

### 3. Le aree tematiche.

L'impianto siderurgico Italsider di Bagnoli ha cessato la sua attività nel 1993. L'evento ha materialmente e simbolicamente chiuso un'epoca e con essa l'idea di un modello di sviluppo economico e sociale legato alla fabbrica. Dopo quasi cento anni di attività industriale, che ha profondamente segnato la vita del quartiere e della città, nel 1998, con la variante per la zona occidentale, si sono poste le basi per il riordino urbanistico di questa zona.

Lo smantellamento dell'impianto siderurgico, la bonifica dei suoli, il recupero ambientale del sito, sono premessa e punto di partenza per qualsiasi nuova ipotesi di valorizzazione dell'area. Un secolo di attività industriale non ha compromesso in modo irreversibile la complessa natura del luogo, dove, in un'area relativamente piccola, coesistono mondi diversi e complementari. La bellezza e la forza del paesaggio flegreo rivelano l'esistenza di un *genius loci* ritrovato, che si riconosce anche nelle scelte fondative della nuova città.

La nuova città non è espansione di quella esistente; di questa ne modifica l'assetto urbanistico reinterpretandone la forma, ne integra le funzioni puntando sulla qualità, opera per parti senza tuttavia perdere di vista l'insieme. Il significato della nuova città è nella sistematicità e nella molteplicità di relazioni, fisiche, spaziali, funzionali, economiche che riesce a stabilire e sviluppare mediante le parti che la compongono, con il contesto urbano, con la scala territoriale. La nuova città prevede l'inclusione, la coesistenza, l'integrazione, la consapevolezza dei limiti delle risorse e dello sviluppo, la pluralità: una città fatta di tante città.

L'insediamento di attività produttive cui è destinata gran parte della nuova edificazione prevista nel piano, può convivere con i valori dell'ambiente e in particolare con il restauro del paesaggio. La nuova città deve possedere requisiti ambientali e urbanistici di qualità per essere competitiva e attrarre attività eccellenti. Coroglio gioca la partita del suo sviluppo scommettendo sulla bellezza, sull'esclusività, sull'unicità del sito, la cui rigenerazione non cancella le vestigia di una "modernità" appena trascorsa: il paesaggio flegreo può incontrarsi con l'archeologia industriale, e quest'ultima accogliere la produzione di servizi al posto dell'industria di base.

Il territorio è inteso non più come tabula rasa ma come manufatto unitario, grande palinsesto in cui s'inseriscono le nuove parti, conservando o anche cancellando quelle precedenti.

Il piano organizza l'insieme delle attività previste dalla variante in aree tematiche: il parco e la spiaggia, il quartiere del turismo e del tempo libero, il quartiere della ricerca e della produzione, il quartiere direzionale, il parco dello sport, il parco della musica e dei giovani.

Alla base delle scelte e dell'individuazione dei caratteri peculiari di ciascuna area, ritroviamo i caratteri del territorio. Per primo c'è l'ambiente: il parco e la linea di costa, è qui che viene rifondata la nuova città, sulle ceneri del sito siderurgico. Il parco è il motore di tutto l'intervento. La riorganizzazione del territorio prende le mosse da quest'area che per dimensione e localizzazione ha un ruolo strategico nella riconfigurazione del paesaggio naturale e urbano del sito. Il parco, comprendendo anche il litorale e il parco sportivo, è infatti di 157 ettari (quindici volte la villa comunale), si estende in riva al mare aprendosi sul golfo e sulle isole, si spinge, così come succedeva prima per la fabbrica, fino a lambire il quartiere di Bagnoli a sud-ovest e il quartiere di Cavalleggeri a nord-ovest.

La definizione dei confini del parco, come decisi in sede di adozione della variante, ha comportato in modo

complementare anche l'individuazione, nelle zone ad esso adiacenti, delle aree dove localizzare una parte della nuova edificazione: due zone distinte sui bordi sud-ovest e nord-ovest del parco, ma attraverso questo collegate.

La terza zona in cui viene localizzata la restante volumetria della nuova edificazione è quella corrispondente allo scalo ferroviario delle FS di Campi Flegrei, la cui effettiva disponibilità è almeno per ora limitata a quattro aree. Di queste, quella che s'identifica con il rilevato ferroviario (area tematica 6) è attualmente occupata da officine meccaniche per la manutenzione dei treni regionali, e avrà tempi di dismissione molto lunghi. Le altre tre sono: l'area che si trova lungo via Diocleziano, oggi in parte occupata dal parcheggio delle FS; l'area che si trova in corrispondenza della stazione Leopardi e che risulta libera, e infine, la più grande, l'area che corrisponde allo scalo merci lungo via Campegnna, al confine con l'arsenale militare.

Il piano si è quindi dovuto confrontare con una condizione di partenza in cui l'unitarietà delle scelte doveva coniugarsi con una certa frammentazione delle aree fondiarie, connaturata alla forma e all'attuale utilizzazione del territorio. Nel piano tutto ciò si è tradotto da un lato nella valorizzazione degli elementi unificanti e ordinatori alla grande scala, quali le infrastrutture di trasporto, le componenti strutturali del paesaggio, dall'altro nell'esaltazione delle differenze, quali fattori di nuova identità urbana.

La scelta prioritaria che compie il piano è quella di riscattare l'area dalla sua attuale condizione di scarsa accessibilità, dovuta prevalentemente a motivi geografici (la barriera del versante occidentale di Posillipo, il confine marino), ma anche a motivi urbanistici (il tracciato attuale della Cumana, lo scalo ferroviario di Campi Flegrei e il rilevato del fascio dei binari FS che separano il quartiere di Cavalleggeri da Fuorigrotta). Più in generale l'accessibilità dell'area è stata ed è fortemente condizionata dalla presenza di insediamenti industriali (Italsider, Cementir, Eternit), militari (caserma Battisti, arsenale militare), tra cui alcuni di massima sicurezza come la base Nato di Nisida, istituti di pena come il carcere minorile di Nisida.

Il sistema del trasporto costituisce l'ossatura del piano, risolve sostanzialmente l'attuale marginalità dell'area riconnettendola con le principali reti urbane del ferro e della viabilità.

La linea dell'attuale Cumana viene deviata in sotterranea nell'area del parco e, compiendo un largo giro intorno al quartiere Cavalleggeri, raggiunge il nodo ferroviario di Campi Flegrei, dove prosegue la sua corsa verso il centro urbano sui binari delle FS.

La rete stradale prevista, costituita dalla ristrutturazione di quella esistente con sostanziali integrazioni, si inserisce nella rete stradale primaria collegandosi con la rete ordinaria primaria urbana, attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti con via Diocleziano, viale Kennedy e viale Giulio Cesare, e con la rete autostradale, attraverso via Beccadelli, per congiungersi con lo svincolo della Tangenziale ad Agnano, e il prolungamento del sottovia di via Claudio per unire via Campegnna con lo svincolo di Fuorigrotta.

Il collegamento tra la città bassa (Coroglio) e quella alta (Posillipo/via Manzoni) è previsto attraverso impianti di risalita (funicolari, funivia, eccetera) che si collegano in rete alle nuove stazioni Cederna (in corrispondenza dell'acciaieria) e Campegnna (in corrispondenza del nodo d'interscambio con piazzale Tecchio) della metropolitana 8 (nuovo tracciato della Cumana).