Nápoles se nos presenta como una ciudad que sufre una importante transformación estructural: a lo largo de unas pocas décadas el mito de la gran ciudad industrial cuyo nacimiento se remonta a los comienzos del siglo pasado parece haber desaparecido o haber en todo caso experimentado una profunda crisis.

Por otro lado ha surgido un nuevo pensamiento: que el mito antiguo se ha sustituido por otro, el de la ciudad terciaria, cuyos rasgos siguen caracterizados por una clara heterogeneidad. Nosotros opinamos que Nápoles debe conservar sus características interprovinciales en las cuales se hallan presentes los elementos de su compleja naturaleza, como por otra parte afirma la propia historia, como la historia de una gran ciudad, de una gran ciudad de arte, de una gran ciudad industrial. Sin embargo esta referencia nos lleva a la idea de que la ciudad奶粉e la idea de que la ciudad puede adquirir a lo largo de las décadas venideras sus vías tan sólo para subrayar la importancia de que la ciudad manifestase, frente a la velocidad de las transformaciones estructurales a las que nos referimos, en modificar su forma y su estructura urbanística. Pues sí por un lado su identidad socioeconómica en los próximos años parece incierta, aún más incierta parece su imagen y estructura.

Las causas de este retraso son muchas: la comisión del sur, la inestabilidad de una política planificadora, la influencia de las actuales administraciones en la arquitectura de emergencia, la imperiosa cuestión de la transformación de las actividades industriales que se ha traducido en la inexistencia del tráfico urbano y de las distintas arquitecturas industriales.

Hay que atender que esta zona desgastada y prácticamente vaciada de su significado productivo y de una función urbana definida tiene ya una zona objeto de una fuerte transformación que acercará el nuevo Centro Direccional de la ciudad. Dejando de lado las valoraciones y los juicios acerca de esta obra, hay que considerar que su capacidad de realizarse influirá en la estructura general de la zona oriental y por ende de la ciudad entera. Observamos asimismo que el traslado de la estación de ferrocarril se presentará como una nueva oportunidad en la nueva configuración que tomará la zona ferroviaria napoletana.

La transformación de la estación de Piazza Garibaldi de tráfico de la ciudad de pasaje y su ubicación a la altura de Gianluca, añade la posibilidad de utilizar el área actualmente ocupada por el tráfico de vias férreas, hace que el área objeto de nuestro estudio y la del centro direccional pase a ser un elemento caracterizado por la continuidad. De esta nueva situación se desprende una nueva y notable posibilidad de crecimiento y de formación de la ciudad entera en el tráfico situado entre Corso Garibaldi y la Via Tasso.

Con este conjunto del área de estudio plantea problemas de relaciones con el entorno que se sueltan de los puntos de contacto de la ciudad y se presentan actualmente como nuevos y problemáticos de definición arquitectónica. En el referente al sistema de relaciones con el entorno, los puntos de contacto parecen básicamente tres:

- la relación entre el centro directivo y el centro histórico de la ciudad a través de la intervención en el Vasto prevista por el PRG de 1972;
- la relación entre el cuerpo urbano y el nuevo asentamiento de Porticelli, que se presenta actualmente como un nuevo y problemático de definición arquitectónica.

La relación entre el área de estudio y la zona oriental de la ciudad, tanto hacia el centro de la ciudad y hacia el área de estudio y la zona oriental, tanto hacia el centro de la ciudad y hacia el área de estudio y la zona oriental, tanto hacia el centro de la ciudad y hacia el área de estudio y la zona oriental, tanto hacia el centro de la ciudad.
This limit can be perceived through-out the city, but they seem even more distant in such areas, as the industrialized one, which concerns our project, where the fragility of the urban infrastructures and of the single industrial plants, is added to the transformation of urban industrial activities.

We must add this degraded area, practically emptied of any production meaning and of any definite urban role is close proximity to an area of great change which is the new Centric Diorizons. Aside from any consideration on the value of this project however, the importance of its capacity to be realized and of its effect on the general structure of the eastern area and therefore of the entire city remains.

We must furthermore that the transfer of the railroad terminal appears today to be a choice forced by the new orientation that the railway system will assume in Naples. The transformation of the railway terminal at Piazza Garibaldi Must be planned to transit terminal and its connection at the point of Giancarlo, as also the possibility of utilizing the area presently covered by tracks, place the area of our study in a condition of proximity and continuity with that of the Executive Center; thus painting to a new significant measure of growth and rebirth of the entire city area between Corso Garibaldi and via Trasacco.

The global area in question thus defined in this terms presents difficulties of relationship which the surrounding area as well as architectural problems within itself.

The main features concerning the system of relations which the surrounding area are essentially three:

- the relationship between the executive center and the historical downtown area is already included in the city plan of 1972 concerning the Vasto area;
- the relationship between the entire city and the new settlement of Ponsisilw which represents today the most threatening reality of the whole city;
- the relationship between the area of our concern with the coastline either with respect to the historical center or more importantly, to the Vesuvian area.

Inside the area in question, we must set a substantially unified infrastructure between the Executive Center, the area freed from the tracks with that which is the area most pertinent to our study.

This general setting thus outlines requires a series of responses to definite problems posed by the city;

- the assumption of less or majorizing the executive functions within the city;
- the removal of whatever polluting industry from the area as well as part of the project;
- the construction of a executive zone in service of the sea-port;
- the removal of any degrading environmental factors from the coastal area surrounding the Vesuvius, between the railways tracks and the sea so that Naples and Torre del Greco would have an technological port access to the sea.

The location of a technological part as a possibility able to supply the eastern area with an identity bound in the next decades to the central goal aimed by the transformatio project of the city from heavy industry to a service economy or at any rate to that of a higher technological nature.

The main theme stressed as the theme of our project is the relationship with the environment; this is understood to mean that the role the environment plays is that of a structural and not merely accessory nature. For these reasons careful decisions need to be taken about the utilization of this area and thus determining the role it shall assume. The first decision regarding the industrial presence which has been already confirmed, providing locations for clean industrial plants, for a total employment of 16,000 persons which would be partly in the zone which presently is occupied by the Mobil refineries beyond the railway tracks and therefore in the tract between Naples and Pozzuoli.

The second decision is to eliminate whatever factor which disturb the ecology of the coastline and therefore constitutes a correct relationship between the city and the sea along the Vesuvius coast. This therefore entails the removal of the depurator in the eastern part of Naples, a revision of the technological characteristics in not the removal of the ENEL plant of Viggiano, amendment of the plan to place the sanitation department's vehicles in the eastern section at the point of Pozzuoli.