture necessarie per il passaggio di merci e persone da un dominio all'altro². Nella storia delle città di mare, il porto – inteso come nodo di contatti e contratti³ – ha attraversato molteplici fasi, modificandosi sul piano formale e funzionale e determinando profonde trasformazioni anche nelle città retrostanti che ne hanno assorbito ritmi, economie e identità in un continuo gioco di reciproche influenze.

A partire da queste considerazioni, diversi studiosi hanno cercato di interpretare e sistematizzare le modalità attraverso cui porti e città si sono evoluti nel tempo. Tra i contributi più interessanti figura l'*Anyport Model* elaborato dal geografo James Bird nei primi anni '60⁴. Nel modello di Bird, i porti vengono descritti come nodi vitali per lo scambio di merci e culture, capaci di fare da ponte tra diverse comunità e regioni, facilitando il commercio e la comunicazione. All'interno di questo meccanismo simbiotico le città si sviluppano e prosperano, traendo dall'attività del porto l'impulso per la propria sopravvivenza.

Bird individua tre fasi evolutive:

Fase 1 - Setting: Mostra che la configurazione iniziale di un porto dipende fortemente da considerazioni di carattere geografico e geomorfologico. L'evoluzione parte da un nucleo originario, di solito un porto peschereccio con attività commerciali e cantieristiche che comprende diverse banchine. In questa fase il porto – con le attività di vendita al dettaglio, all'ingrosso e quelle finanziarie adiacenti – si configura come un vero e proprio epicentro economico e sociale per la città in cui si inserisce.

Fase 2 - Espansione: La fase innescata dalla rivoluzione industriale. In questo periodo le banchine vengono ampliate e vengono costruiti moli di dimensioni sempre maggiori per gestire il crescente traffico di merci e passeggeri. Con l'aumento delle dimensioni delle navi, i nuovi cantieri iniziano a richiedere la costruzione di moli caratterizzati da uno sviluppo lineare più pronunciato. Le attività industriali cominciano a gravitare intorno al porto, estendendone l'influenza.

Fase 3 - Specializzazione: La terza e ultima fase coincide con la nascita e lo sviluppo del container. Nella metà del secolo scorso, la sempre crescente necessità di trasportare materie prime come minerali, grano, petrolio e carbone, richiede un notevole aumento delle esigenze di stoccaggio. Questa evoluzione comporta per molti porti una migrazione delle loro attività al di fuori degli insediamenti originari, morfologicamente troppo compressi tra i nuclei urbani storici e il mare per sopperire a questo bisogno. Per questa ragione, per i siti portuali originari spesso adiacenti ai centri urbani, iniziano i fenomeni di obsolescenza e, gradualmente, di abbandono. I grandi porti specializzati iniziano a funzionare come giganteschi siti industriali con un bordo acquatico⁵.

FASE	SIMBOLO ○ Città ● Porto	PERIODO	CARATTERISTICHE
I. Città/porto primitiva		Dall'antichità / Medioevo al XIX secolo	Stretta relazione spaziale e funzionale tra città e porto
II. Città/porto in espansione		XIX – inizio XX secolo	La rapida crescita commerciale e industriale spinge il porto a svilupparsi oltre i confini urbani, con moli lineari e industrie di carico/scarico alla rinfusa
III. Città/porto moderna industriale		Metà XX secolo	La crescita industriale (soprattutto della raffinazione del petrolio) e l'introduzione di container e sistemi ro-ro (roll-on/roll-off) richiedono separazione e spazio.
IV. Ritirata dal waterfront		1960–1980 ca.	I cambiamenti nella tecnologia marittima inducono la crescita di aree di sviluppo marittimo separate.
V. Riqualificazione del waterfront		1970–1990 ca.	I moderni porti di grande scala consumano vaste aree di terra e acqua; si avvia la riqualificazione urbana del nucleo originario.
VI. Rinnovamento delle relazioni porto/città		1980–2000+	La globalizzazione e l'intermodalità trasformano i ruoli portuali; i legami città-porto si rinnovano; la riqualificazione urbana rafforza l'integrazione tra città e porto.

Fig. 2. “L’evoluzione del rapporto tra porto e città” (rielaborazione degli autori da B.S. Hoyle, 1989)

Un secondo modello che ci aiuta a comprendere l’evoluzione del legame tra porto e città è il Port-City Evolution Model elaborato da Brian Hoyle nel 1988⁶ (fig. 2). Il modello offre una lettura di lungo periodo che dal Medioevo arriva all’età contemporanea, rappresentata nel sesto step “Renewal of port-city links”. In questa fase, il fenomeno della globalizzazione ha ormai ridisegnato le reti del commercio mondiale e il ruolo dei nodi portuali. Le aree portuali non più operative vengono trasformate e riutilizzate per nuove funzioni – residenziali, commerciali e turistiche – con l’obiettivo di ristabilire una connessione tra porto e città promuovendo interventi di sviluppo urbano integrato.

In questo periodo, le città riscoprono i propri porti come elementi identitari del paesaggio urbano storico⁷ mentre i porti, a loro volta, riconoscono nelle città una risorsa strategica: dapprima come nodi logistici e di comunicazione, successivamente, come poli di attrazione turistica legati al traffico passeggeri e crocieristico. La riconversione delle aree portuali ha sostanzialmente le politiche urbane di molte città d’acqua, ma se grande attenzione viene data alla dismissione delle aree portuali a vocazione strettamente commerciale, una sfera specifica risulta ancora sotto-indagata: quella delle aree portuali a caratterizzazione militare. Secondo alcuni studi, le dinamiche che hanno regolato il declino delle aree portuali militari contrastano con quelle che hanno riguardato i porti commerciali. Alla base di questa discrasia vi è il fatto che il ritiro completo o parziale delle forze armate dai waterfront non risponde a dinamiche di mercato, ma sarebbe la diretta conseguenza di processi decisionali top-down controllati esternamente dai governi nazionali, in gran parte intenti a conciliare i loro obiettivi strategici ed economici⁸.

Tuttavia, sono riscontrabili analogie significative che permettono di indagare le due tipologie di processo senza ricorrere a framework valutativi totalmente differenti. Tra queste figurano l’aumento delle dimensioni delle navi che, associato a innovazioni come la propulsione a vapore e a elica, ha fatto sì che molte delle componenti infrastrutturali dei porti militari – tra cui scali di alaggio, banchine, bacini di carenaggio e magazzini – diventassero obsolete già al finire del XIX secolo⁹.

Molti degli spazi un tempo occupati dalle basi navali vengono così progressivamente liberati, senza tuttavia rientrare nel patrimonio disponibile dello Stato. Ciò avviene per due motivi principali: da un lato, l’assenza di concreti programmi di dismissione, dovuta alla convinzione che l’alienazione dei beni possa compromettere la disponibilità di risorse strategiche in caso di necessità future o circostanze impreviste; dall’altro lato, la percezione che interventi di riqualificazione in prossimità delle basi operative possano entrare in conflitto con le esigenze di sicurezza e con il mantenimento dell’efficienza dell’ambiente militare.

Da questo parziale immobilismo deriva la formazione di una nuova categoria di spazi abbandonati: aree sul mare perimetrate, segnate da muri e recinzioni, rimaste per anni escluse dalla vita urbana.

È questo il caso del Molo San Vincenzo, la cui storia militare ha inizio all’indomani della battaglia di Lepanto del 1571 per svilupparsi nei secoli successivi, quando la struttura viene gradualmente dotata di un arsenale, un bacino di raddobbo (primo del suo genere a essere realizzato nella penisola italiana), una fabbrica di cannoni, un cantiere navale, una darsena e un porto militare.

Con il passare degli anni, nonostante i continui cambi di rotta dovuti all’avvicinarsi di momenti di guerra e pace e alla perdita di centralità dovuta alla creazione di nuove importanti basi nel Mediterraneo, tra cui quelle di Taranto e La Spezia, Napoli continuava a rivestire un ruolo chiave, operando per la Marina Militare e per il Paese. A testimonianza di ciò vi è il fatto che, durante i primi anni del Ventennio fascista e in previsione del conflitto mondiale, al Molo San Vincenzo fu impiantata una base sommergibili con alloggi per gli equipaggi, officine specialistiche e capienti depositi.

Oggi il Molo continua ad ospitare il Quartier Generale della Base Navale di Napoli. Alcuni degli edifici risultano sottoutilizzati¹⁰ ma il loro valore storico, paesaggistico e simbolico rappresenta un’importante risorsa per la città. La sfida contemporanea consiste nel riconciliare l’eredità marittima militare del waterfront con le nuove istanze di apertura urbana e rigenerazione, trasformando un luogo di separazione in un nuovo spazio di relazione tra città e mare. In questo quadro evolutivo, dunque, il caso del Molo San Vincenzo a Napoli si configura come un esempio emblematico delle complesse interazioni tra porto e città, offrendo l’occasione per approfondire il modo in cui le trasformazioni storiche e infrastrutturali si riflettono sull’identità urbana e sul paesaggio culturale della fascia costiera.



Fig. 3. Veduta dall'Eliporto del Molo San Vincenzo (Archivio personale, 2019)

Tra il mare e la città: il Molo San Vincenzo

Le differenze geografiche, politiche e morfologiche insite in ciascun contesto territoriale costiero hanno contribuito a rendere ogni città portuale uguale unicamente a sé stessa, caricando l'immagine del porto di significati identitari fortemente caratterizzanti. In questa serrata dialettica tra funzione e forma, il porto trascende la sua dimensione puramente infrastrutturale per assumere un valore simbolico e identitario: non soltanto un dispositivo tecnico per lo scambio, ma vero e proprio topos urbano, luogo paradigmatico in cui la città incontra il mare e in cui si manifestano le tensioni tra apertura e chiusura, permanenza e transito, interno ed esterno.

L'idea del porto come centro identitario si è rafforzata nei secoli: nelle immagini, nella letteratura, nella pittura. Nel panorama culturale italiano e napoletano, questa visione trova una delle sue più eloquenti rappresentazioni nella Tavola Strozzi, veduta prospettica del porto di Napoli realizzata nella seconda metà del Quattrocento. Questa celebre tavola, conservata nel Museo della Certosa di San Martino, non si limita a descrivere mura, navi, banchine e magazzini: restituisce il porto come nucleo vitale, punto in cui la città è mare e il mare è città.

La rappresentazione non si limita alla descrizione topografica, ma restituisce il valore simbolico del porto come luogo identitario e fondativo, rovesciando la visuale di osservazione classica: non più dalla città al mare, ma dal mare alla città. Il dipinto, dunque, rappresenta un archetipo visivo del rapporto tra mare e città che ancora oggi può orientare nuove letture e metodologie di analisi dello spazio costiero.

La visione cognitiva delle città dal mare è una metodologia interpretativa volta a rinnovare l'approccio alle aree urbane costiere e a concentrarsi non più solo sul lungo-



Fig. 4. La città di Napoli dal Molo San Vincenzo ovvero dal mare (Archivio personale, 2025)

mare portuale, ma piuttosto sull'intera fascia urbana costiera, sulla terraferma e sull'acqua. È infatti dal mare che la città rivela vedute uniche, capaci di esaltarne i tratti distintivi e di mostrare le molteplici sfumature del rapporto tra la città e l'acqua, restituendo tutta l'intensità paesaggistica dell'incontro fra acqua e terra (fig. 4).

A Napoli, il rapporto tra mare e città è forte ed è parte integrante del patrimonio culturale immateriale di una comunità resiliente le cui radici affondano direttamente nel mare. In un'epoca che vede le aree costiere delle grandi città metropolitane fortemente minacciate – dal sovraccarico antropico e dai rischi connessi al cambiamento climatico – è necessario che questa forte tensione identitaria venga declinata attraverso azioni concrete di rigenerazione che rendano la costa accessibile e vivibile, restituendola ai cittadini come spazio condiviso di socialità, cultura e paesaggio.

In questo orizzonte di riflessione che intreccia identità, paesaggio e rigenerazione si inserisce il caso studio del Molo San Vincenzo, luogo simbolico del porto di Napoli e, al tempo stesso, spazio reale di potenziale trasformazione.

Situato all'estremità occidentale, a chiusura dell'area destinata al traffico passeggeri, l'area del Molo si configura ad oggi come una sorta di isola urbana: quasi interamente circondato dagli specchi d'acqua del porticciolo Molosiglio, della darsena Acton e dell'area portuale del Beverello. Il collegamento alla terraferma è garantito da un istmo che misura circa trenta metri, occupato quasi interamente da un edificio che per molti anni è stato sede di un ambulatorio e di uffici della ASL, mentre oggi ospita il Dipartimento di Biotecnologie Marine della Stazione Zoologica Anton Dohrn.



Fig. 5. La passeggiata verso il Faro (Archivio personale, 2025)

L'accesso al Molo è consentito solo previa autorizzazione della Marina e avviene dalla banchina occidentale della darsena Acton, attraverso un varco carrabile e pedonale di circa otto metri che si apre accanto al corpo di guardia. Dal lato del Molosiglio, invece, si attraversano gli spazi della Lega Navale e della scuola di vela Mascalzone Latino lungo una stretta banchina di circa un metro che conduce prima alla Sezione Sportiva Velica della Marina Militare e poi alla base militare.

All'interno della base della Marina Militare si distinguono tre gruppi di edifici: uno sul lato occidentale, caratterizzato da un affaccio verso il Molosiglio, uno centrale con affacci interni all'area, un ultimo blocco sul lato orientale con vista sul porto e sul Beverello, dove oggi si trova la nuova stazione marittima degli aliscafi.

Varcato l'ingresso, sulla destra si incontra un edificio a due livelli che ospita il posto di guardia, sempre presidiato da Carabinieri e Marinai. Lo stesso corpo di fabbrica è quasi totalmente in uso alla Lega Navale Italiana, Sezione di Napoli, con accesso dai giardini del Molosiglio; per la parte restante è utilizzato dalla Scuola Vela Mascalzone Latino che, invece, vi accede dal varco militare. Il corpo di fabbrica prosegue con un altro edificio che ospita la Sezione Sportiva Velica della Marina Militare (SE.VE.NA).

Sul lato sinistro, si incontra la palazzina borbonica, con il suo tetto a falde e la pregevole facciata rivolta verso la darsena Acton e la città. Alle sue spalle, sorge un edificio simile nell'articolazione e dimensioni ma di minore pregio architettonico, con copertura piana. Superata la palazzina borbonica, si raggiunge il piazzale dell'alzabandiera da cui si accede al corpo di fabbrica orientale: magazzini e uffici,

una galleria di attraversamento verso la banchina interna con la Sala Caracciolo al piano superiore e una lunga stecca di oltre 200 metri con uffici o depositi al piano terra e uffici e residenze al primo piano.

Il piazzale dell'alzabandiera si collega ad un'ampia area scoperta utilizzata come set cinematografico nella famosa serie televisiva Mare Fuori, da cui parte il percorso carrabile in trincea che corre lungo tutto il Molo fino al piazzale del faro, correndo parallelamente alla stecca di edifici per il primo tratto. Nella parte interna al porto, al termine della stecca, si trova il Bacino di Raddobbo Borbonico, non più in uso ma di grande valore storico, culturale e marittimo. Questo punto segna il termine dell'area occupata dalla Marina Militare e l'inizio di quella gestita dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: il Molo vero e proprio, diga foranea e principale opera di difesa marittima contro i venti di Libeccio, Mezzogiorno e Scirocco.

La sezione di questo tratto è particolarmente suggestiva, composta da una banchina in pietra lavica, grandi archi anch'essi in pietra lavica un tempo utilizzati come depositi per le navi ormeggiate, un camminamento sopraelevato di notevole fascino, la strada in trincea e infine la scogliera esterna (fig. 5). In questo tratto si trovano anche segni più recenti: un eliporto costruito negli anni Novanta, ma mai utilizzato e la Palazzina Piloti oggi in disuso, accanto alla quale l'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli ha installato una stazione sperimentale per la produzione di energia dal moto ondoso.

Il percorso si conclude al piazzale del faro, da alcuni anni riqualificato, recintato e messo in sicurezza (fig. 6). Qui un nuovo attracco consente finalmente di raggiungerlo anche via mare, restituendo al Molo uno dei suoi scorci più emblematici e carichi di storia.



Fig. 6. Il piazzale del Faro prima della riqualificazione (Archivio personale, 2015)

Molosiglio, Acton, San Vincenzo e Beverello: un insieme unitario

Il Molo San Vincenzo è parte integrante di un ambito urbano portuale più ampio e svolge un ruolo chiave di cerniera tra la città, il porto e il mare. L'insieme unitario che comprende il Molo, il porticciolo e i giardini del Molosiglio, la darsena Acton e il Molo Beverello, è il risultato di una comune storia urbanistica e marittima.

Il porticciolo del Molosiglio, in particolare il lato occidentale con il Circolo Canottieri Napoli, chiude il waterfront portuale e, allo stesso tempo, apre il fronte urbano con via Nazario Sauro e con il quartiere residenziale di Santa Lucia, sorto sulla colmata realizzata tra Ottocento e Novecento. I giardini del Molosiglio furono invece realizzati nella prima metà del Novecento, quando la costruzione di via Acton portò alla demolizione dell'antico arsenale, parte del complesso militare originario a difesa del Palazzo Reale insieme alla stessa darsena Acton. Quest'ultima è rimasta sotto la Marina Militare fino agli anni Novanta e pur avendo oggi nuove funzioni – come l'attracco di imbarcazioni a vela da charter, in concessione gestita dall'Autorità di Sistema Portuale – conserva ancora la sua impronta morfologica originaria.

In questa prospettiva, via Acton non appare come un confine ma come una fascia di transizione tra il porto e i grandi riferimenti della città storica: il Palazzo Reale, l'Università Parthenope, il Maschio Angioino, piazza Municipio, il Teatro Mercadante. Allo stesso modo, sul lato orientale del Molo San Vincenzo, il Molo Beverello si pone in continuità non solo con quest'ultimo, ma anche con la nuova stazione della metropolitana, il terminal crociere, la Calata Piliero, l'edificio degli ex Magazzini Generali e la storica Immacolatella Vecchia, già sede della Deputazione della Salute.

Il futuro del Molo San Vincenzo e le visioni, gli obiettivi e le strategie che lo riguarderanno non potranno prescindere da questa unità. Ci troviamo infatti di fronte a un brano di città-porto morfologicamente e funzionalmente complesso, che richiede un piano generale ampiamente condiviso da tutti gli attori e, al tempo stesso, progetti specifici sviluppati in parallelo dai diversi soggetti, ma sempre in coerenza tra loro.

Il Molo San Vincenzo è al centro di interessi diversi e complessi. Attorno ad esso si muovono numerosi attori istituzionali, ciascuno con il proprio punto di vista e le proprie esigenze: talvolta inflessibili, altre volte negoziabili, soprattutto se inserite in un progetto condiviso di più ampio respiro.

Il Comune di Napoli spinge per l'apertura del Molo ai cittadini e ai turisti ma il progetto dovrebbe essere inquadrato in un più ampio piano di valorizzazione del lungomare urbano costituito da via Caracciolo, via Partenope, via Nazario Sauro, via Acton, Molosiglio. Negli ultimi anni – riprendendo quanto avviato dai Friends of Molo San Vincenzo – il Comune ha promosso visite del Molo con guide turistiche autorizzate, eventi e concerti che hanno riscosso notevole successo, ma non può bastare. Sarebbe auspicabile, soprattutto, riprendere la col-

laborazione con i soggetti – CNR, Università, Propeller, Aniai Campania, ecc. – che hanno lavorato nell'arco di oltre dieci anni per dare vita a un progetto condiviso e, quindi, più forte e attuabile.

La Marina Militare è il soggetto che occupa la parte più estesa del Molo, in particolare l'area in radice contigua alla città. Nel corso degli anni ha concesso in uso numerosi spazi, ma continua a considerare l'intero complesso strategico. Consente, in ogni caso, l'apertura occasionale della base a visite civili purché siano guidate, autorizzate e gestite direttamente dai militari.

Per motivi di sicurezza e riservatezza militare, resta contraria a un affollamento eccessivo ma si è sempre dichiarata disponibile a valutare forme di collaborazione win-win, con soggetti pubblici e privati, in cui anche la Marina possa trarre un vantaggio. Disponibile a ipotesi che consentano di mantenere il controllo diretto dell'area, la Marina ha avanzato due proposte: un passaggio esterno alla base, sul lato Molosiglio, e una passeggiata lungo la scogliera della diga foranea.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale detiene la titolarità teorica del tratto di Molo che si estende dall'eliporto in poi. L'accesso a quest'area è, tuttavia, condizionato dalla necessità di attraversare la zona militare, circostanza che ne limita concretamente l'uso. D'altro canto, un decreto interministeriale stabilisce la strategicità del Comando logistico al San Vincenzo e, quindi, l'inamovibilità dei militari. Nella consapevolezza della certa permanenza della Marina nell'area, l'Autorità portuale dovrebbe comunque restituire al Molo la piena funzionalità e operatività marittima.

In questa prospettiva, si dovrebbe prevedere un quadro di interventi più ampio che veda il Molo come parte di un sottoambito destinato prioritariamente ad attività turistiche, ricettive e culturali, coerenti con la riconfigurazione e la riqualificazione della cittadella militare. Per rendere possibile tale trasformazione, il piano potrebbe fissare alcuni interventi prioritari, nel rispetto delle diverse esigenze: la riqualificazione del collegamento tra via Acton e il Molo San Vincenzo, anche in relazione all'uso della darsena e dei giardini del Molosiglio; l'adeguamento della banchina; il restauro e la valorizzazione del Bacino di Raddobbo e delle opere di interesse culturale, a terra e a mare.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli è garante della tutela del valore storico culturale di tutto il Molo San Vincenzo e, in particolare, del Bacino di Raddobbo e della palazzina borbonica. Coerentemente, ha sempre sostenuto l'importanza di una tutela dell'intero ambito urbanistico considerando l'importanza dei monumenti circostanti.

La rete dei soggetti pubblici e privati e delle associazioni

Il Molo San Vincenzo coinvolge, oltre agli enti già menzionati, una fitta rete di soggetti pubblici e privati, nazionali e internazionali, che testimoniano la complessità e la rilevanza strategica di quest'area nel panorama urbano e culturale di Napoli.

Tra gli organismi internazionali e nazionali si distinguono il Consiglio d'Europa (dal 2016 ha riconosciuto i Friends of Molo San Vincenzo come Comunità Patrimoniale) e RETE Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città (a Napoli ha istituito un Nodo Avanzato e un Tavolo operativo dedicato ai temi del waterfront, delle comunità e del Molo San Vincenzo). Anche il Fondo Ambiente Italiano (FAI) ha riconosciuto il valore del sito, includendolo nel 2020 tra le mete delle proprie Giornate FAI d'Autunno.

Un ruolo fondamentale è svolto dagli enti pubblici di ricerca e dalle università, che da anni si occupano del tema con attività di studio, formazione e sperimentazione progettuale. Il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) è impegnato dal 2015 in progetti di ricerca-azione e alta formazione sui temi dell'urbanistica, dell'architettura e della storia del Molo, prima con l'IRISS e dal 2024 con l'ITC (fig. 7). L'Università degli Studi di Napoli Federico II partecipa attivamente con due dipartimenti: il Dipartimento di Studi Umanistici, attraverso il Community Psychology Lab, conduce ricerche sull'identità e la psicologia di comunità, mentre il Dipartimento di Architettura ha sviluppato numerosi studi e tesi di laurea dedicati al Molo e al porto storico. L'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli, con il suo Dipartimento di Ingegneria, ha installato una stazione sperimentale per la generazione di energia elettrica dal moto ondoso, grazie a un accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infine, l'Università degli Studi di Napoli Parthenope, erede dell'Istituto Universitario Navale, ha sempre manifestato interesse a partecipare ai processi di valorizzazione degli edifici storici dell'area portuale, anche per consolidare il proprio tradizionale legame con il mare.



Fig. 7. Tavolo di lavoro nel Workshop Internazionale di Progettazione Collaborativa "Cities from the sea"

Accanto alle istituzioni accademiche operano, oltre ai Friends of Molo San Vincenzo, diverse associazioni di scopo che negli anni hanno contribuito alla promozione e alla sensibilizzazione sul tema dell'apertura del Molo. Tra queste, il Propeller Club Port of Naples è stato il primo a sostenere la causa, organizzando eventi, convegni e iniziative pubbliche tra cui la Naples Shipping Week che, con cadenza biennale, pone i temi del mare e del porto al centro dell'agenda cittadina. Notevole anche l'impegno dell'Aniai Campania (Associazione Nazionale Ingegneri Architetti Italiani) con un'intensa attività di approfondimento e proposizione progettuale, dell'associazione Vivo a Napoli, promotrice di incontri pubblici e momenti di confronto con istituzioni e cittadinanza, dell'ODCEC (Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Napoli) con la Commissione economia del mare impegnata per la valorizzazione economica e non solo del Molo.

Numerose altre realtà associative – Sii Turista della Tua Città, RuNaples, ATENA, Napoli Pedala, Accogliere ad Arte, l'Associazione Amici dell'Anton Dohrn e Arci Pesca – hanno contribuito alla sensibilizzazione attraverso molte iniziative legate al Molo, consolidando una rete civica di sostegno e collaborazione.

Rilevante è anche la presenza di associazioni dilettantistiche sportive, tra cui la Lega Navale Italiana Sezione di Napoli e la Scuola Vela Mascalzone Latino, entrambe con sede presso gli edifici della Marina Militare sul lato del Molosiglio.

Si aggiungono, pur con approccio diverso, le associazioni di categoria, come Acen Associazione Costruttori Edili Napoli e l'Unione Industriali di Napoli che, nel tempo, hanno elaborato proposte per una possibile riconversione dell'area, prevedendo forme di investimento privato.

Infine ma non per rilevanza, si segnalano altre realtà attive sul fronte educativo e sociale, come LIFE Scugnizzi a Vela, che realizza all'interno della Marina Militare laboratori sui mestieri del mare e percorsi di inclusione per giovani in situazioni difficili e l'Associazione Italiana Giovani per l'UNESCO (AIGU), impegnata nella sensibilizzazione delle nuove generazioni sui temi della sostenibilità e della valorizzazione del patrimonio culturale, con particolare attenzione al waterfront napoletano.

La maggior parte di questi soggetti possiede una propria articolazione interna e una rete di collaborazioni che rendono il sistema complessivo estremamente ampio e potenzialmente ricco di risorse umane e finanziarie. Tuttavia, la loro numerosità ed eterogeneità rendono complesso il processo partecipativo – assolutamente necessario per la valorizzazione del Molo – che dovrà essere gestito attraverso metodologie consolidate e già sperimentate con successo in altri contesti. In questo scenario, il Molo San Vincenzo si configura come un autentico crocevia di interessi istituzionali e sociali: una complessità che non rappresenta un ostacolo, ma piuttosto un'opportunità per costruire un modello di gestione condivisa, fondato sulla cooperazione tra la Marina Militare, l'Autorità Portuale, il Comune, la Città Metropolitana, la Soprintendenza e tutte le altre componenti della comunità portuale e cittadina.

Scenari e prospettive: fattori irrinunciabili e fattori negoziabili

La quantità e la varietà dei soggetti coinvolti, insieme ai molteplici interessi in gioco – spesso percepiti come inconciliabili – sembrano delineare uno scenario troppo complesso, difficilmente risolvibile con approcci semplicistici. Lo confermano i lunghi anni di confronti e discussioni, spesso rimasti senza esiti concreti.

A ben vedere, senza volere sottovalutare le difficoltà, è possibile intravedere un percorso: si ritiene, infatti, che per ciascuno dei soggetti coinvolti, i fattori negoziabili possano compensare e superare quelli ritenuti irrinunciabili e che, quindi, sia possibile raggiungere soluzioni condivise.

Alla luce di queste considerazioni generali, è possibile individuare alcune criticità specifiche, ciascuna delle quali rappresenta al tempo stesso un ostacolo e una possibile occasione di mediazione.

La prima criticità è la disputa giuridica sulla proprietà: la Marina Militare ritiene che il Molo San Vincenzo faccia parte del Demanio Militare laddove potrebbe configurarsi come Demanio Marittimo in uso alla Marina Militare, così come sostenuto in passato dall'AdSP.

La differenza è rilevante perché, nel caso del Demanio Marittimo, cessato l'uso da parte della Marina Militare, la disponibilità tornerebbe automaticamente all'Autorità di Sistema Portuale. In tal caso, la Marina Militare perderebbe, sul piano del diritto, ogni competenza sugli edifici e sulle aree date in uso (Lega Navale, Mascalzone, Life e produzioni cinematografiche) che tornerebbero, giuridicamente, nella disponibilità dell'Autorità. Nella realtà, nessuna delle parti ha interesse a sollevare una questione giuridica che rischierebbe di causare uno stallo di molti anni con il rischio che gli edifici, nell'incertezza, non abbiano più manutenzione generando danni per tutti: Marina Militare (Difesa Servizi), Autorità di Sistema Portuale, Lega Navale, Mascalzone Latino, Life, produzioni cinematografiche (Mare Fuori, ecc.).

La seconda criticità è la volontà di conservare la Base della Marina Militare al Molo San Vincenzo ma, anche in questo caso, nessuno dei soggetti coinvolti è contrario, essendo con gli anni venute meno le condizioni economiche, finanziarie e sociali necessarie ad un importante intervento di trasformazione urbana, ampio e generale, in passato sostenuto dagli imprenditori e dagli investitori.

La terza criticità è rintracciabile nell'accesso dei civili nelle aree della Marina Militare ma, a ben vedere, nessun soggetto pubblico o privato chiede che ci sia un accesso libero alla Base senza condizioni e senza limiti di orari. Allo stesso tempo, la Marina Militare ha sempre mostrato disponibilità alle visite guidate e all'organizzazione di eventi pubblici all'interno della base purché debitamente autorizzati e organizzati in modo da rispettare la natura militare del sito.

La quarta criticità è posta dal Comune di Napoli e da tutte le Associazioni che chiedono di poter accedere al Molo San Vincenzo ma, se si esaminano nel dettaglio le posizioni espresse, non c'è richiesta di accesso alla Base della Marina Militare

bensi al tratto successivo, per godere di una passeggiata sul mare così come accade su tanti moli dei porti del mondo.

La quinta criticità è posta dall'Autorità di Sistema Portuale che rivendica l'accessibilità al secondo tratto del Molo ma in modalità tali che ne consentano la funzionalità marittima e l'operatività come ormeggio per mega yacht, così come previsto dai propri strumenti di pianificazione e programmazione, peraltro, non del tutto chiariti. Anche in questo caso, esistono margini di negoziabilità perché non si pongono preclusioni a come si possa raggiungere il risultato, cioè su come accedere al secondo tratto de quo.

Infine, la sesta criticità è di natura finanziaria perché nessuno dei soggetti sin qui citati avrebbe, da un eventuale intervento di trasformazione dell'area, quale che esso sia, benefici tali da giustificare gli ingenti investimenti necessari. Questa criticità non può che essere risolta dall'intervento di un ulteriore soggetto finanziatore in una logica di valorizzazione economica.

In tal caso, però, ciascun soggetto dovrebbe offrire un proprio contributo quantificabile e negoziabile: volumi, superfici, banchine, infrastrutture e servizi, non necessariamente nell'area del Molo San Vincenzo, ma in una logica perequativa. In questo scenario, si potrebbe anche avere un coinvolgimento degli imprenditori e degli investitori, su base competitiva di evidenza pubblica, guadagnando così anche la convergenza e il sostegno di operatori non solo locali.



Fig. 8. Il faro del Molo San Vincenzo visto dal Palinuro, nave scuola della Marina Militare (Archivio personale, 2025)

Verso un progetto condiviso per il Molo San Vincenzo

La fattibilità di qualsiasi ipotesi progettuale per la valorizzazione del Molo San Vincenzo, dunque, dipende dalla capacità di generare valore aggiunto, suscitare interesse e determinare vantaggi per tutti i soggetti coinvolti. I processi collaborativi di progettazione condivisa partono dall'analisi dei fattori irrinunciabili e dei fattori negoziabili di tutti gli attori coinvolti, individuano le aree di sovrapposizione degli interessi, implementano strategie win-win in cui i benefici giustificano l'impegno di ciascun attore. Per garantire la fattibilità delle ipotesi progettuali, maggiore è il potere d'interdizione del singolo soggetto tanto più significativo dovrà essere il vantaggio apportato dalla proposta progettuale a quel soggetto. Pertanto, il primo obiettivo da perseguire nella costruzione di una proposta condivisibile è il miglioramento della sicurezza standard dell'area della Marina Militare, intesa come protezione e difesa, con la possibilità di innalzare tale livello in caso di necessità, come dimostrano la passata emergenza pandemica Covid-19 e ancor più l'attuale stato di allerta bellica.

Attualmente, i civili che frequentano la Lega Navale Italiana, la Scuola Vela Mascalzone Latino, Life e altri hanno accesso al perimetro della base militare in modalità che potrebbero essere razionalizzate sia nell'interesse della Marina Militare sia nell'interesse delle stesse associazioni. In primo luogo, andrebbe fortemente ridimensionato l'accesso e la sosta degli autoveicoli che dovrebbero essere più rigidamente regolamentati e contingentati. In tale direzione va la proposta del Comando Logistico, sposata dall'attuale Giunta comunale, di un percorso pubblico pedonale da realizzare lato Beverello, lungo l'edificio che ospita Lega Navale, Mascalzone Latino e Sezione Velica della Marina.

Questa soluzione andrebbe verificata, però, con i soggetti sopra riportati perché ne condizionerebbe l'operatività per la messa in acqua e alaggio delle imbarcazioni sportive a deriva mobile (Optimist, Laser, ecc.) ponendo anche problemi di sicurezza superabili con un'apertura controllata e organizzata per fasce orarie. Un altro aspetto da considerare è che l'allargamento della banchina per realizzare il camminamento proposto dalla Marina ridurrebbe la capacità di ormeggio, in termini di lunghezza fuori tutto delle imbarcazioni compatibili, dagli attuali 10-12 mt LOA (Length Over All) ai futuri 6-8 mt LOA.

Dal lato interno, dovrebbe essere consentito l'accesso carrabile ai soli veicoli autorizzati e, in tal senso, sarebbe molto utile un corridoio carrabile recintato che consentirebbe, all'occorrenza, di innalzare il livello di sicurezza annullando le interferenze con i civili, conservando l'attuale posto di guardia al varco Acton. L'accesso da tale corridoio carrabile promiscuo all'area esclusiva della Marina Militare potrebbe avvenire attraverso un secondo posto di guardia, sul lato orientale del percorso stesso, che separerebbe in maniera netta le attività civili (a occidente lato Molosiglio) dalle funzioni militari (a oriente lato piazzale al zabandiera). Tale corridoio carrabile recintato, non accessibile ai civili e ai comuni cittadini, potrebbe essere utilizzato, in modalità concordata e regolamentata, anche dall'Autorità di

Sistema Portuale come accesso di servizio al tratto di Molo di propria competenza. In cambio di questa servitù, l'Autorità di Sistema Portuale potrebbe rendere disponibili ulteriori spazi e attracchi in banchina lungo il Molo San Vincenzo per le navi della Marina Militare.

Per ottenere la convergenza del Comune di Napoli e l'appoggio delle associazioni, si deve garantire una passeggiata panoramica che non potrà essere lungo la strada in trincea priva di visuale e nemmeno sulla scogliera esterna fortemente esposta alle mareggiate. Escludendo la banchina lato porto per motivi di sicurezza, la migliore opzione è la passeggiata sopra il muro borbonico che offre una visuale a 360 gradi sul porto, il mare e la città, in condizione di sicurezza dalle mareggiate.

La passeggiata sul muro borbonico sarebbe raggiungibile attraverso il passaggio pedonale lato Beverello proposto dal Comando Logistico ma si potrebbe integrare, non solo in occasioni straordinarie, con il collegamento via mare, sfruttando l'attracco realizzato al piazzale del Faro, nei pressi della statua di San Gennaro. Sul tema dell'accessibilità, si prospetta una terza opzione che potrebbe essere un ponte mobile tra il Molo Beverello e la banchina lato porto del Molo San Vincenzo, studiando la necessaria separazione tra aree militari e aree accessibili ai civili, con le opportune divisioni e regolamentazioni d'uso.

La valorizzazione culturale è un elemento irrinunciabile per la Soprintendenza e potrebbe essere realizzata, in accordo con la Marina Militare, nell'area del Bacino di Raddobbo. Infatti, se la Marina pone quale condizione irrinunciabile l'uso esclusivo e il controllo militare dell'area lato Darsena Acton, segnali di negoziabilità si riscontrano per l'edificio in linea lungo il Molo (stecca depositi e alloggi) che potrebbe essere una zona di mediazione, tra la parte militare e la parte civile del Molo. Per la valorizzazione di quest'area, la Marina Militare potrebbe essere il capofila di un'alleanza tra soggetti istituzionali con l'obiettivo programmatico di dar vita ad un polo di ricerca e alta formazione sulla cultura, la marineria militare e civile, la storia e l'economia mare, con supporto finanziario pubblico e privato.

In questo quadro, il Bacino di Raddobbo potrebbe essere il cuore di un'area espositiva, esperienziale e tecnologicamente avanzata sia con navi storiche e in servizio da visitare sia con tecnologie di realtà virtuale e aumentata: una Navy Experience che racconti ai cittadini la tradizione e l'attualità della nostra Marina. Questa Navy Experience, pur conservando giurisdizione e controllo da parte della Marina Militare, potrebbe trovare fattibilità attraverso un progetto di più ampio respiro che coinvolga sponsor e investitori pubblici e privati con cui si potrebbe aprire un confronto sulla valorizzazione economica di altre parti del Molo, del porto, del lungomare.

Alla luce di quanto detto finora, dunque, il Molo San Vincenzo non si configura soltanto come una suggestione o un'ipotesi progettuale, ma diventa potenzialità concreta. La congiunzione fra identità storica, paesaggio marittimo, partecipazione civica e governance istituzionale può farne un modello replicabile di rigenerazione urbana portuale.



Fig. 9. Musica al Molo con gli allievi del corso di laurea in psicologia

Ciò che serve ora è tracciare la rinnovata rotta: un patto tra attori che negozino visioni, limiti e aperture, che investano risorse finanziarie e capitale umano, che traducano il faro da segnale di luce notturna a punto di riferimento per una città che guarda al mare, che lo abbraccia, che ne fa spazio comune.

¹ M. Clemente, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2012.

² C. Hein, *Port cities and urban waterfronts: How localized planning ignores water as a connector*, «Wiley Interdisciplinary Reviews: Water» 2016, 3(3), pp. 419-438.

³ T. Notteboom, & W. Winkelmanns, *Stakeholders' relations management in ports: dealing with the interplay of forces among stakeholders in a changing competitive environment*, «The Asian Journal of Shipping and Logistics», 2012, 28(3), pp. 301-319.

⁴ C. J. Bird, *The major seaports of the United Kingdom*, Hutchinson Library, 1963.

⁵ J.W. Konvitz, *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore (USA), 1978.

⁶ B. S. Hoyle, *The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples*, «Geoforum», 1989, 20, pp. 429-435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2).

⁷ L. Fusco Girard, *Toward a smart sustainable development of port cities/areas: The role of the "Historic Urban Landscape" approach*, «Sustainability», 2013, 5(10). <https://doi.org/10.3390/su5104329>.

⁸ J. E. Tunbridge, *Malta: Reclaiming the Naval Heritage?* «International Journal of Heritage Studies», 2008, 14(5), pp. 449-466.

⁹ D. Pinder & H. Smith, *Heritage and change on the naval waterfront: opportunity and challenge* «Ocean & coastal management», 1999, 42(10-11), pp. 861-889.

¹⁰ B. Ettore, G. Daldanise, E. Giovane di Girasole, M. Clemente, *Co-Planning Port-City 2030: The InterACT Approach as a Booster for Port-City Sustainable Development*. «Sustainability», 2023, 15(21), 15641. <https://doi.org/10.3390/su152115641>.

La comunità patrimoniale dei Friends of Molo San Vincenzo per la valorizzazione del Molo Borbonico

Eleonora Giovane di Girasole

Introduzione

Questo capitolo riflette sulle attività dei ricercatori membri dei Friends of Molo San Vincenzo, sviluppate a partire dai principi della Convenzione di Faro e dai documenti europei che riconoscono il patrimonio culturale e la cultura come fattori centrali nei processi di sviluppo sostenibile. Dal 2014 è attivo il “Laboratorio di Pianificazione e Progettazione Collaborativa”, promosso dai ricercatori dell'Istituto per le Tecnologie della Costruzione (ITC) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e dal Community Psychology Lab dell'Università di Napoli Federico II, con l'obiettivo di sperimentare – attraverso l'*Action Research* – una metodologia progettuale basata su processi decisionali collaborativi per la rigenerazione urbana e la valorizzazione del patrimonio culturale, materiale e immateriale. Da queste esperienze è nata una prospettiva transdisciplinare di studio, ricerca e azione, in cui le diverse competenze si integrano grazie al coinvolgimento di molteplici attori sociali.

Patrimonio culturale come Cultural commons

Il concetto di patrimonio culturale si è evoluto nel tempo: non è più visto soltanto come un bene fragile da proteggere o isolare dal contesto sociale¹, ma come una risorsa capace di soddisfare i bisogni materiali e immateriali della collettività. In questa prospettiva, diventa un “deposito di valori” e un vero e proprio “capitale culturale”, attorno al quale costruire strategie di sviluppo locale sostenibile², rafforzando al contempo identità e coesione. Oggi il patrimonio è riconosciuto come “bene comune”³, un *cultural commons*⁴, in grado di generare senso di appartenenza, identità condivisa elementi fondamentali per lo sviluppo sostenibile.

È fondamentale riflettere sul legame tra senso di appartenenza e partecipazione. Il patrimonio culturale offre esperienze che rafforzano i legami tra persone e luoghi, favoriscono il riconoscimento delle tradizioni comuni e stimolano la condivisione. La fruizione collettiva diventa così occasione di dialogo, confronto e costruzione di capitale sociale.

In questo contesto, la “Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società” (Convenzione di Faro) assume un valore innovativo⁵: definisce il patrimonio come “bene comune”, invitando gli Stati membri a “riconoscere l'interesse pubblico associato agli elementi dell'eredità culturale, in conformità con la loro importanza per la società” (art. 5) ed evidenzia anche il potenziale economico del patrimonio (art. 10) (Council of Europe, 2005/2021).

Il documento, inoltre, promuove processi di valorizzazione partecipativi basati sulla sinergia fra istituzioni, cittadini e associazioni – le *Heritage Communities* – costituite da “persone che attribuiscono valore a degli aspetti specifici del patrimonio culturale che desiderano, nel quadro di un’azione pubblica, sostenere e trasmettere alle generazioni future” (art. 2).

Diversamente dalle convenzioni ordinarie, le convenzioni quadro non impongono obblighi specifici, ma consentono agli Stati di adottare strumenti flessibili, in linea con le proprie tradizioni normative e politiche. In Italia, ciò ha aperto la strada a modelli più partecipativi di valorizzazione, intesa come conoscenza, fruizione e gestione dal basso, offrendo nuove prospettive anche agli studi sull’economia della cultura, sugli impatti socio-psicologici e sui processi di rigenerazione urbana.

La Convenzione richiama inoltre a “utilizzare tutte le dimensioni dell’eredità culturale [...] per arricchire i processi di sviluppo economico, politico, sociale e culturale e di pianificazione dell’uso del territorio” (art. 8). In questa visione, il patrimonio diventa strategico per il raggiungimento degli obiettivi della strategia Europa 2020 e dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite per una crescita “intelligente, sostenibile e solidale” dell’Unione Europea, che arricchisce la “vita di centinaia di milioni di persone”⁶, in termini di circuito di senso identitario di una comunità, di rigenerazione e ri-distribuzione del valore di un territorio. In questo contesto il Goal 11 dei “Sustainable Development Goals” (SDGs) dell’Agenda 2030⁷ “Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili”, vede le città come centri per «nuove idee, per il commercio, la cultura, la scienza, la produttività, lo sviluppo sociale e molto altro» e dove le persone possono migliorare la loro condizione sociale ed economica. In particolare, il Target 11.4 specifica la necessità di potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo e il Target 11.3 richiama ad un’urbanizzazione inclusiva e sostenibile attraverso processi partecipativi.

La sfida è quella di mettere in relazione il patrimonio culturale con le caratteristiche socioculturali e psicologiche locali e di scoprire quali sono i benefici e le ricadute in termini di sviluppo economico⁸.

Il ruolo delle Heritage Communities risulta centrale, in quanto rappresentano chi maggiormente trae “beneficio dall’eredità culturale e contribuisce al suo arricchimento” (art. 4).

La complessità dello scenario richiede un approccio transdisciplinare, capace di individuare modelli innovativi di governance basati su collaborazione, cooperazione e coinvolgimento attivo delle comunità. In questa direzione, l’Institutional Analysis and Development framework (IAD) di Elinor Ostrom⁹ si rivela uno strumento utile per comprendere la multidimensionalità del patrimonio, gestire i conflitti, valutare gli impatti e sviluppare strategie efficaci di co-valorizzazione.

Coerentemente con la prospettiva offerta dalla Convenzione di Faro, i processi decisionali collaborativi permettono di coinvolgere le comunità in tutte le fasi della valo-

rizzazione: dal riconoscimento del bene culturale alla definizione condivisa di obiettivi e regole, fino alla realizzazione, al monitoraggio e alla valutazione dei risultati.

È stato così sviluppato un *framework* per una “Cultural Commons Valorization”. La ricerca si è, quindi, tradotta in azione¹⁰ concreta con la sperimentazione nel processo di co-valorizzazione del Molo San Vincenzo e la costituzione dell’Heritage Community dei FMSV, secondo la metodologia dell’*Action Research*. L’*Action Research* è quella “specifica modalità di produzione di ‘sapere scientifico’ secondo cui la stessa produzione è intrinsecamente connessa all’azione sul territorio e alle comunità che vi sono insediate”¹¹. Gli studiosi sono così diventati co-produttori di conoscenza insieme agli attori sociali, costruendo rapporti di fiducia e definendo obiettivi e azioni collettive a partire dai bisogni e dalle esperienze locali.

Framework per una Cultural Commons Valorization

La costruzione del *framework* per una *Cultural Commons Valorization* si basa sugli studi condotti da Elinor Ostrom¹⁶ e sulle recenti direttive europee sulla valorizzazione partecipata del patrimonio culturale inteso come bene comune, approfondendo in particolare la Convenzione di Faro con i suoi strumenti di attuazione.

Il *framework* individua 3 *step* principali (fig. 1): la costruzione dell’*Action Arena*, la definizione di un *Common Action Plan* e la realizzazione di *Collaborative Valorization Projects*, in grado di generare ricadute urbane, economiche e sociali¹⁷.



Fig. 1. Framework – Cultural Commons Valorization¹²

Il primo step, la formazione dell'Action Arena, prevede il coinvolgimento delle forze orizzontali dei *cultural prosumers*, delle forze verticali dei cittadini (dal basso) e delle istituzioni (dall'alto)¹⁸. Attraverso azioni mirate alla conoscenza, fruizione, utilizzazione e conservazione del bene culturale, questi attori ne riconoscono il valore come bene comune. La collaborazione con un obiettivo condiviso trasforma i singoli attori in una Heritage Community.

Il secondo step consiste nella costruzione di una *vision* comune, formalizzata nel Commons Action Plan, in cui vengono definiti i valori e gli obiettivi condivisi, insieme all'insieme di regole per l'uso e il rispetto del bene. L'output di questo processo è la trasformazione del bene culturale da semplice bene comune in commons.

Infine, il terzo step riguarda la valutazione dei risultati delle azioni intraprese nel tempo, in termini ambientali, sociali ed economici, per misurare il loro impatto sullo sviluppo sostenibile della città e della comunità. Per ciascuno dei tre step sono previsti strumenti specifici, inseriti all'interno di un processo circolare, a cui seguono azioni concrete.

La valorizzazione collaborativa del Molo e la Heritage Community dei FMSV

Il Molo San Vincenzo, principale difesa foranea del Porto di Napoli, possiede un rilevante valore storico, culturale e paesaggistico-architettonico, ma da anni versa in uno stato di generale abbandono. La sua accessibilità è limitata in quanto è sostanzialmente diviso in due parti: la sezione iniziale è di competenza della Marina Militare, (che, di fatto, ne inibisce l'accesso) mentre dall'eliporto in poi rientra nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel corso degli anni sono stati proposti numerosi progetti di valorizzazione, spesso rimasti inattuati probabilmente perché incapaci di conciliare obiettivi e interessi differenti, partendo da visioni parziali del problema.

L'obiettivo dei Friends of Molo San Vincenzo è stato quello di promuovere la valorizzazione del Molo, stimolando sia il recupero della sua funzione di infrastruttura marittima sia la realizzazione di uno spazio pubblico sul mare, in collaborazione con istituzioni, comunità urbana e operatori del cluster marittimo. Il tema del Molo emerse in maniera significativa durante il convegno "Il Mare e la Città" del 2012, organizzato dal gruppo di ricerca del CNR, dove venne ripreso il lungo impegno del Propeller Club Port of Naples per restituirlo alla sua funzione portuale e oltre.

I ricercatori del CNR, insieme al Community Psychology Lab dell'Università Federico II, hanno adottato il Molo come caso studio per applicare le loro ricerche sull'interazione urbanistico-psicologica di comunità.

Successivamente, l'Aniai Campania, (Associazione Nazionale Ingegneri Architetti Italiani), si è unita all'iniziativa, contribuendo alla nascita della Heritage Community dei FMSV.

Il Community Psychology Lab ha svolto attività di ricerca e promozione di processi di psicologia partecipativa finalizzati allo sviluppo dell'empowerment di comunità,

collaborando con associazioni locali e contribuendo alla definizione e sperimentazione di una metodologia multidisciplinare basata su processi collaborativi. Insieme al CNR, ha curato i workshop internazionali di progettazione collaborativa "Cities from the Sea: City-Port System and Waterfront as Commons"¹³, che hanno costituito uno strumento di progettazione collaborativa finalizzato a costruire una visione condivisa dell'idea di "città marittima", centrata sul rapporto con il mare e sulla valorizzazione dell'identità costiera¹⁴. In particolare, tutte le edizioni del workshop hanno avuto come tema la valorizzazione del Molo San Vincenzo (fig. 2).

L'Aniai Campania ha invece prodotto analisi storiche sul Molo e sul porto di Napoli per formulare proposte progettuali integrate, mentre il Propeller Club ha lavorato per migliorare il dialogo tra stakeholder e policy makers. Tutti questi attori hanno contribuito negli anni all'organizzazione di visite, seminari, tavole rotonde e workshop.

Il progetto ha coinvolto dal 2015 molteplici attori che hanno contribuito al processo di valorizzazione partecipando o co-organizzando occasioni di confronto e visite al Molo: Attori istituzionali; Soggetti pubblici, privati e associazioni interessati; Associazioni scientifiche, di scopo, dilettantistico-sportive, di categoria; studenti, dottorandi, tirocinanti, borsisti e assegnisti.

Le attività di Terza Missione dei ricercatori del CNR si sono svolte nell'ambito delle ricerche "Maritime commons: processi collaborativi per la rigenerazione delle città portuali" (2020-2022)¹⁵; "Processi collaborativi per la valorizzazione del patrimonio culturale come bene comune" (2018, 2019)¹⁶; "Identità marittima e rigenerazione urbana: processi collaborativi per lo sviluppo sostenibile dei territori costieri" 2016-2019)¹⁷.



Fig. 2. Workshop di progettazione collaborativa

Le attività sono state svolte anche nell'ambito del Tavolo operativo "Porto-Città-Comunità" del "Nodo avanzato di Napoli" di RETE, Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città, promosso dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale. L'AdSP (Determina 127/18) ha, inoltre, finanziato il progetto CNR "Ricerca e azione per il rafforzamento della competitività del sistema porto-città-territorio". All'inizio le istituzioni coinvolte, tra cui Marina Militare, Comune di Napoli e AdSP, erano diffidenti o contrarie, ma nel tempo sono diventate partner attivi del progetto, collaborando alla realizzazione di eventi e manifestazioni. I ricercatori, essendo parte dei FMSV, hanno applicato il modello e gli strumenti individuati per implementare il processo decisionale collaborativo. Come previsto dal "Cultural Commons Valorization Framework" riportato nel paragrafo precedente, il primo step del processo ha riguardato la costruzione dell'Action Arena, mirata a individuare e coinvolgere attori come associazioni, cittadini e istituzioni. L'azione psicosociale, finalizzata all'identificazione dello spazio pubblico come bene comune, ha richiesto la promozione del senso di comunità e del *public engagement*. Per questo motivo i FMSV hanno curato numerosi eventi, in collaborazione con le istituzioni e altre associazioni, per far conoscere il Molo e stimolare il cambiamento tra cittadini e stakeholder. Dalla prima visita del 2015 nell'ambito del "Maggio dei Monumenti"¹⁸, sono seguite numerose iniziative, tra cui visite via mare, eventi sportivi e culturali, sette "Passeggiate Patrimoniali" (uno degli strumenti della Convenzione di Faro, organizzate dall'Ufficio italiano del Consiglio d'Europa)¹⁹ (fig. 3) e il coinvolgimento di scuole con il "Baby Port Walking Tour" nel 2019. Le visite del 2018 e 2019 organizzate nell'ambito di "Porto Aperto" hanno visto i FMSV come partner attivi²⁰. Infine, le recenti passeggiate realizzate nell'ambito dell'evento internazionale *Jane's Walk*, hanno offerto l'occasione per esplorare, raccontare e celebrare il Molo San Vincenzo come luogo vivo della città²¹.



Fig. 3. Passeggiata Patrimoniale al Molo

Per costruire obiettivi e valori condivisi e definire regole comuni, sono stati stimolati la partecipazione attiva e l'impegno condiviso attraverso focus group, interviste e questionari.

Tra le numerose occasioni di studio e confronto di particolare interesse sono da annoverare quelle attivate sotto l'egida dell'Ufficio italiano del Consiglio d'Europa, come i convegni: "The Faro convention implementation. Heritage communities as commons: relationship, participation and well-being in a shared multidisciplinary perspective" (Napoli 16-17 dicembre 2021)²², a cura del CNR, del Dipartimento di Studi Umanistici dell'Università Federico II e dell'Ordine Nazionale degli Psicologi, e "Ricerca e attivazione delle comunità per valorizzare il patrimonio culturale" (Napoli 17 gennaio 2020), a cura del CNR. Tali eventi sono stati occasioni di dialogo interdisciplinare per diffondere la Convenzione di Faro, per attivare il dibattito tra gli studiosi della Convenzione e la conoscenza e il confronto tra le Heritage Communities. In particolare, nel convegno del 2021 si sono confrontate professionalità diverse: psicologi, architetti, sociologi, economisti, avvocati, geografi, manager sociali e culturali, ognuno dei quali ha presentato le proprie ricerche nella cornice della Convenzione di Faro.

Importanti momenti di confronto tra le Heritage Communities sono state anche le riunioni annuali della "Rete Faro Italia". La Rete²³, su ispirazione della "Faro Convention Network" della Convenzione di Faro, è una piattaforma composta da Heritage Communities, istituzioni e associazioni italiane che collaborano insieme in linea con i principi e i criteri della Convenzione. La Rete, di cui fanno parte i FMSV, nata grazie all'Ufficio italiano del Consiglio d'Europa, vuole contribuire a rilevare e mettere in connessione le differenti esperienze di gestione partecipata realizzate da associazioni, gruppi di cittadini, istituzioni pubbliche e private, ecc., che consapevolmente (o inconsapevolmente) attuano i principi della Convenzione.

Per dare concretezza a valori, obiettivi e regole condivisi, da far convergere in un *Common Action Plan* sono state utilizzate le cinque edizioni dei Workshop internazionali di progettazione collaborativa "Cities from the Sea: City-Port System and Waterfront as Commons" che hanno prodotto numerosi progetti che sono stati sintetizzati in un *masterplan* (sviluppato da Raffaella Napolano e Gianluca Vosa²⁴) consegnato all'AdSP e al Comune di Napoli (fig. 4). Il *masterplan* propone un uso misto dell'infrastruttura compatibile tra i principali stakeholders, Autorità di Sistema Portuale, Comune di Napoli e Marina Militare, andando ad individuare gli assi e i punti strategici dove realizzare nuovi spazi e funzioni.

La metodologia, come le azioni intraprese, è stata inoltre valorizzata e diffusa attraverso pubblicazioni scientifiche interdisciplinari nazionali e internazionali²⁵ e divulgative (sito web e FB²⁶ dei FMSV²⁷), e inviti a convegni nazionali (p.e. "Faro meeting with Italian stakeholders", CoE Venezia) ed internazionali (p.e. Port City Future Conference 2018, TUDelft).

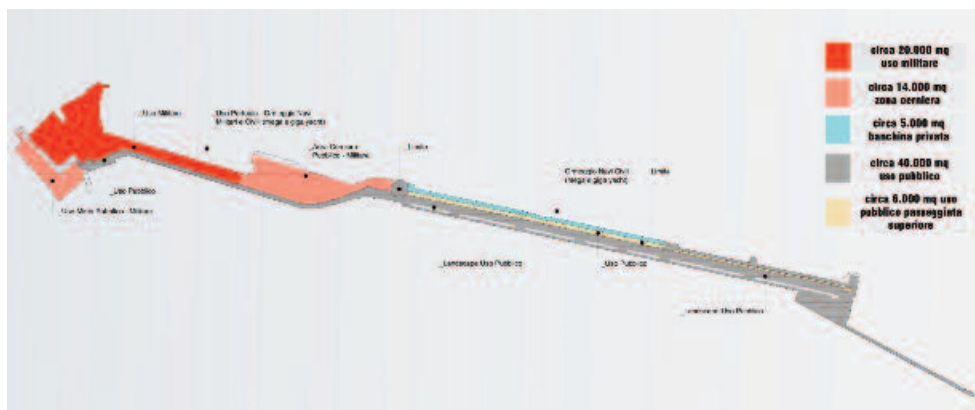


Fig. 4. Masterplan per la valorizzazione del Molo San Vincenzo: uso Misto dell'infrastruttura compatibile tra i principali stakeholders (Raffaella Napolano e Gianluca Vosa)

Non chi comincia ma quel che persevera: principali risultati raggiunti

Il principale beneficiario delle azioni svolte è stata la comunità: più di 4.000 persone hanno fruito direttamente del Molo San Vincenzo attraverso oltre dieci eventi, mentre più di 8.000 cittadini lo hanno conosciuto indirettamente tramite media e social network, a cui vanno aggiunti i lettori raggiunti da articoli pubblicati sulla stampa. I cinque workshop internazionali hanno favorito un confronto interdisciplinare tra circa 70 partecipanti, che hanno interagito con oltre 100 referees esperti nel settore dello shipping, della ricerca e della società civile. Parallelamente, è stata costituita una rete di 23 associazioni unite ai FMSV per il Molo San Vincenzo.

Il percorso intrapreso ha stimolato nel 2018 l'Autorità di Sistema Portuale a intervenire con la messa in sicurezza del Molo, il recupero del piazzale di San Gennaro e la realizzazione di un nuovo Molo per l'attracco delle imbarcazioni, rendendo possibile l'accesso diretto al Molo.

In linea con il "Quintuple helix model" di Carayannis e Campbell, le attività di co-creation hanno favorito la costituzione di un processo aggregativo tra enti accademici, di ricerca, istituzionali e cittadini, in sinergia con associazioni culturali e professionali. Grazie a queste azioni, il Molo San Vincenzo è stato riconosciuto come bene comune culturale e inserito tra i membri della Rete Faro Italia, promossa dall'Ufficio italiano del Consiglio d'Europa, rappresentando una delle prime applicazioni della Convenzione di Faro in Italia.

Infine, in ordine di tempo, nel 2025 il progetto di Action Research "Re-interpretare il Molo San Vincenzo: convivenza e co-progettazione" è stato selezionato per rappresentare uno dei percorsi accademici nell'ambito della mostra "Terræ Aquæ. L'Italia e l'Intelligenza del Mare", nel Padiglione Italia alla 19. Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia²⁸.

I primi due step del processo hanno gettato le basi per il terzo, volto alla realizzazione di soluzioni condivise per la valorizzazione del Molo e alla stimolazione delle istituzioni. Dopo anni di interlocuzioni, nel 2019 è stato istituito il Tavolo Tecnico, coordinato da Massimo Clemente e attivato dal Tavolo di concertazione interistituzionale, cui hanno partecipato AdSP del Mar Tirreno Centrale, Ministero della Difesa, Stato Maggiore e Comando Logistico della Marina Militare, Comune di Napoli, Soprintendenza, Agenzia del Demanio e Cassa Depositi e Prestiti. Questo percorso ha portato, nel luglio 2022, alla firma di un Protocollo per l'apertura alla città del Molo San Vincenzo.

Grazie al protocollo, sono state attivate delle visite guidate settimanali al Molo attraversando le aree di competenza della Marina Militare. Inoltre, per garantire l'accesso continuativo al Molo e realizzare una terrazza panoramica sull'eliporto, l'amministrazione comunale ha attivato un finanziamento di 5,7 milioni di euro. Il progetto, in fase di redazione, prevede l'ingresso dal lato del Molosiglio, l'ampliamento della banchina esistente e la costruzione di una passerella panoramica che costeggerà il Molo frangiflutti fino alla parte di competenza dell'AdSP, assicurando la separazione tra spazi militari e civili.

In questa prospettiva, il percorso intrapreso dai Friends of Molo San Vincenzo non si chiude, ma si rinnova. L'impegno del gruppo proseguirà accompagnando le fasi successive del progetto di valorizzazione, nella consapevolezza che il Molo – con la sua storia, le sue stratificazioni e le sue possibilità di futuro – rappresenti un tassello fondamentale del rapporto tra la città e il mare.

Tra le azioni previste vi è l'istituzione, in collaborazione con il Comando Logistico della Marina Militare, di Passeggiate Patrimoniali ricorrenti alla Base Navale e al Bacino di Raddobbo Borbonico, affinché questo patrimonio non rimanga invisibile ma possa essere percepito, narrato e condiviso.

Parallelamente, continueremo a lavorare alla messa in rete del Molo con altri luoghi animati da Comunità Patrimoniali attive nella città e con iniziative culturali più ampie, tra cui il progetto "Il mare e l'acqua di Neapolis"²⁹, rafforzando legami, pratiche e visioni comuni.

Il nostro contributo si fonda sulla cura, sulla costanza e sulla responsabilità nei confronti di un bene che appartiene non solo a chi lo tutela, ma a chi lo riconosce come parte viva della propria memoria e del proprio presente.

Perché, come ricorda il motto della Marina Militare Italiana: "Non chi comincia, ma quel che persevera".

¹ A. Thorkildsen, M. Ekman, *The complexity of becoming: collaborative planning and cultural heritage*, «Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development», 3, 2013, 2, pp. non indicate. URL: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/JCHMSD-10-2012-0053/full/html>.

² X. Greffe, *Heritage Conservation as a Driving Force for Development*, in Council of Europe (a cura di), *Heritage and Beyond*, Council of Europe Publishing, Strasbourg, 2009, pp. 101–112. URL: https://issuu.com/aegpc/docs/heritage_and_beyond_consejoeuropa.

- ³ A. Mariotti, *Beni comuni, patrimonio culturale e turismo. Introduzione*, in Aa.Vv., *Commons/Comune*, Società di studi geografici, «Memorie geografiche», NS 14, 2016, p. 437.; P. A. Gonzalez, *From a given to a construct: Heritage as a commons*, «Cultural Studies», 28, 2014, 3, pp. non indicate. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09502386.2013.789067>.
- ⁴ E. Bertacchini, G. Bravo, M. Marrelli, W. Santagata, *Defining Cultural Commons*, in E. Bertacchini, G. Bravo, M. Marrelli, W. Santagata (a cura di), *Cultural Commons. A New Perspective on the Production and Evolution of Cultures*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2012, p. 3.
- ⁵ La Convenzione è stata adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa il 13 ottobre 2005 e aperta alla firma degli Stati membri a Faro (Portogallo) il 27 ottobre dello stesso anno. È entrata in vigore il 1° giugno 2011. Ad oggi, 24 Stati membri del Consiglio d'Europa hanno ratificato la Convenzione e 4 l'hanno firmata. L'Italia l'ha adottata a Faro, Portogallo, nel 2005, e ratificata con la Legge 1° ottobre 2020, n. 133.
- ⁶ European Commission, *Council Conclusions on Participatory Governance of Cultural Heritage*, 2014. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52014XG1223%2801%29>.
- ⁷ United Nations, *Sustainable Development Goals*, 2015. URL: <https://sdgs.un.org/goals>.
- ⁸ E. Panzera, *Cultural Heritage and Territorial Identity. Synergies and Development Impact on European Regions*, Springer, Cham, 2022. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-94468-1_1.
- ⁹ E. Ostrom, R. Gardner, J. Walker, *Rules, Games, and Common Pool Resources*, The University of Michigan Press, Ann Arbor, 1994. URL: https://www.press.umich.edu/pdf/9780472065462_fm.pdf.
- ¹⁰ K. Lewin, *I conflitti sociali*, Franco Angeli, Milano, 1980.
- ¹¹ L. Saija, *Prospettive di ricerca-azione nella disciplina urbanistica*, «InFolio», 19, 2007, p. 49.
- ¹² M. Clemente, E. Giovane di Girasole, *Gli amici del Molo San Vincenzo: una comunità patrimoniale per il recupero del Molo borbonico nel porto di Napoli*, in L. Pavan Woolfe (a cura di), *Difendere insieme il patrimonio culturale dell'Europa. La Convenzione di Faro*, Linea Edizioni, Venezia, 2023, pp. 193–214.
- ¹³ La metodologia si basa sull'apprendimento collaborativo, in cui i partecipanti – provenienti da discipline diverse (architettura, pianificazione, psicologia, economia) – lavorano insieme con comunità locali, associazioni, istituzioni e attori economici per co-produrre scenari di rigenerazione sostenibile della costa metropolitana di Napoli. Il processo si articola in momenti di analisi, confronto e sviluppo progettuale guidati da tutor, supportati da seminari con esperti e incontri pubblici. Il contributo della psicologia di comunità consente di far emergere valori condivisi e conflitti, individuando interessi comuni da tradurre in usi e funzioni spaziali nel masterplan. I risultati finali si concretizzano in “meta-progetti” (disegni, modelli, video) elaborati attraverso tecniche partecipative e discussioni quotidiane con gli stakeholder durante le *Feedback Session*. Il workshop è quindi sia un dispositivo formativo basato sulla co-progettazione e sul dialogo, sia uno spazio di governance collaborativa, in cui la conoscenza nasce dallo scambio e dall'interazione tra partecipanti e attori locali.
- ¹⁴ E. Giovane di Girasole, F. Procentese, *Shipping Cities Development: workshop di progettazione collaborativa*, «Portus», XVII, 2019, 37, pp. non indicate. URL: <https://portusonline.org/shipping-cities-development-workshop-di-progettazione-collaborativa/>.
- ¹⁵ <https://www.iriss.cnr.it/progetti/maritime-commons-processi-collaborativi-per-la-rigenerazione-delle-citta-portuali/>.
- ¹⁶ <https://www.iriss.cnr.it/progetti/processi-collaborativi-per-la-valorizzazione-del-patrimonio-culturale-come-bene-comune/>.
- ¹⁷ <https://www.iriss.cnr.it/progetti/identita-marittima-e-rigenerazione-urbana-processi-collaborativi-per-lo-sviluppo-sostenibile-dei-territori-costieri/>.
- ¹⁸ <https://www.old.unina.it/-/8782053-friends-of-Molo-san-vincenzo>.
- ¹⁹ Tra le tante la settimana nell'ambito delle Giornate Europee del Patrimonio 2025 “Architetture d'acqua e di pietra: il Molo San Vincenzo tra memoria, presente e futuro. Passeggiata Patrimoniale al Comando Logistico della Marina Militare e al Bacino di Raddobbo Borbonico”. URL: <https://www.cnr.it/it/evento/20036/giornate-europee-del-patrimonio-2025-architetture-d-acqua-e-di-pietra-il-molo-san-vincenzo-tra-memoria-presente-e-futuro-passeggiata-patrimoniale-al-comando-logistico-della-marina-militare-e-al-bacino-di-raddobbo-borbonico>.
- ²⁰ <https://adsptirrenocentrale.it/porto-aperto-visita-al-Molo-san-vincenzo>.
- ²¹ M. Clemente, E. Giovane di Girasole, *Heritage Walks: la Convenzione di Faro per un patrimonio culturale vivente*, «Urbanistica Informazioni», 313, 2024, p. 133.
- ²² <https://www.cnr.it/en/event/17419/the-faro-convention-implementation-heritage-communities-as-commons-relationship-participation-and-well-being-in-a-shared-multidisciplinary-perspective>.
- ²³ La Rete, nata dal percorso avviato con le Comunità Patrimoniali italiane su impulso di Luisella Pavan-Woolfe, già Direttrice dell'Ufficio italiano del Consiglio d'Europa, opera per identificare attività e buone pratiche condivise, promuovere workshop e sostenere gli sforzi dei propri membri nell'affrontare le sfide legate al patrimonio culturale. Tra i suoi principali obiettivi figurano: favorire l'educazione delle giovani generazioni alla valorizzazione del patrimonio, sensibilizzare i cittadini e contribuire a uno sviluppo più sostenibile delle economie locali.
- ²⁴ <https://www.vnastudio.it/>.
- ²⁵ Tra le pubblicazioni: M. Clemente, E. Giovane di Girasole, *Gli amici del Molo San Vincenzo* cit., pp. 193–214. M. Cerreta, E. Giovane di Girasole, *Towards Heritage Community Assessment: Indicators Proposal for the Self-Evaluation in Faro Convention Network Process*, «Sustainability», 12, 2020, 9862 URL: <https://doi.org/10.3390/su12239862>.
- ²⁶ <https://www.facebook.com/friendsofMolosanvincenzo>.
- ²⁷ <https://friendsofMolosanvincenzo.wordpress.com>.
- ²⁸ La Biennale di Architettura è una delle più prestigiose esposizioni internazionali nel campo dell'architettura contemporanea, che ogni due anni presenta progetti, teorie e innovazioni all'avanguardia. In occasione della 19. edizione, dal titolo “Intelligens. Natural. Artificial. Collective” a cura di Carlo Ratti, il Padiglione Italia — ospitato alle Tese delle Vergini dell'Arsenale e curato da Guendalina Salimei con il progetto TERRÆ AQUÆ. L'Italia e l'intelligenza del mare — ha promosso una call aperta a progettisti, studiosi e operatori culturali, per raccogliere contributi dedicati al ripensamento del rapporto tra terra e mare nelle aree costiere e portuali.
- ²⁹ Il progetto “Il mare e l'acqua di Neapolis” vuole costruire un museo diffuso che vuole collegare siti culturali legati a questi elementi. Il progetto, che include una mostra itinerante in alcune stazioni della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, (come Municipio, Toledo, Chiaia e San Paspale), vuole valorizzare il legame tra l'acqua (sia dolce che salata) e il mito fondativo di Napoli con Parthenope. Coinvolge enti come il Museo Archeologico Nazionale (MANN), il Porto di Napoli, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Cnr Itc, Centri LUPT Università Federico II, ecc. Cfr. M. Clemente, G. Daldanise, S. Fusco, E. Giovane di Girasole, D. Savy, *Cultura, istituzioni, comunità, valori, luoghi: il MANN nel Porto di Napoli*, in B. G. Marino (a cura di), MANN. *Architettura, storie, restauro*, Paparo Edizioni, Napoli, 2023.



Fig. 1. Benessere e attività artistiche sul Molo

Molo San Vincenzo. Una città da vivere e da Mare. Waterfront di Napoli: unicità di armonia e benessere

Caterina Arcidiacono, Emanuele Esemplio*

Personalmente, ho un rapporto direi privato con l'area portuale. La luce alternata bianca e rossa del faro illumina con i suoi ritmi, la mia notte; veglia con me in quelle insonni e mi ritma i sogni. Nelle albe nebbiose e scure i suoni del faro mi danno l'allerta come se stessi entrando in porto e mi inquietano. Nelle notti di tempesta, la sua luce mi rasserena. Non abito vicino al porto, ma a mezza collina, e nonostante la distanza è come se fossi anche io una imbarcazione da custodire. Perché questa nota personale? Solo per dire che il porto è nella città e il faro alla testa del Molo accompagna e custodisce la quotidianità dei napoletani. Tuttavia, nelle ore diurne, si tratta di uno spazio invisibile e inaccessibile. L'intero Molo è un patrimonio di luce e colore da recuperare, un tesoro su cui investire nelle sue molteplici funzioni commerciali e di vivibilità urbana. Una luce energica e sfavillante riempie il paesaggio. Non è il pallido celeste tenue dell'Adriatico; non è il blu netto del profondo mare mediterraneo, e non è neanche il celeste abbagliante della costa algerina. È la luce di 'na' bella jurnata' che unisce il mare e la città.

Caterina Arcidiacono

Il Molo è un'espressione di bellezza, luce, sole, aria pulita e silenzio che si incunea dal mare del golfo nello smog e nel traffico della città. È un bene ambientale che completa le bellezze dei monumenti e del centro storico di Napoli e per le esigenze di un concatenarsi di decisioni interistituzionali giace per ora abbandonato. La sua riapertura è un tema presente nel dibattito cittadino che coinvolge istituzioni, associazioni e cittadini. Il Molo è tuttavia ancora uno spazio dalle infinite potenzialità, finalmente al centro di progetti di sviluppo marittimo e di vivibilità del fronte del mare. Il testo che segue ne propone l'utilizzo in una visione fondata sul benessere ambientale che tale spazio potrebbe apportare alla città di Napoli, ai suoi abitanti e ai suoi sempre più numerosi turisti.

Emozioni e sensazioni prodotte dal vivere il Molo San Vincenzo, nascono dall'averne vissuto la bellezza promuovendo la mobilitazione cittadina per la sua rigenerazione ad uso della città. Sono riflessioni e speranze di chi ha partecipato all'impegno profuso per la sua riapertura e riappropriazione da parte dei cittadini. Si tratta di parole anche non dette, "implicite", che hanno sostenuto il progetto animandone i vissuti e dando voce ai motivi che inducono al suo recupero come spazio di godimento ambientale; emozioni e vissuti che scaturiscono dalla bellezza

* Studente PhD Suor Orsola Benincasa, Dottorato nazionale in "Learning Science and Digital Technologies", Community Psychology Lab, Università Federico II.

del luogo, ma anche dagli insegnamenti appresi dagli eventi e iniziative messe in essere negli anni per renderlo vivibile.

Un gruppo di studiosi e studiose, ricercatori, operatori sociali e commerciali, Friends of Molo San Vincenzo, da quasi 15 anni sensibilizza l'attenzione delle istituzioni e della città sulle sue possibilità; tra queste il Community Psychology Lab dell'Università Federico II.

Tale laboratorio ha un'attività rivolta a sviluppare la ricerca e interventi¹ in merito alla funzione della psicologia nei processi sociali inerenti azioni partecipative e lo sviluppo delle comunità per implementare e favorire processi di trasformazione sociale; da anni ha attivato iniziative di studi, ricerca e formazione sul campo in una logica di azione interistituzionale per la promozione della conoscenza dei bisogni e lo sviluppo dei contesti territoriali. Il Community Psychology Lab nasce dalla sinergia di Caterina Arcidiacono² e Fortuna Procentese³ con Heiner Legewie della Technische Universität di Berlino negli anni '90; è stato attivo nei progetti per il recupero dell'area di porta Capuana. Alle sue radici, nel 2013, l'invito a Napoli del creatore del rinnovamento del Molo di Manhattan che ha ispirato l'iniziativa partecipativa dei Friends⁴.

Abbiamo voluto utilizzare le competenze psicologiche quali strumenti utili per la lettura dei territori, la progettazione territoriale e organizzativa, nonché la trasformazione dei contesti sociali. In particolare, l'azione di raccogliere e dare voce alle emozioni che vivere il Molo procura, ha permesso di collaborare alla progettazione degli spazi nella consapevolezza della ricchezza emozionale che essi procurano nella sinergica interazione della storica struttura borbonica, con la visione della città dal mare e la totale immersione nell'ambiente naturale.

L'attività svolta per la valorizzazione e il recupero dell'area marittima metropolitana in sinergia con l'amministrazione comunale e rappresentanti dell'area metropolitana, l'Autorità Portuale e la Marina Militare in particolare nell'area portuale, e la cittadinanza è emblematica degli scopi che abbiamo prefissato. Innanzitutto abbiamo attivato una campagna di sensibilizzazione alle bellezze del Molo, attraverso l'uso dei social media e la gestione di passeggiate patrimoniali. Il Community Psychology Lab si è dedicato a raccogliere emozioni e pensieri dei visitatori attraverso interviste e raccolta di testi augurali per il Molo e foto.

Con gli studenti e le studentesse della laurea magistrale in psicologia della Università Federico II ha voluto creare opportunità di vivibilità partecipativa dell'area.

Da ricordare l'evento di danze, balli e interazioni sul Molo, organizzato quale prototipo di iniziativa di terza missione: "Emozioni e suggestioni al Molo San Vincenzo", (Molo San Vincenzo, 18/05/2017), ripreso con nuova forza e più significativi investimenti della collettività nell'evento dell'estate 2025 dal "Al Faro festival" organizzato da Laura Valente per il Comune di Napoli.

Nell'ambito di tali iniziative il Community Lab. organizzato sul Molo la mostra "Pollution, Restitution, Recreation" di Paolo Valerio nelle cui mani, attraverso il riuso

degli scarti della vita e della memoria, prendono corpo estetico e simbolico i resti delle mareggiate. Plastiche, attrezzi di pesca, e barre consumate dall'acqua, depositate tra gli scogli, sono raccolte per dare valore al mare e alle sue potenzialità creative.

Attraverso le sue opere le acque e i loro movimenti allo stesso tempo calmi e convulsi, danno corpo alla energia marina quale entità vivente in cui sono immerse le comunità urbane.

La sua forma d'arte sfida la percezione tradizionale dei materiali e promuove un approccio creativo per far ascoltare la voce del mare. Il suo, è un potente sguardo "dal mare" per attraversare la incomunicabilità umana offrendo speranza per una nuova capacità di relazionalità e vivibilità ambientale. In tal senso le sue opere ben esprimono l'intento dei Friends di sensibilizzare sulle potenzialità di vivibilità rigeneratrice espresse dal Molo Borbonico.



Fig. 2. Paolo Valerio Sea artist

L'esigenza di valorizzazione ecobiologica ed estetica di questo spazio marittimo si è lentamente maturata nell'impatto con i visitatori e attraverso il contatto con analoghe esperienze in differenti città del mondo. La progettazione sociale effettuata attraverso i workshop formativi e gli incontri organizzati in variegate sedi istituzionali hanno maturato la necessità di mantenere una dimensione ambientale del Molo.

Nell'ambito delle città i luoghi territoriali costituiscono espressione delle relazioni e identità cittadine, l'area portuale costituisce un luogo di mezzo posto tra il mare e la terra con funzioni specifiche non sempre rivolte e aperte alla cittadinanza. L'accesso a questa area da parte dei cittadini con la possibilità di usufruire dei luoghi costituisce un obiettivo primario per la riappropriazione del fronte del mare, quale bene comune ed elemento di identificazione cittadina. La costruzione di un waterfront vivibile è un processo messo in essere dalla amministrazione Bassolino degli anni '90, che tuttavia ha incontrato vincoli istituzionali che ne hanno paralizzato la realizzazione. Pertanto i Friends hanno sviluppato azioni partecipative per costituire un gruppo interistituzionale e interdisciplinare che favorisse e accompagnasse processi di sensibi-

lizzazione delle Autorità pubbliche e di governo. Oggi le progettualità per tale area sono avanzate.

L'azione psicosociale legata alla promozione del fronte mare quale spazio pubblico si è imperniata su i principi del *sense of community* e del *public engagement*; la metodologia di lavoro utilizzata si è sviluppata nella individuazione del potenziale cambiamento che i cittadini e gli altri interlocutori coinvolti prefiguravano per tale lembo di terra. Il percorso ha avuto quale vertice di osservazione l'analisi dell'intreccio degli aspetti psicologici, sociali e urbani che agiscono sui singoli individui, sulle associazioni e istituzioni nonché sulla vita relazionale della città.

Grazie al processo attivato, il Molo è divenuto uno spazio

identificabile e di possibile accesso per eventi culturali. I primi accessi, anche se parziali e occasionali, e la raccolta delle progettualità in essere hanno maturato l'idea che la bellezza dei luoghi dal punto di vista naturale dovesse permettere un suo uso per la città, permettendo agli abitanti di fruire della bellezza dei luoghi, coniugando le finalità commerciali e logistiche con la vivibilità urbana.

Percorrere i camminamenti del Molo, tra bitte arrugginite e cannoni abbandonati, entrando in spazi chiusi e ombrosi che affacciano sul mare, ha fatto vivere la bellezza del luogo incuneato tra cielo e mare; negli occhi di chi percorre il Molo rivive la tavola Strozzi che nel XV secolo rappresentava la città dal mare. Il Castel Sant'Elmo, Monte Echia, il Castel Nuovo, la chiesa del Carmine, e i palazzi della città antica occupano ancora gli stessi spazi e la loro presenza riempie anche oggi la scena visiva. Una strana emozione colpisce il visitatore: è lambito dal vento e dai raggi del sole; è accompagnato dallo sciacquo del mare, ma allo stesso tempo immerso nella città, nel porto e nel golfo. Con il Vesuvio alle spalle, una insolita prospettiva permette di dominare la città in tutta la sua estensione. Vivere il Molo permette allo stesso tempo di essere nella città e fuori dalla città: essere immerso negli elementi della natura a allo stesso tempo godere la vita dello spazio urbano; consente di percepire il caldo abbraccio in cui Napoli, città golfo, racchiude e accoglie i suoi abitanti.



Fig. 3. Progettazione sociale e cocreation



Fig. 4. Iniziativa condivisa promossa dal Community Psychology Lab dell' Università Federico II per l'applicazione della convenzione di Faro

Psicologia degli spazi ambientali e architettonici

Per parlare di esseri umani nello spazio che ci circonda dobbiamo introdurre il concetto di psicologia architettonica⁵. Nella psicologia architettonica, tutte le caratteristiche degli ambienti e degli edifici in cui viviamo hanno un'importanza capitale nell'influenzare la nostra psiche e possono finanche arrivare ad avere importanti conseguenze sul comportamento umano. Dalla fase di ideazione dello spazio alla fase di valutazione degli effetti psicologici che induce nei fruitori, passando per il momento della specificazione di quelle che sono le caratteristiche desiderabili di un ambiente, la psicologia è un ponte tra spazio della psiche e spazio architettonico che crea la premessa per una progettazione effettivamente partecipata.

Lo psicologo analista junghiano James Hillman in *L'anima dei luoghi*⁶ sottolinea come sia profondamente necessario guardare alla città come luogo in cui risuonano e riecheggiano le dimensioni psichiche dell'individuo. In tutta la loro grandezza, o in tutta la loro problematicità, esse sono il palcoscenico sul quale – e tramite il quale – l'individuo interpreta il proprio ruolo sociale e vive la sua vita. Se consideriamo l'essere umano come un tutt'uno in cui fisico e psichico sono strettamente collegati ed in cui il ciascun livello inferisce dall'altro in un ciclo continuo, così gli spazi di vita devono essere visti al contempo nella loro derivazione fisica ed in quella simbolica. Nella stessa prospettiva si pone Paolo Inghilleri⁷ che illustra gli effetti terapeutici dei luoghi, degli oggetti e della natura che possono “curare” e farci star bene. A tal fine cita i lavori di Renzo Piano la cui opera rivela un profondo senso dei luoghi e della natura e di Stefano Boeri che con il suo bosco verticale fa dell'elemento naturale un fattore costituente della vivibilità urbana. Per Inghilleri il focus è sugli effetti emozionali della interazione con gli spazi: “I luoghi, una città, una via, un edificio possono procurarci emozioni positive e farci stare bene”⁸. Egli evidenzia gli effetti benefici della natura sulla psiche e sul comportamento e come tutto questo si interseca con il futuro ambientale del pianeta e con ciò che ci ha insegnato la pandemia del coronavirus. Vivere il Molo San Vincenzo, tra il mare e la città è un'esperienza di *flusso* (*flow experience*), un vissuto ineguagliabile di pienezza e armonia e benessere. Questa costituisce, lo stato psicologico di profondo coinvolgimento e di felicità in cui una persona è così immersa in un'attività da perdere la cognizione del tempo e del sé, sentendosi completamente assorta e gratificata, così come lo psicologo Mihaly Csikszentmihalyi⁹ ha teorizzato e che noi abbiamo colto nelle interviste raccolte tra i visitatori del Molo. Tra gli stati d'animo più frequentemente descritti¹⁰ emerge uno stato di continuità emozionale con se stessi, armonia in rapporto all'ambiente naturale che si compone di mare, sole e vento che tuttavia viene enfatizzato dalla percezione di essere pienamente nella città. Smog, congestione umana, inquinamento sono magicamente assenti e la persona si ritrova immersa in un insieme naturale e paesaggistico che induce sentimenti di pace, gioia e armonia.



Fig. 5. Il Molo in festa

Psicologia di comunità e progettazione sociale dei contesti

Seguendo l'approccio della psicologia di comunità, progettare è un lavoro fatto con la gente ed in cui i fruitori sono costantemente informati circa gli sviluppi del progetto e le cui opinioni hanno il potere di indicare la strada individuando un modo di fare progettazione per il quale, durante tutto l'arco del lavoro, le persone sono tenute in perenne considerazione dagli addetti ai lavori.

In questo senso la progettazione sociale diventa così un metodo inclusivo, democratico, centrato sull'utente e sui suoi bisogni. Bonaiuto e Alves¹¹ sottolineano in proposito come l'architettura debba porsi, insieme con la psicologia, al servizio della società promuovendo contesti salutari che sappiano implementare stili di vita positivi che avranno un forte impatto sia nel breve che nel lungo periodo. In questo modo vengono messe in luce modalità che permettono un maggior coinvolgimento dei soggetti ed una de-istituzionalizzazione della progettazione così da integrare il singolo e la comunità in un ambito che era tradizionalmente loro negato. In tal modo gli spazi architettonici, grazie a quell'impagabile strumento che è la progettazione sociale, possono divenire spazi esperienziali ed esistenziali intesi in modo positivo in quanto rispondono alle esigenze dei fruitori, soddisfacendoli nei diversi aspetti della loro vita (lavoro, tempo libero, socializzazione etc.), facilitando il supporto sociale e arrivando persino a modificare i comportamenti implementando quelli desiderabili da un punto di vista sociale¹².

Linee guida per la realizzazione di questa prospettiva sono reperibili nel modello ecologico di Prilleltensky¹³, nelle metodologie per la conduzione delle attività di gruppo e della action research¹⁴. In particolare, la psicologia di comunità¹⁵ raccoglie

e sviluppa le specifiche competenze che rendono operazionalizzabile il modello della co-creation¹⁶ sociale, oggi tanto di moda, ma non sempre perseguito con efficacia e effettiva partecipazione dei diversi attori sociali.

Un'équipe multidisciplinare si rivela qui una scelta preliminare per promuovere il benessere del cittadino e per dare nuova propulsione ad entrambi gli ambiti disciplinari. Sulla base delle risposte provenienti dall'indagine psicologica gli architetti saranno infatti in grado di delineare delle linee progettuali ad hoc, capaci di rispondere ai bisogni degli utenti. Nozioni provenienti dal panorama della psicologia non possono che arricchire il bagaglio conoscitivo ed applicativo dell'architettura, aprendo questa a nuovi sbocchi e rendendola ancor più fondamento stesso della società.

In questo senso le finalità della cosiddetta psicologia architettonica trovano forza e applicazione negli interventi di progettazione e rigenerazione urbana della psicologia di comunità ed in tutto ciò che concerne la cura del cittadino tramite le azioni sui contesti di vita di quest'ultimo. I contesti di vita hanno un ruolo capitale nell'influenzare le percezioni ed il comportamento del soggetto e, se da un lato possono migliorare o allontanare condizioni di disagio, dall'altro possono favorirlo o addirittura indurlo. Un'amministrazione corretta e lungimirante degli spazi di vita risulta quindi – specialmente in società dall'alto tasso di complessità e stratificazione come la realtà napoletana – elemento fondamentale della progettazione urbana ed architettonica così come dell'intervento psicosociale. In questo senso, dati gli innumerevoli legami tra spazi interni della psiche e spazi esterni di vita, l'azione si muove su due fronti delineandosi come cura dello spazio di vita.

In questo modo è possibile istituire il collegamento intercorrente tra spazio urbano e spazio psichico, tra qualità del tessuto cittadino e qualità della vita percepita al suo interno. Un'interconnessione, questa, duratura e realmente molto complessa che necessita sicuramente di uno sguardo più approfondito che ne sappia cogliere le diverse sfumature e articolazioni; è infatti, possibile prendersi cura dell'individuo e della società attraverso un'attenzione più coerente, lungimirante e psicologicamente orientata dei contesti di vita in cui l'individuo stesso si sviluppa ed affronta le sfide, le possibilità e gli eventi della propria vita. Si parla quindi di progettazione sociale intesa come un pensiero che si basa sulle necessità dell'individuo colte grazie alle metodologie d'indagine, alle conoscenze e al corpus teorico della psicologia, il quale può orientare in maniera concreta e lungimirante l'azione sul tessuto urbano e, più in generale, guidare in maniera positiva qualsiasi intervento volto al miglioramento o al rifacimento degli spazi di vita dell'individuo della comunità.

Nella esperienza dei Friends of Molo San Vincenzo, i workshop internazionali *"Cities from the Sea - City-port system and the waterfront as a common"* (rispettivamente nel 2015, 2016, 2017, 2018, 2019) sono stati fondamentali nel confermare le potenzialità della multidisciplinarietà in ambito dell'intervento psicosociale e non solo e, soprattutto, hanno confermato come gli interventi debbano divenire

via via più completi in modo da confrontarsi adeguatamente con una complessificazione della società che oggi diviene sempre più veloce e pregnante.

Unendo il sapere architettonico a quello psicologico, la progettazione urbana a quella sociale e la decisionalità propria degli stakeholder alla capacità propria della psicologia di cogliere la voce del cittadino ed amplificarla così che possa essere sentita proprio dai decisori, i workshop in questione sono stati sicuramente un tassello importantissimo di una possibile e più convinta concezione circa la necessità di creare équipe multicomponentiali, specialmente nel momento in cui si parla di interventi sul sociale e per il sociale.

Il laboratorio in questione è stato capace di sottolineare i vantaggi – così come anche le difficoltà – propri di un lavoro che ha visto professionisti dell'architettura e della psicologia lavorare insieme per una progettualità più lungimirante e soprattutto più efficace. I progetti emersi da ciascuna area di applicazione hanno infatti avuto tutti un valore aggiunto: quello di aver avuto la possibilità di ascoltare i desideri tanto del cittadino quanto dei decisori, muovendosi in modo da soddisfare in maniera sufficiente entrambe le aree di richieste. In questo modo i progetti risultanti, oltre ad avere probabilità di riuscita sul breve periodo, possono anche vantare la capacità di suscitare un interesse maggiore nella popolazione e, di conseguenza, divenire fulcro di attenzione e di cura tanto degli stakeholder quanto del cittadino.

Possiamo quindi comprendere, nell'ottica di una riappropriazione cittadina dei luoghi e degli spazi urbani, che una simile modalità d'azione, basata su una conoscenza a priori ben più matura e critica e su una progettualità capace di seguire concretamente una tale conoscenza, è un primo passo necessario all'attuazione di progetti migliori e più efficaci nel prossimo futuro. La compenetrazione tra i saperi e l'attenzione maggiore a modalità d'azione che sappiano raccogliere importanti contributi dai diversi professionisti è la via maestra per garantire un futuro migliore agli interventi sul tessuto urbano e sul cittadino e, di conseguenza, una salute migliore alle nostre città.

Partendo quindi dalla psicologia architettonica come nicchia di conoscenza importante per individuare concretamente le possibilità d'azione che la psicologia e l'architettura hanno rispetto al miglioramento delle condizioni di vita del cittadino, possiamo arrivare alla consapevolezza di come, per attuare una tale tipologia di conoscenza e di interventi, sia di capitale importanza percorrere la strada dell'interdisciplinarietà e garantire il giusto spazio a tutte le branche della conoscenza capaci, in un modo o nell'altro, di agire per il miglioramento della società.

Spazio che non può non comprendere la psicologia di comunità e la figura dello psicologo di comunità il quale, in un'équipe multicomponentiale come quelle auspiccate fino a questo momento, può fungere da mediatore, ricercatore ed insieme orientatore di interventi che non si sleghino mai dal concreto della società in cui viviamo e che, tuttavia, sappiano portare verso una comunità nuova, più curata e soprattutto capace di sviluppare le proprie potenzialità anche dove ad oggi sono

visibili importanti fonti di disagio. I passi da compiere sono sicuramente tanti e le problematiche che potranno emergere sul percorso potranno costituire delle difficoltà da non sottovalutare, ma una tale modalità di pensiero, di progettazione e di azione potrà rivelarsi capace di strutturare una società che, basandosi sui principi di un sapere che non si lascia segmentare in sterili settori a se stanti, saprà divenire migliore e più adeguata a promuovere il benessere nelle nostre comunità.

Il Molo e il più ampio waterfront urbano sono stati interpretati e discussi nelle loro molteplici potenzialità. I tavoli di discussione hanno visto la presenza di studiosi, operatori marittimi, associazioni di cittadini, stakeholder locali. Le prospettive sono state differenti e diverse le intonazioni.

Il World Health Organization¹⁷ ha introdotto l'approccio *one health* per prevenire, prevedere, rilevare e rispondere alle minacce per la salute, contribuendo allo sviluppo sostenibile con un approccio ecologico. Tale approccio individua linee di sviluppo per le realtà urbane, un mondo più capace di prevenire, prevedere, individuare e rispondere alle minacce per la salute e migliorare la salute di esseri umani, animali, piante e ambiente contribuendo allo sviluppo sostenibile. Tale approccio mobilita molteplici settori, discipline e comunità a diversi livelli della società per collaborare per promuovere il benessere e affrontare le minacce alla salute e agli ecosistemi, affrontando al contempo il bisogno collettivo di acqua, energia e aria pulite, cibo sicuro e nutriente, intervenendo sui cambiamenti climatici e contribuendo allo sviluppo sostenibile.

Quale strumento operativo di tale approccio, vorremmo richiamare la proposta di parchi della salute proposta da Assoverde, associazione per la costruzione del verde e lo sviluppo dell'ambiente¹⁸, in collaborazione con il gruppo dell'Ordine nazionale degli psicologi *Ambiente, Territorio, Turismo e Sport*. Si tratta di una proposta per lo sviluppo di aree urbane "per anziani, bambini, sportivi, ma anche per animali domestici e selvatici, piacevole, inclusiva e socializzante, sicura ed ecosistemica, ricca di biodiversità, arredata, correttamente mantenuta e vigilata, progettata nel risparmio di risorse naturali, vicina, destinata a divenire luogo che contribuisce sia a contrastare l'inquinamento atmosferico che ad offrire benessere psicofisico a chi la frequenta".

Ferdinando Fornara nel corso ECM *Psicologia Ambiente e Crisi Climatica*¹⁹ presenta tale ampio progetto evidenziando l'importanza che tali spazi siano facilmente accessibili, anche per categorie speciali, abbiano spazio per il pensiero, la meditazione, il silenzio: siano, cioè, ampi, offrano silenzio, biodiversità cromatica, arborea, floreale e faunistica, elementi blu²⁰. Quale migliore sfida per il Molo San Vincenzo? Grazie alla Marina Militare l'intero Molo non ha avuto interventi di degenerazione ambientale, né di superfetazione abitativa. Gli eventi realizzati negli anni di cui i capitoli precedente tracciano il percorso hanno permesso a migliaia di cittadini di sperimentarne la bellezza. Il Molo è, oggi, lì, immobile nel tempo quale eterna rappresentazione degli elementi della natura nella loro forza e bellezza. Napoli ha



Fig. 6. Sfumature di costa danzano su linee d'acqua. Silenzioso il Molo, tra i cuscini del cielo, si allunga nel mare (foto di Salvatore Castaldo)

dunque il privilegio unico di oltre due km di fronte mare del tutto privi di interventi che aspettano una progettazione accorta e consapevole da parte della intera città. Gli effetti positivi del contatto con ambienti blu sulla salute e il benessere psicologico²¹ sono noti e il Molo San Vincenzo nell'essere una protrusione ambientale all'interno di una realtà urbana a massima densità umana consente l'acquisizione delle 3 N (Nature, Near, Nice) che caratterizzano l'eccellenza ambientale negli spazi urbani; risponde, cioè, ai requisiti di piena fruibilità di spazi naturali per le città. È una sfida complessa in cui far coesistere la vocazione marittima di una banchina per attracchi, con spazi di possibile uso per convegni e incontri; dove la multidimensionalità dell'eliporto, si coniuga con un percorso ciclabile e per passeggiate; un luogo in cui nell'incontrare il blu del mare e del cielo, cittadini di diversa età ed esigenze possono trovare un'occasione per ritrovare se stessi, nel dialogo con gli elementi naturali e la città retrostante: Uno spazio di vita profonda. Se il focus sull'ambiente ha fatto parlare alcuni di *agritettura* per dare pieno senso all'ambiente naturale nella creazione dello spazio umano, noi introdurremmo piuttosto la crasi *maritettura* per dare enfasi alle dimensioni di benessere che il contesto marittimo e marino può indurre, se coniugato con la vivibilità urbana. In tal senso lo storico spazio vuoto del Molo San Vincenzo diventa una opportunità di qualificazione di eccellenza per la città, il suo waterfront e i suoi abitanti. Un'opportunità da cogliere e sviluppare! Una ambiziosa eccellenza da perseguire! Il porto e i moli hanno sono strumenti per il trasporto di merci e persone. Tuttavia, il valore ambientalistico del Molo San Vincenzo di fatto radicato nella città è un'occasione unica per una sua progettazione e sperimentazione urbana finalizzata al benessere degli abitanti nel recupero del silenzio e del dialogo con gli elementi naturali.

¹ Per lo studio dei contesti di vita suo riferimento sono i profili di comunità. Cfr: C. Arcidiacono, T. Tuozi, F. Procentese, *Community profiling in participatory research*, in L.A. Jason & D.S. Glenwick (Eds), *Handbook of methodological approaches to community-based research: Qualitative, quantitative, and mixed methods* (pp. 355-364), New York, N.Y.: Oxford University Press. www.oup.com/us, 2016.

² Cfr. C. Arcidiacono, *Napoli, Diagnosi di una città*, Magma Edizioni., 1999; C. Arcidiacono, *Il fascino del centro antico. Napoli, Firenze, Berlino. Risorse per la vivibilità*, Napoli, Magma Edizioni, 2004; C. Arcidiacono, *Psicologia di comunità per le città. Rigenerazione urbana a Porta Capuana*, Napoli, Liguori Editore, 2017; C. Arcidiacono e A. Ruberto (a cura di), *Ambiente, crisi climatica e futuro del pianeta Terra. La psicologia oggi*, Roma, CNOP Edizioni, 2024. Versione italiana e inglese disponibile online: <https://www.psy.it/wp-content/uploads/2024/12/Quaderno-n.-14-Psicologia-ambientale-versione-inglese.pdf>.

³ Cfr. F. Procentese, *Follow up and evaluation of participatory action research in urban and residual areas*, in C. Arcidiacono e H. Legewie (a cura di), *Learning communities and sustainable social-economic city development*, Berlino, Community Psychology Europe, 2006, pp. 79-86. Disponibile su: www.communitypsychology.eu; F. Procentese e M. Schophaus, *Citizen's exhibition as urban catalysts*, in D. Keppler, B. Böhm e H. L. Dienel (a cura di), *Die Bürgerausstellung*, München, Oekom, 2013, pp. 151-164.

⁴ T. Fox, *Creating the Hudson River Park: Environmental and Community Activism, Politics, and Greed*. Rutgers, University Press, London, Oxford, 2024.

⁵ V. D. Canter e T. Lee, *Psychology and the Built Environment*, Londra, Architectural Press, 1977; V. D. Canter, *The Psychology of Place*, Londra, Architectural Press, 1977.

⁶ J. Hillman, *L'anima dei luoghi*, Milano, Rizzoli Editore, 2004.

⁷ P. Inghilleri, *I luoghi che curano*, Milano, Cortina Editore, 2021.

⁸ Inghilleri 2021, p. 140; ivi, p. 135; ivi, p. 128.

⁹ M. Csikszentmihalyi, *Flow. Psicologia dell'esperienza ottimale*, Milano, ROI Edizioni, 2021 (ed. orig. 1990).

¹⁰ C. Arcidiacono, Video 5 mn (Molo San Vincenzo. Sentire il porto, vivere il mare (in coll. con E.Ceglie), 2016. <https://www.youtube.com/watch?v=85m6kOy1Ukk>

¹¹ M. Bonaiuto, S. Alves, *Residential places and neighborhoods: Toward healthy life, social integration, and reputable residence*, in *The Oxford Handbook of Environmental and Conservation Psychology*, Oxford, Oxford University Press, 2012, pp. 221-247.

¹² A. Coburn, A. Weinberger e A. Chatterjee, *How architectural design influences emotions, physiology, and behavior*, in *The Routledge International Handbook of Neuroaesthetics*, Londra, Routledge, 2022, pp. 194-217.

¹³ I. Prilleltensky, *The role of power in wellness, oppression, and liberation: The promise of psychopolitical validity*, in *Journal of Community Psychology*, vol. 36, n. 2, 2008, pp. 116-136.

¹⁴ C. Arcidiacono et al., *Identità marittima e dimensione collaborativa per la rigenerazione e valorizzazione della costa metropolitana di Napoli*, in F. D. Moccia e M. Sepe (a cura di), *Urbanistica Informazioni – IX Giornata Studio INU, Infrastrutture blu e verdi, reti virtuali, culturali e sociali*, n. 263 (Special Issue), Roma, INU Edizioni, 2015. Disponibile online: <http://www.urbanisticainformazioni.it/-263-special-issue-.html>.

¹⁵ C. Arcidiacono, N. De Piccoli, T. Mannarini e E. Marta (a cura di), *Psicologia di comunità*, voll. 1-2, Milano, FrancoAngeli Editore, 2021; J. Orford, *Community Psychology. Challenges, Controversies and Emerging Consensus*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd, 2008; D. Francescato e M. Tomai, *Psicologia di comunità*, Roma, Carocci Editore, 2024.

¹⁶ E. G. Carayannis, T. D. Barth e D. F. Campbell, *The Quintuple Helix Innovation Model: Global Warming as a Challenge and Driver for Innovation*, in *Journal of Innovation and Entrepreneurship*, vol. 1, n. 1, 2012, p. 2.

¹⁷ WHO, OHHLEP, One Health Theory of Chance, 2022, <https://www.who.int/groups/one-health-high-level-expert-panel>.

¹⁸ <https://www.assoverde.it/>

¹⁹ F. Fornara, *Benessere e ambiente naturale. I parchi della salute*, in *Psicologia, ambiente e crisi climatica*, C. Arcidiacono, (a cura di), Corso ECM, CNOP, 2025. Disponibile su: <https://corsi.fadpsy.com/mod/scorm/player.php>.

²⁰ F. Pazzaglia, *Criteri di certificazione dei parchi della salute. Studio pilota sperimentale su una selezione degli indicatori psicologici*, in FOCUS. Il verde nella città che cambia. Libro Bianco del Verde 2024/2025, 2025.

²¹ Cfr. M. Bonaiuto et al., *Gli effetti positivi del contatto con ambienti blu sulla salute e il benessere psicologico*, in C. Arcidiacono, A. Ruberto (a cura di), *Ambiente, crisi climatica e futuro del pianeta Terra. La psicologia oggi*, Roma, CNOP Edizioni, 2024, pp. 149-175. Disponibile su: <https://www.psy.it/wp-content/uploads/2024/12/Quaderno-n.-14-Psicologia-ambientale-versione-inglese.pdf>. M. Bonaiuto et al., *Effetti benefici del verde sulla salute e sul benessere psico-fisico*, in C. Arcidiacono, A. Ruberto (a cura di), *Ambiente, crisi climatica e futuro del pianeta Terra. La psicologia oggi*, Roma, CNOP Edizioni, 2024, pp. 111-148. Disponibile su: <https://www.psy.it/wp-content/uploads/2024/12/Quaderno-n.-14-Psicologia-ambientale-versione-inglese.pdf>.

Caterina Arcidiacono Professoressa di *Psicologia di Comunità* alla Università Federico II, psicologa, psicologa analista, Presidente dei Friends of Molo San Vincenzo. Già Presidente della associazione di psicologia di comunità europea (ECPA) e di quella italiana (SIPCO), membro del Board of directors dell'EFPA (European Federation of Psychologists Association). La sua attività di ricerca è rivolta alla costruzione del benessere nelle organizzazioni sociali a livello locale e globale; fenomeni identitari e patrimoni immateriali dei luoghi e delle comunità locali. Persegue la valorizzazione degli spazi collettivi di vita per lo sviluppo del benessere individuale e collettivo.



Alessandro Castagnaro Professore Ordinario di *Storia dell'architettura* presso l'Università Federico II di Napoli, Dipartimento di Architettura (DiARC) dove ricopre la carica di Vice Direttore. Insegna alla Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del Paesaggio di Napoli. Direttore di Op. Cit. rivista di selezione della critica d'arte contemporanea e Presidente del Comitato Scientifico per la redazione Piano di Gestione Centro Storico Unesco-Comune di Napoli. Autore e curatore di diversi volumi, saggi e di numerose pubblicazioni sul suo tema disciplinare e articoli su riviste specializzate. Presidente Aniai Campania – Associazione Ingegneri e Architetti della Campania. Direttore Rivista RASSEGNA ANIAI.



Massimo Clemente Architetto, urbanista, Direttore dell'Istituto per le Tecnologie della Costruzione del CNR, con una lunga esperienza nella costruzione di reti tra gli stakeholders per la rigenerazione urbana nelle città di mare; Direttore del Comitato scientifico di RETE Associazione per la collaborazione tra porti e città, coordina numerosi progetti di ricerca politecnica per l'ambiente costruito e la rigenerazione urbana, con particolare attenzione alle relazioni tra mare, città e territorio, alle aree urbane costiere e ai waterfront portuali. Le attività di ricerca sono accompagnate dalla didattica universitaria e dall'impegno nell'associazionismo di scopo, promuovendo reti e processi collaborativi con le comunità, le istituzioni, i partenariati pubblico-privati.



Eleonora Giovane di Girasole Architetto e Dottore di Ricerca, è Primo Ricercatore presso l'Istituto per le Tecnologie della Costruzione del CNR. Gli interessi di ricerca, condotti con un approccio transdisciplinare approfondiscono i processi decisionali collaborativi per la rigenerazione urbana. Nel CNR è responsabile della ricerca "Cultural Commons: Convenzione di Faro e Comunità patrimoniali per la valorizzazione condivisa, collaborativa e cooperativa del patrimonio culturale". Gli studi, con il fine di rendere la ricerca aperta e connetterla alla società, sono applicati con un percorso di *Action Research* attraverso la sperimentazione in specifici contesti



Umberto Masucci Laureato con lode in Giurisprudenza, ha dedicato la sua carriera al settore marittimo e portuale e ha rappresentato l'armamento italiano in importanti conferenze internazionali delle Nazioni Unite, IMO e Commissione Europea. Ha ricoperto ruoli dirigenziali in Lauro Lines e ha guidato le principali associazioni del settore, tra cui ECASBA, FONASBA, FEDERAGENTI e il Propeller Club. Attualmente è Presidente dell'International Propeller Clubs d'Italia, Vicepresidente del Comitato Nazionale Welfare Marittimi e Consigliere scientifico economico della Marina Militare Italiana.



Fortuna Procentese Professoressa di *Psicologia Sociale* presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II e responsabile scientifico del Community Psychology Lab. Le sue ricerche si concentrano sui processi di partecipazione, e sulla promozione di pratiche collaborative nei contesti comunitari e digitali. Studia l'interconnessione tra esperienze online e offline; si occupa di comportamenti proambientali collettivi e della dimensione psicosociale della transizione energetica. È Principal Investigator di progetti nazionali e internazionali, tra cui i PRIN Profiling traditional, episodic, and online volunteering e INCREASE; partecipa al progetto europeo YouCount (Horizon 2020). Collabora con università e reti di ricerca europee sui temi della psicologia di comunità e dell'innovazione sociale.



Ringraziamenti

È grazie alla risposta ampia e calorosa della città, dei suoi abitanti e delle sue istituzioni, che le iniziative promosse negli anni dai Friends of Molo San Vincenzo hanno potuto generare attenzione, dialogo e riconoscimento.

Il nostro ringraziamento va a tutti coloro che hanno contribuito a questo percorso, in forme diverse e preziose.

Ai dottorandi e alle dottorande, agli studenti e alle studentesse, ai ricercatori, alle ricercatrici e ai docenti che, con il loro lavoro, hanno costruito conoscenza, riflessione e visione condivisa.

Alle associazioni, ai comitati, ai gruppi di cittadini e alle realtà territoriali che hanno portato energie, idee e presenza attiva, nutrendo il processo partecipativo.

All'Ufficio italiano del Consiglio d'Europa, che ha riconosciuto i Friends of Molo San Vincenzo come Comunità Patrimoniale, confermando la rilevanza culturale e sociale del nostro impegno.

Un ringraziamento attento e rispettoso va alla Marina Militare Italiana, che nel tempo ha preservato l'area del Molo, custodendone l'integrità.

Alla Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e al Comune di Napoli va il nostro riconoscimento per l'impegno nella costruzione delle progettualità necessarie alla messa in sicurezza e alla futura valorizzazione del Molo come spazio urbano.

Un grazie sincero, infine, a chi ha percorso il Molo con noi: i visitatori e le visitatrici, i partecipanti alle passeggiate, ai laboratori, agli incontri pubblici. Le loro domande, emozioni e sguardi hanno dato senso alla nostra azione.

Questo grazie non conclude il percorso: lo rende condiviso. Continuiamo.

Collana di Architettura e Conservazione

diretta da

Alessandro Castagnaro

Volume 1

Alessandro Castagnaro

Verso l'architettura contemporanea

Volume 2

Gaia Salvatori

Isole d'utopia

da De Stijl all'arte per lo spazio pubblico

Volume 3

Massimo Visone

Napoli «Un gran Teatro della Natura»

Città e paesaggio nelle Perizie del Tribunale civile (1809-1862)

Volume 4

Architetti e Ingegneri per Napoli

Progetti dal 1863 al 1898 nella Biblioteca dell'ANIAI Campania

a cura di Alessandro Castagnaro

Volume 5

Marco Dezzi Bardeschi

La conservazione accende il progetto

Con il saggio di Bianca Gioia Marino

Sugli impossibili margini della conservazione

Volume 6

Nicola Pagliara. Progetti e passioni

a cura di Alessandro Castagnaro

Volume 7

Carlo De Cristofaro

Frediano Frediani

tra Classicismo e Modernità

Volume 8

Claudia Aveta

Piero Gazzola: scritti inediti

di un manuale del restauro dei monument

Volume 9

Matteo Borriello

Architettura e tecnica nelle riviste
scientifiche tra Ottocento e Novecento

Finito di stampare
nel mese di novembre 2025



Il Molo San Vincenzo, sospeso tra memoria e futuro, è uno spazio dalle infinite potenzialità nel cuore di Napoli. Si protende da secoli nel mare, custode di storie di viaggiatori e viaggiatrici, migranti e cittadini. Questo volume racconta il percorso dei Friends of Molo San Vincenzo, una comunità di cittadini e cittadine, ricercatori e professionisti che da quindici anni lavora per valorizzarlo come bene comune.

Tra passeggiate, workshop e iniziative partecipative, il Molo diventa teatro di dialogo tra città, porto e istituzioni, luogo di incontro, narrazione e co-progettualità condivisa. Una storia di impegno e collaborazione che mostra come i luoghi acquistino senso quando le comunità li abitano e li fanno vivere.

ISSN 2281-583X

ISBN 979 12 81389 748

