

# Naples-Italie

## LE PORT/THE PORT



### PRESENTATION DE LA VILLE

Naples se situe au centre du golfe du même nom dominé par le massif volcanique du Vésuve et délimité à l'est par la péninsule Sorrentine avec Punta Campanella, à l'ouest par le golfe de Pozzuolo avec Capo Miseno, au nord par la chaîne des Apennins. La région de Naples est composée essentiellement de collines sur lesquelles sont nées de véritables quartiers et/ou zones historiques, mais aussi des îles, des baies et des péninsules en surplomb de la mer Tyrrhénienne. La ville historique s'est tout d'abord développée sur la côte; la ville fut tout d'abord constituée par la petite île de Megaride, sur laquelle les colonies grecques ont développé le premier empire commercial.

En 475 après J.C., les habitants de Cumae fondèrent Neapolis (ville nouvelle) dans la partie ouest de la ville. Escalade principalement militaire de l'époque gréco-romaine, le port de Naples s'ouvre de plus en plus aux échanges maritimes en assumant une influence croissante pour une ville qui, au XVIII<sup>e</sup> siècle, comptait parmi les capitales de l'Europe. Si l'histoire plus récente n'a pas mis le port au premier plan, aujourd'hui ce dernier joue un rôle important dans les échanges maritimes méditerranéens et fait partie intégrante de l'économie de la ville.

Naples est également une ville ayant une des plus fortes densités en ressources culturelles et en patrimoine au monde; le centre historique classé patrimoine de l'humanité par l'UNESCO est le résultat d'une longue succession de villes sur plus de 2800 ans d'histoire. Le patrimoine laissé par cette histoire millénaire est visible partout dans la ville et ses alentours. La région de Naples abrite les sites archéologiques de Pompéi et Ercolano, l'extraordinaire littoral Sorrentin et les magnifiques îles du golfe telles que Capri et Ischia. Selon la classification relative à l'aménagement du territoire, Naples est une ville côtière caractérisée par un système de collines qui définit la limite naturelle entre l'agglomération à proximité de la mer et l'arrière-pays. La relation entre mer et collines détermine l'aménagement de la zone côtière et définit la zone portuaire comme limite entre mer et ville. Le port est un des plus grands ports polyvalents de la Méditerranée, de par sa position géographique ainsi que la variété et le volume des échanges commerciaux mais également de par la qualité des services offerts aux bateaux en transit. Il s'étend sur une surface d'environ 1,5 millions de m<sup>2</sup>, s'étalant sur 12 kilomètres de long pour une profondeur pouvant aller jusqu'à 15 m, et possède plus de 70 postes d'amarrages. Il dispose de plusieurs zones de stockage d'une surface totale de 330 000 m<sup>2</sup> comptant 60 000 entrepôts. Parmi ses principales activités commerciales, on peut compter le chargement de containers géré par trois terminaux spécialisés avec un total d'environ 445 000 EVP/an, le vrac liquide pour 5 millions de tonnes, le vrac solide pour 5 millions de tonnes, et les marchandises diverses pour 11 millions de tonnes.

DANS LA ZONE EST DU PORT, dédiée principalement au transport de passagers, se trouvent les liaisons vers les splendides destinations de la côte Amalfitaine et vers les îles de Capri, Ischia, Procida. Chaque année 8 millions de passagers font escale à Molo Beverello pour rejoindre les destinations du Golfe. Dans la même région se trouvent également les liaisons vers la Sicile et les bateaux de croisières qui font escale à Molo Angioino où se dresse la Gare Maritime. La construction navale, activité en développement dans la région, représente un facteur important pour l'économie portuaire. Naples a récemment élargi sa propre circonscription au port de Castellammare di Stabia et la procédure visant à inclure le port de Torre Annunziata est presque terminée. Dans ces deux ports, le développement des activités de croisières, commerciales et de constructions navales est prévu. À proximité du port, on trouve d'importantes activités tournées vers l'international : les zones de fret de Nola et Maddaloni-Marcianise ainsi que l'aéroport de Capodichino. Le port s'est développé en étroite collaboration avec l'agglomération et, de par son extension, ses infrastructures, son autonomie, il est devenu un élément discontinu entre les villes et la mer. Le dialogue n'a pu reprendre que récemment grâce à un grand projet de réhabilitation du front de mer.



### THE CITY

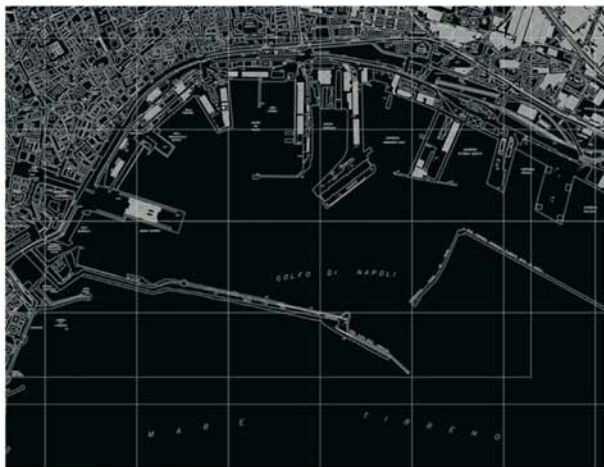
Naples is situated on the gulf that bears its name, which is overlooked by Mount Vesuvius and bordered to the east by the Sorrentine peninsula and Punta Campanella, to the west by the Gulf of Pozzuoli and Cape Miseno, and to the north by the Apennine Mountains. The region of Naples is basically made up of a series of hills which are home to lived-in neighbourhoods and areas of historical interest, but it also consists of islands, bays and peninsulas which overlook the Tyrrhenian Sea.

This ancient city began life as a coastal town. It initially consisted of the Megarides islet, where Greek colonies began the first commercial empire. In 475 A.D., the inhabitants of Cumae founded Neapolis (new city) in what is now the west end of the city. During the Graeco-Roman period, the port of Naples was primarily a military base, but its maritime trade grew and played an increasingly significant role for this city which, by the 18th century, had become one of Europe's capitals. In more recent times the port of Naples has been less well known, but it continues to play a significant trade role across the Mediterranean and is an integral part of the city's economy. Naples is one of the world's richest cities in terms of cultural resources and heritage. Its historic city centre is listed by UNESCO as a World Heritage Site, the fruit of a long succession of cities, stretching back over 2800 years of history.

The heritage left by the millennia of history can be seen throughout the city and its surroundings. The region of Naples is home to the archaeological sites of Pompeii and Ercolano, the magnificent Sorrentine coast and beautiful Gulf islands like Capri and Ischia. The town planning classification states that Naples is a coastal city characterised by a system of hills which defines the natural border between the coastal agglomeration and the surrounding region. The relationship between the sea and hills determines the potential for development in the coastal area and defines the harbour area as the limit between the sea and the city.

THE PORT is one of the largest multipurpose ports in the Mediterranean, both in terms of its geographical size and the variety and volume of commercial trade it handles, but also in terms of the quality of services it offers to ships in transit. It has a surface area of about 1.5 million sq m (16 145 866 sq ft), stretches over 12 kilometres (7.5 miles) in length and reaches depths of up to 15 m (49 feet). It has over 70 berths and several storage areas with a total area of 330,000 sq m (3,550,000 sq ft) including 60,000 warehouses.

Its main commercial activities include the loading of containers at three specialised terminals with a total of 445,000 TEU/year, 5 million tonnes of liquid bulk, 5 million tonnes of dry bulk, and 11 million tonnes of general cargo.



On the east side of the port, which is primarily devoted to passenger transport, there are ferry links to the magnificent destinations along the Amalfi coast and the islands of Capri, Ischia and Procida. Each year 8 million passengers come to the Molo Beverello docks to reach destinations in the Gulf of Naples. Ferries to Sicily are also to be found here as well as the cruise liners that dock at Molo Angioino, where the ferry terminal is. Shipbuilding is a growing industry in the region and represents a significant aspect of the port economy. Naples has recently extended its boundaries to include the port of Castellammare di Stabia, and has almost completed proceedings to include the port of Torre Annunziata. The development of cruise, commercial and shipbuilding activities is planned for these two ports.

There are other significant internationally-focused activities close to the port - the Nola and Maddaloni-Marcianise freight zones and Naples International Airport.

The port has been developed in close collaboration with the city authorities, but its growth, infrastructure and autonomy have become a factor which separates the towns from the sea. They have only recently been reconnected thanks to a big seafont redevelopment project.

#### QUELQUES CHIFFRES CLES

ÉTAT : Italie  
RÉGION : Campania  
PROVINCE : Naples  
SUPERFICIE : 177,27 km<sup>2</sup>  
POPULATION : 963 522  
soit 1/6<sup>e</sup> de la population régionale et presque un tiers de celle de la province.  
Actuellement la ville de Naples est la 18<sup>e</sup> plus grande ville d'Europe en nombre d'habitants  
DENSITÉ : 8 239,2 hab./km<sup>2</sup>

#### KEY FIGURES

NATION: Italy  
REGION: Campania  
PROVINCE: Naples  
LAND AREA: 177.27 km<sup>2</sup> (68.44 sq. miles)  
POPULATION: 963,522 - a sixth of the region's population, and a third of the province's. Naples is currently the 18<sup>th</sup> biggest city in Europe by population  
POP. DENSITY: 8,239.20 inhabitants/km<sup>2</sup> (21,117 inhabitants per sq. mile)



On the east side of the port, which is primarily devoted to passenger transport, there are ferry links to the magnificent destinations along the Amalfi coast and the islands of Capri, Ischia and Procida. Each year 8 million passengers come to the Molo Beverello docks to reach destinations in the Gulf of Naples. Ferries to Sicily are also to be found here as well as the cruise liners that dock at Molo Angioino, where the ferry terminal is. Shipbuilding is a growing industry in the region and represents a significant aspect of the port economy. Naples has recently extended its boundaries to include the port of Castellammare di Stabia, and has almost completed proceedings to include the port of Torre Annunziata. The development of cruise, commercial and shipbuilding activities is planned for these two ports.

There are other significant internationally-focused activities close to the port - the Nola and Maddaloni-Marcianise freight zones and Naples International Airport.

The port has been developed in close collaboration with the city authorities, but its growth, infrastructure and autonomy have become a factor which separates the towns from the sea. They have only recently been reconnected thanks to a big seafont redevelopment project.

### PRESENTATION DE L'OPERATION

LE PROJET DE RÉHABILITATION DU PORT DE NAPLES a été mis en avant par les Autorités Portuaires et par les administrations locales (de la commune à la région), et par la société Nausicaa.

LE SITE DU PROJET représente un grand axe portuaire dans le cœur même du centre historique : de Molo borbonico di San Vincenzo à l'Immacolatella, près de Molo Angioino, du Palais Royal et de la Piazza del Municipio.

LE CONCOURS proposait de faire coexister les exigences urbaines et portuaires via un nouveau front de mer qui d'une part ouvre la ville sur le port et d'autre part permet le développement des activités portuaires existantes, en particulier les liaisons avec les îles du centre du golfe napolitain par Molo Beverello, le flux croissant des croisières vers Molo Angioino et les liaisons pour la Sicile par Molo di Piliero.

LA PRÉSENCE CONJOINTE D'ACTIVITÉS PORTUAIRES ET D'ACTIVITÉS URBAINES dans une zone centrale traversée quotidiennement par un trafic routier intense rendait extrêmement complexe le programme de réhabilitation et de revalorisation du site.

EN DÉPIT DE SA PROXIMITÉ, LA VILLE RESTE SÉPARÉE DE LA MER, COMME ISOLÉE PAR L'ATTRACTION DU PORT. À terme, l'objectif du concours était de savoir comment transformer cette séparation en une relation d'intégration et comment résoudre le conflit par l'alliance.

Le projet définitif a résolu le problème en concentrant les volumes autorisés suite à la démolition des édifices existants sur les quais le long de la ligne frontalière entre la ville et le port et en transformant cette ligne de séparation en une zone de filtrage et en une infrastructure linéaire qui confère au projet une dimension d'urbanisation. Le projet pourrait naturellement s'étendre du parc de la Marinella jusqu'au jardin public en dessous du Palais Royal et le long de Molo San Vincenzo. Le projet s'étendrait de parc en parc à travers un système linéaire de zones équipées de promenades piétonnes et de pistes cyclables.



LE PROJET DÉFINITIF SOULIGNE LE RÔLE DU FRONT DE MER EN TANT QU'UN GRAND ESPACE PUBLIC. La ligne de filtrage, nom donné à l'infrastructure linéaire, est un système complexe à section variable. La section transversale comprend LE FRONT URBAIN, la rue Nuova Marina et le périmètre d'attractivité du port. Sa configuration interagit avec les autres projets en cours de réalisation dans la région, parmi lesquels, LA GALERIE construite par l'architecte portugais Alvaro Siza, qui sert de liaison entre la station de métro Piazza del Municipio et la station Marittima.

POUR RÉALISER UNE CONTINUITÉ VISIBLE DE LA RUE SUR LE PORT, le projet entreprend d'aménager le terrain à la hauteur de la rue Nuova Marina où le niveau de la route s'élève légèrement pour permettre une promenade panoramique et protégée. Pour permettre à la ville de jouir pleinement de la vue sur le port, les auteurs du projet, au lieu d'édifier en hauteur, ont proposé une solution innovante en intégrant une rue piétonne parallèle à la rue Nuova Marina, dans le périmètre du quai de Piliero. La nouvelle route, creusée dans le sol s'étend de l'édifice de l'Immacolatella (dans lequel est prévu le Musée de l'Émigration) jusqu'à l'intersection avec la galerie d'Alvaro Siza.

La route se veut un espace piéton ouvert sur les quartiers environnants et se présente sous la forme d'une zone commerciale avec des activités culturelles et récréatives le long du parcours interne et avec des équipements portuaires sur le front du Piliero. LA ZONE COMMERCIALE deviendra sans aucun doute un des facteurs les plus attractifs du nouveau front de mer. Sous la zone commerciale est prévu un parking sur deux étages, tandis que sur le toit, en continuité avec la rue Nuova Marina, surgit une longue « promenade paysagée ». Au-dessus de la ligne de filtrage a été construit un édifice de 11 000 m<sup>2</sup> suspendus sur pilotis destiné à l'administration italienne. La hauteur des pilotis offre une splendide vue sur le port. Le caractère émergeant de l'édifice suspendu en fait une marque visuelle qui vient s'inscrire dans le paysage du nouveau front de mer.

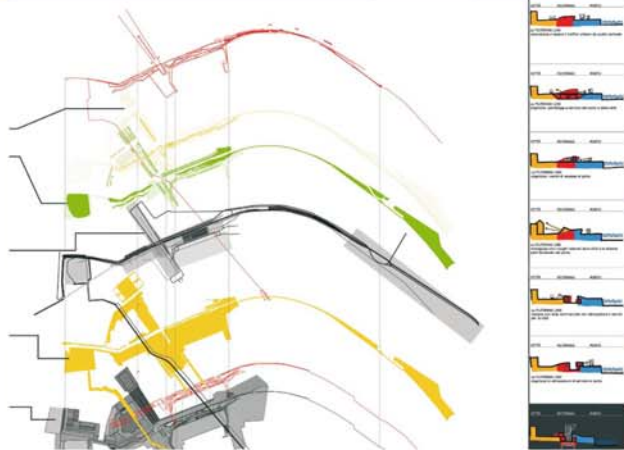
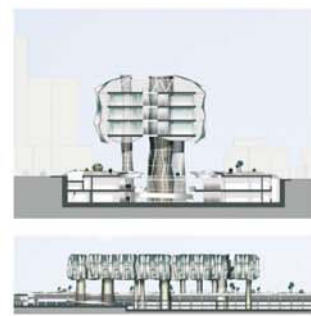
Dans l'ensemble le projet prévoit la réalisation d'infrastructures d'environ 80 000 m<sup>2</sup> et de parkings souterrains de 1500 places. Le projet définitif, récemment établi, formera la base des levés de fonds et des négociations entre organismes publics et privés.

MAÎTRE D'ŒUVRE : PROJECT MANAGEMENT NAUSICA(A) avec l'Autorité Portuaire de Naples, la Commune de Naples et la Région Campanie) / (together with the Naples Port Authority, the City of Naples and the Campania Region).

PROJET / PROJECT  
Réhabilitation du front de mer et du port de Naples / Redevelopment of Naples seafont and port.

BONNES DONNÉES  
80 000 m<sup>2</sup> (861,113 sq ft),  
investissement / investment 82 millions €





**LE DÉVELOPPEMENT DURABLE** fait partie intégrante du projet et prendra en compte les consommations énergétiques, la rationalisation du trafic routier et la réduction des émissions nocives.

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT** is at the heart of this project and it will be taken into account in terms of energy consumption, road traffic and emissions.



THE PROJECT

**THE NAPLES PORT REDEVELOPMENT PROJECT** was proposed by the Port Authorities and the local authorities (of the city and the region), together with the company Nausicaa.

**THE PROJECT SITE** is a large port route at the very heart of the historic town centre, running from Molo Borbonico di San Vincenzo to the Immacolatella, close to Molo Beverello, the growing flow of cruise-liners to Molo Angiolo and links to Sicily via Molo del Pillero.

**THE COMPETITION** was launched in order to find ways to bring city and port priorities together through a new seafront which would connect the city to the harbour whilst allowing the development of existing port activities, in particular ferry links with the islands in the Gulf of Naples via Molo Beverello, the growing flow of cruise-liners to Molo Angiolo and links to Sicily via Molo del Pillero.

**THE CO-EXISTENCE OF HARBOUR AND CITY ACTIVITIES** in a central area which is used daily by high volumes of road traffic made the programme of site redevelopment and renewal extremely complex.

**DESPITE ITS PROXIMITY, THE CITY IS STILL CUT OFF FROM THE SEA, AS IF ISOLATED BY THE DRAW OF THE PORT.** In the long run, the goal of the competition was to generate ideas for transforming this separation into an integrated relationship and for resolving conflict through unity.

The final project resolved the problem by bringing together the space created by the demolition of existing buildings on the docks along the borderline between the city and the port and by transforming this line of separation into a filtration zone and a linear infrastructure which gives the project an urban-design dimension.

The project was able to stretch naturally from the Marinella Park up to the public gardens below the Royal Palace and along the Molo San Vincenzo pier. It was designed to run from park to park through a linear system of zones with pedestrian walkways and cycle paths.

**THE FINAL PROJECT HIGHLIGHTED THE ROLE OF THE SEAFRONT AS A LARGE PUBLIC SPACE.**

The filtration line, the name given to the linear infrastructure, is a complex system with a varied cross-section.

The cross-section includes the town frontage, Via Nuova Marina road and the port perimeter. Its design takes into account other ongoing projects in the area, including the arcade constructed by the Portuguese architect Alvaro Siza, which links the metro stations Piazza del Municipio and Marittima.

**TO PROVIDE VISUAL CONTINUITY FOR THE VIEW OVER THE PORT,** the project aims to redevelop the land at the top of Via Nuova Marina, where the road level is slightly raised, creating a walkway with an unbroken panoramic view.

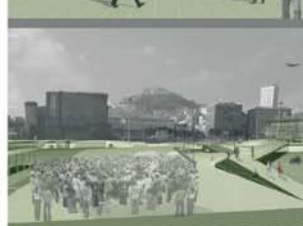
So that the city can fully benefit from the port view, the project designers have proposed an innovative solution that does not require construction high up, by creating a pedestrian street parallel to Via Nuova Marina, within the perimeter of the Pillero docks. This brand new street is dug into the ground and stretches from the Immacolatella building (where the Museum of Emigration is planned) up to the intersection with the Alvaro Siza arcade.

It aims to be a pedestrian area that is open to the surrounding locality and will be constructed as a sort of shopping area with cultural and recreational activities along the street and port facilities along the Pillero seafront.

**THIS SHOPPING AREA** will certainly be one of the most popular aspects of the new seafront. Under the shopping area a two-storey car park is planned, while its roof will form a long "landscaped walkway" at the end of the Via Nuova Marina. Above the filtration line a building of 11,000 m<sup>2</sup> (118,403 sq ft) on stilts has been erected for the Italian government. The height of the stilts offers a splendid view of the port. The building looks like it is emerging from the ground, which makes it a striking landmark which fits perfectly into the landscape of the new seafront.

**In all the project involves plans for the construction of around 80,000 m<sup>2</sup> (861,113 sq ft) of infrastructure and a 1500 space underground car park.**

**The final version of the project, which has recently been confirmed, will be used for fundraising and negotiations between public and private organisations.**



**UNE ATTENTION PARTICULIÈRE A ÉTÉ PORTÉE SUR L'ÉDIFICE,** unique élément élevé et point de repère visible pour la ville, bien qu'en contrebas du château maschio Angiolo et les deux bâtiments s'accordent bien l'un avec l'autre ainsi qu'avec la cinquième route de la rue Marina. Doté d'une technologie complexe et d'une structure capable de capter l'énergie, cet édifice écologique est capable de produire de l'énergie lui conférant ainsi une certaine autonomie. Du fait de sa position exposée aux agents atmosphériques, à l'embrun de mer et à la pollution, l'édifice a été construit pour protéger et être protégé par son double revêtement. L'optimisation de la gestion énergétique des bâtiments, la réduction conséquente de l'impact environnemental et la recherche d'un meilleur confort interne ont favorisé le développement et l'application conséquente de solutions innovantes dans le cadre des fermetures externes. L'architecture objet de l'intégration se caractérise par son double revêtement doté d'une couche intermédiaire réalisée en vector foiltec. Sa façade est coupée sur les fronts sud-est et nord-ouest par une toiture en verre qui se distingue par son aspect irrégulier. Au vu de ces considérations, la proposition d'intégration des panneaux solaires entre dans le cadre du « projet énergétique de déconnexions » d'où l'intégration de panneaux photovoltaïques et des collecteurs solaires pour une énergie thermique en conformité avec les solutions de continuité de revêtement vector foiltec. La technologie de la façade composée d'un double revêtement vitrée module les conditions climatiques en favorisant l'utilisation des installations de contrôle environnemental de l'édifice et en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de substances polluantes dans l'environnement. La façade à double revêtement est dotée est sensible aux variations climatiques externes et s'adapte aux exigences des utilisateurs. Ce système se compose de panneaux photovoltaïques et de collecteurs solaires.

**PARTICULAR ATTENTION HAS BEEN FOCUSED ON THE BUILDING,** a uniquely visible landmark for the city, even though it is below the Maschio Angiolo castle. The two buildings complement each other and the fifth Via Marina road well.

This environmentally friendly building is equipped with the complex technology required for collecting energy. It can generate its own energy, and therefore has a certain energy autonomy. The building's position exposes it to the elements, sea spray and pollution, and it has been built to protect and be protected via its double cladding system.

The drive to optimise building energy management, reduce environmental impact and achieve greater user comfort has inspired the development and application of innovative solutions for the external structures. The architecture is characterised by a double cladding with an intermediate layer produced by Vector Foiltec. The south-east and north-west façades are topped with a glass roof which has an unusual irregular look. These considerations have led to the idea of including solar panels as part of an «energy disconnection project» - hence the integration of photovoltaic solar panels and solar thermal collectors in compliance with the Vector Foiltec cladding continuity solutions. This façade technology which uses transparent double cladding tempers the climatic conditions, helps the building's climate control facilities and reduces energy consumption and emissions.

The double cladded façade is sensitive to external climate changes and adapts to user requirements. The system uses photovoltaic solar panels and solar collectors.

