



CITTÀ, MARE, PERIFERIA. RICONVERSIONE DEI WATERFRONT E STRATEGIE DI RIQUALIFICAZIONE SOSTENIBILE DELLA CITTÀ PUBBLICA

Eleonora Giovane di Girasole (*), Giuseppe Guida (**)

(*)Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
egiovene@unina.it.

(**)Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
guidagiu@unina.it.

Il contributo, muovendosi in un campo specifico del più generale tema della riqualificazione sostenibile di parti di città, in particolare delle aree dei waterfront una volta periferiche, oggetto oramai di diverse pratiche progettuali e di una vasta letteratura a livello europeo, esporrà alcuni interventi che hanno interessato tessuti di città pubblica in cui la riconversione del fronte a mare è stata considerata come occasione per riqualificare il prospiciente patrimonio abitativo degradato, restituendo importanza allo strumento del progetto urbano e architettonico.

In questo senso, il tema del waterfront, della sua riconversione o riqualificazione, è strategico per la funzionalità non solo dei porti, ma anche per la pianificazione di una nuova qualità urbana: una questione che non riguarda solo le grandi città e le aree di pregio, ma spesso anche tessuti "periferici", in particolare della periferia cosiddetta "pubblica", caratterizzati da situazioni di degrado ambientale ed architettonico, che devono essere adeguatamente integrati nei processi di sviluppo e riqualificazione, restituendo ad essi struttura e funzionalità a fronte di un mutamento del tessuto sociale che li caratterizzava e per i quali sono stati realizzati.

Il paper, in particolare, procederà ad una verifica comparata di due esperienze di progettazione/pianificazione, rispondenti anche ad una verifica analitica delle ipotesi delineate: l'area urbana del nuovo porto turistico di Castellammare di Stabia, e il nuovo porto turistico e la riqualificazione del complesso HLM Quai de Rohan nella baia di Lorient, in Francia.

1. Porto, waterfront, territorio: rigenerazione e qualità delle trasformazioni

Il decentramento di attività portuali incompatibili con l'espansione della città e la riqualificazione o il potenziamento degli approdi esistenti, sono alcuni dei temi emergenti nelle politiche urbane delle aree urbane costiere che vengono affrontati, sempre più spesso, riappropriandosi del mare e delle aree portuali, trasformandole in nuove centralità. Una questione che non riguarda solo le grandi città o le aree costiere di pregio ancora poco urbanizzate, ma spesso anche tessuti "periferici" caratterizzati da situazioni di degrado ambientale ed architettonico, che se non adeguatamente integrati nel processo di sviluppo e riqualificazione, possono inficiarlo e comprometterne i risultati. S'impone, in casi come questi, che l'intervento sul waterfront diventi l'occasione per ricadute più ampie anche sugli svantaggiati territori circostanti, ridandogli struttura e funzionalità.

Il tema dei waterfront, della loro riconversione o riqualificazione è, quindi, strategico per la funzionalità non solo dei porti, ma anche per la pianificazione di una nuova qualità urbana: «il progetto per la riqualificazione del fronte a mare, destinato a divenire, necessariamente, il vero centro della città, è in realtà il progetto di trasformazione dell'intera città» (Bradaschia, 2003, p.70). Un ruolo centrale nello strutturare questi ampie aree di riconversione, è assunto dallo spazio pubblico, inteso come complesso della attività e dei servizi pubblici attorno al quale si configura il nuovo assetto dei waterfront (Bruttomesso, 2004).

Proprio a ridosso di essi, sono spesso presenti importanti episodi di edilizia residenziale pubblica, che reclamano un nuovo ruolo nel tessuto urbano all'interno dei processi di riqualificazione, contribuendo a conservare l'identità e la mixité sociale e culturale dell'area. Si tratta di brani di "città pubblica" una volta



collocati ai margini della città, vicino ai porti, alle aree di scambio commerciale e della produzione industriale, che ora sono stati inviluppati dalla crescita della città. In questi casi, i necessari processi di riqualificazione sostenibile, non possono avvenire che contestualmente alla riqualificazione e riconversione delle aree portuali che li ospitano, con un processo integrato tra capitale privato e intervento pubblico.

Il paper tenterà una verifica analitica delle ipotesi delineate, supportata da casi di studio e analizzando, in particolare, il recente intervento del Porto di Marina di Stabia a Castellammare di Stabia, esaminandone le situazioni al contorno, caratterizzate dalla diffusa presenza di quartieri di edilizia residenziale pubblica che versano in uno stato di profondo degrado ed ancora non "messi a sistema" con il nuovo processo/progetto di riqualificazione. Il contributo esporrà una possibile rigenerazione di questo tessuto di "città pubblica", confrontandolo con una situazione analoga a Lorient, in Francia, dove l'intervento di riqualificazione del waterfront è stata l'occasione per riqualificare il prospiciente patrimonio abitativo degradato, ridando importanza e centralità al progetto urbano e architettonico, in quanto capace di tradurre in realtà esteticamente e funzionalmente valide, le istanze ambientali, economiche e sociali alla base dell'intervento di riqualificazione.

La complessità del tema del rapporto delle città con l'acqua e, quindi, di ridefinizione e di rivitalizzazione delle aree portuali, ha offerto, nel corso di questi anni, lo spunto per numerosi dibattiti sulla promozione di interventi, soprattutto in alcuni contesti particolarmente sensibili, in linea con la grande esperienza dei project urbains francesi. Un progetto urbano inteso, cioè, non come un progetto di architettura a scala più grande, o una scorciatoia operativa ai più rigidi scenari di un piano regolatore, ma uno strumento in cui possono trovare posto sia le scelte di piano, sia l'architettura come disciplina che può giocare un ruolo determinante nelle strategie di sviluppo e di riqualificazione di una città e di un territorio (Guida, 2006). Uno strumento architettonico-urbanistico di configurazione della trama spaziale che, nel disegnare nuovi assetti e le nuove forme fisiche degli spazi, tende ad imprimere un ordine culturale alle trasformazioni, contribuendo a trasmettere lo spirito del tempo e l'idea di città voluta (Clementi, 2004). Il tutto sotteso al criterio della sostenibilità che reclama all'urbanistica la soluzione del conflitto tra conservazione e sviluppo (Fusco Girard, 2003): la pianificazione delle trasformazioni può contribuire a promuovere un processo co-evolutivo tra sistema ecologico e sistema economico, mettendo in primo piano la questione dell'energia e del consumo del suolo, in particolare di quello costiero.

2. Waterfront periferici: il nuovo porto turistico e la riqualificazione del complesso HLM Quai de Rohan nella baia di Lorient

Il complesso residenziale HLM a Quai de Rohan, realizzato nei primi anni Sessanta con le tecnologie della prefabbricazione pesante, comprendeva 500 alloggi distribuiti in tre stecche di 11 piani, lunghe dagli 80 ai 160 metri, che si affacciavano incombando sul porto turistico di Lorient, un'area molto pregiata, votata all'ormeggio di yacht e alla partenza delle regate, al margine del centro storico. Nel quartiere al disagio economico e sociale si aggiunge, con il passare degli anni, il disagio causato dalle pessime condizioni del complesso architettonico.

Nel 1987 vengono proposti differenti scenari di intervento per la riqualificazione dell'area e del waterfront, basati principalmente sugli interessi dell'economia turistica, tra cui la possibile demolizione degli edifici, opzione che viene fortemente contestata dagli abitanti. In realtà l'amministrazione, non sa né come poter riabilitare il complesso né come gestire il trauma di una possibile demolizione. Per questo motivo viene bandito un concorso, vinto dall'Atelier Castro e Denissof, che propone l'ipotesi della "riqualificazione pesante" al posto dell'abbattimento.

Per il quartiere viene, quindi, proposto un DSQ (Développement Social des Quartiers, programma di tipo complesso teso a stimolare la cooperazione tra enti pubblici locali, organizzazione della società civile e singoli cittadini), con l'obiettivo di agire non solo sulle condizioni fisiche degli edifici, ma anche sulle cause del degrado sociale associando agli interventi sull'edificato, politiche di sviluppo economico e sociale per gli abitanti. Il programma prevede anche la riqualificazione del tessuto esistente tramite un



insieme di opere volte a trasformare luoghi desolati in spazi a carattere urbano, sistemando le parti condominiali, realizzando garage, migliorando le connessioni con l'intorno, realizzando ai piani terra degli immobili attività commerciali, centri sociali e servizi, creando in questo modo occasione sia di rivitalizzazione che di inserimento professionale.

L'intervento di riqualificazione proposto dall'Atelier Castro e Denissoff è stato concepito come un compromesso tra la valorizzazione turistica del luogo e la salvaguardia della sua vocazione sociale. Gli interventi di radicale ridisegno degli edifici hanno ridisegnato il waterfront, ridando nuova identità e qualità all'ambiente circostante.

Il progetto, in parte concertato con gli abitanti, ha voluto realizzare un intervento di rimodellazione come alternativa alla demolizione integrale e ai classici interventi di riqualificazione, definendo gli interventi "caso per caso", rimodellando il quartiere in profondità, conservando, al tempo stesso, la realtà sociale del luogo.

I principi che hanno ispirato il progetto sono stati quindi: preservare il tessuto sociale (evitando l'allontanamento degli abitanti dal quartiere), migliorare la vita quotidiana, rimodellare la maglia urbana e gli edifici e realizzare un nuovo rapporto tra il quartiere e l'oceano con il ridisegno del water front (Castro e Denissoff, 2001).

L'intervento è stato effettuato tramite la rimodellazione, per aggiunta e sottrazione di volumi, degli enormi parallelepipedi originari, eliminando circa 100 appartamenti, e ricostruendoli in tre nuovi corpi posti trasversalmente ai volumi esistenti¹, formando una serie di corti (figura 1), con l'intento di dare nuova identità agli spazi esterni prima indifferenziati e monotoni. L'aggiunta dei tre nuovi edifici alti tre piani, trasversali alle stecche, crea una continuità urbana lungo la Rue Perrault fino al bacino verso il mare, mentre la Maison de la Mer si interpone come filtro tra i tre edifici e il porto.

L'altezza degli edifici è stata ridotta, realizzando un profilo scalettato. L'edificio lungo 160 m è stato diviso in due corpi, eliminando interamente la porzione centrale; grazie a questa "rottura" viene prolungata la strada esistente e si realizza un'apertura diretta sulla rada di Lorient, recuperando la vista e il rapporto con il mare.

Con questo tipo di processo di rimodellazione si sono ottenuti due risultati: da un lato, si sono realizzati alloggi con tagli dimensionali diversificati² e ampliati gli alloggi con superficie minima³, rispondendo, così, alle attuali esigenze degli utenti, dall'altro si è introdotto un nuovo ritmo compositivo, con «pieghe, drappaggi e modulazioni (estensione in bow-windows e balconi, aggiunta di nuovi elementi per ampliare gli appartamenti e rimodellazione degli angoli degli edifici)» (Castro e Denissoff, 2001, p.57), che ispessiscono la facciata, valorizzando l'effetto urbano dell'intervento.

¹ Le nuove strutture accolgono diverse funzioni (centro medico sociale dipartimentale, residenza mista per studenti e giovani lavoratori, alloggi per portatori di handicap, nidi per bambini) disegnando delle nuove aree verdi.

² Gli appartamenti erano di tipologie limitate (bilocali, trilocali e quadrilocali) e inadatte a soddisfare le esigenze degli abitanti, sia dal punto di vista dimensionale, a causa delle superfici ridotte ed un sottodimensionamento di bagni, cucine e zone giorno, sia qualitativo, con l'assenza di elementi di mediazione tra gli spazi interni e quelli esterni delle logge o dei terrazzi (Malighetti, 2004).

³ L'aggiunta del volume curvilineo nella stecca ovest ha consentito di ampliare la zona giorno degli alloggi, trasformando il precedente monolocale in due unità: un appartamento con due camere da letto, cucina e balcone. Tramite l'accorpamento di un vano dell'alloggio in testata è stato possibile recuperare un altro bilocale. Nella testata sud-ovest, tramite l'aggiunta di un volume sempre curvilineo, il bilocale è stato trasformato in un alloggio con due camere da letto, cucina, soggiorno e balcone, mentre l'appartamento di testa è stato ampliato per ospitare 5-6 persone e munito di ampio terrazzo, soddisfacendo la richiesta di appartamenti per famiglie numerose. Nella testata est l'aggiunta di un corpo diagonale ha permesso di trasformare il monolocale in un appartamento per 3-4 persone, e ampliare il trilocale per ospitare 4-5 persone.

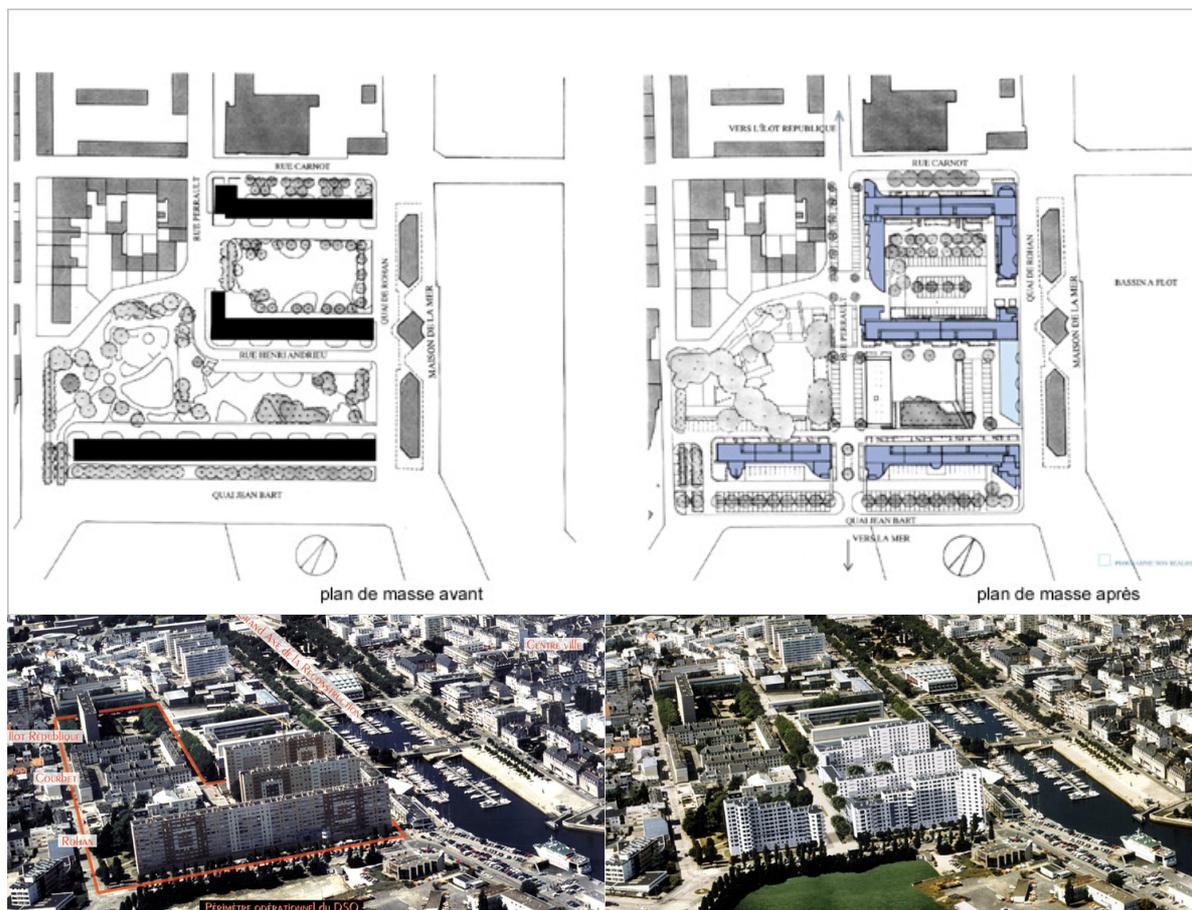


Figura 1: Il complesso residenziale Quai de Rohan a Lorient prima e dopo degli interventi di riqualificazione (fonte: Atelier Castro-Denisoff)

Il successo dell'intervento di riqualificazione è dovuto anche ad una forte volontà politica e alla partecipazione di architetti, sociologi e degli abitanti. Il gruppo di sociologi, "Antenne DSO", ha svolto un importante ruolo di intermediazione organizzando incontri tra abitanti, tecnici, operai e gli altri partecipanti al progetto, così da instaurare un processo dialogico e partecipativo, che ha permesso la comprensione e una ottimale realizzazione del progetto.

Il quartiere, con questo processo di riqualificazione, partecipa allo sviluppo turistico della città e si propone come un modello per i programmi di recupero dell'edilizia pubblica promossi in Francia negli anni Novanta.

3. Da periferia a città: il Porto di Marina di Stabia e la (possibile) riqualificazione del quartiere "Cantieri Metallurgici" a Castellammare di Stabia

Il nuovo porto turistico di Marina di Stabia, il secondo porto turistico d'Italia ed uno tra i più grandi d'Europa, è collocato, al confine di Castellammare di Stabia con Torre Annunziata, presso la foce del fiume Sarno, in un'area periferica caratterizzata, in passato, dalla presenza di numerose industrie (tra cui i Cantieri Metallurgici Italiani, del gruppo Falk) la cui chiusura negli anni Ottanta, ha portato all'abbandono dell'area. Il progetto nasce dall'idea di realizzare non solo un porto turistico ma anche trasformare questo tratto di costa in un luogo per il benessere e il divertimento prevedendo la costruzione (per circa 90.000 mq) di un polo polifunzionale con un albergo a quattro stelle, un centro



commerciale, un cinema multisala, ristoranti, youth center, uffici e studi professionali. I lavori partiti all'inizio del 2000, su progetto dello studio Conti & Associati per il porto e di Massimiliano Fuksas per le opere a terra, hanno permesso l'inaugurazione del porto nel 2007, mentre sono in fase di ultimazione le strutture di supporto (la torre di controllo, il circolo nautico, l'impianto di bunkeraggio, la scuola di vela), a cui seguirà la realizzazione delle opere a terra⁴.

Il porto si articola in due bacini divisi da un istmo centrale di collegamento, in cui sorgerà il circolo nautico, che separa l'area tecnica, comprendente una darsena con due scali d'alaggio e uno scivolo e una zona per la cantieristica e il rimessaggio, sia all'aperto che al coperto, delle imbarcazioni, dal porto vero e proprio dotato di 1400 posti barca da 80 a 50 metri⁵.

Il progetto prevede la demolizione di uno dei due capannoni presenti, sul cui sedime sarà realizzato il polo benessere/divertimento, e il recupero dell'altro destinandolo a centro commerciale. Al di sotto di quest'ultimo è prevista la realizzazione di circa 2.000 posti auto per una superficie complessiva di 35.000 mq.

Per agevolare il raggiungimento del porto, è stato previsto, oltre ad un eliporto, anche la realizzazione di una bretella di collegamento con il casello di Castellammare di Stabia, sull'autostrada A3 Napoli - Salerno, e la costruzione, nei pressi dell'ingresso del porto, di una stazione ferroviaria, che a sua volta sarà trasformata in metropolitana leggera che in futuro, riconnettendosi con il sistema regionale integrato dei trasporti, collegherà con l'aeroporto di Capodichino.

A fronte di un intervento, in cui è previsto un investimento di 150 milioni di euro, di cui 40 di fondi Cipe e il resto di capitale privato (una società partecipata di imprenditori privati, della Banca Monte dei Paschi di Siena Merchant S.p.a. e della Consorzio Opere e Servizi di Bologna), il frammentato tessuto urbano retrostante ancora non è stato "messo a sistema" con il nuovo processo/progetto di riqualificazione, ovvero ci si è concentrati sul waterfront ma senza guardare oltre, verso il "fronte debole" (weak side front).

Infatti, a fronte dell'ambiente di particolare pregio in cui il porto è collocato, alle porte, cioè, della Penisola Sorrentina, l'area è circondata sui tre lati a terra dalla periferia nord di Castellammare di Stabia, che versa in uno stato di profondo degrado, caratterizzata dalla presenza di diversi quartieri di edilizia residenziale pubblica.

In particolare, immediatamente alle spalle del nuovo porto, oltre la strada comunale e la linea ferroviaria, si trova il quartiere IACP "Cantieri Metallurgici", che seguendo le medesime vicende di tanti quartieri di edilizia pubblica costruiti ai margini della città consolidata, è stato, nel corso dei decenni, raggiunto dal tessuto urbano che ne ha progressivamente sostituito l'identità legata ad una produzione industriale ormai in dismissione. Il quartiere, che con i suoi 11 isolati e i 196 alloggi, rappresenta uno degli insediamenti abitativi più importanti in tutta la zona, è stato ritenuto dall'Istituto Autonomo Casa Popolari che potesse rientrare a pieno titolo nell'ambito della riqualificazione della zona, avvertendo in più la necessità di renderlo il più possibile conforme alle innovazioni costruttive, tecnologiche ed ambientali.

Per questo motivo l'Istituto ha bandito un Concorso di idee con l'intento di selezionare proposte di riqualificazione del quartiere che introducessero i principi costruttivi della bioarchitettura: il rispetto e l'integrazione con l'ambiente naturale, il controllo dei consumi di energia, l'impiego di materiali e tecniche non inquinanti e non nocive per la salute dell'uomo, la sostenibilità sociale ed economica, l'innovazione.

⁴ Le opere a terra, relative al progetto del nuovo porto e la riqualificazione del resto della linea di costa (così come di altre aree urbane) sono ora oggetto anche del Programma Integrato Urbano (PIU') Europa di Castellammare di Stabia, che strutturerà le modalità di spesa dei Fondi Europei di Sviluppo Regionale. L'intento è quello di mettere a sistema le iniziative urbanistiche finora intraprese e di avviare consistenti interventi per la rigenerazione urbana e sociale (Deliberazione di Giunta Regionale della Campania n. 282 del 15/02/2008).

⁵ Il porto dispone di 2500 m di banchina di riva con ormeggi per imbarcazioni da 12 a 70 m; 16 pontili galleggianti con ormeggi su fingers per imbarcazioni da 10 a 18 m.

3.1.1. L'occasione del progetto: riqualificazione del quartiere "Cantieri Metallurgici" a Castellammare di Stabia

Il progetto vincitore del concorso di idee bandito dall'Istituto Autonomo Case Popolari della Provincia di Napoli⁶, ha ripensato il rione proponendo l'immagine della "perifericità" che vuole esprimere la graduale evoluzione-trasformazione del quartiere e del porto, in un "combinato" urbanistico che rende necessario e inevitabile un adeguamento del tessuto urbano al suo nuovo ruolo.

I nuovi percorsi di sviluppo programmati, infatti, impongono un ripensamento dei singoli edifici e del rione nel suo insieme, seguendo un percorso che passa inevitabilmente per il suo adeguamento funzionale, energetico, estetico e infrastrutturale sia secondo standard di uso ormai comune, sia attraverso l'impiego di tecniche e tecnologie avanzate ed eco-sostenibili, tipiche di altri interventi simili di cui è oggetto l'edilizia pubblica in Italia ed in Europa.

Da un punto di vista architettonico, tecnologico e funzionale gli edifici (realizzati con i fondi della cosiddetta Legge Romita 640/54), non appaiono raggiungere la qualità e l'accuratezza esecutiva di altri interventi coevi, come, ad esempio, quelli del Piano INA Casa. Pur mantenendo una dignità formale complessiva, infatti, gli edifici presentano diverse carenze progettuali (spessori inadeguati di tramezzi e divisori, impianti di riscaldamento obsoleti, sottodimensionamento degli alloggi e delle parti comuni, ecc.), che hanno inciso negativamente sul confort abitativo e sulla sostenibilità energetica.

Partendo da queste premesse, il progetto, tra l'eventuale demolizione e la conservazione integrale degli edifici, sceglie la cosiddetta *démolition-remolition*, ovvero un'operazione di rimodellamento che, sebbene limitata, rompe la rigidità volumetrica dell'insediamento attraverso una "tridimensionalizzazione" dell'involucro esterno e una rimodellazione delle coperture e degli attacchi a terra. In questo senso il concetto di qualità ecologica è stato inteso non solo quale occasione di gestione sostenibile delle risorse, controllo della compatibilità dei materiali e della produzione dei rifiuti, ecc., ma anche di rispetto dei luoghi e del benessere dell'uomo, ovvero come un processo progettuale e costruttivo innovativo che dovrà prevedere anche la partecipazione attiva degli utenti.

La rimodellazione è consistita nella reinterpretazione della tipologia esistente, per rispondere alle esigenze qualitative delle nuove generazioni e che diviene occasione per dare una nuova immagine al quartiere, collegandolo all'intervento del porto di Marina di Stabia (figura 2).



Figura 2: Sezione est-ovest con l'area del nuovo porto turistico progettata da M. Fuksas

Per ottenere gli ampliamenti di camere e servizi, si sono operate delle "addizioni" in facciata che hanno consentito l'ampliamento delle camere da letto, la realizzazione di una loggia schermata per i soggiorni e un nuovo spazio di mediazione (sempre schermato) per le cucine. Le nuove schermature in legno, reinterpretando una tradizione mediterranea, assolvono ad una triplice funzione: permettono l'ingresso della luce naturale diretta nel periodo invernale e la ostacolano nel periodo estivo; contrastano i problemi di surriscaldamento e favoriscono la ventilazione naturale, assicurando una maggiore privacy degli appartamenti; permettono una trasformazione continua delle facciate a seconda della loro apertura o chiusura durante le ore della giornata (figura 3).

⁶ Il concorso di idee è stato vinto dallo Studio ALCUBO_ARCHITETTI_URBANISTI (Eleonora Giovane di Girasole, Giuseppe Guida, Gaetano De Simone, Antonio Esposito), con l'ing. Lisa De Cristofaro, consulente per la eco-sostenibilità degli interventi proposti.



Figura 3: Prospettiva lungo uno dei viali interni al quartiere

La rimodellazione delle coperture è stata concepita sia come nuovo coronamento per l'edificio, sia occasione per integrare moduli fotovoltaici per un risparmio di risorse; questo intervento, insieme alla realizzazione del tetto verde, permette il recupero per gli abitanti di uno spazio comune oggi inutilizzato, che viene trasformato in area di socializzazione, migliorando la qualità delle relazioni, e una nuova vista verso il mare. Così come la riorganizzazione interna della mobilità e la realizzazione di percorsi pedonali, strettamente legati alla nuova "rete del verde", consentono la riappropriazione degli spazi comuni. A scala urbana il progetto ha riorganizzato la fascia lungo l'attuale ferrovia, per la quale il PRG vigente prevede la "trasformazione della sede ferroviaria in linea tranviaria leggera, l'abbattimento del muro a protezione della linea ferrata, la piantumazione di alberi ad alto fusto".

Per individuare in modo appropriato e completo gli interventi per assicurare la ecoefficienza dell'intervento è stato utilizzato, in forma di check-list, il "Protocollo ITACA", la cui versione sintetica dovrebbe essere adottata per la valutazione di interventi, sia pubblici che privati, di edilizia residenziale⁷. Il progetto ha quindi preso le mosse dall'analisi e dal rispetto di tutti i requisiti indicati nel Protocollo ITACA completo, ritenuto in questa fase preliminare più idoneo (rispetto alla versione sintetica) poiché risulta suddiviso in sette aree di valutazione per le quali si possono meglio individuare strategie di intervento progettuale e contiene aree di valutazione in diretta correlazione con il contesto.

⁷ "Proposta di approvazione del disegno di legge avente per oggetto le "Disposizioni per la determinazione degli oneri di urbanizzazione", Bollettino Ufficiale della Regione Campania – n.30 del 4 giugno 2007.



L'immagine urbana che si è tentato di restituire può essere considerata metafora del nuovo brano di città che sta nascendo nell'area, riconoscendo al Rione una nuova identità e un ruolo decisivo in questa importante trasformazione per la città di Castellammare.

Riferimenti bibliografici

Bradaschia M. (2003), *Decalogo post-urbano*, Roma, Meltemi.

Bruttomesso R. (2004), "Il waterfront: banco di prova per una nuova qualità dello spazio pubblico urbano", in *ibid.* (a cura di), *I waterfront delle isole*, Venezia, Città d'Acqua.

Clementi M. (2004), "L'urbanistica dei progetti urbani", in Clementi A. e Ricci M. (a cura di), *Ripensare il progetto urbano*, Roma, Meltemi.

Castro R., Denisoff S. (2001), *[Re] Modeler Métamorphoser*, Parigi, Le Moniteur.

Fusco Girard L. (2003), "Il sistema dei trasporti tra sviluppo economico e conservazione dell'ambiente", in Giovene di Girasole E. e Guida G. (a cura di), *Mutamenti del paesaggio. Idee, proposte e progetti per la Penisola Sorrentina*, Napoli, Graffiti.

Guida G. (2006) "La metamorfosi territoriale del progetto urbano", in Casamonti M. (a cura di), *20.06 Overview sull'architettura italiana*, Milano, MottaArchitettura.

Malighetti L. E. (2004), *Recupero edilizio e sostenibilità*, Milano, Il Sole 24 Ore.