

3.2 Area tematica 2. Il quartiere del turismo.

L'area tematica 2 è costituita essenzialmente da un complesso unitario ed integrato di attrezzature turistiche (alberghi, centro congressi, attrezzature di ristorazione e per il tempo libero, strutture commerciali) del quale fa organicamente parte un approdo turistico, di forma allungata in senso ortogonale al litorale e che si sviluppa per circa una metà della sua lunghezza all'interno della linea di costa, riconfigurata in relazione alla prevista rimozione della colmata e alla bonifica dei suoli dell'ex fabbrica. Contiguo al quartiere di Bagnoli, il nuovo insediamento ne costituisce quasi un prolungamento, un *trait d'union* con l'approdo, la spiaggia, il parco, i manufatti di archeologia industriale dell'ex impianto siderurgico. Bagnoli è stata sin dall'antichità rinomato luogo di villeggiatura per la presenza di stabilimenti termali e balneari, e non ha mai perso memoria di tale vocazione anche dopo l'insediamento dell'industria pesante, avvenuto all'inizio del secolo scorso. Almeno per un periodo abbastanza lungo stabilimenti e lidi sopravvissero a questo evento, nonostante l'inquinamento dell'aria e delle acque causati dall'emissione di sostanze nocive da parte dell'Italsider. La scelta di utilizzare un modello «compatto», ovvero concentrare le volumetrie edilizie sulla testata sud ovest dell'area tematica 2 - circa un terzo dell'intera superficie fondiaria della medesima area fa dunque capo a due finalità complementari: da un lato la formazione di un nuovo fronte di Bagnoli prospiciente il mare e il parco e, dall'altro, l'avanzamento del parco fino alla via Nuova Bagnoli in corrispondenza di quella parte dell'area tematica che, a meno di due manufatti di archeologia industriale e dell'edificio del centro congressi, verrà sostanzialmente sistemata a verde e con attrezzature sportive scoperte. La progettazione di questa superficie verrà messa a concorso insieme al parco con la precisa finalità di trovare anche soluzioni che risolvano il superamento del salto di quota tra la via Nuova Bagnoli e il parco, valorizzando formalmente il «taglio archeologico» effettuato con il posizionamento della fabbrica. I corpi dei nuovi edifici, ortogonali alla via Nuova Bagnoli, definiscono gli assi prospettici che mettono in relazione visiva e funzionale (viabilità di accesso) il quartiere con il parco e l'approdo e i manufatti di archeologia industriale. In particolare, in senso trasversale, gli assi ordinatori sottolineano la necessità di collegare strutturalmente il quartiere di Bagnoli con il nuovo insediamento: l'asse che prosegue il viale Campi Flegrei definisce un vero e proprio cannocchiale visuale sugli edifici di archeologia industriale, l'approdo turistico e il parco; l'asse corrispondente al prolungamento della via Enea e l'asse corrispondente al prolungamento della via Diomede assolvono anche alla funzionalità viabilistica interna del nuovo insediamento turistico. Tali collegamenti vengono ipotizzati in stretta connessione al progetto d'interramento della Cumana che, deviata all'interno dell'area del parco, consentirà di eliminare l'attuale barriera costituita dai binari che in superficie circondano la parte bassa del quartiere. Lungo la via Nuova Bagnoli sono allineati i blocchi delle residenze che una strada parallela alla via Nuova Bagnoli separa dai blocchi degli alberghi e dalla piastra del commercio. Questi ultimi occupano la parte centrale dell'insediamento, essendo compresi tra la fascia delle residenze e la darsena, e ne costituiscono il polo intorno al quale gravitano visitatori, utenti e addetti, interessati alle attività turistiche, alberghiere, commerciali. L'insediamento si articola in senso altimetrico su quattro livelli, senza considerare quello delle coperture degli edifici. Quello più basso, quota 0.00, è costituito dal livello mare della darsena. Il secondo livello, quota 1.50, corrisponde alla banchina che circonda la darsena e su cui si aprono i locali e le botteghe connesse all'attività nautica. Questi locali occupano il fronte sulla darsena del piano interrato, contenente i parcheggi. Il

terzo livello, quota 5.00, corrisponde al piano campagna su cui sono impostati gli edifici e la piastra commerciale, il cui fronte che si affaccia sulla darsena consente la sistemazione di locali (bar, ristoranti), e negozi, che danno vita agli spazi pubblici e alle attività del turismo, del tempo libero, della nautica, eccetera, che gravitano intorno alla «piazza d'acqua». Alla suddetta quota 5.00, sorgono anche i due manufatti di archeologia industriale (la torre di spegnimento e la ciminiera), integrati nel complesso formato dagli alberghi e dalla darsena. Il terzo livello, quota, mediamente, 8.50, corrisponde alla copertura della piastra del commercio, e costituisce la grande terrazza sulla darsena, in continuità con il primo piano degli alberghi. Il nuovo complesso si colloca proprio nell'ex area minerali della fabbrica, il luogo dove venivano depositate le materie prime scaricate dalle navi sul pontile nord. Il progetto si misura con l'ex area della fabbrica, ritrovando nella posizione e negli allineamenti la geometria del percorso dei materiali che da qui cominciavano il ciclo di lavorazione. Il pontile nord, straordinaria passeggiata sul mare, prosegue, in un percorso a carattere commerciale (boutiques, ristoranti, bar, atri di accesso agli alberghi) che attraversa diagonalmente tutto l'insediamento, e, superatolo, raggiunge la ciminiera dell'area di agglomerazione dei minerali, collegandosi con via Nuova Bagnoli.

Il pontile nord, la torre di spegnimento e la ciminiera della cockeria nell'area della darsena, l'altoforno, il carro ponte e la ciminiera AGL, l'officina meccanica, la centrale termica, sono i cardini spaziali della riorganizzazione dell'area. Le dimensioni, la materialità, la severità delle forme, il significato simbolico, fanno di questi edifici industriali dei monumentali *ready-made* nella riconfigurazione del nuovo paesaggio urbano. La destinazione culturale-museale di queste strutture ex industriali viene completata con la previsione di un auditorium-sala congressi. Tale nuova struttura si andrebbe a collocare nell'ex area della lavorazione della ghisa, lungo il percorso proveniente dal pontile nord, a breve distanza dalla darsena, dal parco, dall'altoforno e dagli altri manufatti di archeologia industriale. Si viene a costituire così un sistema congressuale che s'integra alle attrezzature turistico-alberghiere dell'area tematica 2 e alle strutture culturali e museali del parco. Il rapporto tra il retroterra e il litorale è sottolineato dalla presenza dello specchio d'acqua e dall'approdo. Un luogo di richiamo turistico, animato dalle attività per il diporto nautico, dalla presenza dei circoli velici, dei negozi, dai bar, dai ristoranti, dagli alberghi e dalle residenze. La localizzazione dell'approdo trova evidentemente le sue motivazioni in primo luogo nel modello urbanistico costituito dal complesso delle attrezzature turistico ricettive, commerciali, nonché nella compatibilità con il contesto esaminato in riferimento ai problemi urbanistici e paesaggistici, dati dall'assenza di vincoli da parte di piani paesistici. In particolare si evidenzia che la darsena si collocherebbe in parte sull'area della colmata di cui si prevede, nell'ambito del piano di bonifica dell'area ex industriale, la rimozione.

L'approdo risulta strettamente integrato con il retroterra urbano, costituito dal quartiere di Bagnoli e dal nuovo insediamento, con l'accessibilità viaria della via nuova Bagnoli e via Pozzuoli; con il trasporto su ferro della Cumana (stazione di Bagnoli e nuova stazione nell'area del parco in prossimità dell'approdo).

L'ipotesi formulata deve essere considerata come uno degli elementi che concorrono alla riconfigurazione della linea di costa prevista dalla variante.

La forma stretta ed allungata del bacino limita al minimo la sottrazione di fronte litoraneo all'uso balneare. La qualità ambientale è da mettere in rapporto con la balneazione della fascia costiera: l'approdo, risolto

all'interno della linea di costa, limita al massimo con la sua imboccatura l'interruzione della spiaggia, il cui ripascimento è l'aspetto più qualificante del recupero ambientale del litorale.

Il piano prevede per l'area dell'approdo un concorso di progettazione esteso all'impianto strettamente connesso del polo alberghiero. In quella sede e nel successivo progetto da predisporre a fini attuativi saranno verificate ipotesi tese a connettere pedonalmente i due tratti di spiaggia e sarà definita la precisa configurazione delle opere a mare, limitandone l'avanzamento rispetto alla nuova linea di battigia.

L'adiacenza tra gli spazi a servizio delle banchine di ormeggio e la viabilità su cui prospettano i fronti del complesso turistico, dovrebbero accentuare la complementarità e i rapporti d'integrazione fra approdo e immediato retroterra, reso qualificatamente urbano: ciò potrebbe contribuire a introdurre, nello sviluppo del «lungomare» da Bagnoli a Coroglio, un arricchimento funzionale e paesaggistico (sia pure di paesaggio artificiale, ma fortemente caratterizzato come avviene nelle aree portuali diportistiche) in corrispondenza della sua deviazione lungo il perimetro del bacino; in tal modo è lecito giudicare che il percorso, nonostante il suo tracciato non rettilineo, dovrebbe conservare la sua fondamentale connotazione unitaria di passeggiata di interesse vedutistico e panoramico in costante presenza di specchi d'acqua marina.

Il numero dei posti barca è compreso tra i 350 e i 400, circa la metà di quelli consentiti dalla variante. Questo dimensionamento deriva oltre che da considerazioni paesaggistico-ambientali, compositive, urbanistiche e funzionali, anche da un inquadramento più generale sull'offerta di portualità turistica nell'ambito cittadino, che fa capo alla strategia che il comune assume nella riorganizzazione delle strutture diportistiche della città. Tale strategia, d'intesa con l'autorità portuale e in linea con gli indirizzi del piano dei porti in corso di predisposizione da parte dell'amministrazione provinciale di Napoli, prevede che gli approdi e i porti turistici di Napoli - esistenti o di nuova formazione - debbano costituire un sistema a gestione unitaria. In tale sistema ogni struttura avrà una sua specifica caratterizzazione, qualificandosi talvolta per la fornitura di particolari servizi ai quali potranno far capo altri approdi che di tali servizi non possono essere dotati. Nell'ambito di tale strategia il molo S.Vincenzo nel porto di Napoli è destinato a costituire la principale attrezzatura diportistica della città anche per l'ospitalità dei panfilo transoceanici. Sempre per la nautica da diporto, si prevede la riorganizzazione dell'area del Molosiglio e il recupero della darsena, recentemente oggetto di un accordo tra il comune di Napoli e la Marina Militare per il suo trasferimento all'amministrazione comunale. Inoltre il potenziamento del molo Beverello dove verrebbero trasferiti i collegamenti con le isole, consentirebbe la razionalizzazione e il potenziamento per l'attività diportistica del porticciolo di Mergellina. Infine per la zona orientale la previsione di un porto turistico a S.Giovanni-Vigliena, caratterizzato in particolare dall'attività cantieristica.

Ritornando all'ipotesi che riguarda Bagnoli, l'approdo potrebbe caratterizzarsi per una spiccata attività sportiva legata alla vela e al canottaggio.

Il sito potrebbe avere tutte le condizioni di carattere urbanistico, ambientale, meteomarinico, per candidarsi ad ospitare la sede della Federazione Italiana Vela. L'ampio specchio d'acqua compreso tra Bagnoli, Coroglio e Nisida, costituisce un eccezionale campo di regata, e la presenza di strutture turistico-alberghiere qualificate consentirebbe di ospitare le squadre nazionali ed estere per allenamenti e gare. Tutto questo fa riferimento alla grande tradizione sportiva napoletana nel campo della vela e del canottaggio, tradizione testimoniata dai campioni partenopei, dai circoli nautici e dalle attività legate all'indotto.

Più in generale, la caratterizzazione funzionale del nuovo impianto potrebbe individuarsi nell'offerta di servizi destinati ad un diportismo nautico composito, costituito da una quota di domanda stanziale di imbarcazioni

medie e medio-grandi, da una buona aliquota di imbarcazioni medio-grandi in transito e da una calibrata quota integrativa stagionale di natanti. A tale proposito, in presenza del nuovo assetto del comprensorio e del suo litorale, è opportuno ricercare una adeguata soluzione complessiva anche per l'utilizzazione dello specchio di mare compreso fra Coroglio e Nisida con l'eliminazione, a regime, dell'attuale concentrazione stagionale di imbarcazioni e natanti attraccati a pontili galleggianti, boe o gavitelli.

L'indicazione dell'approdo alla scala del piano urbanistico esecutivo dovrà essere evidentemente confrontata a livello di progetto definitivo con ulteriori e più mirate indagini riferite in particolare allo studio della circolazione delle acque all'interno del bacino e alla relazione tra la posizione di quest'ultimo e la falda acquifera, con particolare riferimento a quella termale.

La Variante del 1996 prevede la realizzazione di un approdo turistico di 700 posti barca "a servizio del nuovo insediamento di Coroglio", rinviandone la localizzazione al piano urbanistico esecutivo, anche sulla base di studi propedeutici riguardanti il sistema della portualità turistica dell'area flegrea, gli aspetti meteo-marini e l'impatto socio economico dell'operazione (arte. 23, comma 8 della normativa della variante).

Gli studi, eseguiti per conto del comune preliminarmente al completamento del presente piano, hanno trattato gli argomenti che la variante chiedeva di approfondire. In particolare lo *studio sul sistema delle attrezzature da diporto nel golfo di Napoli* ha esaminato anzitutto il sistema diportistico nell'area vasta per valutare l'opportunità e la convenienza della costituzione di un approdo a Coroglio. Si è soffermato poi su un confronto – dal punto di vista urbanistico e ambientale – delle possibili soluzioni localizzative lungo tutta la costa di Bagnoli. L'esame degli aspetti meteo-marini è stato affrontato nell'ambito dello studio affidato al Dipartimento di Scienze della terra dell'Università degli studi di Napoli Federico II, avente per oggetto: *Valutazione dell'ipotesi di ripascimento con sabbie marine del litorale occidentale napoletano*. L'impatto socio-economico dell'operazione è stato infine trattato nei due studi commissionati al Cresme: il primo, con omonimo titolo, ha riguardato quest'argomento con riferimento non solo al porto ma a tutta l'operazione di Bagnoli; il secondo ha riguardato invece il piano economico-finanziario, sempre con riferimento all'operazione nel suo complesso. Rinviando all'esame degli studi, tutti allegati al piano, per una conoscenza dei loro contenuti analitici, è utile riepilogare in queste pagine le indicazioni che essi hanno fornito al presente piano urbanistico esecutivo.

Lo studio Dal Piaz, per cominciare, valuta congruente la localizzazione di un approdo a Bagnoli nel quadro della portualità diportistica a scala metropolitana, esistente e in via di formazione. Per quanto riguarda la localizzazione, lo studio effettua un esame comparativo delle quattro possibili posizioni del porto contenute nelle proposte fin qui emerse: fra capo Posillipo e Nisida, nell'ansa fra Nisida e Coroglio, in corrispondenza della colmata a mare dell'ex Ilva, a La Pietra, al limite del comune di Pozzuoli.

Tra queste lo studio considera più conveniente la localizzazione tra i due pontili, sia dal punto di vista urbanistico, in particolare per le migliori condizioni di accesso e per la maggiore potenziale dotazione di servizi, sia dal punto di vista ambientale, tenendo conto del complesso sistema dei vincoli che vigono in questa zona.

Questa positiva indicazione è indubbiamente esaltata dalla precisa configurazione che il piano propone per l'approdo, che avvicina questa struttura alla stazione della nuova metropolitana e ai volumi dei nuovi insediamenti, nei quali si potranno facilmente ricavare tutti i servizi occorrenti. E' soddisfatto in tal modo

anche il requisito, che la variante attribuisce all'approdo, di essere "a servizio del nuovo insediamento", un requisito che nessun'altra posizione consente di conseguire pienamente.

Per quanto riguarda gli aspetti meteo-marini, lo studio del Dipartimento di Scienze della terra afferma che "la creazione di un porticciolo turistico non produce evidenti problemi alla dinamica sedimentaria in quanto le strutture si disporrebbero parallelamente al pontile nord e pertanto non si verificherebbero sostanziali modifiche a quanto già esistente". D'altra parte valutazioni più approfondite su questo aspetto riguardano le soluzioni progettuali da dare all'approdo nella successiva fase di progettazione, più che la valutazione circa la sua fattibilità. A conferma della quale basta ricordare che quest'approdo sarebbe esposto alle traversie del III e IV quadrante che è la stessa condizione della maggior parte degli approdi lungo la costa tirrenica.

Relativamente all'impatto socio-economico dell'operazione si fa presente infine che gli studi citati evidenziano i vantaggi che la struttura procurerebbe all'intera operazione e dimostrano che essa è fattibile in una conveniente ipotesi di finanza di progetto.