

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT

INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

34

Designing inclusive urban spaces

2



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol. 18 n. 1 (JUN. 2025)
e-ISSN 2281-4574



Editors-in-Chief

Mario Coletta, *Federico II University of Naples, Italy*
 Antonio Acierno, *Federico II University of Naples, Italy*

Scientific Committee

Rob Atkinson, *University of the West of England, UK*
 Teresa Boccia, *Federico II University of Naples, Italy*
 Giulia Bonafede, *University of Palermo, Italy*
 Lori Brown, *Syracuse University, USA*
 Maurizio Carta, *University of Palermo, Italy*
 Claudia Cassatella, *Polytechnic of Turin, Italy*
 Maria Cerreta, *Federico II University of Naples, Italy*
 Massimo Clemente, *CNR, Italy*
 Juan Ignacio del Cueto, *National University of Mexico, Mexico*
 Claudia De Biase, *University of the Campania L. Vanvitelli, Italy*
 Pasquale De Toro, *Federico II University of Naples, Italy*
 Matteo di Venosa, *University of Chieti Pescara, Italy*
 Concetta Fallanca, *Mediterranean University of Reggio Calabria, Italy*
 Ana Falù, *National University of Cordoba, Argentina*
 Isidoro Fasolino, *University of Salerno, Italy*
 José Fariña Tojo, *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid, Spain*
 Gianluca Frediani, *University of Ferrara, Italy*
 Giuseppe Las Casas, *University of Basilicata, Italy*
 Francesco Lo Piccolo, *University of Palermo, Italy*
 Liudmila Makarova, *Siberian Federal University, Russia*
 Elena Marchigiani, *University of Trieste, Italy*
 Oriol Nel-lo Colom, *Universitat Autònoma de Barcelona, Spain*
 Alessandra Pagliano, *Federico II University of Naples, Italy*
 Gabriel Pascariu, *UAUIM Bucharest, Romania*
 Domenico Passarelli, *Mediterranean University of Reggio Calabria, Italy*
 Piero Pedrocco, *University of Udine, Italy*
 Michèle Pezzagno, *University of Brescia, Italy*
 Piergiuseppe Pontrandolfi, *University of Matera, Italy*
 Mosé Ricci, *La Sapienza University of Rome, Italy*
 Samuel Robert, *CNRS Aix-Marseille University, France*
 Michelangelo Russo, *Federico II University of Naples, Italy*
 Inés Sánchez de Madariaga, *ETSAM Universidad de Madrid, Spain*
 Paula Santana, *University of Coimbra Portugal*
 Saverio Santangelo, *La Sapienza University of Rome, Italy*
 Ingrid Schegk, *HSWT University of Freising, Germany*
 Franziska Ullmann, *University of Stuttgart, Germany*
 Michele Zazzi, *University of Parma, Italy*

Managing Editors

Stefania Ragozino, *CNR - IRIS, Italy*
 Ivan Pistone, *Federico II University, Italy*

Corresponding Editors

Josep A. Bàguena Latorre, *Universitat de Barcelona, Spain*
 Gianpiero Coletta, *University of the Campania L. Vanvitelli, Italy*
 Emanuela Coppola, *Federico II University, Italy*
 Michele Ercolini, *University of Florence, Italy*
 Benedetta Ettorre, *CNR - ITC, Italy*
 Maurizio Francesco Errigo, *La Sapienza University of Rome, Italy*
 Adriana Louriero, *Coimbra University, Portugal*

Technical Staff

Tiziana Coletta, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi,
 Luca Scaffidi



Enhancing to re-integrate: the regeneration of Castellammare di Stabia's historical and cultural heritage for the development of port-city dialogue

Benedetta Ettorre, Gaia Daldanise, Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole

Abstract

The relationship between ports and cities has never been something fixed, but rather a constantly evolving process shaped by developments in industrial processes and the maritime transport sector. Ports and cities grow at different speeds: the former at a faster pace, the latter relatively more slowly.

This phenomenon is most evident in the areas of interaction between port and city, where the needs of port cluster stakeholders and urban actors tend to diverge. This calls for a reorganization of the relationship between port and urban functions, through the planning and design of new spaces and services that simultaneously enhance port performance and urban development, while also promoting the historical and cultural heritage.

Based on this, the study proposes a methodology to support Port System Authorities in strategic planning, through the recovery of architectural heritage and spaces within port-city interface areas. The research, applied to the port city of Castellammare di Stabia (NA), has shown how this approach can help transform port-city interface areas into shared spaces, facilitating a shift from the juxtaposition of spaces and areas to their integration.

The goal is to provide urban and port planners with innovative tools for knowledge, analysis, and decision-making support, capable of guiding the evaluation and planning of interventions with a view to sustainability and integrated development.

KEYWORDS:

Port-city, Port-city interaction areas, Cultural and historical heritage, Sustainable development

Valorizzare per re-integrare: la rigenerazione del patrimonio storico-culturale di Castellammare di Stabia per il potenziamento del dialogo tra porto e città

Il rapporto tra porti e città non è mai stato qualcosa di fisso, ma si configura come un processo in costante evoluzione che si modella con gli sviluppi dei processi industriali e del settore dei trasporti marittimi. Porti e città crescono a velocità diverse: più accelerata la prima, relativamente più lenta la seconda.

Il fenomeno si percepisce maggiormente nelle aree di interazione tra porto e città, dove le esigenze degli attori dei cluster portuali e cittadini tendono a divergere. Ciò richiede una riorganizzazione delle relazioni tra funzioni portuali e urbane, attraverso la pianificazione e la progettazione di nuovi spazi e servizi che migliorino le prestazioni del porto e al contempo lo sviluppo della città, valorizzandone anche il patrimonio storico-culturale.

Partendo da ciò, lo studio propone una metodologia per supportare le Autorità di Sistema Portuale nella pianificazione strategica, attraverso il recupero del patrimonio architettonico e degli spazi delle aree di interazione porto-città. La ricerca, applicata alla città-porto di Castellammare di Stabia (NA), ha mostrato come questo approccio può aiutare a trasformare le aree di interazione in spazi comuni, favorendo il passaggio dalla giustapposizione di spazi e aree alla loro integrazione.

Il fine è quello di dare ai pianificatori urbani e portuali strumenti innovativi di conoscenza, analisi e supporto alle decisioni, capaci di guidare la valutazione e la pianificazione degli interventi in un'ottica di sostenibilità e sviluppo integrato.

PAROLE CHIAVE:

Porto-città, Aree di interazione porto-città, Patrimonio storico-culturale, Sviluppo sostenibile

Enhancing to re-integrate: the regeneration of Castellammare di Stabia's historical and cultural heritage for the development of port-city dialogue

Benedetta Ettore, Gaia Daldanise, Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole

1. Introduzione

I porti costituiscono da sempre nuclei di collegamento tra città di mare, centri regionali per i loro hinterland, filtri e ingranditori culturali, economici e sociali (Carpenter & Lozano, 2020). Come nodi sospesi tra dimensione locale e globale e come condensatori di contaminazioni etno-antropologiche, possiedono un'eredità storica notevole messa costantemente a rischio dalle circostanze mutevoli che li caratterizzano.

Come illustra B. Hoyle all'interno del suo studio "Port-City Evolution Model" (1989), fino al XIX secolo città e porto costituivano un organismo unitario il cui waterfront rappresentava il cuore delle attività marittime e degli organi decisionali. Successivamente, il rapido sviluppo commerciale e industriale del trasporto marittimo ha portato ad una metamorfosi sostanziale e ad una conseguente lacerazione dei legami esistenti tra i due ambiti. L'inarrestabile attività dei container e delle merci (Hein & Van Mil, 2019) ha condotto gradualmente alla nascita di aree di sviluppo separate dai porti antichi e al progressivo abbandono degli spazi e degli edifici precedentemente utilizzati (Alemany Llovera, 2010; Andrade et al., 2021). La dismissione dei siti industriali nelle aree di interfaccia tra città e porto ha generato significativi vuoti urbani, dando origine a veri e propri wastescapes lungo le linee di costa delle città portuali (Aliabeve, 2023; Amenta & Attademo, 2023; Vizzarri et al., 2021; Zimring & Corey, 2021). Questi spazi, costituiti da infrastrutture ed edifici abbandonati o sottoutilizzati, rappresentano una sfida e un'opportunità per la trasformazione urbana.

Negli ultimi anni, il dibattito accademico ha evidenziato come la riqualificazione dei waterfront portuali, ossia le aree urbane in prossimità del mare caratterizzate dalla presenza di attività commerciali e industriali, sia diventata una leva strategica per la rigenerazione delle città portuali e la loro integrazione con il tessuto urbano (Balletto et al., 2022; Liu et al., 2023; Üzümcüoğlu & Polay, 2022). Tale trasformazione implica però una ridefinizione delle relazioni porto-città, attivando sfide legate alla coesistenza tra usi produttivi e funzioni urbane, alla resilienza ambientale e alla governance dei processi di trasformazione. In questo contesto, la salvaguardia degli elementi architettonici e morfologici del patrimonio culturale portuale, così come la gestione degli spazi dismessi all'interno delle aree portuali, rappresentano condizioni fondamentali per attivare strategie di riconversione sostenibili e circolari. Nel caso

specifico delle città portuali, il potenziamento della cultura marittima e la rigenerazione dei tessuti urbani rivestono un ruolo cruciale nei processi di sviluppo territoriale, contribuendo significativamente alla costruzione e al mantenimento di un'identità locale e alla valorizzazione delle risorse storiche e sociali.

Studi condotti su alcuni esempi internazionali (Giovane di Girasole & Daldanise, 2021) mostrano come il patrimonio portuale sia ormai ampiamente riconosciuto come una risorsa chiave per definire nuove catene del valore per lo sviluppo locale, ancor di più se il riutilizzo degli stessi viene interpretato secondo la chiave dell'innovazione. In questo contesto, gli elementi culturali, sociali e ambientali sono considerati motori di uno sviluppo urbano sostenibile e inclusivo. Attraverso, infatti, l'integrazione di attività proprie del settore culturale e creativo e di nuove economie legate alla cultura marittima, le aree di interazione porto-città diventano plateau su cui innestare nuove relazioni e funzioni di connessione con il contesto urbano e la comunità, riattivando spazi ed edifici che possono assumere il ruolo di "cerniera" con il territorio (Giovane di Girasole, 2012; Montaresi, 2025).

Sulla riorganizzazione funzionale delle aree in questione sono diversi gli enti che giocano un ruolo decisivo (Regione, Comuni, Autorità di Sistema Portuale, ecc.) e diversi sono gli attori che vi interagiscono, tra cui compagnie di navigazione, spedizionieri, lavoratori del settore terziario, operatori logistici, centri di ricerca, università, società di trasporto, ecc. (Lam & Yap, 2019). Da questa moltitudine di attori e rapporti derivano conflitti in termini ambientali, spaziali e sociali (Clemente & Pavia, 2021) che andrebbero affrontati e gestiti attraverso modelli di governance collaborativa (Clemente & Giovane di Girasole, 2015) capaci di superare la frammentazione decisionale che caratterizza le aree di interazione porto-città. Di fronte a questi fattori tanto fisici quanto governativi, la dialettica tra spazio urbano e spazio portuale si intensifica, rivelando una tensione intrinseca tra l'uso del territorio per fini residenziali, commerciali e ricreativi e l'esigenza di garantire l'efficienza operativa delle attività portuali. In questo, il compito di disciplinare l'assetto del territorio e di migliorare la vivibilità delle aree spetta alla pianificazione urbana, mentre la pianificazione portuale è chiamata ad affrontare sfide multidimensionali legate anche alla logistica, alla competitività economica e alla gestione delle rotte commerciali.

Questa tensione è riflessa e, in parte, affrontata anche nel quadro normativo italiano, che ha visto un'evoluzione significativa negli ultimi anni. Nel 2016 l'approvazione del "Decreto di riorganizzazione dei Porti" (DL 4 agosto 2016, n. 169) attuava un complessivo disegno di riordino, semplificazione e razionalizzazione delle autorità portuali e della governance del sistema portuale lasciando però alle AdSP un ruolo centrale nell'adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP) e nella pianificazione delle aree di interazione porto-città. Il DL del 2016 prevedeva in particolare che il Piano venisse adottato dal Comitato di gestione, previa intesa con i comuni territorialmente interessati che si esprimevano solo in ordine alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. L'aggiornamento introdotto dal DL 121/2021 rovescia completamente la situazione, affidando la pianificazione delle aree di inte-

razione porto-città alla competenza del comune e della regione, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale. La modifica, così come descritta, mira a promuovere una maggiore integrazione tra le esigenze portuali e lo sviluppo urbano, favorendo una pianificazione più coordinata e partecipata tra le diverse istituzioni coinvolte.

Tuttavia, in alcuni contesti, pianificazione urbana e pianificazione portuale faticano ancora a trovare punti di convergenza e il risultato che deriva dal dialogo tra esse appare come una giustapposizione, un accostamento orizzontale, più che una sovrapposizione reale. Il primo passo per superare questo ostacolo e attivare processi virtuosi di re-integrazione tra città e porto potrebbe essere l'indagine puntuale di ciò che costituisce il caotico substrato delle aree di interazione, in un'ottica che conduca ad una conoscenza e lettura nuova degli spazi e, quindi, alla pianificazione di nuovi scenari per la loro riutilizzazione. Tale processo non si esaurisce nel mero riconoscimento di edifici e spazi, ma comporta la necessità di valutare il loro potenziale in funzione delle scelte di valorizzazione, rigenerazione e "risemantizzazione" (Maspoli, 2016). In questo modo tali aree ed edifici possono diventare terreni comuni, prodotti dall'interazione permanente tra terra e mare, tra luogo e flussi (Carta, 2021).

A partire da queste premesse, emerge una questione centrale che guida la ricerca: su quali aspetti chiave dovrebbe contare un modello di governance collaborativa che punti a supportare la pianificazione e la rigenerazione delle aree di interazione porto-città e ad integrare efficacemente le esigenze del sistema portuale con lo sviluppo urbano sostenibile?

La ricerca ha sviluppato un approccio metodologico che mira ad analizzare, valutare e pianificare la trasformazione innovativa, culturale e sostenibile di edifici storico-architettonici, di archeologia industriale e spazi urbani simbolici all'interno delle aree di interazione porto-città, operando la loro mappatura, analizzando la loro consistenza, ipotizzando e valutando strategie di recupero. L'approccio, costruito e tradotto in ambiente GIS, punta a favorire l'attivazione del potenziale di tali elementi, offrendo una base di conoscenza utile a supportare e promuovere lo sviluppo sostenibile nelle città-porto, valorizzando il patrimonio come leva di innovazione culturale e inclusione sociale e come possibile punto di attivazione per processi di co-pianificazione.

La ricerca prende avvio da un'analisi teorica e operativa delle pratiche di pianificazione e rigenerazione delle aree di interazione porto-città, con il fine di definire una metodologia applicabile in contesti reali. Tale metodologia è stata elaborata nell'ambito della Convenzione "Valorizzazione nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia: patrimonio storico-architettonico, funzioni portuali e aree di interazione porto-città", stipulata tra il CNR IRISS e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

L'articolazione del paper si sviluppa come segue: il §2 descrive l'approccio metodologico proposto, con particolare attenzione agli strumenti utilizzati e agli obiettivi perseguiti; il §3 descrive lo stato dell'arte della normativa italiana nell'ambito delle

città portuali e delle aree di interazione porto-città, il §4 presenta l'applicazione della metodologia al caso studio di Castellammare di Stabia; il §5 è dedicato alla discussione dei risultati emersi, mettendo in luce criticità, potenzialità e traiettorie future; infine, il §6 raccoglie le conclusioni, offrendo una sintesi dei principali contributi e delle implicazioni per la pianificazione e la governance delle città portuali.

2. Il censimento per la valorizzazione di edifici e spazi del patrimonio porto-città come possibile strumento per l'attivazione di processi di co-pianificazione

La letteratura e le pratiche recenti evidenziano come negli ultimi anni la pianificazione e la progettazione urbana europea stia considerando in misura sempre maggiore l'utilizzo di strumenti innovativi culture-led per ridefinire i confini urbani pubblici e privati tra porto e città (Abouelmagd & Elrawy, 2022; Chung & Lee, 2021; Daldanise & Clemente, 2022). Questo approccio mira a realizzare spazi collettivi che favoriscano cultura, tecnologia, creatività e collaborazione, contribuendo a ridurre le disparità sociali e a generare nuove opportunità economiche. Per raggiungere tali obiettivi, è fondamentale un approccio integrato che coinvolga autorità portuali, amministrazioni locali e comunità in un processo sinergico. Solo così i porti possono diventare catalizzatori di sviluppo sostenibile e innovazione urbana, promuovendo una maggiore integrazione sociale e ambientale. La ricerca, sulle premesse riportate nel paragrafo introduttivo (§1), ha sviluppato un approccio metodologico per analizzare, valutare e pianificare trasformazioni sostenibili di edifici storico-architettonici, archeologie industriali e spazi urbani simbolici nelle aree porto-città (Ettorre et al., 2023).

La metodologia, illustrata in Fig.1, mira a fornire un supporto concreto ai processi decisionali, uno strumento operativo utile a favorire la possibile attivazione di processi di co-pianificazione all'interno delle aree di interazione porto-città. Lo strumento è concepito non solo come supporto tecnico per la classificazione e la valutazione del patrimonio edilizio porto-città, ma anche come piattaforma di conoscenza condivisa, utile ad attivare un dialogo strutturato tra i diversi attori coinvolti nel processo decisionale. In quest'ottica, il censimento digitale risultante dall'applicazione della metodologia non si configura come un mero inventario, ma come un dispositivo di mediazione, capace di restituire in forma accessibile e comparabile informazioni utili per l'avvio di percorsi di co-pianificazione tra Autorità di Sistema Portuale, enti locali e comunità. La sua struttura flessibile permette inoltre di aggiornare e integrare dati nel tempo, favorendo un processo decisionale dinamico e trasparente.

L'integrazione di strumenti di analisi come Q-GIS, Excel e Looker Studio, ha permesso di costruire uno strumento potenzialmente in grado di facilitare la valutazione dello stato di conservazione, dei possibili interventi di riqualificazione e delle funzioni future degli edifici e degli spazi situati all'interno delle aree di interazione.

Fig. 1 - Approccio metodologico per la costruzione dello strumento (Elaborazione a cura degli autori)



L'approccio metodologico si divide in tre step principali:

Step 1. Analisi delle politiche e delle pratiche, che prevede la revisione della letteratura scientifica e del quadro normativo portuale prevalente dell'ambito selezionato, l'analisi desk dei principali documenti politici e lo studio delle best practices, sia a livello nazionale che internazionale, per identificare i diversi ambiti di analisi.

Step 2. Costruzione di un dataset sul patrimonio storico e architettonico del porto. Questa fase prevede la selezione e lo studio di edifici e spazi di interesse, allo scopo di valutarne il potenziale trasformativo in relazione ai processi di recupero e valorizzazione. La costruzione del dataset prevede che edifici e spazi vengano categorizzati a seconda della rilevanza storico-architettonica e della loro collocazione in aree cerniera tra porto e città.

2.1 Analisi dello stato di fatto, che prevede l'analisi degli edifici e gli spazi selezionati che rilevi:

- destinazione, stato d'uso (in uso, in disuso, dismesso, in abbandono)
- stato di conservazione (buono, medio, cattivo);
- periodo di realizzazione;
- caratteristiche morfologico-costruttive e dati dimensionali;
- tipo di intervento ammissibile da normativa;
- tipologia di area di interazione porto-città;
- tipologia di edificio o spazio: edifici di interesse storico/architettonico, archeologie industriali, edifici cerniera porto-città, landmarks urbani, spazi cerniera porto-città, spazi cerniera con il mare.

2.2 Analisi dello stato di conservazione e individuazione delle tipologie di intervento necessarie: risanamento conservativo, adeguamento sismico ed energetico, ristrutturazione edilizia, manutenzione straordinaria.

2.3 Definizione dei costi parametrici in funzione della tipologia di intervento manutentivo.

2.4 Definizione delle funzioni potenziali a partire dai quadri di valutazione su cultura, creatività e sostenibilità della Commissione Europea (Montalto et al., 2017, 2019),

che prevede l'individuazione di dimensioni essenziali per la rigenerazione delle aree di interazione porto-città, utili per delineare le prospettive di trasformazione di ciascun edificio e spazio. Per ciascuna dimensione si prevede di definire una o più funzioni potenziali (Fig. 2).

In particolare, sono state identificate le seguenti dimensioni e funzioni potenziali:

- “Porto e cultura marittima”, intesa come costruzione di attrazioni o landmarks; presenza di musei e gallerie d'arte, cinema, teatri. In questa dimensione, la funzione potenziale scelta è: Polo di arte, storia e archeologia;
- “Porto, innovazione e creatività”, prevede lo sviluppo di attività o servizi innovativi nei campi di: arte, cultura e dello spettacolo; design e architettura; industria 4.0, start Up, ricerca ed economia marittima. Funzioni potenziali: Industria 4.0 e incubatore di start up, Imprese culturali e creative;
- “Porto, educazione e capitale umano”, prevede l'istituzione di corsi di laurea, master, workshop legati al fare impresa e all'economia marittima, training. Rientra in questa dimensione anche l'implementazione di misure, accordi e partenariati per una pianificazione condivisa porto-città. Funzione potenziale: Università e Centri di ricerca in campo marittimo e dello shipping;
- “Porto, conoscenza e diffusione”, riguarda la capacità del porto di far conoscere le proprie attività. Funzione potenziale: Spazi/edifici di comunità per iniziative porto-città;
- “Porto in transizione”, segnala gli edifici e spazi che per tipologia e tecniche costruttive possono fornire un contributo alla transizione energetica attraverso retrofitting e/o produzione di energia pulita. Funzione potenziale: Retrofitting, produzione di energia pulita e/o mitigazione delle isole di calore.

Step 3. Elaborazione dei dati e strumenti di supporto alle decisioni. Il terzo step vuole applicare le Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (ICT) alla pianificazione sostenibile delle aree di interazione porto-città. In particolare, lo step prevede la costruzione di un database di informazioni operative documentate all'interno di piattaforme facilmente fruibili da tecnici e membri della comunità. L'elaborazione dei dati avviene attraverso un sistema GIS (Geographic Information

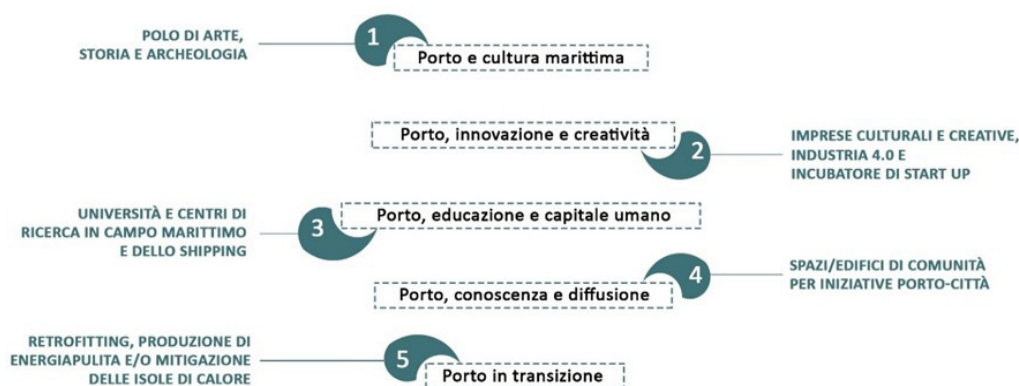


Fig. 2 - Dimensioni di rigenerazione e funzioni potenziali (Elaborazione a cura degli autori)

System), che consente di analizzare e visualizzare in modo interattivo le caratteristiche e le funzioni potenziali degli edifici e degli spazi portuali. Il database GIS integra dati cartografici, architettonici e funzionali, organizzati in layer tematici (es. stato di conservazione, tipologia architettonica, funzioni potenziali, tipologia di area di interazione). Ogni edificio o spazio censito è georeferenziato e associato a una scheda informativa strutturata, contenente dati qualitativi e quantitativi. Il database consente l'esplorazione interattiva delle informazioni, facilitando l'analisi comparativa tra edifici e aree, la valutazione degli scenari di trasformazione e l'identificazione di priorità strategiche per la rigenerazione. Attraverso strumenti di filtro, query e rappresentazione tematica, il GIS si configura come uno strumento tecnico al servizio del dialogo istituzionale e della partecipazione, contribuendo a rendere più accessibili e condivisibili i contenuti progettuali con i vari stakeholder.

3. La pianificazione delle aree di interazione porto-città in Italia tra normativa, governance e sfide territoriali

La letteratura sulla pianificazione delle aree portuali da circa un ventennio si è concentrata sul complesso rapporto che esiste tra città e porto (Hein, 2019; Konwitz, 2020; Pavia, 2015, 2021), spinta dalle numerose esperienze europee di evoluzione delle aree portuali e dalle istanze legate ai progetti di riqualificazione dei waterfront. Tuttavia, il notevole corpus letterario prodotto da geografi, economisti e urbanisti non riesce ancora a trovare una risposta effettiva e soddisfacente nel campo della pianificazione e della normativa.

Nel panorama normativo italiano la Riforma della Legge n.84/94, approvata con il decreto legislativo 4 agosto 2016 introduce il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), chiamato a contemperare in un unico documento una pianificazione sovra territoriale in grado di connettere le specificità di ogni nodo appartenente al sistema portuale. Al nuovo PRdSP viene associato un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), chiamato a pianificare gli obiettivi strategici del primo in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con gli orientamenti europei della portualità e con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Il ruolo principale del DPSS è quello di definire preliminarmente gli obiettivi integrati (tecnici ed ambientali) dei sistemi portuali, in modo da anticipare i nodi critici della fattibilità amministrativa, tecnica, urbanistica ed ambientale, per pervenire a condivise politiche del territorio e ad una procedura di approvazione del piano più snella, in grado di coordinare la valutazione tecnica ed ambientale del piano stesso. Il DPSS assume una portata strategica notevole, essendo chiamato a definire la visione generale dei nodi del sistema su cui costruire la massima sinergia con il territorio. Al documento vengono affidate diverse funzioni, tra cui quella di individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali (il sotto-ambito porto operativo) e quella di individuare le aree di interazione porto-città e territorio.

Come anticipato nel paragrafo introduttivo (§1), la disciplina delle aree di interazione porto-città ha subito un'evoluzione notevole con l'aggiornamento restituito dal DL 121/2021, che ha modificato in maniera radicale l'attribuzione delle competenze legate alla pianificazione delle suddette aree. Prima dell'intervento, il Piano Regolatore Portuale (PRP) veniva adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP), con l'obbligo di intesa con i comuni esclusivamente sulle aree di interazione porto-città. Con la modifica introdotta dal DL 121/2021, la competenza sulla pianificazione delle aree di interazione porto-città è stata trasferita ai comuni e alle regioni, che devono provvedere alla pianificazione previa acquisizione del parere dell'AdSP. Al contrario di quanto accadeva prima della riforma, dunque, sono i comuni a doversi occupare della pianificazione delle aree di interazione. Se questo fattore in un primo momento appare come un'innovazione potenzialmente in grado di snellire la burocrazia e di velocizzare i processi di rigenerazione delle aree di interfaccia tra porto e città, riducendo i tempi di approvazione dei piani e garantendo una maggiore autonomia alle amministrazioni locali, ad un'analisi più attenta emerge un bug che in determinati contesti territoriali può assumere dimensioni macroscopiche: nonostante la separazione delle competenze, il processo resta e deve restare fortemente ancorato ad un principio di condivisione delle scelte. All'AdSP spetta l'individuazione e la perimetrazione delle aree, agli enti locali la loro pianificazione ma la Norma non indica gli strumenti e le modalità per individuarle, né quali siano i caratteri che inducano a riconoscerle (D'Amora et al., 2020). In contesti territoriali complessi, in cui il dialogo tra enti viene reso difficile da sedimentati comportamenti conflittuali, questa mancanza di linee guida può portare a un'inefficace gestione delle aree di interazione (Akhavan, 2017; Cerreta et al., 2021; Clemente, 2014). In risposta a queste criticità, si è diffuso il concetto di co-pianificazione, affermatosi come un processo potenzialmente in grado di affrontare la frammentazione e le tensioni che spesso emergono in queste aree. Come osservato da Hein (2016), un approccio collaborativo risulta essenziale per armonizzare le esigenze urbane con quelle portuali e per garantire uno sviluppo bilanciato capace di favorire tanto la competitività del porto quanto la qualità della vita urbana.

In Italia sono numerosi gli accordi di collaborazione che di anno in anno vengono siglati tra AdSP e comuni, per individuare progettualità, attività e nuovi insediamenti in grado di contemperare al meglio gli interessi legati allo sviluppo dei traffici portuali con le esigenze manifestate dalla comunità. L'obiettivo di queste collaborazioni istituzionali è porre le basi per una nuova crescita socioeconomica delle città portuali, puntando alla loro integrazione dal punto di vista spaziale, funzionale e sociale. Parallelamente, per facilitare il dialogo tra i diversi stakeholder coinvolti, si stanno sperimentando forme di collaborazione pubblico-privata sempre più efficaci, con l'obiettivo di superare le difficoltà delle amministrazioni pubbliche nella realizzazione delle grandi opere e di sfruttare la capacità degli operatori privati di investire nello sviluppo urbano.

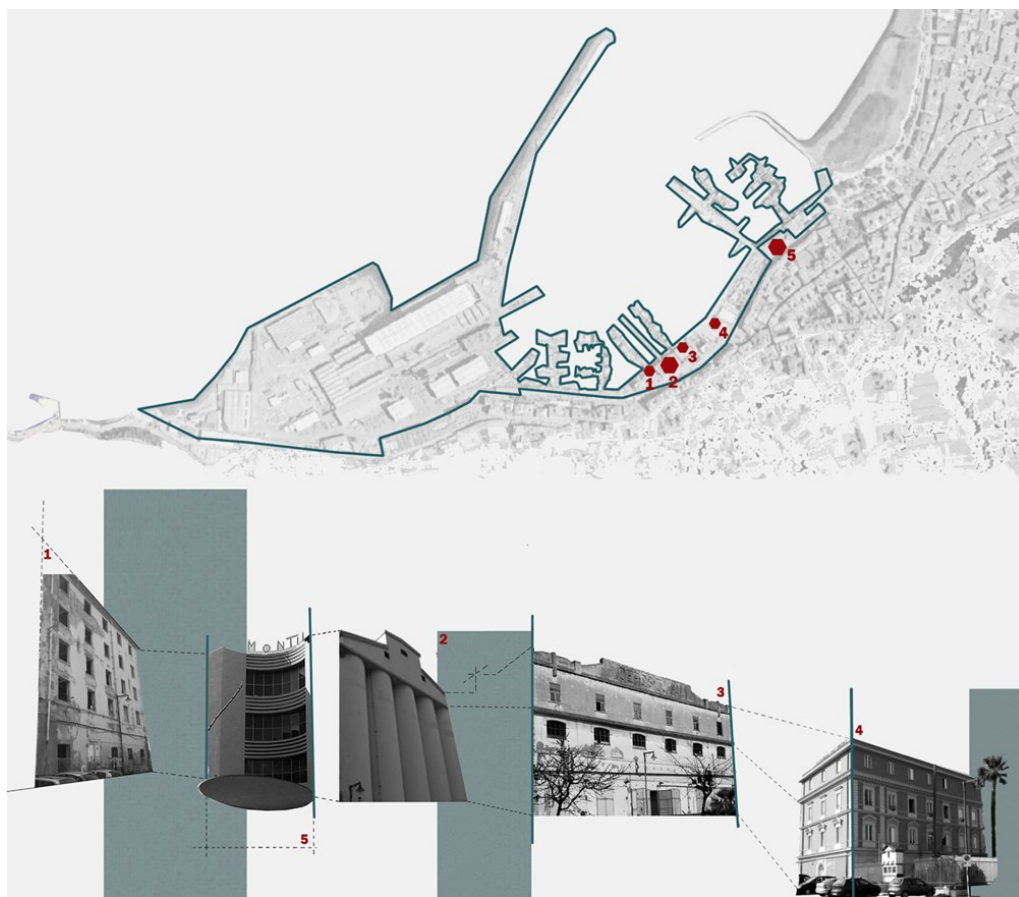
In particolare, alcune realtà portuali come quella di La Spezia, hanno avviato processi

Fig. 3 - Il porto di Castellammare di Stabia (Elaborazione a cura di Benedetta Ettore)

di co-pianificazione. La Giunta Regionale della Liguria ha approvato uno schema di Accordo tra Regione, Comune e AdSP per il nuovo waterfront cittadino. In questo caso l'accordo, di cui si parlava già nei primi anni 2000 ma sottoscritto solo nel 2023, avrà durata pari al tempo necessario per gli interventi in esso previsti, che comprendono anche la programmazione, la progettazione e la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione necessarie all'implementazione della funzione di servizio passeggeri.

Alla luce di queste trasformazioni normative e delle sfide emergenti, risulta necessario dotare i pianificatori urbani e portuali di strumenti innovativi di conoscenza, analisi e supporto alle decisioni, capaci di guidare la valutazione e la pianificazione degli interventi in un'ottica di sostenibilità e sviluppo integrato. Questo approccio consentirebbe di evitare che città e porti si muovano con tempistiche e direzioni divergenti, garantendo una crescita armoniosa e resiliente dell'intero sistema urbano-portuale.

Il paper approfondisce il caso di Castellammare di Stabia (Fig.3), in Campania, non solo perché rappresenta un contesto emblematico nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, ma anche perché attualmente è interessato dalla fase di approvazione sia del Piano Urbanistico Comunale (PUC), sia del Piano Regolatore Portuale (PRP). Il caso, dunque, offre un'occasione concreta per testare l'approccio metodologico sviluppato nell'ambito della Convenzione tra CNR e AdSP volto alla valorizzazione integrata delle aree di interazione porto-città.



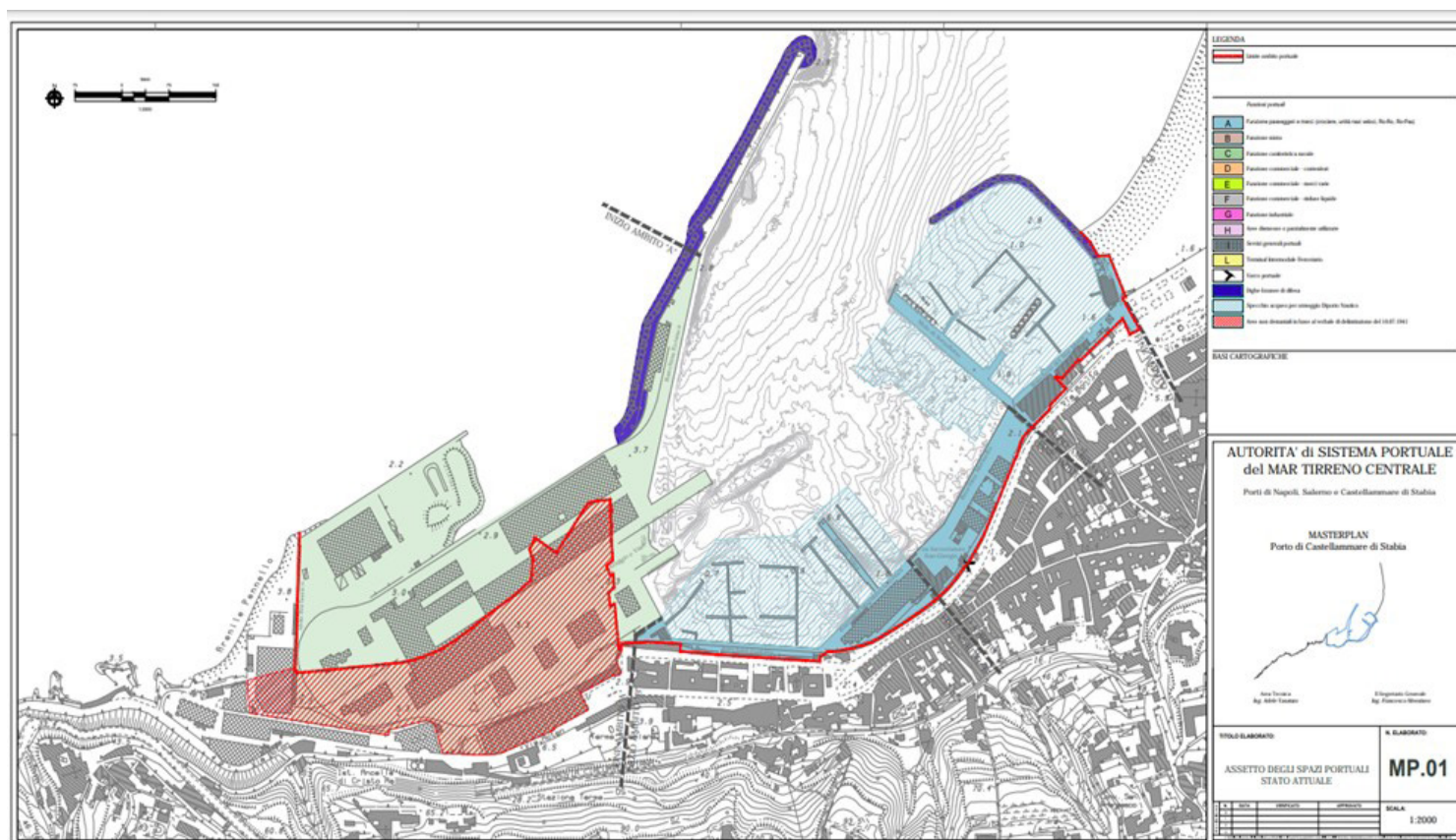
4. Castellammare città-porto: prospettive di sviluppo e potenzialità di rigenerazione

Il Porto di Castellammare di Stabia si trova nella parte meridionale del Golfo di Napoli, in prossimità dell'inizio della Penisola Sorrentina. Porto di rilevanza economica locale, incentra la sua attività principalmente nel settore della nautica da diporto e in quello della cantieristica, grazie soprattutto alla presenza dello storico stabilimento "Fincantieri". Dal 2006 il Porto di Castellammare (Fig.4). è incluso nella circoscrizione demaniale marittima dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale insieme ai porti di Napoli e Salerno.

Da sempre l'attività industriale rappresenta un comparto di grande valore economico e occupazionale per la città campana, tanto da portare alcuni studiosi a definire Castellammare come "la città-cantiere" (Bottalico, 2015). La natura industriale della città nasce nel 1783, anno in cui i Borbone decisero di localizzarvi la sede dei cantieri navali. Da quel momento, la città ha legato il proprio destino a questa attività che si sta orientando, in tempi recenti e per motivi legati in prevalenza all'esiguità degli spazi disponibili, verso la produzione di parti di navi militari e nella costruzione di traghetti (AdSP Mar Tirreno Centrale, 2024; Colucci, 2016).

Negli ultimi anni il settore legato alla nautica da diporto, in particolare ai mega e giga yacht, si è sviluppato in maniera esponenziale grazie alla vicinanza del porto di Castellammare alla costiera sorrentina e ai siti archeologici di Pompei ed Ercolano, che ogni anno

Fig. 4 - Assetto degli spazi portuali. Stato attuale. (Fonte: AdSP Mar Tirreno Centrale, 2021)



attirano flussi ingenti di turisti.

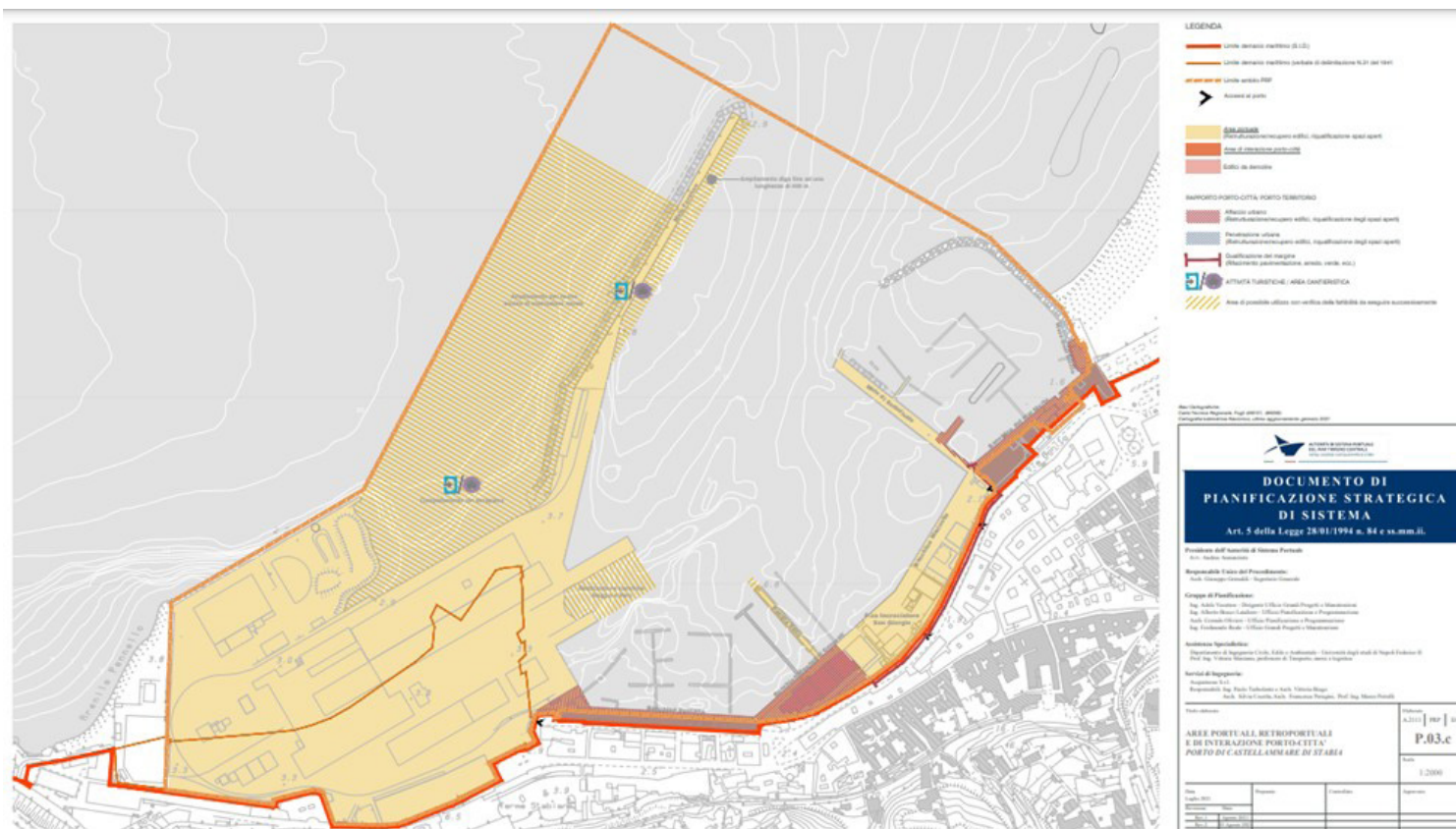
Nonostante la grande importanza che il settore portuale riveste per la città, il Piano Regolatore Portuale vigente risale al 1962, mentre il suo aggiornamento, che rappresenta un'opportunità cruciale per la riqualificazione del porto e del suo rapporto con la città, è in fase di approvazione. Il nuovo piano punta a ridefinire l'assetto delle infrastrutture esistenti e a favorire una maggiore integrazione con il tessuto urbano, tenendo conto delle esigenze sia della nautica da diporto, sia della cantieristica. Tuttavia, il processo di approvazione si sta rivelando piuttosto complesso, data la necessità di superare criticità notevoli legate ai finanziamenti e alle tempistiche di attuazione.

Il Piano Urbanistico Comunale adottato con Delibera di giunta n. 6 del 9 febbraio 2022 e in fase di approvazione, invece, prevede che tutta la fascia del waterfront stabiese sia inclusa all'interno della Zona Territoriale Omogenea F "attrezzature ed impianti di interesse generale" con indicazioni generiche sulla destinazione d'uso degli elementi specifici dell'area: piazza, aree per attrezzature destinate a servizi comuni, parcheggi, ecc. Nella Carta delle Risorse Storiche – Tavola Sud (Tav. QC.09.s) del Piano Urbanistico Comunale di Castellammare di Stabia, sono evidenziate le risorse tutelate ai sensi del d.lgs. 42/2004, dove si può identificare la presenza all'interno dell'area portuale del bene culturale di interesse dichiarato (art. 10) n. 20 – Ex deposito Sali alla via Bonito, da riqualificare e mettere a sistema rispetto a tutti gli altri elementi di pregio presenti sul territorio.

All'interno del Rapporto Ambientale Preliminare¹ del PRP redatto nel luglio 2024 dall'AdSP, si legge che, in ragione delle caratteristiche della struttura portuale e del pregio della città e del territorio che gli si sviluppano intorno, il porto può ambire ad assumere il ruolo di «porta di accesso alla città e al territorio, accogliendo attività turistiche e culturali». All'interno del documento si legge, inoltre che «il porto in virtù della vicinanza al centro storico di Castellammare, è innegabilmente vocato a trasformarsi, almeno in parte, in una «piazza sull'acqua». Ciononostante, nei documenti programmatici dell'AdSP nessun intervento specifico viene previsto per la riqualificazione degli edifici e degli spazi in disuso o sottoutilizzati situati tra porto e città, sebbene questi potrebbero rivestire un ruolo chiave se messi in relazione con i crescenti flussi turistici che continuano ad investire l'area. Ad essere chiarite sono solo le macrocategorie di azioni previste per ciascun ambito (Fig. 5). In particolare, nel DPSS si legge quanto segue: «Nel porto di Castellammare di Stabia, infine, occorrerà studiare, in sede di Piano Regolatore Portuale e/o di progetto di fattibilità dedicato, il recupero del waterfront nell'area su cui sorgono l'edificio dei Silos granari e, a seguire, verso ovest, un magazzino ed una struttura ricettiva dismessa e in cattivo stato di conservazione» (p. 172)².

In linea con quanto indicato dal DPSS, la proposta di PRP persegue diversi obiettivi di sviluppo, di cui si evidenzia il terzo, «Valorizzazione del rapporto porto – città», secondo cui per la realizzazione di un nuovo affaccio a mare in corrispondenza della città storica occorre:

- individuare gli spazi aperti esistenti che possono già essere destinati alla fruizione turistica, ricreativa e al tempo libero, ossia a piazze e slarghi con affaccio sul bacino portuale, e, eventualmente, incrementarli demolendo le costruzioni non più utilizzate e non riutilizzabili;



- definire gli edifici da recuperare a supporto alla funzione portuale turistica e da diporto e ad usi urbani con questi compatibili.

A partire dall'analisi del materiale grafico e documentale fornito dall'Ufficio Pianificazione e Programmazione e dall'Ufficio Demanio dell'AdSP, nonché del recente DPSS, la ricerca ha analizzato il Porto di Castellammare concentrandosi sul suo patrimonio storico e architettonico, selezionando e analizzando un totale di dieci elementi tra edifici e spazi, caratterizzati da una rilevanza storico-architettonica e per la loro collocazione in aree cerniera con la città. Per ogni edificio e spazio è stata effettuata una valutazione completa delle condizioni attuali e dello stato di utilizzo (in uso, parzialmente in uso, in disuso, abbandonato), comprendente valutazioni in loco e una revisione esaustiva della documentazione fornita dall'AdSP.

A dare forza alla proposta è il fatto che dal 2023 la città di Castellammare ricade all'interno della buffer zone del sito UNESCO 829 "Aree Archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata". In questo contesto, allo stato attuale si sta procedendo alla redazione e all'aggiornamento del piano di gestione del Sito, orientato a una governance partecipata mediante intese con enti territoriali, partnership con soggetti privati, associazioni, fondazioni e imprese, coinvolgendo attivamente i cittadini che sono chiamati anch'essi alla protezione e alla valorizzazione del patrimonio di questo luogo. Il Porto di Castellammare assume un ruolo chiave nell'ambito del progetto, in quanto al suo interno ricade l'unica stazione marittima dedicata al trasporto passeggeri ricompresa nella buffer zone e costantemente attiva, in cui fanno scalo traghetti che raggiungono le isole del Golfo.

Fig. 5 - Aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città. Porto di Castellammare di Stabia (Fonte: AdSP Mar Tirreno Centrale, 2021)

Fig. 6 – Tipologia di edifici e spazi del Porto di Castellammare di Stabia (Elaborazione a cura di Benedetta Ettore)



A valle delle analisi effettuate, la metodologia elaborata (§2) è stata calata sul contesto specifico di Castellammare di Stabia. Lo studio ha facilitato la categorizzazione degli edifici e degli spazi (Fig.6) in base alla loro posizione geografica e agli attributi primari. Di dieci edifici selezionati e censiti, otto ricadono all'interno del perimetro dell'AdSP mentre uno, il Cinema Montil, si trova immediatamente al di fuori dello stesso. Proprio quest'edificio, parzialmente in uso e con una funzione socioculturale importante per la città, interrompe la continuità del limite esistente tra porto e città configurandosi come una vera e propria cerniera tra le due parti. Soltanto le tre palazzine in consegna alla Capitaneria di porto, all'AdSP e all'Agenzie delle Dogane hanno una configurazione simile ma le funzioni che vi si svolgono sono tali da non convogliare ingenti flussi cittadini all'interno dell'area portuale e da escluderle dalla categoria dell'affaccio urbano. Dallo studio della morfologia urbana di questo ambito cittadino si è arrivati alla conclusione che tutti gli stabili censiti possono essere considerati come edifici di penetrazione urbana (come indicato nel DPSS), e che quindi l'area di interazione porto-città si presenta malleabile e adatta ad assorbire nuovi progetti volti a ricostruire una visione strategica urbano-marittima coerente e condivisa.

In questa prospettiva, le dimensioni essenziali per la rigenerazione delle aree di interazione porto-città individuate in precedenza (§1) sono state applicate sul caso studio di Castellammare di Stabia proponendo per ciascuno degli edifici e spazi della città-porto una funzione potenziale. Le ipotesi di funzioni riguardano tutti gli edifici fatta eccezione per quelli in cui sono collocate alcune funzioni strettamente correlate alla gestione del porto come sede AdSP, Sanità Marittima, ecc. In particolare:

1) Porto e cultura marittima. Questa funzione è stata proposta per l'ex Magazzino del sale e il Cinema teatro Montil.

2) Porto, innovazione e creatività. La funzione è stata assegnata ai due Magazzini del sale, al Cinema teatro Montil e al Circolo Nautico Stabia Mare Morto.

3) Porto, educazione e capitale umano. Gli edifici adatti ad ospitare tale funzione risultano l'edificio dell'Agenzia delle Dogane, il Cinema teatro Montil e il Circolo Nautico Stabia Mare Morto.

4) Porto, conoscenza e diffusione. Gli edifici scelti per questa funzione sono i due Magazzini del sale, il Manufatto Gruppo Unico Ormeggiatori e il Cinema teatro Montil.

5) Porto in transizione. Tutti gli edifici e gli spazi del porto sono potenzialmente in grado di ospitare questa funzione.

Nella terza fase è stato strutturato il database in formato GIS in cui sono state catalogate tutte le informazioni relative alle caratteristiche chiave e alle funzioni potenziale di ciascun edificio censito (Fig.7).

5. Discussione

Il lavoro ha dimostrato come un censimento strutturato del patrimonio edilizio e spaziale nelle aree di interazione porto-città possa diventare non solo uno strumento tecnico di classificazione, ma anche un possibile dispositivo di mediazione tra i diversi attori coinvolti nella pianificazione urbana e portuale. L'approccio proposto, fondato sull'analisi multidimensionale di edifici e spazi, e sull'uso integrato di strumenti ICT come Q-GIS, Excel e Looker Studio, ha permesso di costruire una piattaforma conoscitiva condivisa, orientata alla co-pianificazione e alla valorizzazione del patrimonio culturale come leva di attivazione di processi di rigenerazione delle aree portuali.

L'esperienza applicata al caso di Castellammare di Stabia ha evidenziato la malleabilità funzionale e urbana che costituisce molte strutture portuali, oggi sottoutilizzate, che potrebbero essere strategicamente ripensate per favorire processi di rigenerazione sostenibile e integrata. Il caso studio ha inoltre messo in luce come alcuni edifici (es. il Cinema Montil) possano agire da cerniere urbane tra il tessuto cittadino e quello portuale, diventando luoghi simbolici per la riconnessione fisica e culturale tra porto e cit-

Fig. 7 – Le funzioni potenziali per gli edifici e gli spazi del Porto di Castellammare di Stabia (Elaborazione a cura di Benedetta Ettore)



tà.

Un aspetto rilevante riguarda la classificazione funzionale potenziale degli edifici, sviluppata secondo le cinque dimensioni individuate: cultura marittima, innovazione e creatività, educazione, diffusione della conoscenza e transizione ecologica. Questa tassonomia, ispirata agli indicatori europei per la valutazione della cultura e della sostenibilità urbana, rappresenta un contributo metodologico innovativo, capace di orientare scenari trasformativi concreti.

Tuttavia, l'applicazione del metodo ha anche evidenziato alcune criticità operative, tra cui:

- la disomogeneità dei dati disponibili, soprattutto per quanto riguarda edifici in disuso o di difficile accesso;
- la necessità di costante aggiornamento della banca dati per garantirne l'efficacia come sistema di supporto decisionale.

Infine, emerge come il censimento digitale possa assumere anche un ruolo abilitante per la partecipazione pubblica, facilitando l'accesso all'informazione e stimolando il coinvolgimento di comunità locali e stakeholders attraverso visualizzazioni interattive e narrazioni territoriali complesse.

Possibili sviluppi futuri potrebbero riguardare il testing dello strumento in contesti portuali differenti per valutarne l'adattabilità; il rafforzamento e l'integrazione di strategie di partecipazione attiva delle comunità locali, anche attraverso piattaforme digitali accessibili e l'integrazione di nuovi dati (es. impronta ecologica, vulnerabilità climatica) per allineare lo strumento alle agende urbane e ambientali europee.

6. Conclusioni

Come evidenziato, nell'attuale dibattito internazionale, la cultura, la creatività e le nuove tecnologie sono priorità strategiche per lo sviluppo sostenibile dei territori, potenzialmente in grado di ridurre le disuguaglianze sociali e incentivare nuove opportunità economiche. Nel contesto italiano, l'effetto simbiotico della valorizzazione del patrimonio culturale potrebbe portare alla definizione di nuove traiettorie di sviluppo urbano sostenibile, in particolare nelle aree di interazione porto-città. Sviluppando una nuova interpretazione e identità degli spazi portuali, è possibile trasformare le aree di interfaccia porto-città in luoghi di sperimentazione culturale e tecnologica per la gestione sostenibile del patrimonio.

Tuttavia, per conseguire simili obiettivi, è necessario attivare modelli di governance che favoriscano la co-pianificazione tra autorità portuali, amministrazioni locali e comunità. La presenza di molteplici attori introduce inevitabilmente conflitti di natura ambientale, spaziale e sociale. Questi conflitti possono essere affrontati solo attraverso una governance inclusiva che incoraggi decisioni condivise e orientate al consenso.

In questo contesto la ricerca ha contribuito a sviluppare un modello operativo per la valorizzazione del patrimonio porto-città, fondato su una metodologia integrata di analisi, classificazione e visualizzazione interattiva del patrimonio costruito. Il censimento digitale, concepito non come semplice inventario ma come strumento strategico per la co-pianificazione, con il fine di permettere una lettura chiara delle potenzialità trasformatrice del territorio. L'a-

nalisi della consistenza e del potenziale trasformativo del patrimonio in un'ottica di recupero e valorizzazione ha permesso di selezionare e individuare gli edifici e gli spazi significativi, l'analisi dello stato di fatto ha permesso di sviluppare ipotesi di interventi e di nuove funzioni potenziali. Il censimento e la catalogazione hanno prodotto un database informativo implementabile, inoltre, la rielaborazione dei dati attraverso il software Q-GIS ha condotto allo sviluppo di un Sistema Informativo Territoriale utile per la messa a sistema delle informazioni relative agli edifici e agli spazi identitari.

Attraverso l'applicazione al caso studio di Castellammare di Stabia, si è riusciti a testare la metodologia che potrebbe essere replicata in altri contesti urbani portuali, soprattutto quelli caratterizzati dalla presenza di un patrimonio dismesso o sottoutilizzato, con potenziale valore culturale, sociale ed economico. Il modello sviluppato è orientato a una pianificazione inclusiva, dinamica e trasparente, coerente con i principi della transizione ecologica e della coesione sociale.

ENDNOTES

1 <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/11317/17030>

2 https://adsptirrenocentrale.it/wp-content/uploads/2021/10/DPSS_RI_Relazione-Illustrativa_Rev3.pdf

ACKNOWLEDGEMENTS

Gli autori desiderano ringraziare gli esperti e i professionisti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Mediterraneo Centrale che hanno partecipato allo studio.

li autori hanno concepito e sviluppato congiuntamente l'approccio e hanno deciso l'obiettivo generale e la struttura del documento: concettualizzazione, M.C., B.E., G.D. e E.G.d.G.; metodologia, B.E., G.D., M.C. e E.G.d.G.; software, B.E.; validazione, M.C., G.D. e E.G.d.G.; analisi formale, B.E., G.D., M.C. e E.G.d.G.; indagini, B.E., G.D. e E.G.d.G.; risorse, B.E., E.G.d.G., G.D. e M.C.; cura dei dati, G.D., B.E. e E.G.d.G.; scrittura - preparazione della bozza originale, B.E., G.D. e E.G.d.G.; scrittura - revisione ed editing, M.C., E.G.d.G., G.D. e B.E.; visualizzazione, B.E.; supervisione, M.C., E.G.d.G. e G.D. Tutti gli autori hanno letto e approvato la versione pubblicata del manoscritto.

FUNDINGS

Questo studio fa parte della ricerca finanziata dal progetto "Censimento e valorizzazione del patrimonio storico-architettonico, delle funzioni portuali e delle aree di interazione porto-città dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia" derivante dall'accordo di collaborazione 2021-2022 tra l'Istituto di Ricerca sull'Innovazione e i Servizi per lo Sviluppo (IRISS) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

REFERENCES

- AdSP Mar Tirreno Centrale. (2024). Porto di Castellammare di Stabia. <https://adsptirrenocentrale.it/porto-di-castellammare-di-stabia/>
- Akhavan, M. (2017). Development dynamics of port-cities interface in the Arab Middle Eastern world - The case of Dubai global hub port-city. *Cities*, 60, 343–352. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.10.009>
- Alemany Llovera, J. (2010a). La transformación de los puertos desde la revolución industrial. *Portus*.
- Alemany Llovera, J. (2010b). La transformación de los puertos desde la revolución industrial. *Portus*.
- Andrade, M. J., Costa, J. P., Jiménez-Morales, E., & Ruiz-Jaramillo, J. (2021). A City Profile of Malaga: The Role of the Port-City Border throughout Historical Transformations. *Urban Plan-*

- ning, 6(3), 105–118. <https://doi.org/https://doi.org/10.17645/up.v6i3.4189>
- Bottalico, A. (2015). Il fuoco a mare. Ascesa e declino di una città-cantiere del sud Italia. *Monitor*.
 - Carpenter, A., & Lozano, R. (2020). Introduction, Chapter Summary, and Conclusions from the Book. In *European Port Cities in Transition Moving Towards More Sustainable Sea Transport Hubs* (pp. 1–18). <http://www.springer.com/series/8584>
 - Carta, M. (2021). Città Aumentate. Dieci Gesti-Barriera per Il Futuro. Il margine.
 - Cerreta, M., Muccio, E., Poli, G., & Regalbuto, S. (2021). Verso un modello città-porto circolare: un sistema di supporto alla decisione multidimensionale e multiscale per Napoli Est. *LaborEst*, 22(08), 57–63.
 - Clemente, M. (2014). NAPOLI 2020: la visione dal mare per lo sviluppo locale sostenibile della costa metropolitana. *TRIA*, 13.
 - Clemente, M., & Giovane di Girasole, E. (2015). La rigenerazione collaborativa della Costa Metropolitana di Napoli: verso un piano condiviso. In G. Guida (Ed.), *Città Meridiane. La questione metropolitana al Sud* (pp. 149–160). La Scuola di Pitagora Editrice.
 - Clemente, M., & Pavia, R. (2021). Co-pianificazione del sistema porto-città: Dialogo tra comunità per funzioni e spazi condivisi. *Urbanistica Informazioni*.
 - Colucci, M. (2016). Il fuoco a mare: Castellammare di Stabia, la città-cantiere, il punto di vista del lavoro. In *Meridiana: rivista di storia e scienze sociali* (1st ed., Vol. 85, pp. 239–243). Viella.
 - Daamen, T. (2007). Sustainable Development of the European Port-City Interface. *ENHR Conference*.
 - Daldanise, G., & Clemente, M. (2022). Port Cities Creative Heritage Enhancement (PCCHE) Scenario Approach: Culture and Creativity for Sustainable Development of Naples Port. *Sustainability*, 14(14), 8603. <https://doi.org/10.3390/su14148603>
 - D'Amora, S., Braidà, M., & Giangreco, R. (2020). Il Contributo della Pianificazione dello Spazio Marittimo nella Pianificazione di Sistema Portuale. Le interazioni terra-mare applicate alle aree di interazione porto-città. In M. Clemente & R. Pavia (Eds.), *Co-pianificazione del sistema porto-città: dialogo tra comunità per funzioni e spazi condivisi* (pp. 3–12). *Urbanistica Informazioni*.
 - De Vito, S. (1999). La riqualificazione delle aree portuali come progetto urbano. *Bollettino Della Società Geografica Italiana*, IV, 75–104.
 - Ettore, B., Daldanise, G., Giovane di Girasole, E., & Clemente, M. (2023). Co-Planning Port–City 2030: The InterACT Approach as a Booster for Port–City Sustainable Development. *Sustainability*, 15(21), 15641. <https://doi.org/10.3390/su152115641>
 - Fusco Girard, L. (2013). Toward a smart sustainable development of port cities/areas: The role of the “Historic Urban Landscape” approach. *Sustainability (Switzerland)*, 5(10). <https://doi.org/10.3390/su5104329>
 - Giovane di Girasole, E. (2012). Waterfront and City: Redevelopment and Urban Quality. *BDC*, 12(1), 201–207.
 - Giovane di Girasole, E., & Daldanise, G. (2021). Il porto come “infrastruttura culturale e creativa”: Verso una governance collaborativa e una pianificazione congiunta. In B. Bonciani, L. Bordato, & E. Giovane di Girasole (Eds.), *Dialoghi tra porto e città nell'epoca della globalizzazione. Per un approccio multidisciplinare alle sfide della portualità*. Aracne Editore.
 - Hein, C. (2016). Port cityscapes: conference and research contributions on port cities. *Planning Perspectives*, 31(2), 313–326. <https://doi.org/10.1080/02665433.2015.1119714>
 - Hein, C. (2019). The Port Cityscape. Spatial and institutional approaches to port city relationships. *PortusPLUS*, 8(Special Issue).
 - Hein, C., & Van Mil, Y. (2019). Towards a Comparative Spatial Analysis for Port City Regions Based on Historical Geo-spatial Mapping. *PORTUSplus Citation*, 8(February 2020), 1–18.
 - Hoyle, B. S. (1989). The port–City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429–435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)
 - Konwitz, J. W. (2020). *Cities & the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe*. JHU Press.
 - Lam, J. S. L., & Yap, W. Y. (2019). A stakeholder perspective of port city sustainable development. *Sustainability (Switzerland)*, 11(2). <https://doi.org/10.3390/su11020447>
 - Maspoli, R. (2016). Patrimonio industriale. Conservazione, patrimonializzazione, trasformazione sostenibile. *Il Progetto Sostenibile*, 32, 50–61.
 - Mohamed, R., Boyle, R., Yang, A. Y., & Tangari, J. (2017). Adaptive reuse: a review and analysis of its relationship to the 3 Es of sustainability. *Facilities*, 35(3–4). <https://doi.org/10.1108/F-12-2014-0108>

- Pavia, R. (2015). La pianificazione delle aree portuali italiane. *Portus*, 3.
- Pavia, R. (2021). Porti: all'Italia ora serve creatività. ISPI (Istituto per Gli Studi Di Politica Internazionale).
- Scattaglia, A. (2021). Interazione porto-città: fra pianificazione portuale e novità legislative. *AmbienteDiritto*, 3.
- Stratton, M. (2000). *Industrial Buildings: Conservation and Regeneration*. Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9780203362471>
- Strazza, N., Stival, C. A., & Garofolo, I. (2018). Indirizzi di reversibilità nel recupero di involucri edilizi storici: il caso dei magazzini del Porto Vecchio di Trieste. In F. Cuboni, G. Desogus, & E. Quaquero (Eds.), *Colloqui.AT.e 2018. Edilizia circolare* (pp. 138–148). Edicom Edizioni.
- Vizzarri, C., Sangiorgio, V., Fatiguso, F., & Calderazzi, A. (2021). A holistic approach for the adaptive reuse project selection: The case of the former Enel power station in Bari. *Land Use Policy*, 111. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105709>

Benedetta Ettore

Università della Campania Luigi Vanvitelli
benedetta.ettore@unicampania.it

Benedetta Ettore is an Architect, graduated from the University of Naples Federico II. She holds a PhD in Environment, Design and Innovation at the University of Campania Luigi Vanvitelli. Since 2019, she has been collaborating with the research group in Urban Planning at CNR Naples, participating in activities related to collaborative processes of port-city intersection areas. Main scientific interests focus on assessment, planning and decision-making processes for the regeneration and sustainable transition of port areas.

Gaia Daldanise

National Research Council of Italy (CNR)
g.daldanise@iriss.cnr.it

Gaia Daldanise is a researcher at CNR IRISS, architect and PhD in urban planning and evaluation. Since 2014 she has been collaborating in national and international projects with universities, institutions and associations. Her research activity focuses on collaborative decision-making processes for urban regeneration and heritage valorisation, with a focus on cultural creative services. The action-research is accompanied by community engagement activities focusing on culture and creativity as engines of local sustainable development.

Massimo Clemente

National Research Council of Italy (CNR)
clemente@itc.cnr.it

Massimo Clemente is Director of the Institute for Construction Technology and Director of the International Scientific Committee of RETE Association for the Collaboration between Ports and Cities. Graduated in Architecture, specialized in Restoration of Monuments and Urbanism of Historic Centers, has been carrying out research activities at the CNR since 1989. He has coordinated numerous research on urban planning and urban regeneration, with particular attention to sea-city-region territorial systems, coastal urban areas and port waterfronts. Research activities are carried out in collaboration with local and international universities, research centers, administrations, NGOs and public authorities.

Eleonora Giovane di Girasole

National Research Council of Italy (CNR)
giovenedigirasole@itc.cnr.it

Eleonora Giovane di Girasole is Senior Researcher at CNR Institute for Construction Technology. Architect and PhD, she is responsible for the research “Maritime commons: collaborative processes for the regeneration of port cities” and the research “Cultural Commons: Faro Convention and Heritage Communities for the shared, collaborative and cooperative valuation of cultural heritage.” The studies, with the aim of making research open and connecting it to society, are applied with a path of Action Research through experimentation in specific contexts.