

La planimetria delle fondarie potrà subire modifiche in funzione del definitivo dimensionamento

- LEGENDA**
- Architetture esistenti
 - Produzione beni e servizi (turistico-ricettivo, commerciale, ricerca, etc.)
 - Residenze
 - Parco
 - Spiaggia
 - Parcheggi
 - Calcinata e linea di costa attuale
 - Linea su ferro: stazioni esistenti
 - Linea su ferro: stazioni di progetto con軌ise
 - New Science Center
 - Porto Turistico
 - Linea su ferro: stazioni alternativa 1
 - Linea su ferro: stazioni alternativa 2

Allegato 1 - Planimetria generale

7 luglio 2017

Accordo Interistituzionale

Governo Italiano

Regione Campania

Comune di Napoli

Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana

Sito Interesse Nazionale Bagnoli – Coroglio

Schede Tematiche

ALLEGATO 2

Roma, 13 luglio 2017

STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Struttura del documento

Premesse	pag. 4
Vincoli e criticità attuativi	pag. 10
Bonifica	pag. 17
Azioni di rigenerazione	pag. 27
Infrastrutture per la mobilità	pag. 49
Infrastrutture Idriche	pag. 75
Dimensionamento urbanistico	pag. 78
Cronoprogrammi	pag. 83

PREMESSE

verbale degli incontri Comune di Napoli – Invitalia, con Rappresentante del Commissario

Sintesi delle decisioni condivise

Il presente documento contiene la sintesi schematica delle decisioni condivise nel corso degli incontri tenutisi dal 28 marzo 2017 al 5 luglio 2017 tra il Comune di Napoli e Invitalia alla presenza dell'ufficio del Commissario.

Calendario degli incontri:

28 marzo 2017	Palazzo San Giacomo _ Plenaria sul tema della rigenerazione: bonifica e destinazioni urbanistiche, infrastrutture
29 marzo 2017	Direzione Infrastrutture _ Infrastrutture idriche
06 aprile 2017	Palazzo San Giacomo _ Scelte di rigenerazione urbana e dimensionamento
09 aprile 2017	Direzione Infrastrutture _ Accessibilità su ferro e su gomma
12 aprile 2017	Servizio Urbanistica _ Analisi congiunta della consistenza dell'edificato lungo la costa dal 1929 ad oggi
20 aprile 2017	Palazzo San Giacomo _ Scelte di rigenerazione urbana e dimensionamento
09 maggio 2017	Palazzo San Giacomo _ Infrastrutture
16 maggio 2017	Palazzo San Giacomo _ Plenaria _ Rigenerazione urbana e dimensionamento
23 maggio 2017	Palazzo San Giacomo _ Infrastrutture
29 maggio 2017	Palazzo San Giacomo _ Plenaria _ Rigenerazione urbana e dimensionamento
07 giugno 2017	Servizio Urbanistica _ Dimensionamento
19 giugno 2017	Palazzo San Giacomo _ Plenaria _ Rigenerazione urbana e dimensionamento
05 luglio 2017	Palazzo San Giacomo _ Plenaria

Partecipanti agli incontri:

COMUNE DI NAPOLI

Attilio Auricchio
Raffaele Del Giudice
Carmine Piscopo
Mario Calabrese
Giuseppe Pulli
Giovanni Cestari, RUA
Andrea Ceudech
Ignazio Leone
Raffaele Mucciardiello
Patrizio Civetta
Edoardo Fusco
Nicola Pascale
Serena Riccio
Carmen Gargano
Guglielmo Cammarota

INVITALIA

Livio Vido
Davide Del Cogliano
Daniele Benotti
Edoardo Stacul Robortella
Giulia Leoni
Carmela Fedele
Massimiliano Zagni
Giovanni Leuzzi
Michele Pizza
Paolo Quarantotto
Daniela Mello

Rappresentante del COMMISSARIO

Angelantonio Orlando

Premesse 1/3

1. Bonifiche

Invitalia conferma per il 15/7/17 la disponibilità dei dati della **nuova caratterizzazione** dei terreni.

2. Nuova destinazione d'uso delle aree

al fine di poter procedere alle relative **analisi di rischio** e al conseguente piano di **completamento della bonifica dei terreni** si rende necessario fissare con priorità la **destinazione d'uso delle aree**.

3. Balneabilità e reti idriche

Si conferma la priorità al recupero della balneabilità che richiede la sistemazione delle reti idriche dell'intero ambito territoriale. Il dimensionamento di dettaglio del nuovo assetto è rinviato all'esito degli studi specialistici in corso di elaborazione che porteranno alla definizione concordata delle opere prioritarie da sottoporre a finanziamento entro marzo 2018.

4. Sistemi di trasporto

Nuovo assetto del sistema di trasporto da definire nell'ambito di un inquadramento di scala territoriale. Il dimensionamento di dettaglio del nuovo assetto è rinviato all'esito degli studi specialistici in corso di elaborazione che porteranno alla definizione concordata delle opere prioritarie da sottoporre a finanziamento entro marzo 2018.

Di seguito vengono riepilogate, sia pur in un disegno generale (Vedi Planimetria generale), per temi le decisioni condivise per i singoli temi.

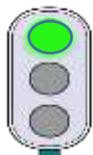
Premesse 2/3

A seguito del lavoro congiunto, del quale si riporta la sintesi nel presente verbale, le parti hanno esaminato le diverse azioni di rigenerazione da attuare nell'area Bagnoli Coroglio, pervenendo, nel corso del lavoro comune, alla condivisione di:

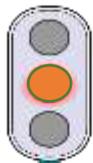
- A. «**cosa**» realizzare e «**come**» attuarlo (ciò è avvenuto per la maggioranza dei temi analizzati)
- B. «**cosa**» realizzare e alcune diverse alternative di «come» attuarlo (ciò è avvenuto per una limitata parte dei temi analizzati)

Per i temi di cui al punto B sono in corso e proseguiranno tavoli dedicati di confronto per pervenire alla definizione dell'alternativa attuativa più rispondente agli obiettivi di rigenerazione

Al fine di consentire una più immediata identificazione delle azioni condivise di tipo A e B, esse sono state identificate con un'icona riportata in alto a destra.



Si concorda «cosa» realizzare e «come» attuarlo



Si concorda «cosa» realizzare e alcune alternative su «come» attuarlo

Le schede, inoltre riportano, in alto a sinistra, i riferimenti alle pagine dei documenti di lavoro (il primo numero è riferito al documento del Comune di Napoli, il secondo numero al documento predisposto da Invitalia)

Premesse 3/3

Successivamente all'accordo interistituzionale, il lavoro congiunto proseguirà mediante l'istituzione dei seguenti Tavoli Tecnici sui seguenti temi:

- Ambiente
- Infrastrutture per la mobilità
- Infrastrutture idriche
- Urbanistica

VINCOLI E CRITICITA' ATTUATIVI

Vincoli e Criticità

Prima di esporre l'elenco dei temi sui quali è stato attivato il confronto per la definizione dei contenuti di rigenerazione dell'area, le parti hanno concordato che le azioni da realizzare sono, allo stato, fortemente influenzate (in termini di tempi, costi e talvolta persino di fattibilità) da una serie di vincoli e criticità che gravano sulle decisioni da prendere.

Di seguito si riporta la descrizione dei principali vincoli/criticità, incluse alcune ipotesi effettuate per il loro superamento.

Le parti si danno atto, tuttavia, che il persistere di uno o tutti i vincoli/criticità elencati, potrebbe compromettere o ritardare l'attuazione del piano. A tal fine, viene anche concordato che ciascun Ente, per le proprie competenze, si attiverà affinché il piano sia attuabile concretamente e disporrà tutti gli atti necessari per la rimozione/superamento delle criticità.

Vincoli/Criticità

Rimozione della colmata: ipotesi destinazione dei materiali



**QUANTITA' «INQUINATE» ANCORA NON CONOSCIUTE
E VOLUMI DI SISTEMAZIONE PARCO IN CORSO DI DEFINIZIONE**



Vincoli/Criticità

Risorse finanziarie



**ALLOCAZIONE TEMPORALE DELLE RISORSE FINANZIARIE NELLA
LEGGE DI STABILITA' IN COERENZA CON GLI IMPEGNI DI SPESA
INDICATI DAL SOGGETTO ATTUATORE ALLA CABINA DI REGIA**

Vincoli/Criticità**Rimozione dei sedimenti marini destinazione dei materiali**

- **QUANTITA' «INQUINATE» ANCORA NON CONOSCIUTE**
- **DISPONIBILITA' ATTUALI PORTO DI NAPOLI ENTRO 400.000 MC PER SEDIMENTI CONFORMI**

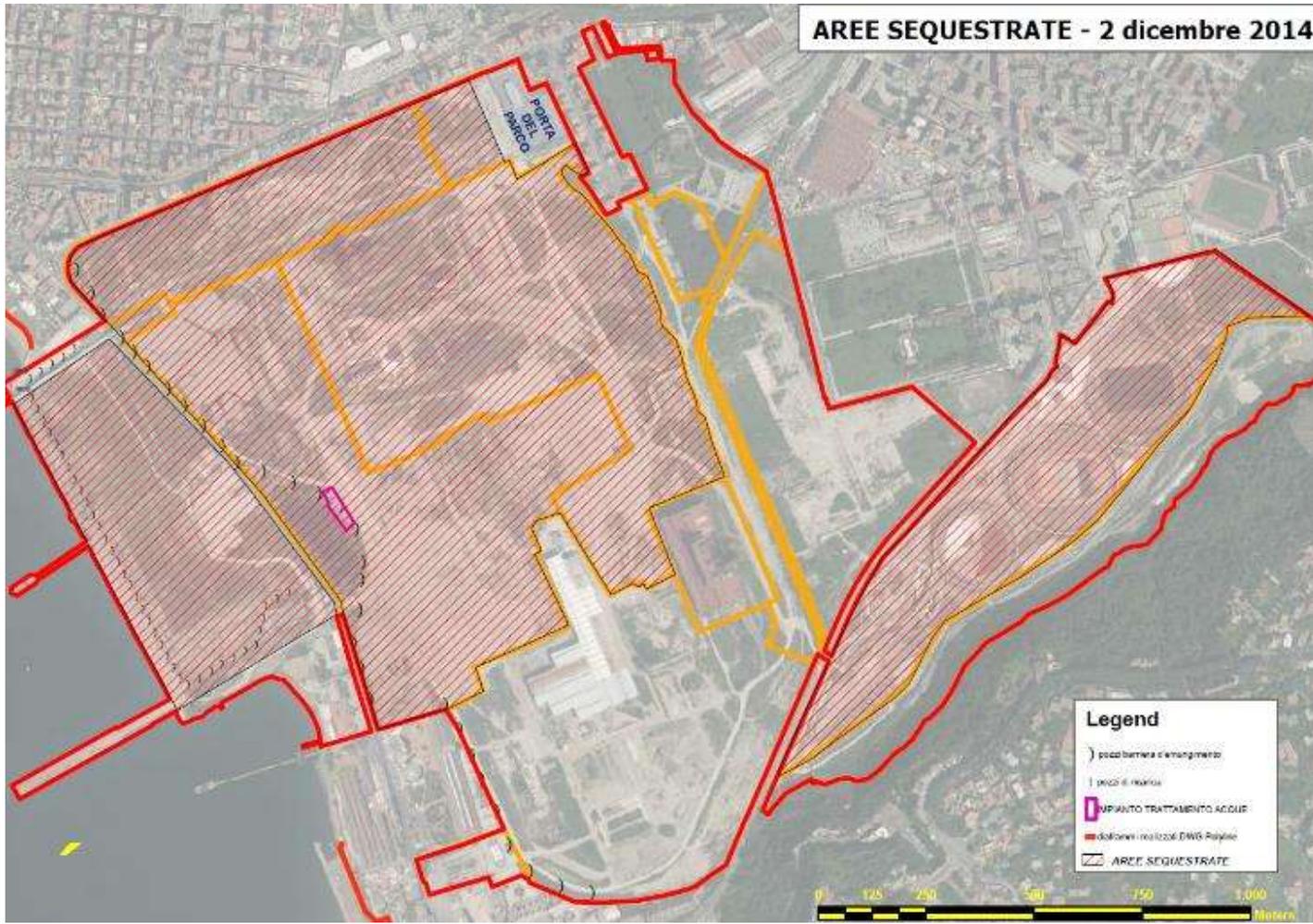


**SEDIMENTI CONFORMI INVIATI IN APPOSITA
CASSA DI COLMATA NEL PORTO DI NAPOLI**

Vincoli/Criticità
Persistenza del sequestro delle aree

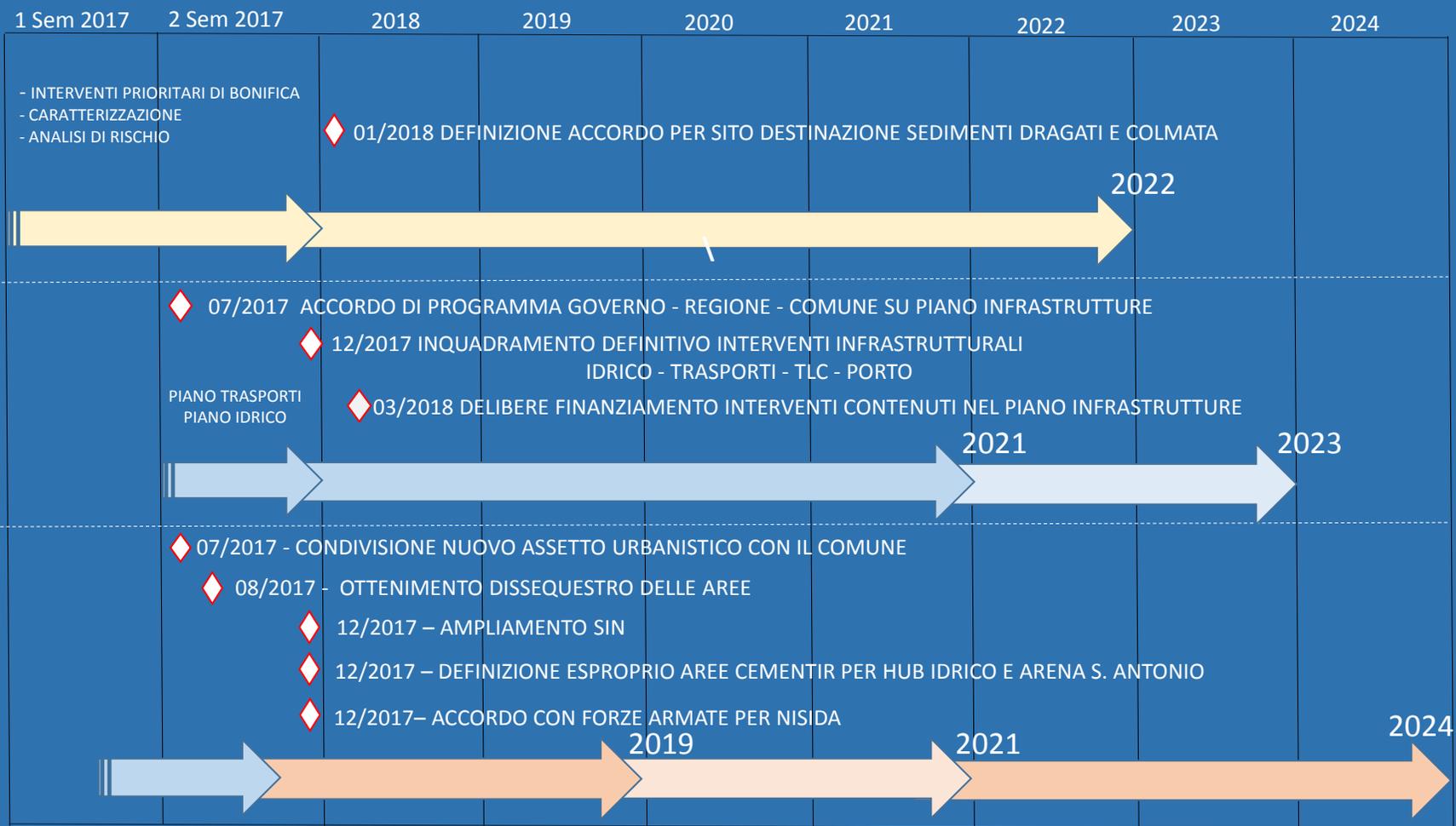


**DISPONIBILITA' DELLE AREE PER LE ATTIVITA' DI BONIFICA
CERTENZA DEI TEMPI DI ESECUZIONE DELLE ATTIVITA'**



Vincoli/Criticità

Assunzioni su tempi di risoluzione dei vincoli al Programma



BONIFICA

Il processo di bonifica si attua per fasi

- **INDIVIDUAZIONE, QUANTITÀ, DISTRIBUZIONE E TIPO DI «INQUINANTI» ATTRAVERSO NUOVA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA CON COMPLETAMENTO DELLE ANALISI ENTRO IL 15 LUGLIO P.V.**
- **ESECUZIONE DI UNA SERIE DI TEST IN SITU PER MISURARE IN CONDIZIONI REALI IL LIVELLO DI EFFICACIA DI TECNOLOGIE MENO INVASIVE (BIO-PHYTOREMEDIATION)**

SCHEMA DI PROCESSO:

CARATTERIZZAZIONE completamento delle analisi entro il 15 luglio pv

DESTINAZIONE D'USO concordate

ANALISI DI RISCHIO

RISULTATI TEST TECNOLOGIE DI BONIFICA

**PROGETTO DI DETTAGLIO DELLE
BONIFICHE FUNZIONALE AL NUOVO
ASSETTO DELL'AREA CON NUOVA
STIMA DI COSTI E TEMPI**

**ESECUZIONE INTERVENTI DI BONIFICA
ANCHE PER LOTTI**

COLLAUDI/CERTIFICAZIONI ANCHE PER LOTTI

Interventi di risanamento ambientale - aree a terra

Nel corso del 2017 INVITALIA ha avviato le fasi di aggiornamento delle **caratterizzazione ambientale dei suoli, delle acque di falda delle aree interne** della ex ITALSIDER.

Le attività di caratterizzazione si sono concluse a Giugno 2017 mentre le analisi verranno consegnate agli Enti di controlli nella metà di Luglio 2017.



Le indagini sulle acque di falda, che sono in parte già state svolte e si concluderanno entro l'anno, permetteranno di sviluppare il progetto per la sostituzione della barriera idraulica esistente. **Il completamento dell'intervento di sostituzione della barriera idraulica esistente per la messa in sicurezza della falda è previsto entro il 2018.**

Interventi di risanamento ambientale - aree a terra

I risultati delle analisi chimiche di caratterizzazione dei terreni e della falda permetteranno di elaborare l'**Analisi di Rischio Sanitario e Ambientale** del sito in accordo con le **nuove destinazioni d'uso delle aree**.

Gli Scenari di Rischio consentiranno di impostare la **Progettazione degli interventi di Bonifica e Risanamento Ambientale**.

La sperimentazione in laboratorio e in situ delle tecnologie di bonifica fornirà gli elementi per lo sviluppo del progetto di bonifica.

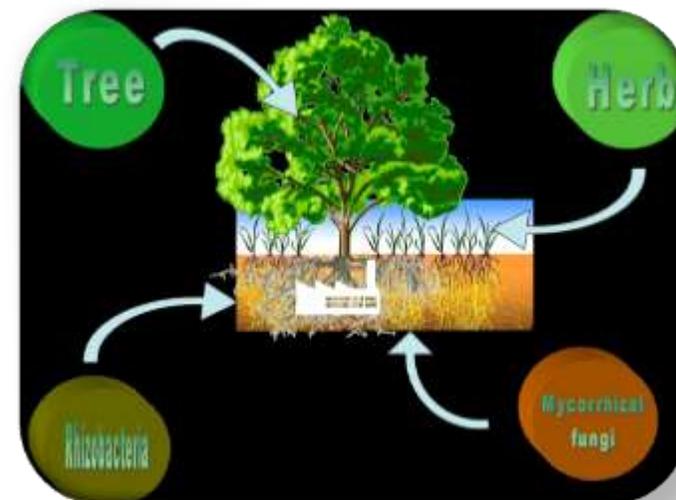
Nel 2017 sono state avviate le sperimentazioni su scala di laboratorio della tecnica della **bio-phytoremediation**, una tecnologia che, seppur richiede un tempo maggiore per conseguire gli obiettivi di bonifica, presenta l'**enorme vantaggio** di poter ottenere al termine del processo, un **terreno risanato** anche in termini agronomici con indubbio beneficio per la creazione del **Parco Urbano**.

Parallelamente saranno condotti test chimico-fisici per verificare le performance di ulteriori tecnologie di bonifica.

Interventi di risanamento ambientale - aree a terra

I suoli dell'area di Bagnoli-Coroglio sono caratterizzati da una contaminazione mista (idrocarburi, metalli pesanti, PCB) in cui la sola applicazione di tecniche di *bioremediation* potrebbe non risultare sufficiente in funzione della profondità e dell'elevato grado di contaminazione riscontrato, e della scarsa degradabilità di alcuni contaminanti. La bonifica per via biologica dei suoli contaminati può risultare efficace solo attraverso l'integrazione di diverse tecniche biologiche di bonifica (come ad es. la *phytoremediation*, la *biostimulation*, la *bioaugmentation*, ecc.) superando così i limiti legati all'applicazione delle singole tecnologie.

Nell'area di interesse sono state individuate una serie di celle rappresentative delle diverse tipologie e gradi di inquinamento esistente.



Sono previste le seguenti fasi:

- Censimento e successiva mappatura delle specie vegetali che si sono auto adattate nell'area (**eseguito**);
- Campionamento e conseguente analisi di terreno rizosferico, di radici e fusti per verificare il grado di assorbimento naturale dei contaminanti (**eseguito**);
- Caratterizzazione microbiologica e molecolare dei suoli per verificare lo sviluppo di funghi e batteri e verificarne l'attività biodegradativa (**in corso**);
- Sviluppo in laboratorio (mesocosmo): la sperimentazione in mesocosmo consente di valutare e modulare tutti i fattori coinvolti nel processo di crescita delle piante attraverso un sistema su scala ridotta che semplifica l'individuazione delle strategie operative ottimali (**in corso**);
- Sviluppo su scala pilota (*field test*): La sperimentazione in campo consente di verificare la capacità delle specie vegetali di adattarsi a condizioni ambientali specifiche e trasferire su scala reale le soluzioni e le strategie testate nei mesocosmi (**avvio previsto 2° semestre 2017**).

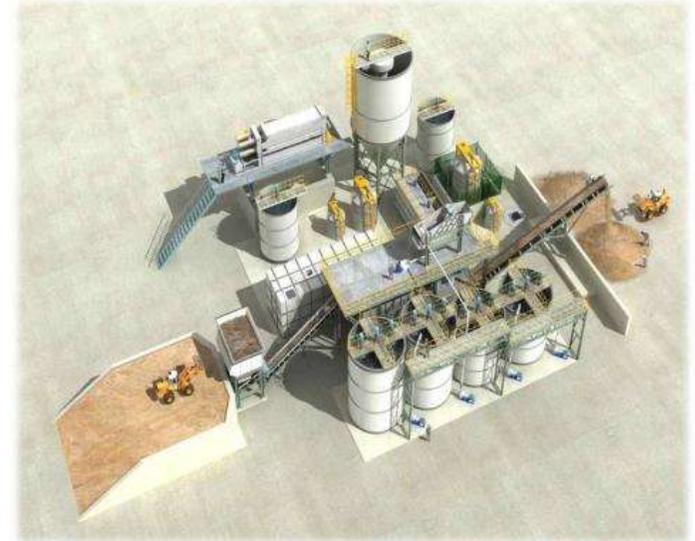
Interventi di risanamento ambientale - aree a terra e litorale

Parallelamente alle tecnologie di bonifica biologiche, verranno condotti dei test di applicabilità per tecnologie di bonifica di tipo chimico-fisico applicabili sia ai terreni/riporti sia alle sabbie del litorale.

In particolare il soil washing è una tecnica on site che si basa sulla separazione del contaminante dalla matrice attraverso un processo di **lavaggio in soluzione acquosa**. Le tappe del processo sono: escavazione del terreno, rimozione dei detriti, aggiunta di acqua ed agenti estraesti, filtrazione e lavaggio;

Nella sperimentazione vengono condotti test:

- Per caratterizzare il grado di contaminazione in funzione della granulometria (dimensione dei grani costituenti il terreno);
- Per definire eventuali solventi per ottimizzare la rimozione dei contaminanti;
- Verificare il grado di arricchimento nella fase liquida utilizzata nel lavaggio.



Interventi di risanamento ambientale – arenili e colmata

La progettazione del waterfront con relativa rimozione della colmata prevede:

- Esecuzione di test di bonifica, in particolare soil/sediment washing da applicare alle sabbie;
- Analisi fisico-chimiche per valutare la recuperabilità dei materiali costituenti la colmata;
- Studio della dinamica costiera (moto ondoso, correnti costiere);
- Studio del trasporto dei sedimenti;
- Studio della variabilità morfologica sia nel settore sommerso che nella spiaggia.



Il nuovo modello costiero permetterà la simulazione di profili di equilibrio del nuovo **assetto morfologico della costa**.



Interventi di risanamento ambientale – risanamento marino

Nella prospettiva di ripristinare la **balneabilità** dell'area marina, il Governo ha finanziato il Progetto di ricerca **ABBACO** coordinato dalla SZN Anton Dorhn.

Il Progetto ABBACO permetterà entro il **2017** anche di definire i valori di riferimento del Sito di Rilevante Interesse Nazionale di Bagnoli, di aggiornare le **stime di sedimento contaminato da rimuovere** e di individuare le più corrette **modalità di recupero e risanamento marino**.

E' attivo un tavolo con Autorità del Sistema Portuale del Mediterraneo Centrale per la verifica della disponibilità di volumetrie idonee per il refluento del sedimento proveniente da Bagnoli. Qualora confermata la disponibilità all'interno del Porto di Napoli dei sedimenti marini il **dragaggio sarà avviato nel 2018**.

E' attivo, in parallelo, un tavolo di lavoro con Comune e Regione per la individuazione degli interventi sul sistema degli scarichi idrici a mare all'interno del golfo in modo da garantire l'obiettivo di **balneabilità**.



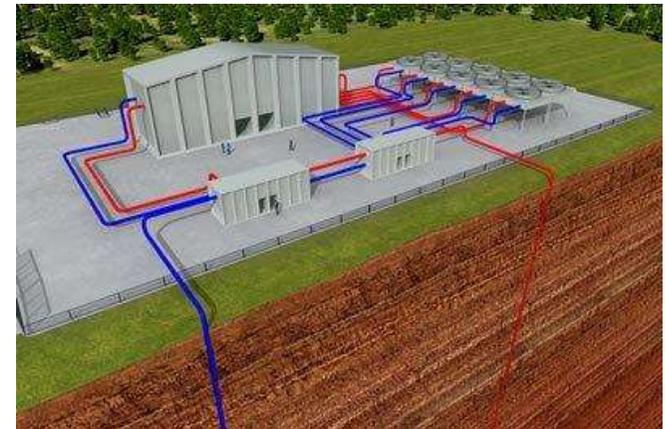
Ulteriori interventi di risanamento ambientale

E' in fase di finanziamento un secondo progetto di ricerca, in parte complementare al Progetto ABBACO, che vedrà coinvolti CNR, INGV, CERI.

Gli obiettivi principali di questo progetto sono:

- per le aree a mare:
 - Definizione e monitoraggio del sistema dinamico costiero;
 - Individuazione di cave sottomarine per ripascimento.

- per le aree a terra:
 - studio della geotermia dell'area, anche ai fini di produzione di energia rinnovabile;
 - analisi di MITIGAZIONE del Rischio (sismico, vulcanico, etc.);
 - Dimostratori di sensoristica applicabili allo Smart Management di strutture esistenti (archeologia industriale) e nuove infrastrutture.



Interventi di risanamento ambientale – area ex eternit

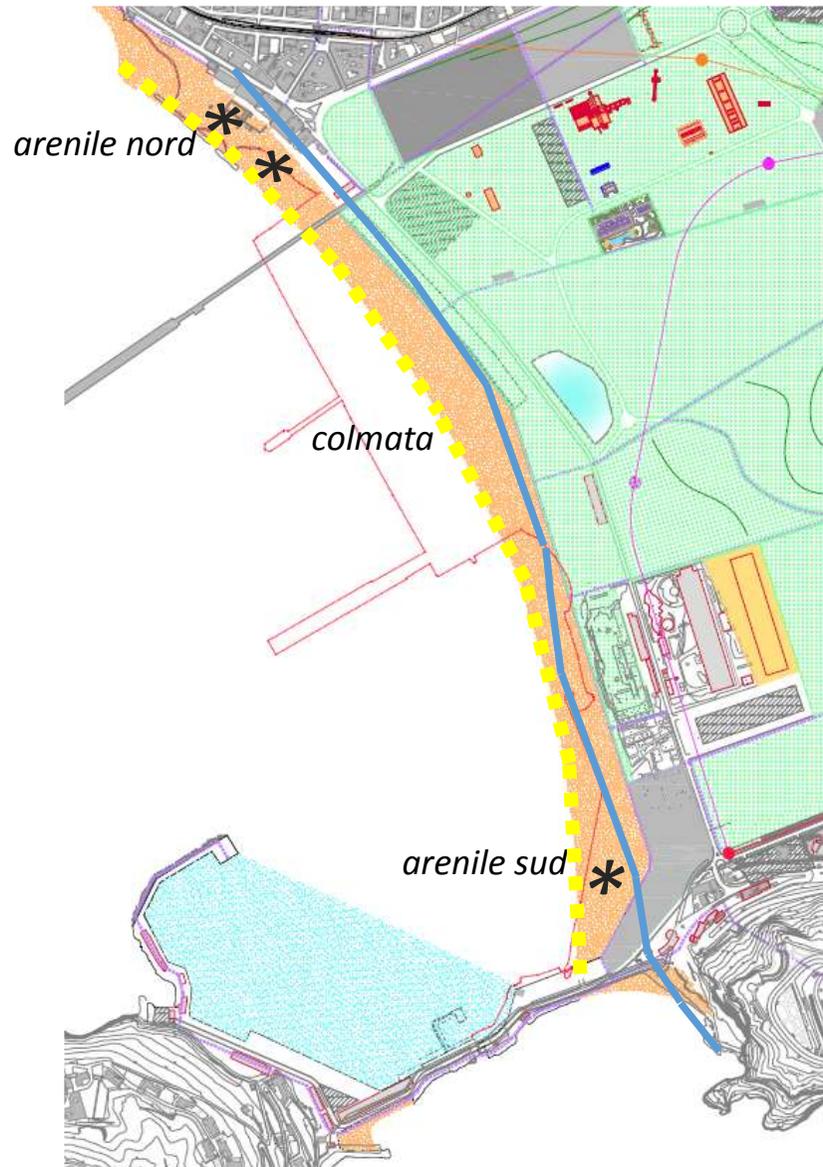


In considerazione della particolare tipologia di inquinamento riscontrata, l'**area ex Eternit** (indicata nello stralcio planimetrico) è attualmente sottoposta a monitoraggio continuo delle fibre con esito negativo - il completamento della bonifica sarà impostato per garantire i massimi livelli di sicurezza sanitaria e ambientale secondo quanto previsto dalla normativa vigente e in linea con le nuove destinazioni d'uso. Le destinazioni d'uso definitive saranno fissate anche in funzione degli esiti delle caratterizzazioni validate e dell'analisi di rischio. La progettazione e realizzazione di tali interventi sarà funzionale al nuovo assetto dell'area, che prevede in alcune parti la creazione di complessi residenziali, previsti peraltro anche nelle zone contigue.

AZIONI DI RIGENERAZIONE



Si concorda sull'assetto della nuova linea di costa



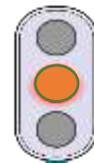
Visti:

- la linea di costa del 1929 **_blu_**
- la linea di costa attuale **_rossa_**
- i ripascimenti avvenuti dal 1931 per effetto della realizzazione dell'istmo di Nisida (arenile sud) * e dal 1961 per effetto della realizzazione della colmata (arenile nord); **

Confermata la rimozione integrale della colmata;

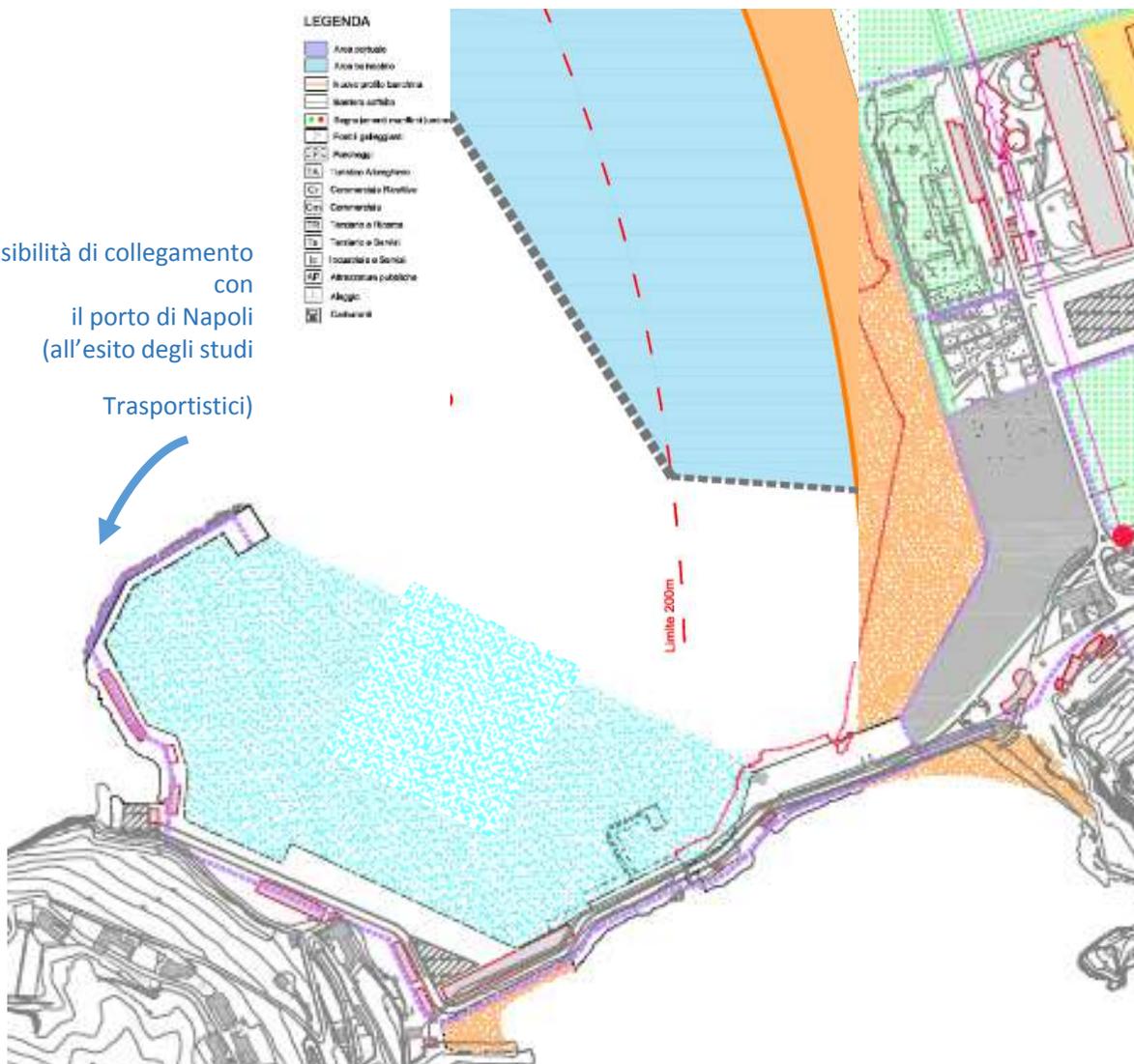
Si concorda sulla nuova linea di costa **_gialla_** quale raccordo tra gli arenili esistenti, con spiagge da un minimo di 60 a un max di 120 metri di larghezza, fatti salvi gli esiti delle verifiche tecniche e scientifiche in corso a cura di Invitalia (studi meteomarini ect.). Prime verifiche informali con la Soprintendenza SABAP di Napoli hanno trovato accordo di massima.

13 - 4 Si concorda sulla localizzazione del Porto turistico a Nisida. Il dimensionamento del porto con le relative infrastrutture dedicate è oggetto di specifico studio settoriale in coordinamento con la Regione; una prima versione è attesa per l'estate, mentre una versione definitiva è attesa per fine anno



Possibilità di collegamento
con
il porto di Napoli
(all'esito degli studi

Trasportistici)



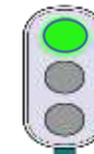
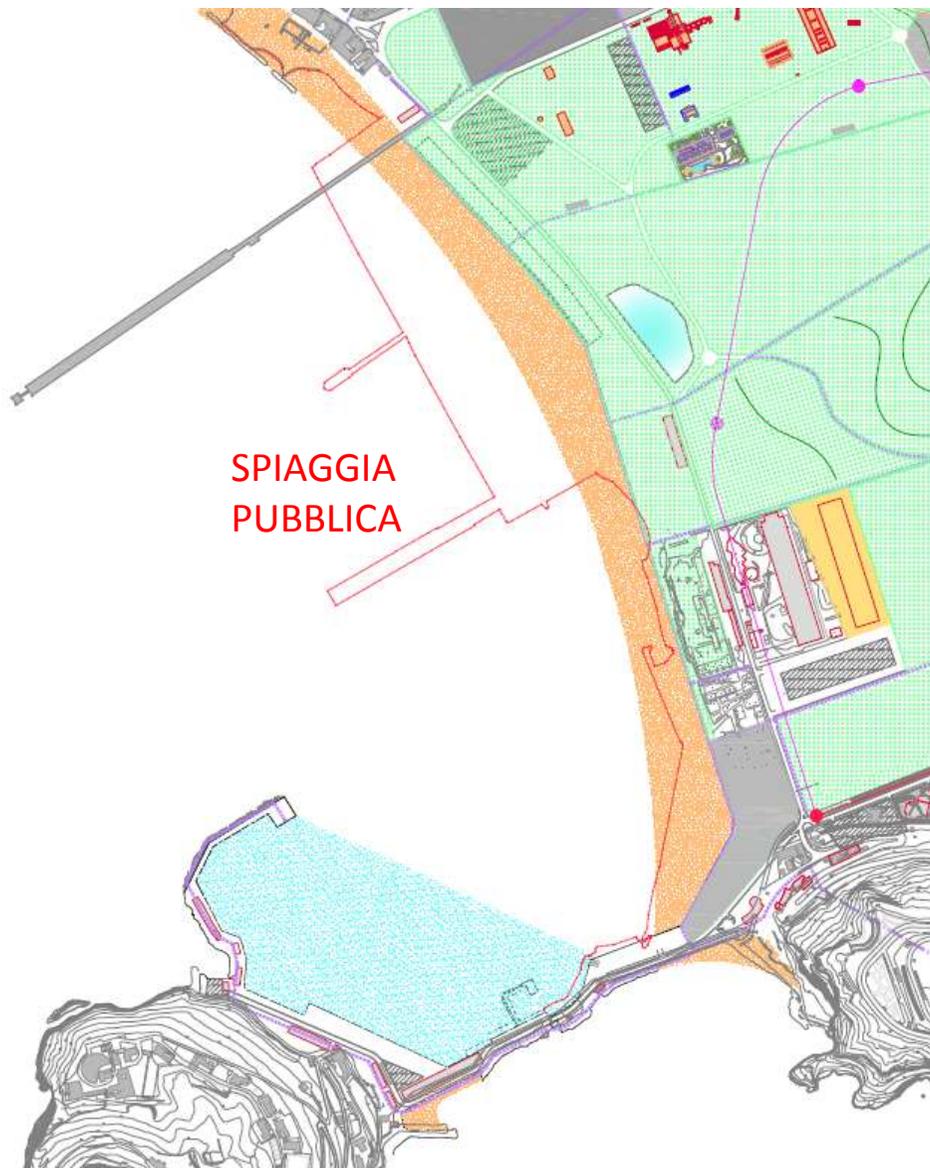
Le caratteristiche del porto saranno oggetto di specifici studi.

Scenario ipotizzato:

- Eliminazione del porto a secco
- Specchio acqueo porto non superiore a 20 ha
- Pontili di attracco idonei ad assicurare circolazione delle acque marine
- «Green port» per garantire la balneazione lungo il waterfront

Recupero e riuso dei volumi esistenti sotto Nisida per:

- attività turistico-ricettive
- servizi a supporto diportistico
- valorizzazione dei reperti archeologici
- recupero della viabilità esistente per sola accessibilità di servizio
- verifica delle aperture sotto istmo per migliorare la circolazione delle acque in accordo con le risultanze delle analisi meteomarine di cui alla scheda 3



Si concorda sulla possibilità di dedicare alla spiaggia pubblica il tratto di lungomare compreso tra il Arenile Nord e l'Arenile Sud.

2 km di lunghezza

60 m larghezza minima

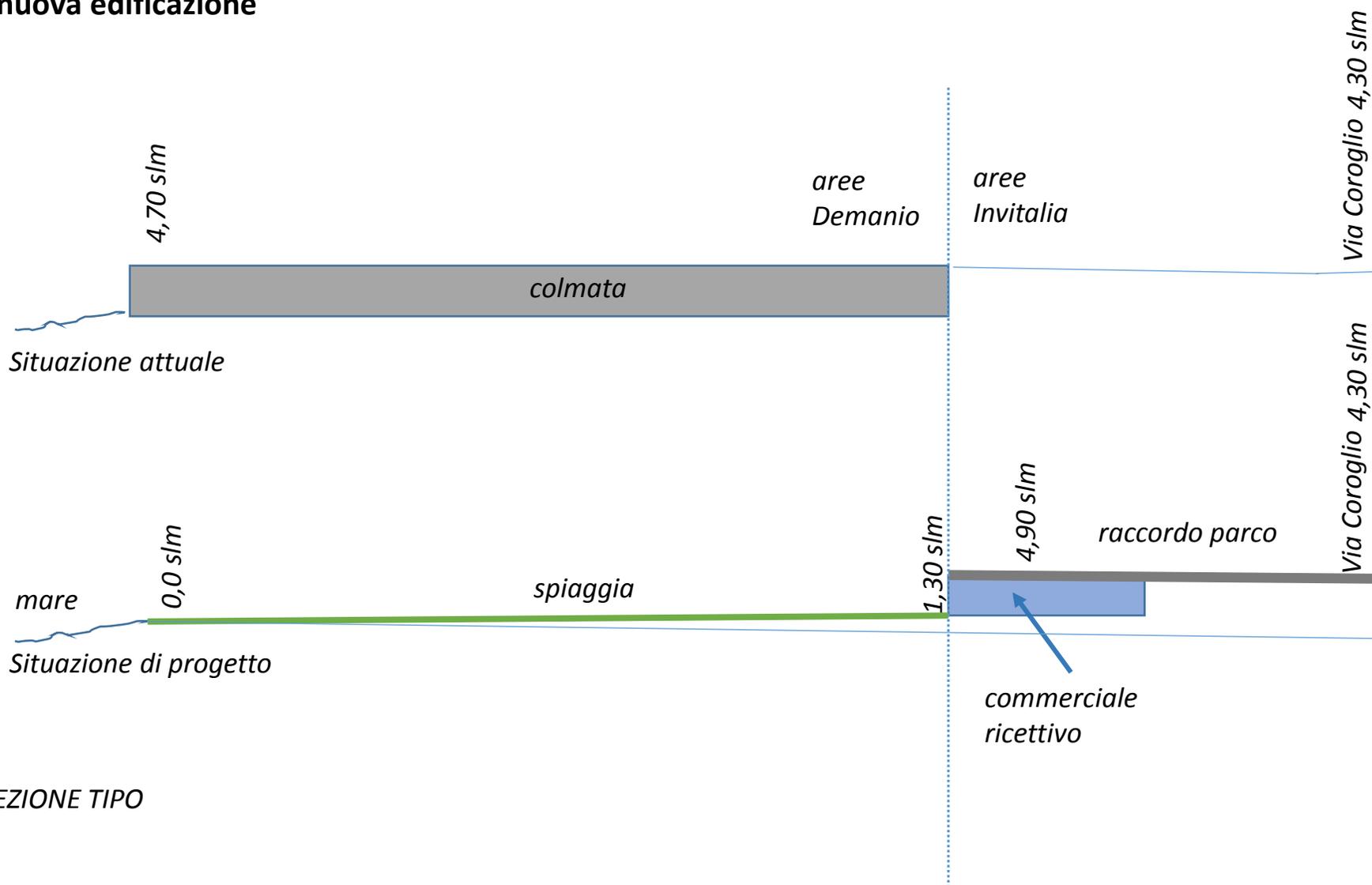
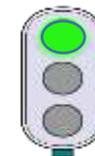
120 m larghezza massima

Fatti salvi gli esiti delle verifiche tecniche e scientifiche a cura di Invitalia

Si definisce la localizzazione di due lidi privati a Nisida a uso esclusivo del ricettivo diffuso.

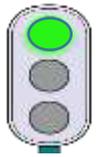
Sono previste attrezzature con servizi al pubblico e attività commerciali per l'intera lunghezza nel salto di quota di cui alle schede successive.

Si concorda sulla realizzazione di volumi a servizio della spiaggia localizzati in area di proprietà Invitalia nel salto di quota derivante dalla demolizione della colmata e dalla riconfigurazione dell'orografia del parco verso il lungomare. Tali volumetrie andranno sottratte dalla volumetria di nuova edificazione

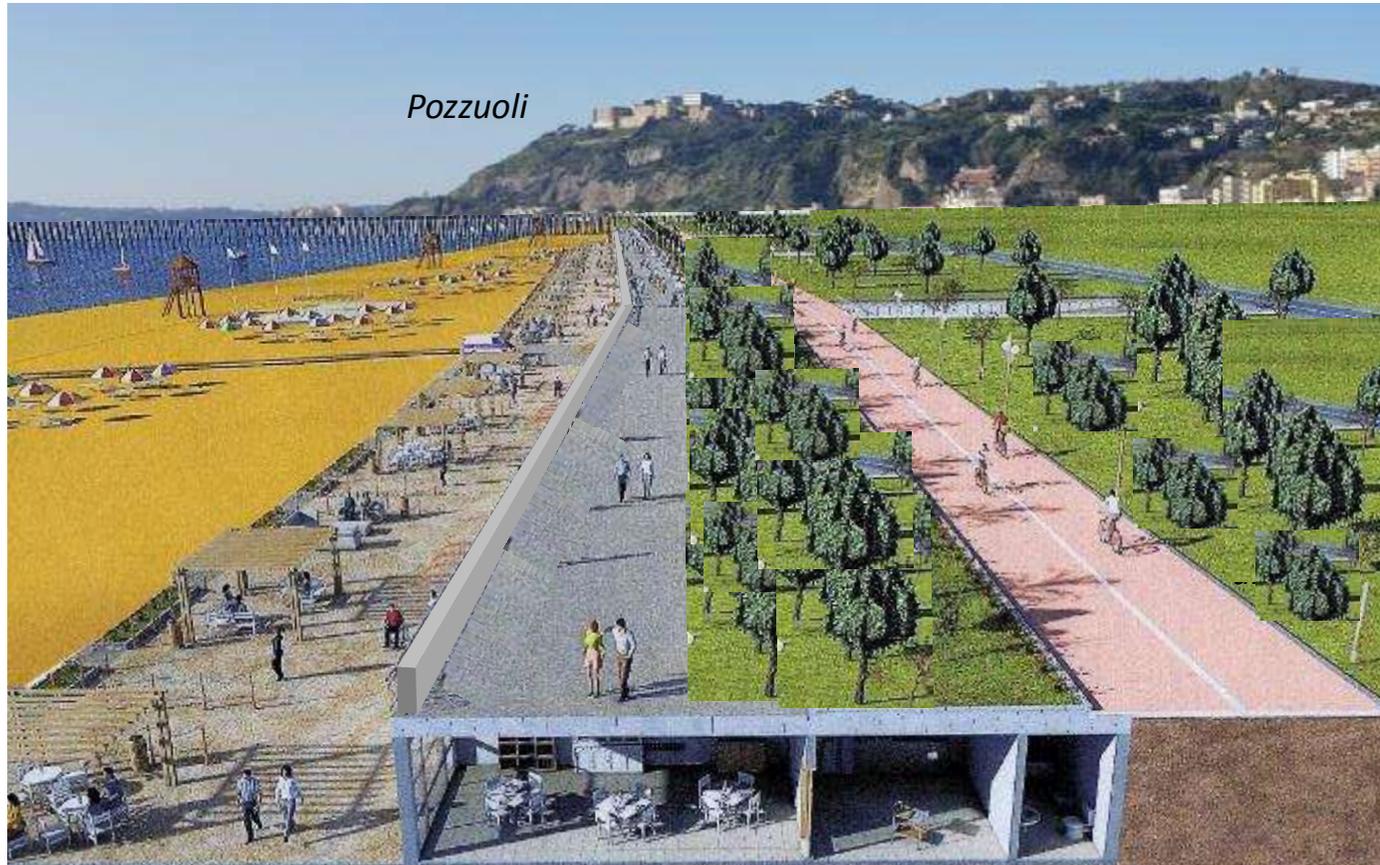


SEZIONE TIPO

Rendering preliminari utili a fornire prime informazioni di chiarimento sulla impostazione delle altimetrie e del posizionamento dei manufatti



waterfront e spiaggia



volumi commerciali e attrezzature pubbliche nel salto di quota

Si conferma la conservazione e valorizzazione del Pontile Nord e la rimozione della colmata e di tutti gli altri pontili

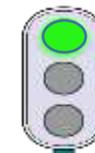


Si concorda sulla necessità di valorizzare ulteriormente il Pontile Nord con l'apertura al pubblico della caffetteria nei locali pre-esistenti.

Allo stato il Pontile Nord, di proprietà demaniale, affidato dall'Autorità portuale al Comune di Napoli, è gestito da quest'ultimo.

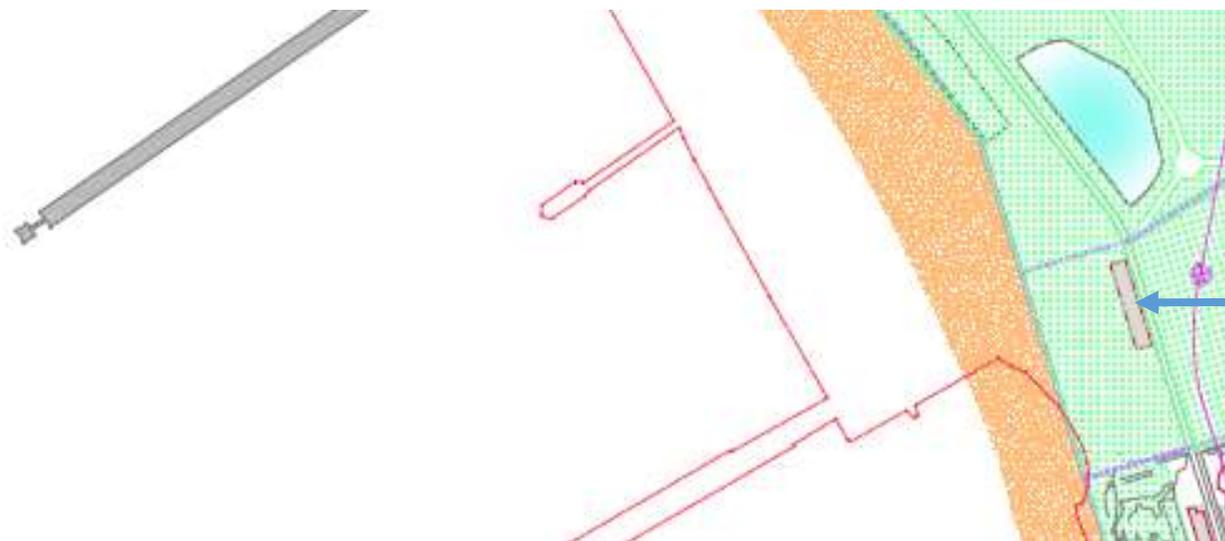
Saranno definite azioni migliorative per la fruizione del pontile (es. prolungamento orari di apertura e incremento dell'offerta di servizi).

Si concorda sul recupero e rifunzionalizzazione dell'ex Archivio ILVA



Il manufatto è presente da prima della realizzazione della fabbrica. Si concorda di conservarlo ai fini di una sua rifunzionalizzazione anche a fini commerciali e ricettivi.

La valorizzazione dei documenti oggi contenuti sarà oggetto di uno studio dedicato.



Archivio ILVA

Circolo ILVA: demolizione e reinsediamento in coerenza con l'assetto complessivo dell'edificato lungo la costa.



Foto aerea del Circolo ILVA allo stato attuale



L'area è ricompresa nella sistemazione del lungomare

Gli impianti sportivi esistenti, tennis, calcetto e pattinaggio potrebbero trovare collocazione in parte del Parco dello sport (in corso di verifica la fattibilità tecnica ed amministrativa).

Le attrezzature sportive per gli sport marini come il canottaggio potrebbero essere riallocati nei volumi a servizio della spiaggia posti nel salto di quota derivante dalla demolizione della colmata (in corso di verifica la fattibilità amministrativa).

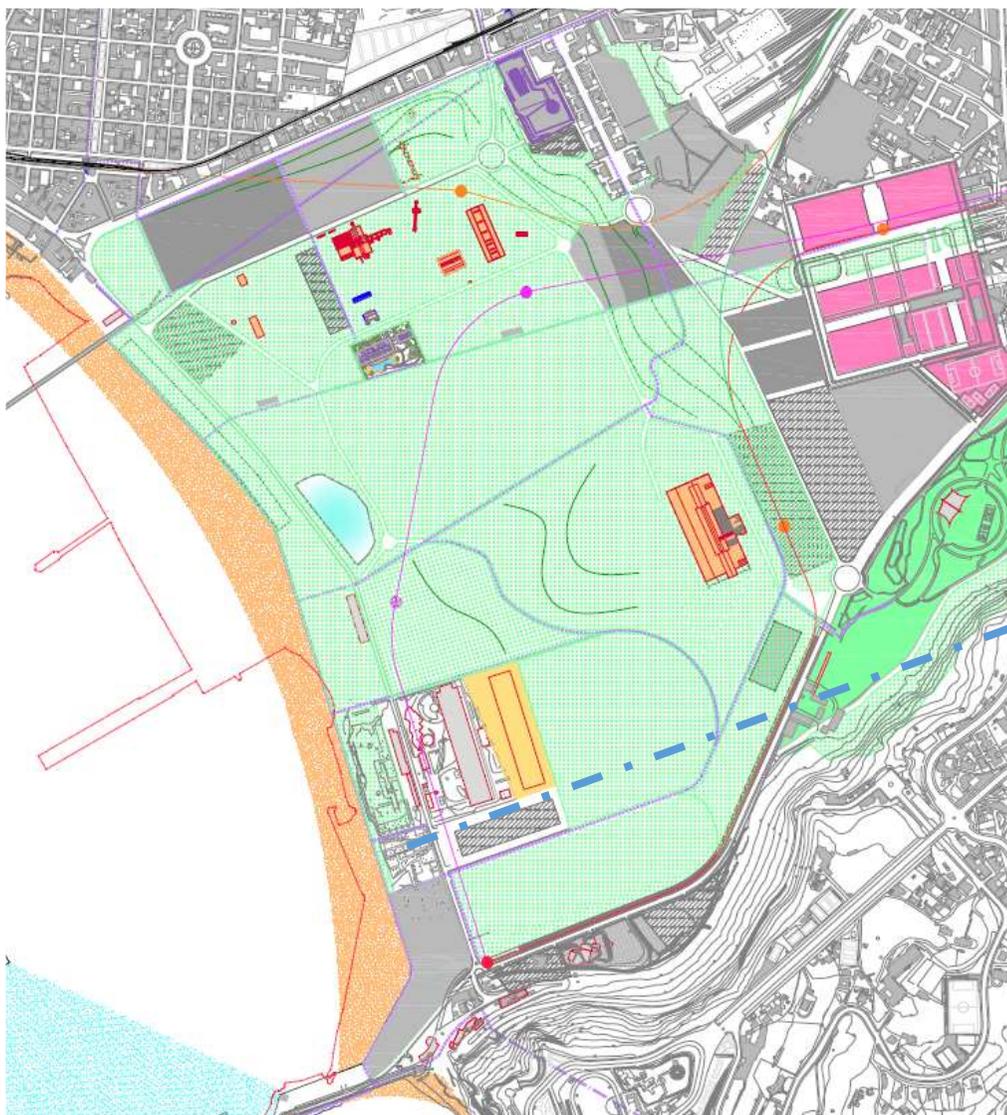
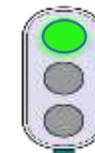


**Città della Scienza_ricostruzione, a monte di Via Coroglio, dei volumi incendiati;
la decisione è stata presa in coerenza con l'assetto complessivo dell'edificato lungo la costa.**



Su richiesta non negoziabile del Comune di Napoli, è stata sviluppata una proposta che prevede di acquisire al lungomare tutte le aree di sedime dei volumi incendiati lasciando lungo il percorso fronte mare solo i ruderi dell'antica vetreria. In alternativa all'accordo raggiunto tra Invitalia e Città della Scienza, è stato quindi disposto di costruire il NSC alle spalle dei volumi esistenti in area ex Italsider, oggi Invitalia (con la condizione che avvenga il relativo scambio di proprietà delle aree e con la valorizzazione delle aree a mare a cura della stessa Invitalia). Si concorda sulla necessità di dedicare adeguata area di parcheggio a servizio delle attività di Città della Scienza. Da valutare l'opportunità di attrezzare il parcheggio con impianto di produzione di energia fotovoltaica destinata al fabbisogno del parco.

Borgo Coroglio_Ricupero



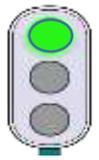
Si concorda sull'esigenza di superare il degrado del Borgo. Saranno conservati e riqualificati tutti i volumi non abusivi del Borgo, dal civico 106 al civico 116.



Il piano di recupero sarà definito da Invitalia in funzione di un progetto di dettaglio svolto in coordinamento con le attività di realizzazione del nuovo assetto del waterfront.

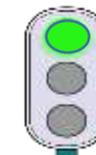
Le risorse pubbliche necessarie per la riqualificazione del borgo rientreranno in quelle relative al programma complessivo di riqualificazione del waterfront.

Edificato a sud di Borgo Coroglio, dal civico 120 al 154, si concorda sulla demolizione dell'edificato esistente per il completamento del waterfront e la realizzazione del Centro di Preparazione Olimpica (CPO) della vela da realizzarsi con la Federazione Italiana Vela (FIV)



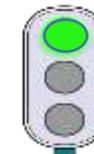
La Baia di Pozzuoli è un campo di regata naturale. Il tratto di lungomare verso Nisida è stato considerato idoneo alla localizzazione del CPO. La FIV ha fornito un primo dimensionamento delle strutture necessarie e ha espresso interesse. Il CPO sarà costituito da foresteria, aule polifunzionali, deposito attrezzature nautiche e veliche. Il dimensionamento definitivo sarà definito a seguito dei successivi approfondimenti.

Si concorda sulla ubicazione del «Miglio azzurro» in area ex-Eternit



Il «Miglio Azzurro» ha l'obiettivo di realizzare un sistema integrato nel quale ricerca scientifica, applicazione industriale, dimostratori tecnologici e imprese di filiera collaborano operativamente (Smart Communities) per l'identificazione e industrializzazione di soluzioni innovative nel campo dello sviluppo ecosostenibile e della Economia del Mare.

Si concorda sull'impegno all'individuazione di percorsi di sostenibilità per il recupero e la rifunzionalizzazione delle 3 opere esistenti Porta del parco, Parco dello sport e Turtle point non escludendo modifiche ai progetti approvati e alle parti finite e/o collaudate e con eventuale introduzione di flessibilità nelle relative destinazione d'uso, preservandone la fruizione pubblica.



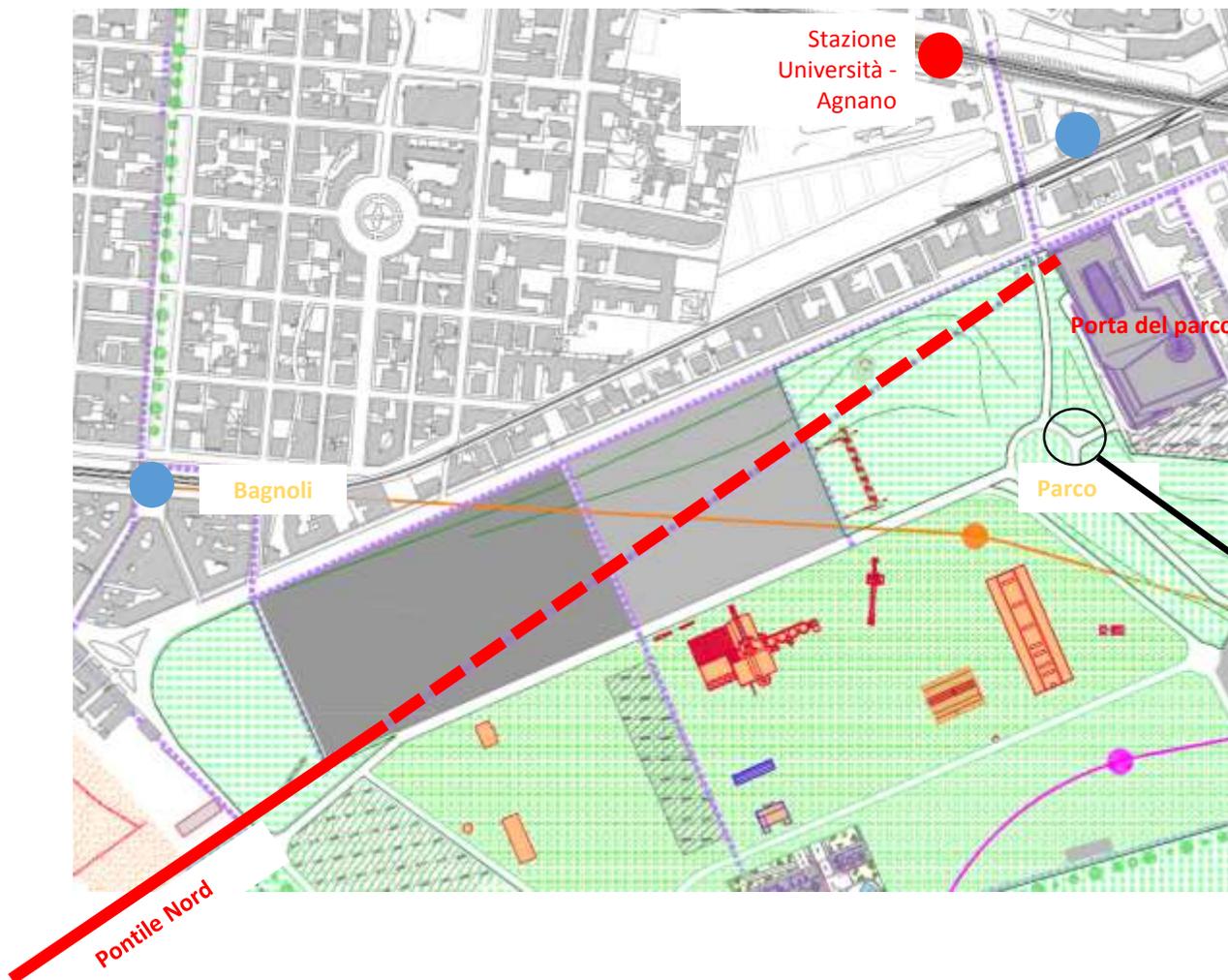
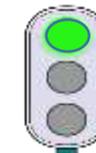
Si concorda che, ai fini della sostenibilità economico finanziaria del recupero e rifunzionalizzazione delle tre opere esistenti, debba verificarsi anche la possibilità di eventuale introduzione di flessibilità nelle relative destinazioni d'uso. Ad esempio: prevedendo modifiche ai campi da gioco nel parco dello sport anche con modifiche impiantistiche per una gestione separata dei crateri; oppure prevedendo la riorganizzazione degli spazi interni alla Porta del parco.

Per il Turtle Point è già in corso una richiesta di finanziamento da parte di SZN e UNINA per realizzare il Centro Ricerche ed Infrastrutture Marine Avanzate -CRIMA- in 4 manufatti di archeologia industriale: due manufatti ex Turtle point (a 3 e 6 bicchieri), l'ex Direzione Uffici e l'ex Palazzina Telex.

Per tutti gli impianti sportivi Invitalia ha concordato di procedere con il CONI ad un riesame complessivo dell'offerta sportiva in un'ottica di gestione sostenibile.

Si concorda sull'impegno a sostenere un percorso condiviso, con Regione e Comune, verso la Commissione Europea ai fini di evitare o minimizzare il rischio di restituzione dei fondi FESR POR Campania 2000-2006 e 2007-2013 utilizzati.

Il Comune di Napoli propone un'ideale continuità del percorso dal pontile Nord fino alla Porta del parco ottenendo il raddoppio della lunghezza della passeggiata pedonale dal quartiere verso il mare.

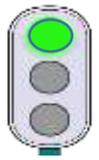


— — — — —
tracciato della nuova
passeggiata ciclopedonale

● nuova stazione di progetto
Linea 2 «Università Agnano»

● stazione «Agnano» della
linea Cumana

Con la creazione della nuova passeggiata viene anche valorizzata la Porta del parco quale ingresso al nuovo quartiere. Lungo il percorso si prevede siano realizzati punti di raccordo con il parco e la viabilità



Si concorda sulla distribuzione delle residenze lungo il perimetro del parco

Potranno essere definiti inserti edificati ai bordi dell'attuale parco urbano che andranno definiti nell'ambito del planivolumetrico complessivo del PRARU

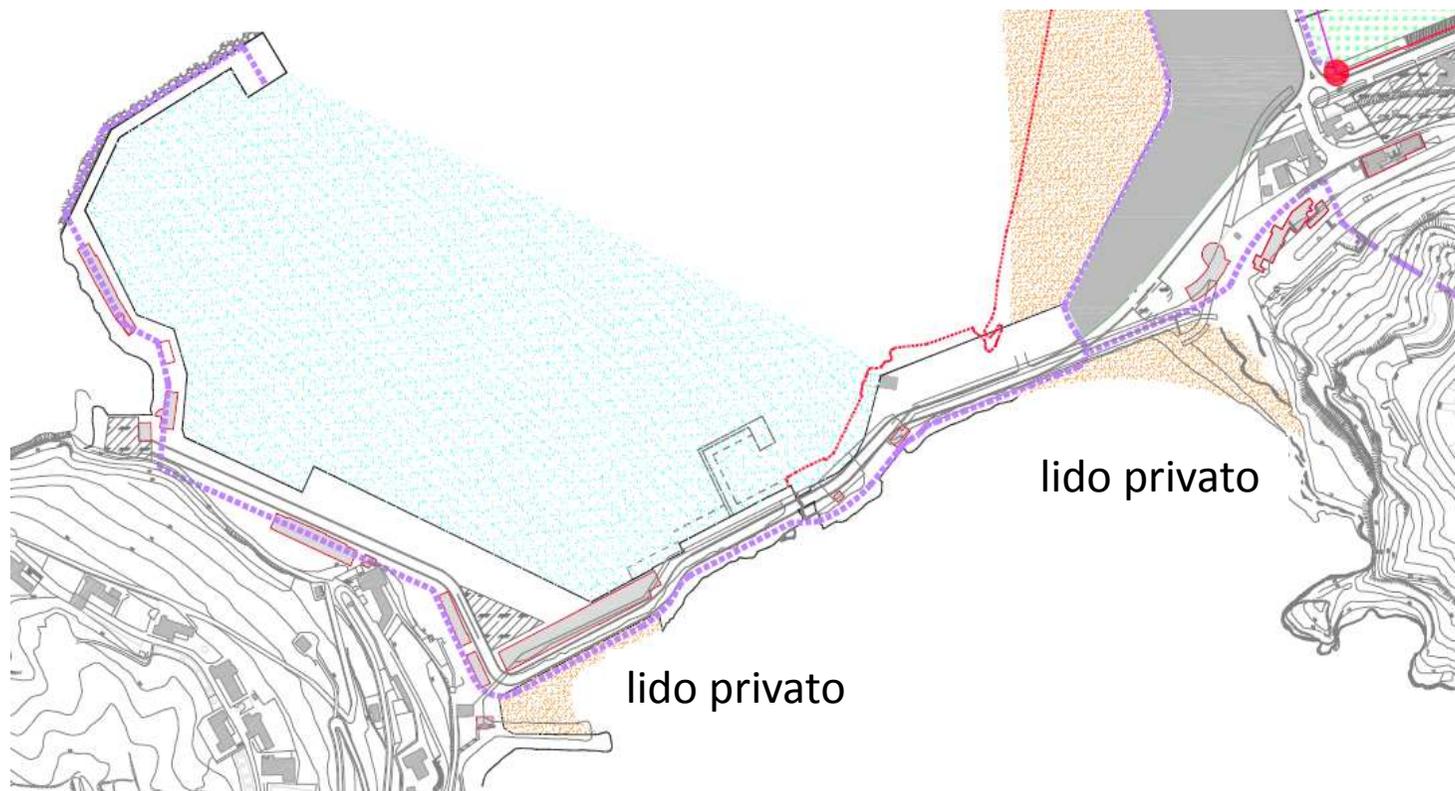
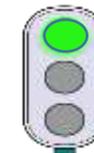


Si prevede la realizzazione di nuove residenze **R**, individuate in 3 aree:

- Tra Via Nuova Bagnoli e la sua parallela (interna all'area), lungo il salto di quota realizzatosi con la costruzione della fabbrica (da 5 a 0 metri di dislivello tra le due strade).
- Lungo il proseguimento di Via Cocchia, prospicienti il parco, panoramiche verso il mare (atteso il salto di quota di circa 7 metri tra via Cocchia e il parco)
- Adiacente all'area Tematica 3

Le nuove residenze saranno caratterizzate dalla presenza di commerciale di quartiere e volumetrie basse

Si concorda sulla conservazione e rifunzionalizzazione delle volumetrie indicate per destinarle ad albergo diffuso

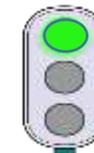


 Edificato da conservare, destinandolo ad attività ricettive

Realizzazione di strutture ricettive diffuse, strategiche ai fini dell'offerta turistica integrata che si prevede realizzare a Bagnoli

Le strutture potranno usufruire di lidi privati, prospiciente il parco della Gaiola.

Si concorda sulla distribuzione delle strutture alberghiere

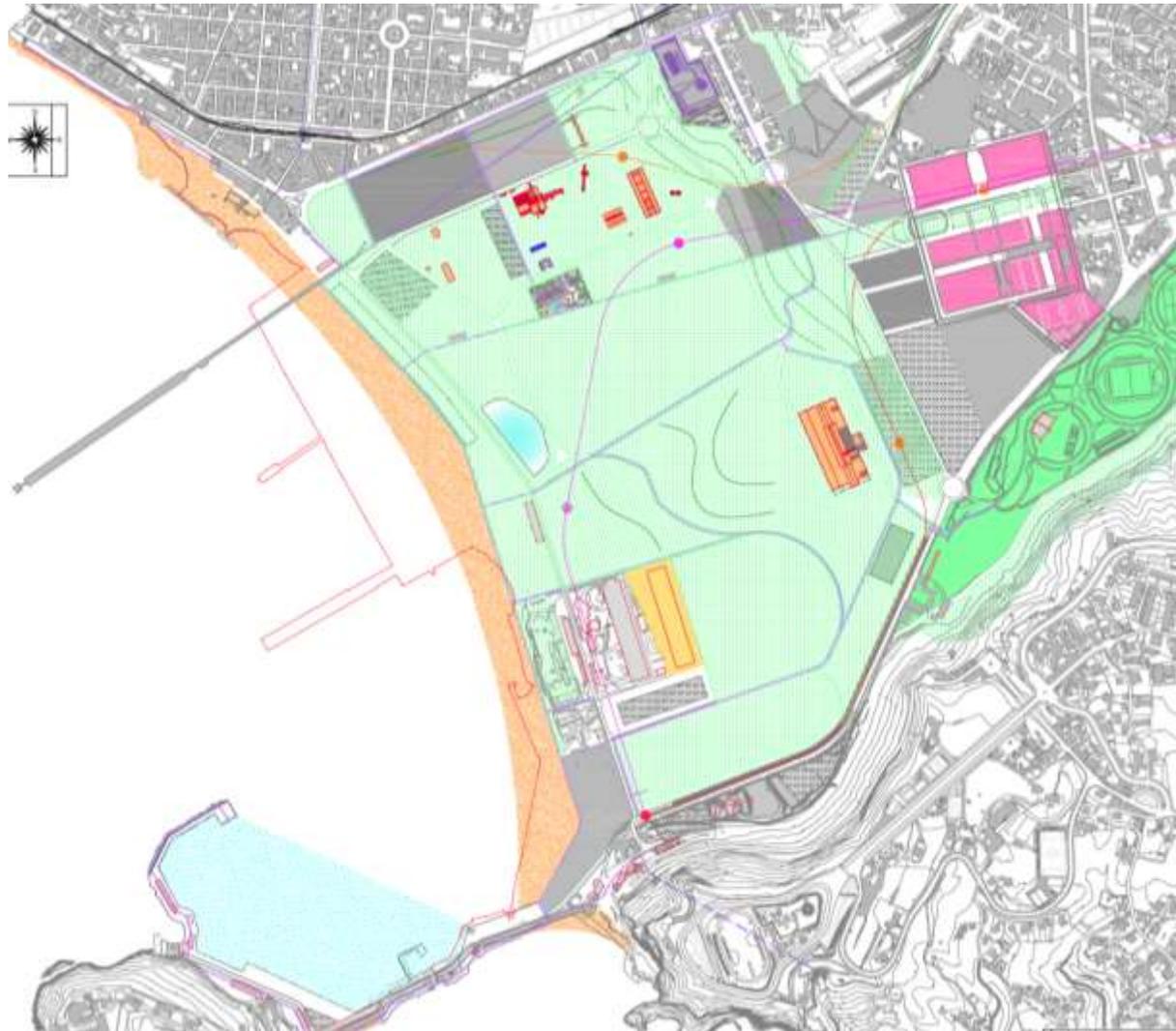


Si prevede la realizzazione di nuove strutture alberghiere che potranno realizzare un sistema integrato di offerta turistica. Saranno costruite **nuove volumetrie TA**, individuate in 3 aree:

- prospicienti la piazza delle archeologie e prossime alla Porta del Parco
- prossime all'Acciaieria che ospiterà soprattutto iniziative a carattere commerciale di eccellenza e grandi eventi
- lungo il tratto della nuova via di Nisida, fronte spiaggia



Si concorda sulla distribuzione delle strutture commerciali

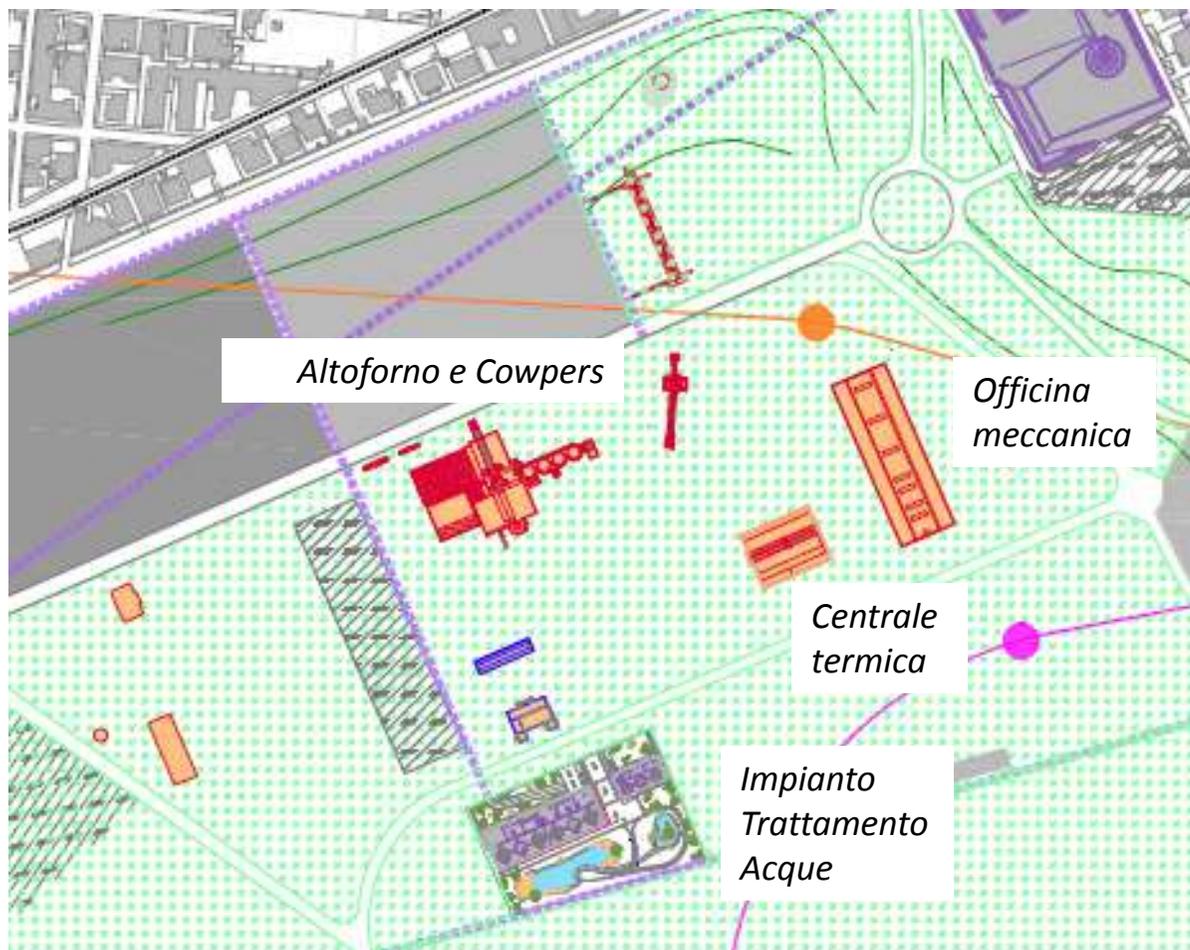
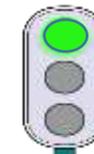


Le strutture commerciali sono distribuite in tutta l'area:

- Lungo la spiaggia nei volumi realizzati nel salto di quota derivante dalla demolizione della colmata e dal raccordo con il parco urbano,
- sopra (locale esistente) e sotto il Pontile nord (ex-Info point),
- lungo il parco in volumi mitigati nel nuovo andamento orografico,
- nei manufatti di archeologia industriale,
- nell'area del porto turistico e CPO,
- nell'area del miglio azzurro,
- all'interno del parco saranno previste piccole volumetrie finalizzate a garantire i servizi necessari ad una piena fruibilità.

Le volumetrie sono indicate nella documentazione di dettaglio del dimensionamento urbanistico che segue.

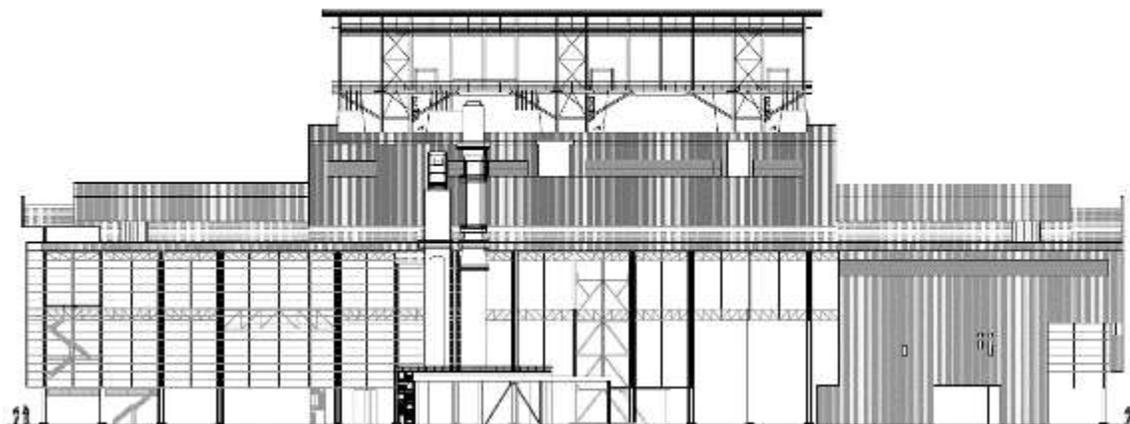
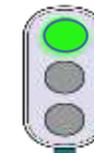
Si concorda sulla realizzazione della Piazza delle Archeologie e, ai fini della sostenibilità economico-finanziaria degli interventi, con un uso flessibile della destinazione d'uso dei manufatti di archeologia industriale da conservare



La piazza delle archeologie connota fortemente il settore del parco urbano più vicino al quartiere di Bagnoli.

Si sviluppa intorno all'altoforno che è il manufatto più rappresentativo dopo l'Acciaiera. E' in quest'area del parco che si concentrano le iniziative culturali.

Si concorda sull'incremento di cubatura privata realizzabile in Acciaieria

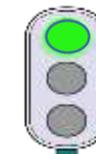


Si concorda che, ai fini della sostenibilità economico finanziaria del recupero e rifunzionalizzazione dell'Acciaieria, si possa ampliare l'attuale cubatura prevista da PUE per usi privati, circa 46.000 mc.

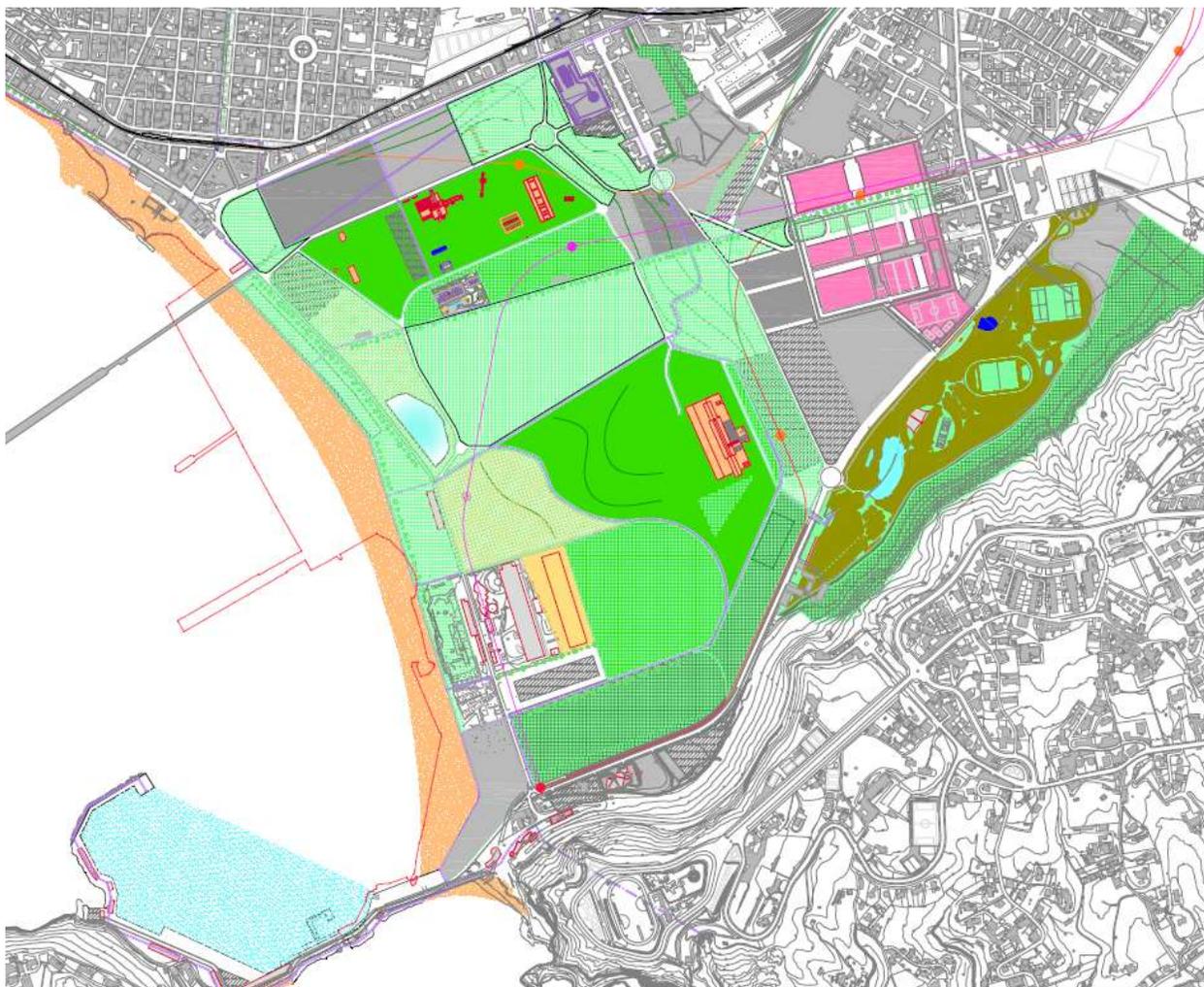
L'incremento ipotizzato è pari a circa 240.000 mc. Complessivamente si prevede l'uso ai fini privati-commerciali di circa 280.000 mc sui 600.000 disponibili, pari a circa 70.000 mq.

Nell'Acciaieria andrà localizzata una funzione qualificata che possa far diventare tale manufatto un reale attrattore culturale e per il tempo libero.

Si prevede di conservare la struttura esistente realizzando nelle campate le volumetrie commerciali previste. Si concorda che l'Acciaieria, con le aree del parco limitrofe, possa essere anche il luogo dei grandi eventi anche mediante l'allestimento di superfici esterne.



Si concorda sulla realizzazione di un parco di impostazione naturalistica che attraverso aree a verde di quartiere si connette con la città consolidata; non si escludono la delimitazione di aree naturalistiche ad accessibilità limitata e nuovi andamenti orografici del sito che consentano di raccordare il parco con la spiaggia.



L'esito delle caratterizzazione dei terreni e delle componenti botaniche esistenti consentirà di definire le piantumazioni più idonee alla formazione del parco.

La definitiva valutazione dei terreni bonificati riutilizzabili consentirà anche di delineare una nuova orografia e la realizzazione di volumi mitigati a servizi del parco. Saranno valorizzate le connessioni con i percorsi turistici esistenti, come la Grotta di Seiano.

Sarà privilegiato il percorso di connessione di Cavalleggeri con la spiaggia valorizzandone la panoramicità

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- Trasporto ferro
- Mobilità ciclopedonale
- Rete stradale
- Nodi multimodali

Premessa

Gli interventi presentati nelle slide a seguire, rappresentano delle ipotesi condivise e concordate tra il Comune di Napoli ed Invitalia.

Le ipotesi, sia in termini di tracciato che in termini di dimensionamento, vedranno una validazione dagli studi trasportistici in corso.

Tali Studi dovranno far emergere la coerenza delle scelte con il sistema infrastrutturale esistente, individuare le possibili alternative da approfondire in fase di progetto di fattibilità e stimare costi e benefici di ciascuna alternativa in modo da individuare le soluzioni ottimali da approvare, finanziare e realizzare.

Nel dettaglio, il processo decisionale sarà articolato come segue:

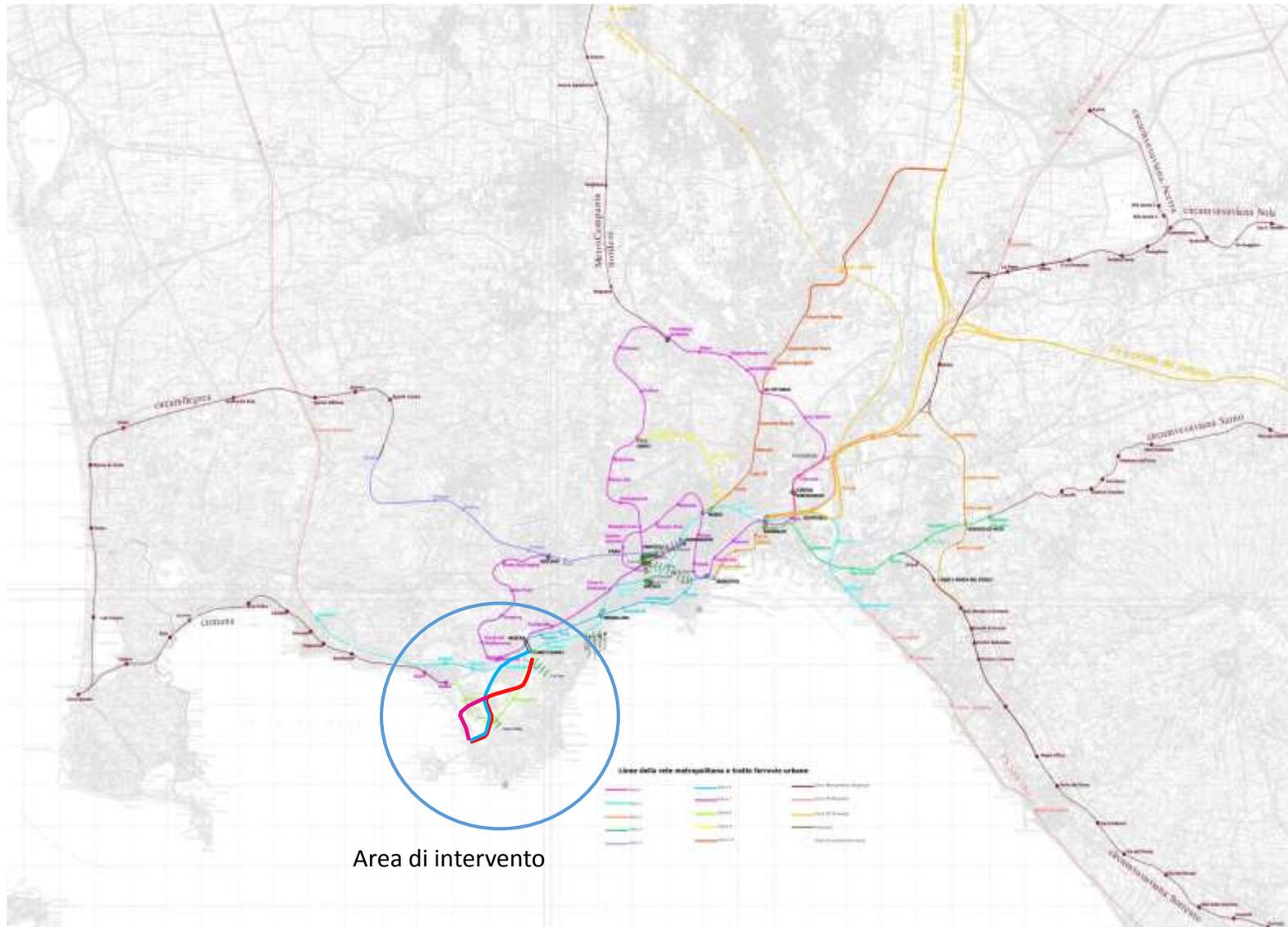
- Redazione dello Studio e progettazione del sistema di mobilità dell'area, del sistema di smaltimento delle acque e della portualità dell'area, sulla base dello scenario territoriale. Versione preliminare (**estate 2017**), versione definitiva (**dicembre 2017**)
- Accordo di Programma Quadro per il finanziamento degli interventi pianificati (entro **marzo 2018**)
- Progetti di Fattibilità per avviare gare di progettazione ed esecuzione interventi (**fine 2017 - inizio 2018**)

Interventi sulla mobilità – trasporto su ferro

Gli interventi di seguito sono stati preparati da Invitalia e condivisi e concordati con il Comune di Napoli.

Gli studi trasportistici già in corso evidenzieranno la migliore delle alternative in termini di coerenza con il sistema di trasporti in esercizio, soddisfazione della domanda, sostenibilità economico-finanziaria

Il trasporto su ferro: inquadramento territoriale delle ipotesi



Area di intervento

Fonte: Comune di Napoli, Piano urbano della mobilità sostenibile 2016

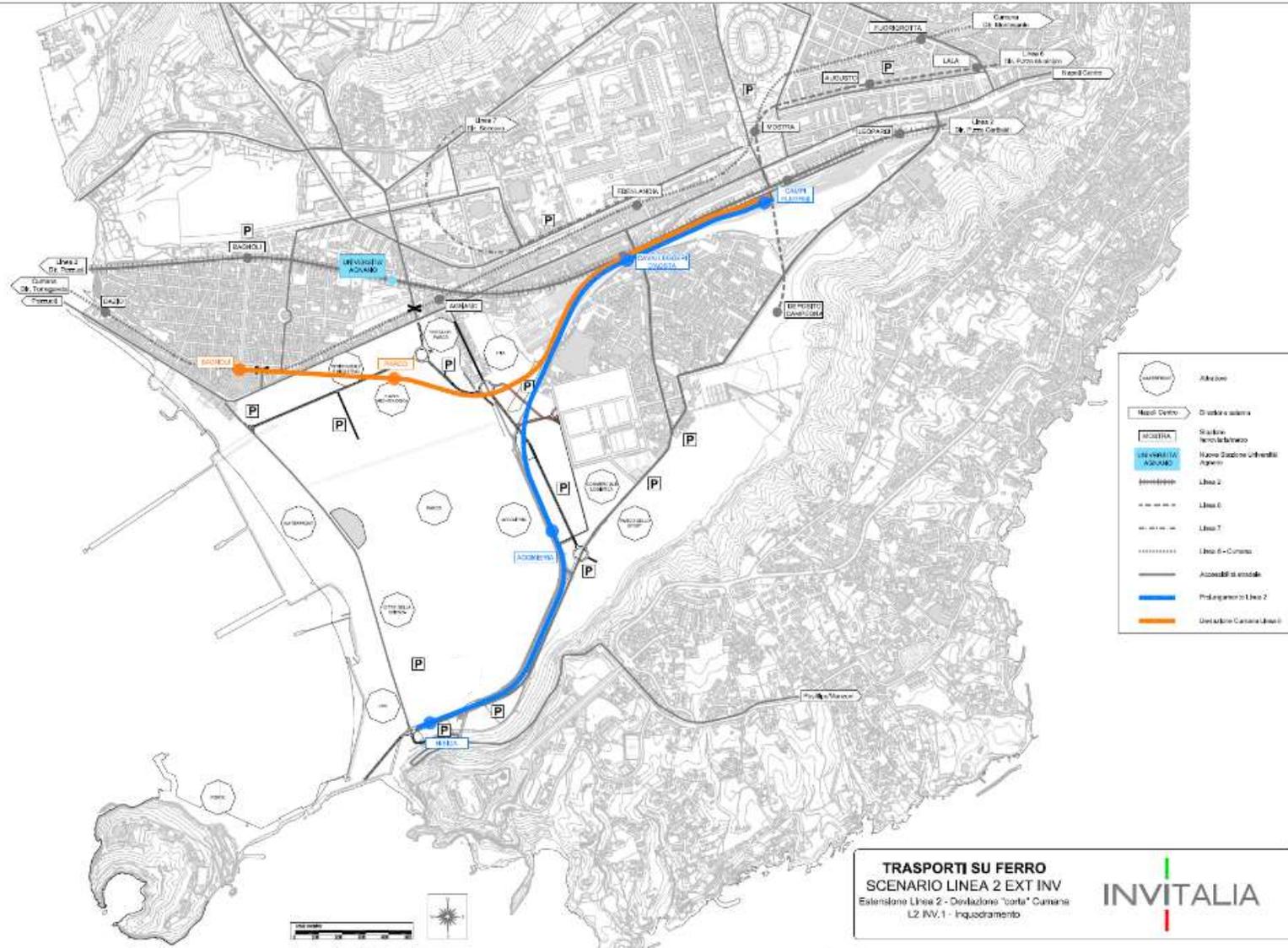


Il trasporto su ferro: i 4 scenari ipotizzati

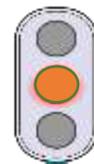
Alternativa 1:

Dalla Stazione Acciaieria la linea su ferro intercetta la linea 2 di Trenitalia in area «cantieri» di Trenitalia fino alla Stazione Cavalleggeri d'Aosta e al nodo intermodale di Campi Flegrei.

Il materiale rotabile, lo scartamento, il segnalamento e l'alimentazione sono di tipo FS – Linea 2



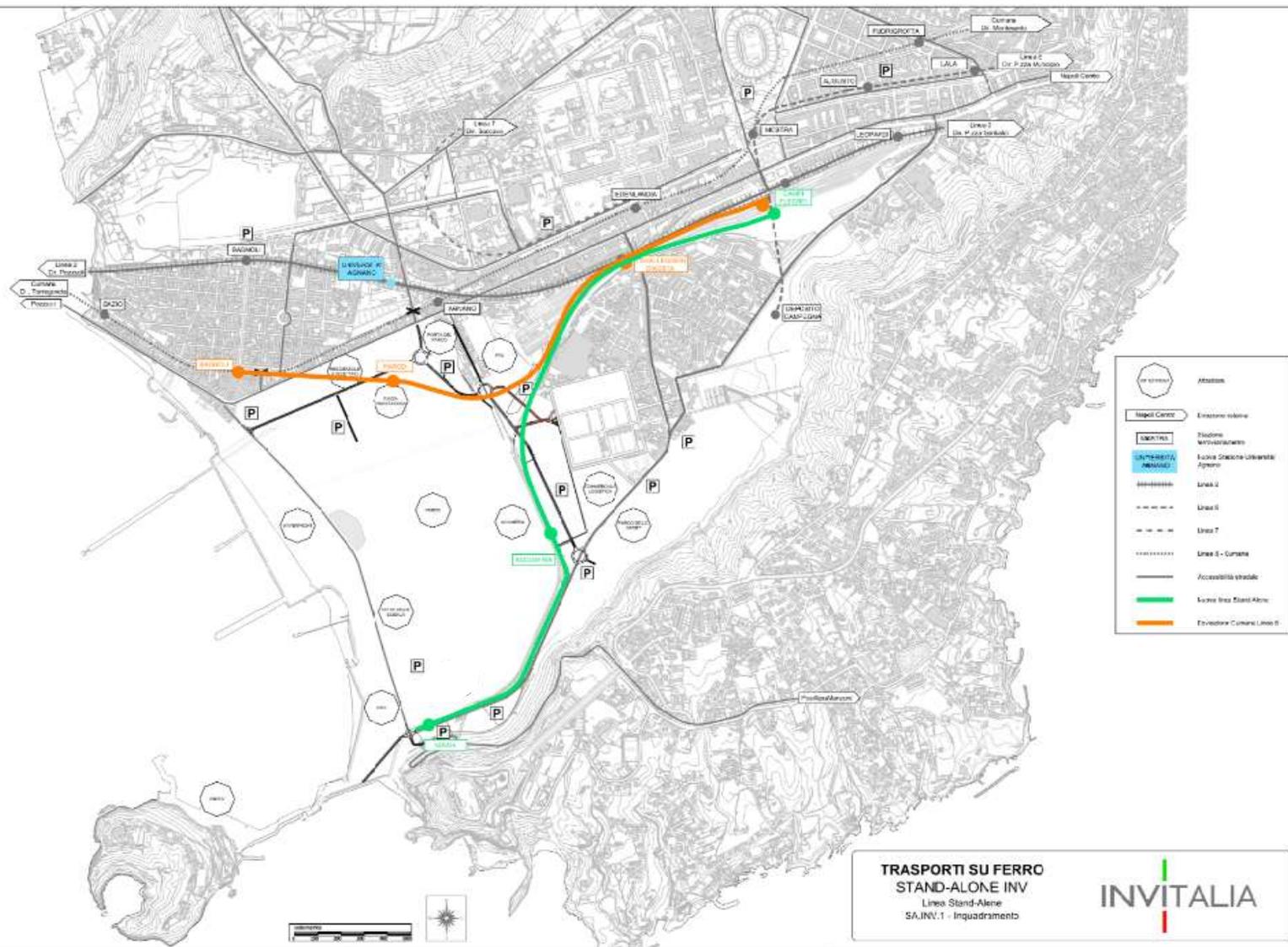
Il trasporto su ferro: i 4 scenari ipotizzati



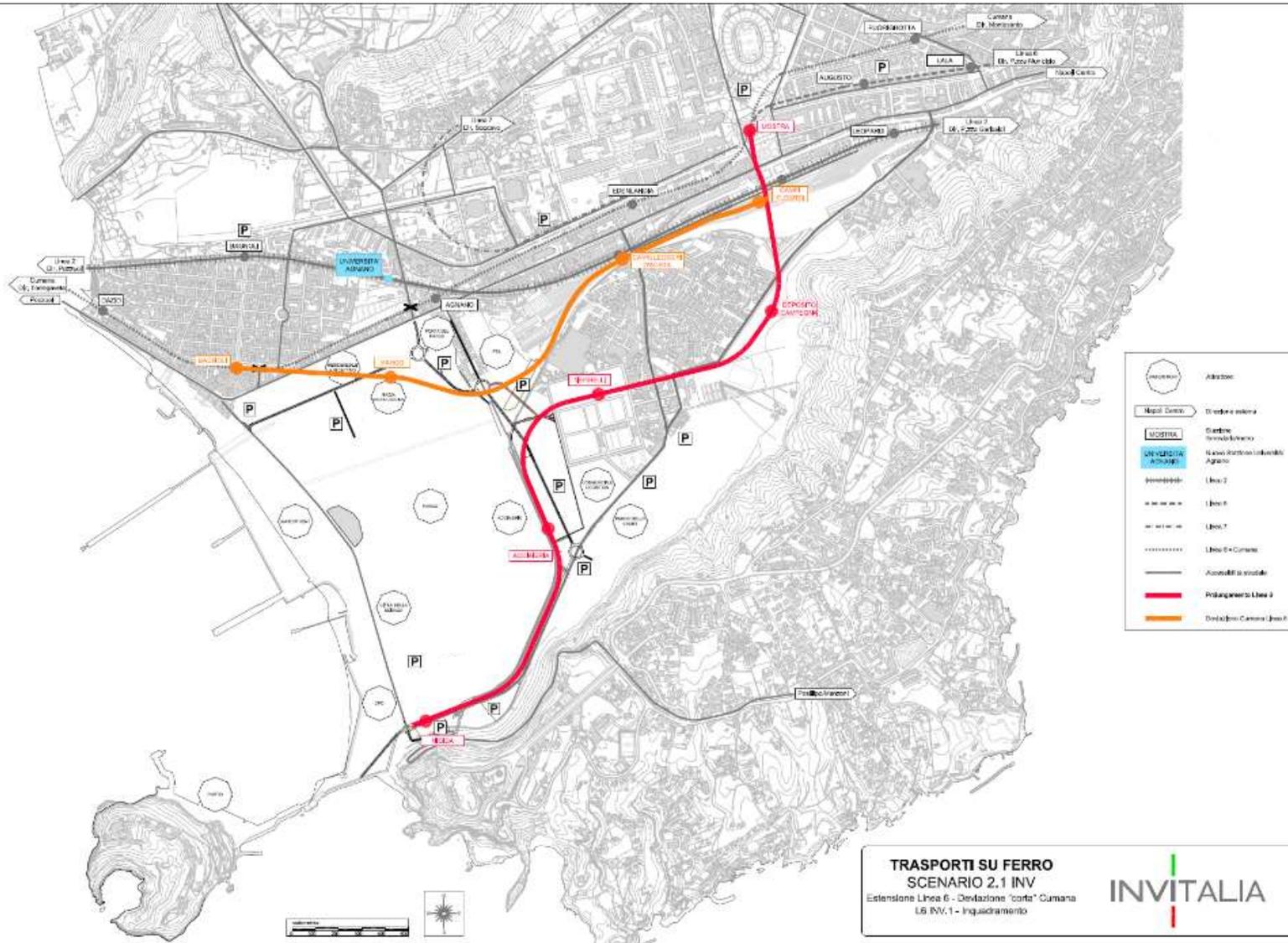
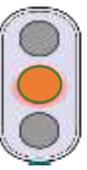
Alternativa 2:

Dalla Stazione Acciaieria la linea su ferro intercetta la linea 2 di Trenitalia in area «cantieri» di Trenitalia fino alla Stazione Cavalleggeri d'Aosta e al nodo intermodale di Campi Flegrei.

La linea è del tipo Stand Alone e quindi alla stregua di un tram con rottura di carico nella stazione campi Flegrei. Il materiale rotabile, lo scartamento, il segnalamento e l'alimentazione sono di tipo Tram urbano

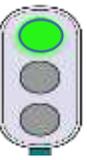


Il trasporto su ferro: i 4 scenari ipotizzati

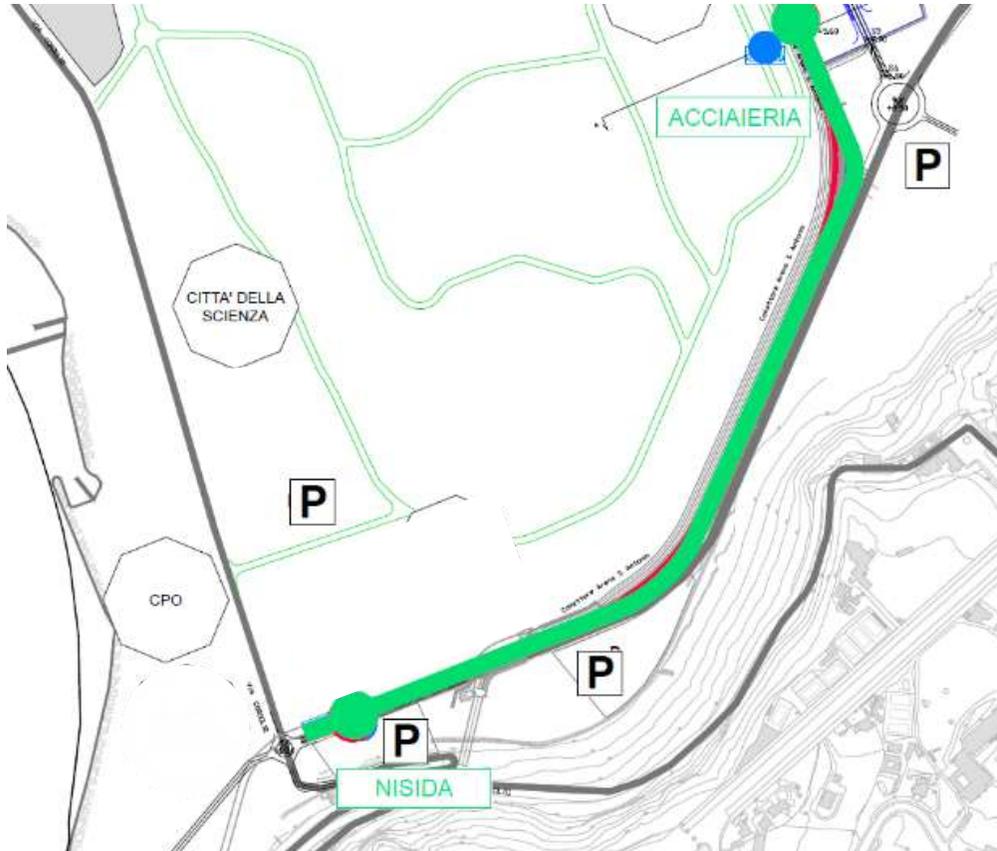


Alternativa 3:

Dalla Stazione Acciaiera la linea su ferro intercetta il prolungamento della linea 6 della metropolitana di Napoli e, attraversando l'ex Caserma Battisti, raggiunge la stazione Deposito Campegna e il nodo intermodale di Campi Flegrei. Il materiale rotabile, lo scartamento, il segnalamento e l'alimentazione sono di tipo Linea 6



Elementi concordati sugli scenari 1,2 e 3 di tracciato della nuova linea su ferro



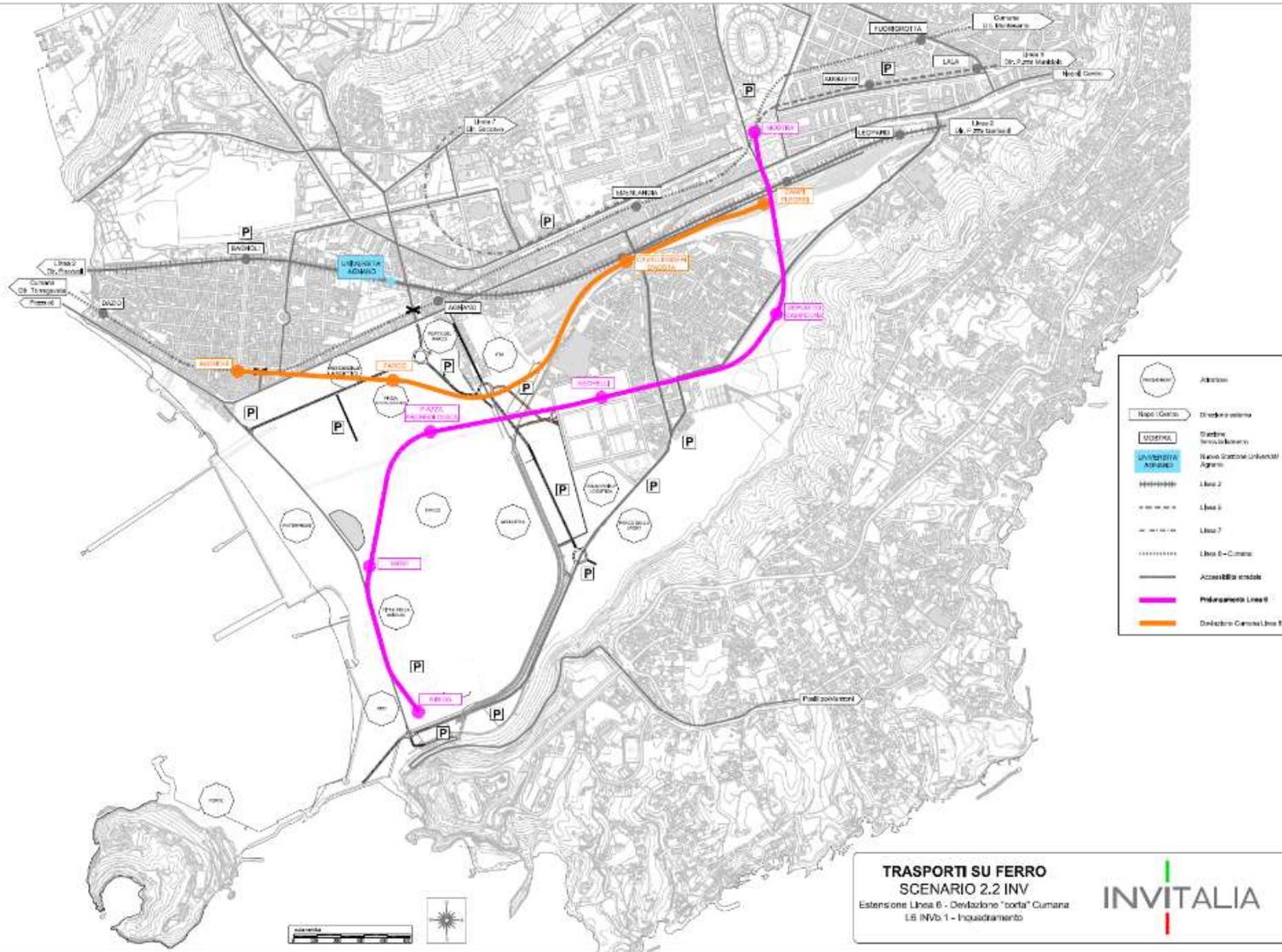
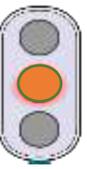
Si concorda che la migliore soluzione per il tracciato delle alternative 1,2 e 3 sia in superficie nel tratto Acciaieria _ Nisida utilizzando l'area di sedime del tratto di collettore Arena Sant'Antonio demolito.

Si concorda sulla localizzazione della **Stazione Nisida** alla confluenza di via Leonardi Cattolica con via Coroglio, strategica per tutte le attività allocate.

Si concorda sulla localizzazione della **stazione Acciaieria**, tra le aree a parcheggio mitigate e il manufatto di archeologia industriale.

La continuità della fruizione del parco urbano dall'area del Parco dello Sport sarà garantita dal cavalcavia esistente su via Leonardi Cattolica

Il trasporto su ferro: i 4 scenari ipotizzati

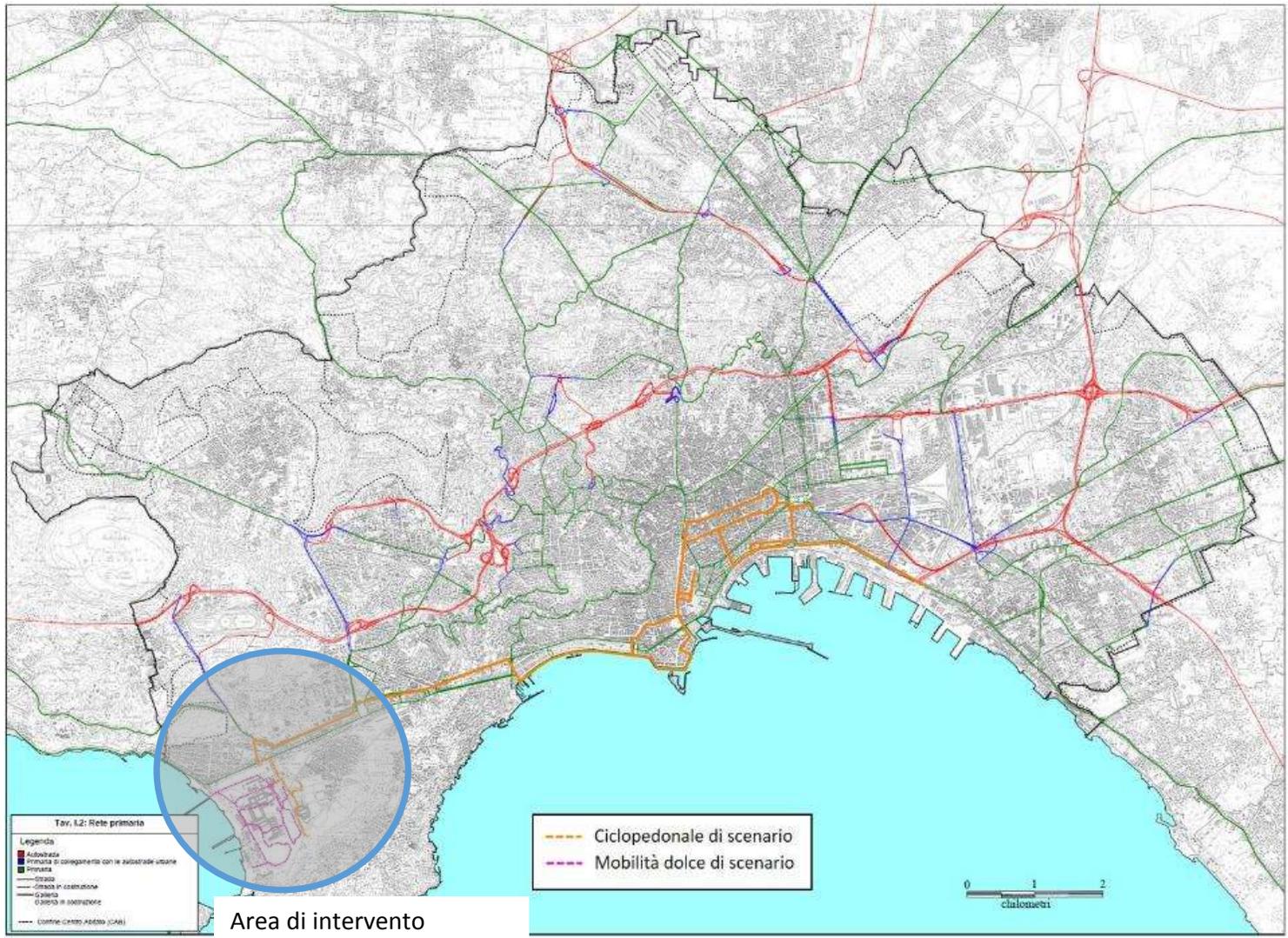


Alternativa 4:

si concorda sulla necessità di valutare uno **tracciato alternativo** che possa servire il waterfront con una stazione baricentrica rispetto al waterfront. Dalla Stazione Neghelli la linea ferro prosegue interrata fino a giungere in prossimità del waterfront dove verrà realizzata una stazione interrata «Mare» per poi proseguire con una curva a sinistra fino a giungere, passando sotto via Coroglio, alla fermata «Nisida» da realizzarsi in prossimità dell' area ex Cementir

Interventi sulla mobilità – ciclopedonale ed elettrica

Mobilità ciclopedonale: inquadramento territoriale delle ipotesi



Fonte: Sito Web istituzionale del Comune di Napoli

Si concorda sulla realizzazione della rete di mobilità ciclopedonale ed elettrica (pedonale, ciclabile, elettrica a bassa velocità)



La rete di mobilità ciclopedonale ed elettrica è caratterizzata dai seguenti elementi:

- A. Sicurezza e protezione degli utenti deboli
- B. Connessione alla rete omogenea esterna
- C. Connessione ai nodi di scambio
- D. Impatto ambientale nullo.

A: la rete di mobilità pedonale e ciclabile non ha interferenze con quella veicolare, e gli accessi dei veicoli su quest'ultima (manutenzione, emergenze) sono strettamente controllati.

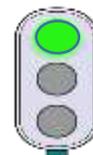
B: la rete di mobilità dolce è in diretta prosecuzione con il tratto esterno al Parco (ciclopedonale).

C: la rete è accessibile da tutti i Nodi di scambio modale (bici, e-bike, veicoli elettrici)

-  Pista ciclopedonale
-  Rete bus elettrico

Lunghezza di massima (in fase di definizione):

Piste ciclabili interne	7 Km
Strade pedonali	7 Km
Mobilità interna elettrica	5 Km



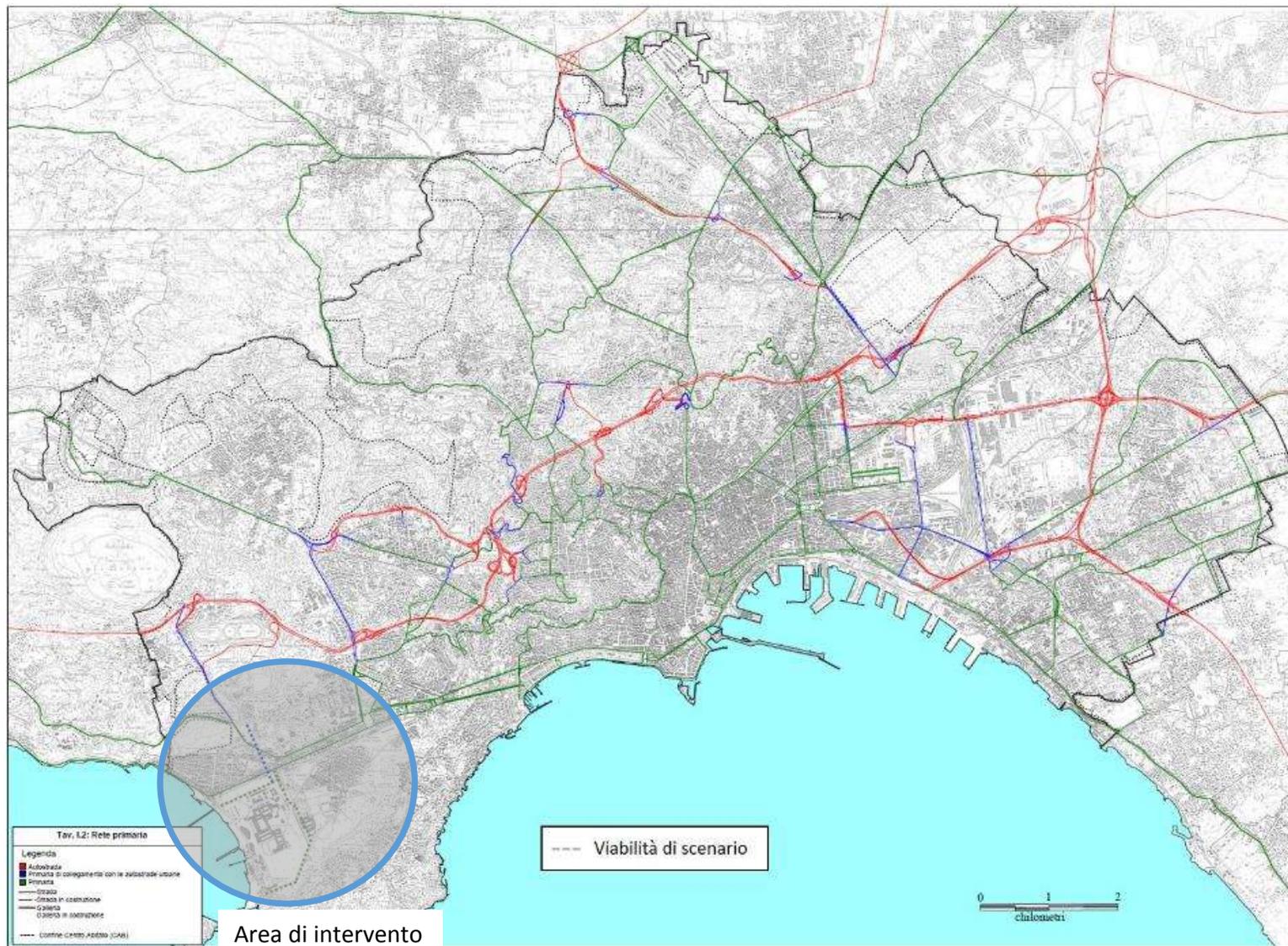
Interventi sulla rete stradale

Gli interventi sulla rete stradale scaturiscono dalle analisi e dagli studi di settore già avviati da Invitalia di concerto con il Comune di Napoli.

Gli studi trasportistici in corso faranno emergere la coerenza con la rete esistente, individueranno le possibili alternative e la migliore tra queste in termini di soddisfazione della domanda, sostenibilità economico-finanziaria.

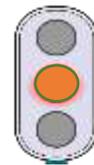
Definiranno inoltre il dimensionamento degli archi stradali da realizzare.

Rete stradale : inquadramento territoriale delle ipotesi

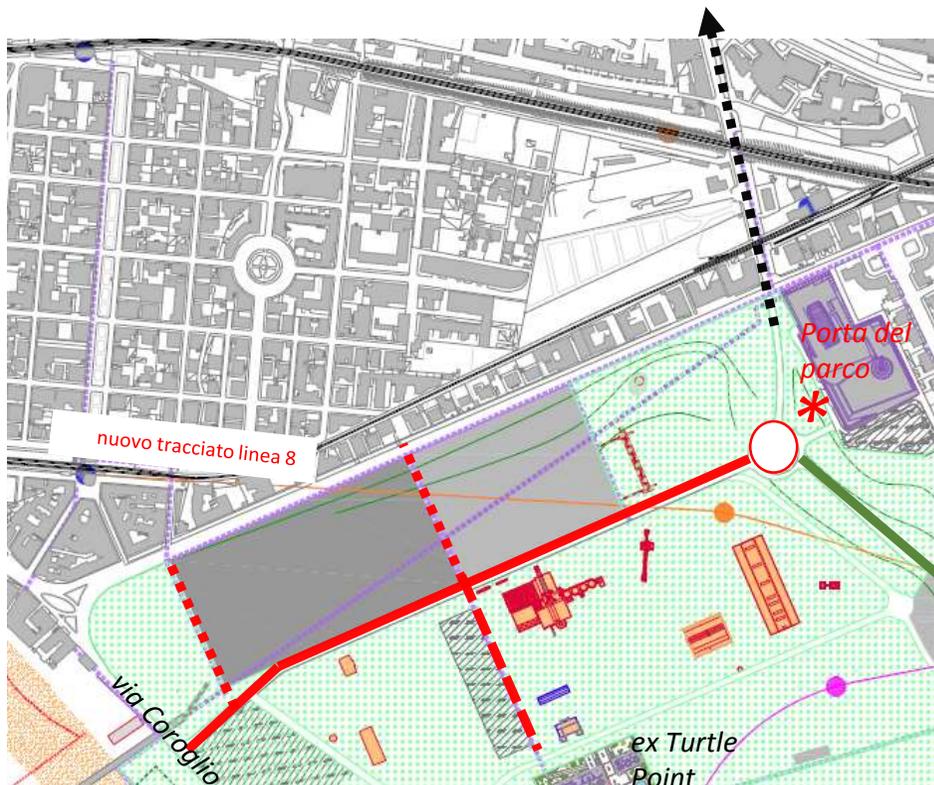


Fonte: *Sito Web istituzionale del Comune di Napoli*

Si concorda sul nuovo tracciato della viabilità interna a servizio della Piazza delle Archeologie e con funzione di raccordo tra la viabilità principale del Parco al fine di assicurare coerenza con il nuovo assetto urbanistico condiviso.



Si rende necessaria una verifica amministrativa con la Regione circa l'attuabilità della variante rispetto a quanto già realizzato e certificato alla Commissione Europea.

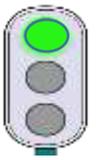


Tracciato della viabilità carrabile da via Coroglio (di fronte al Pontile Nord) alla Porta del parco

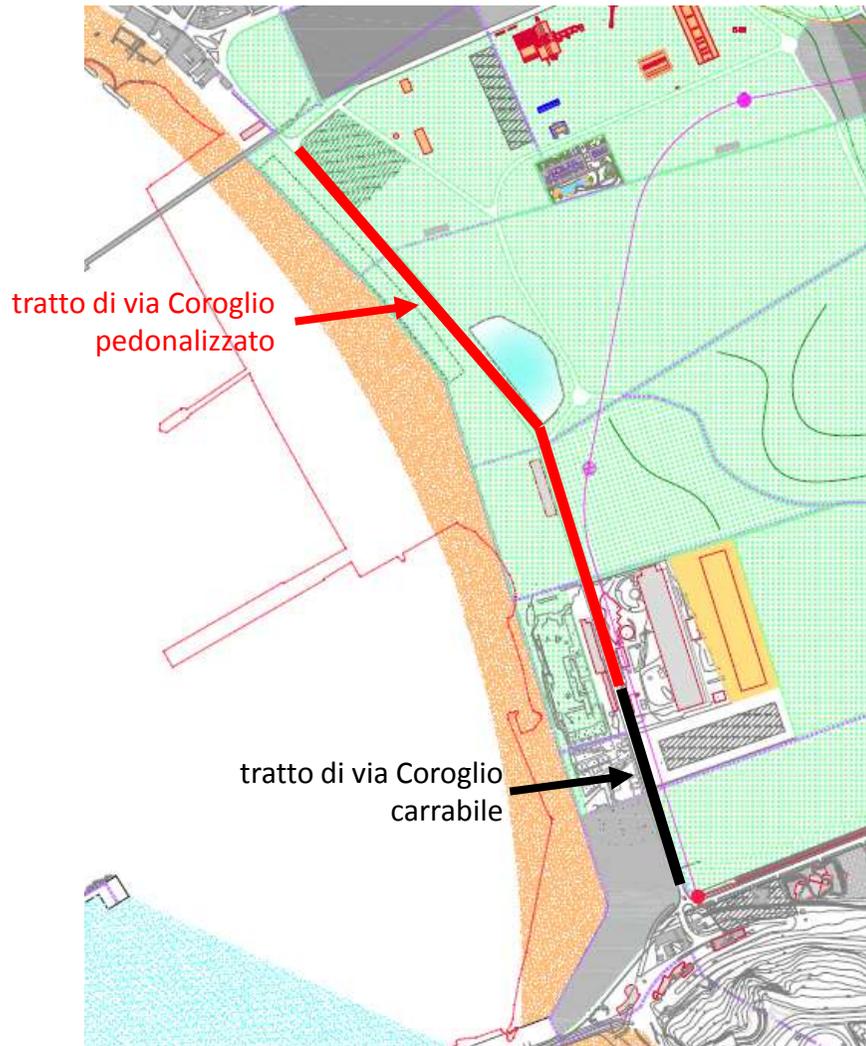
Conferma del collegamento trasversale all'ex Turtle Point

Realizzazione della rotatoria di innesto con il sottopasso ingresso alla Porta del parco
raccordo con via Cocchia

Realizzazione di percorsi di connessione tra via Nuova Bagnoli, il parco e le archeologie



Si concorda sulla pedonalizzazione di via Coroglio

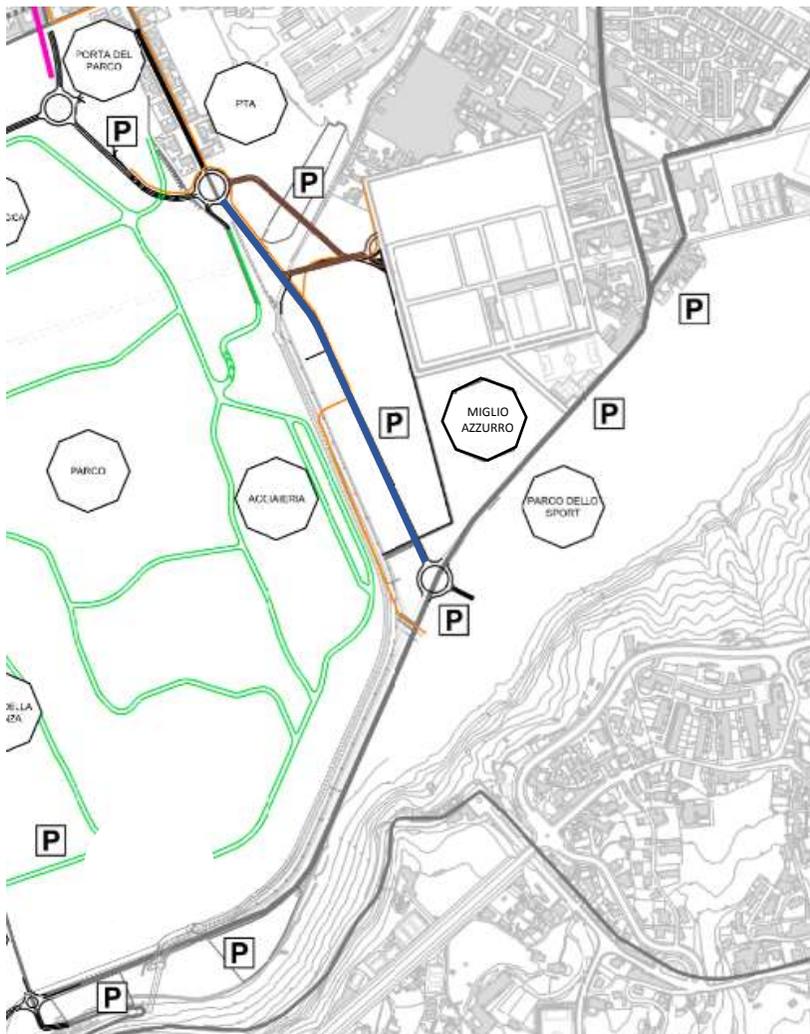


Si concorda di pedonalizzare via Coroglio nel tratto **_in rosso_** dal Pontile Nord al parcheggio **_P_** in uso a Città della Scienza.

L'amministrazione Comunale provvederà con proprio atto all'individuazione delle categorie autorizzate al transito

Lungo la costa saranno realizzati percorsi ciclopedonali.

Si concorda con il prolungamento di via Cocchia su via Leonardi cattolica



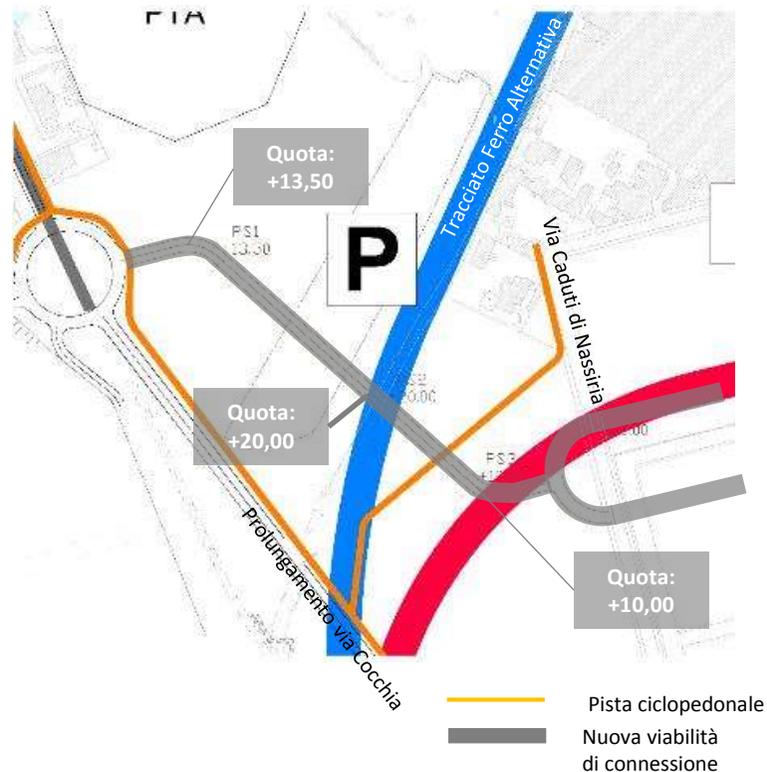
Si concorda sulla necessità di realizzare il prolungamento di via Cocchia fino a via Leonardi Cattolica anche in previsione della pedonalizzazione di via Coroglio.

Il tracciato proposto da Invitalia per il prolungamento consente di minimizzare le interferenze con la linea del ferro e con il collettore nuova Arena S. Antonio, ed infine consente di poter godere di una indipendenza finanziaria, funzionale e strutturale completa delle tre infrastrutture.

Il Comune di Napoli ha chiesto di tener conto dell'impianto viario previsto dal Piano Urbanistico per l'area dell'ex Caserma Battisti.



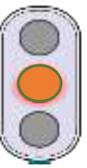
Soluzioni preliminare del riammagliamento tra la viabilità del quartiere Cavalleggeri ed il Parco Bagnoli – Ipotesi 1



La prima soluzione ipotizzata mira a collegare la viabilità del quartiere Cavalleggeri con una soluzione compatibile per tutte le ipotesi avanzate sul collegamento ferroviario.

Lo scenario ferroviario che presenta maggiori criticità riguarda **l'Alternativa 1**.

In questo caso la linea del ferro deve sovrappassare il collettore Arena S. Antonio. Conseguentemente la viabilità partendo dal quartiere cavalleggeri (q +10,00) andrà a sormontare il tracciato ferroviario portando la quota del piano viabile a + 20,00m, per successivamente riconnettersi alla rotonda di via Cocchia alla quota di 13,50 m



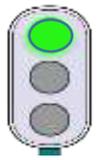
Soluzioni preliminare del riammagliamentamento tra la viabilità del quartiere Cavalleggeri ed il Parco Bagnoli – Ipotesi 2

La soluzione ipotizzata collega la viabilità del quartiere Cavalleggeri con una soluzione compatibile per le **alternative 2 e 3**.

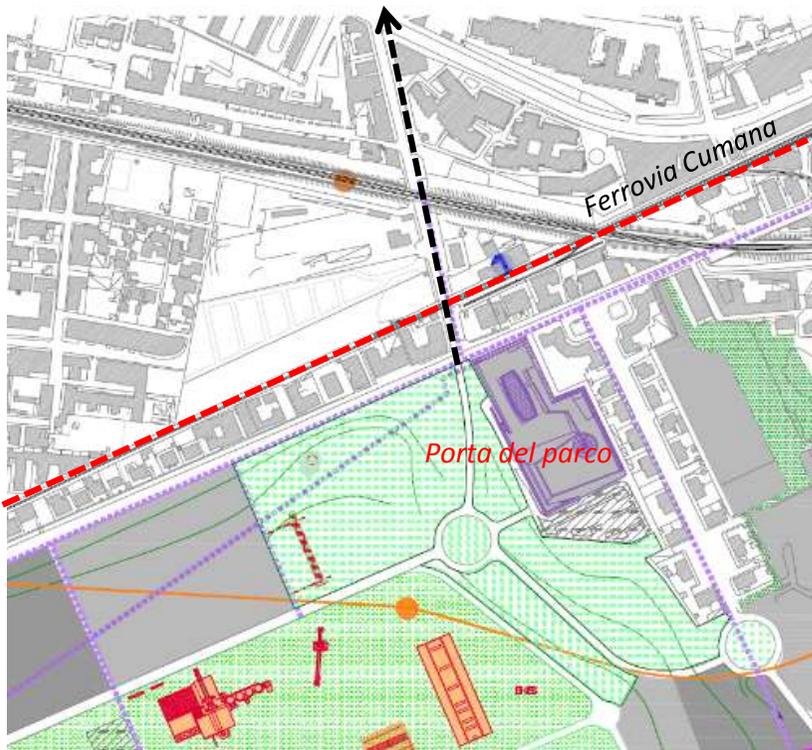
In questo caso la linea del ferro è in seminterrato o del tutto interrata, rendendo più agevole inserire il collegamento viario tra il quartiere Cavalleggeri ed il prolungamento di via Cocchia.

La quota massima raggiunta dal piano viario sarà all'intersezione con il prolungamento di via Cocchia a 13,50 m.





Si concorda sulla realizzazione del sottopasso di collegamento alla Tangenziale.



In prossimità della Porta del Parco sfruttando il salto di quota esistente di ca 7 metri, si concorda realizzare il **collegamento in sottopasso** al tracciato della Cumana ai fini del collegamento agevole alla Tangenziale di Napoli, ovvero alle autostrade e all'aeroporto.

Il collegamento con la viabilità principale, ed in particolare con la Tangenziale di Napoli è una soluzione già ipotizzata in sede di Commissario per l'emergenza ex L. 887/84.

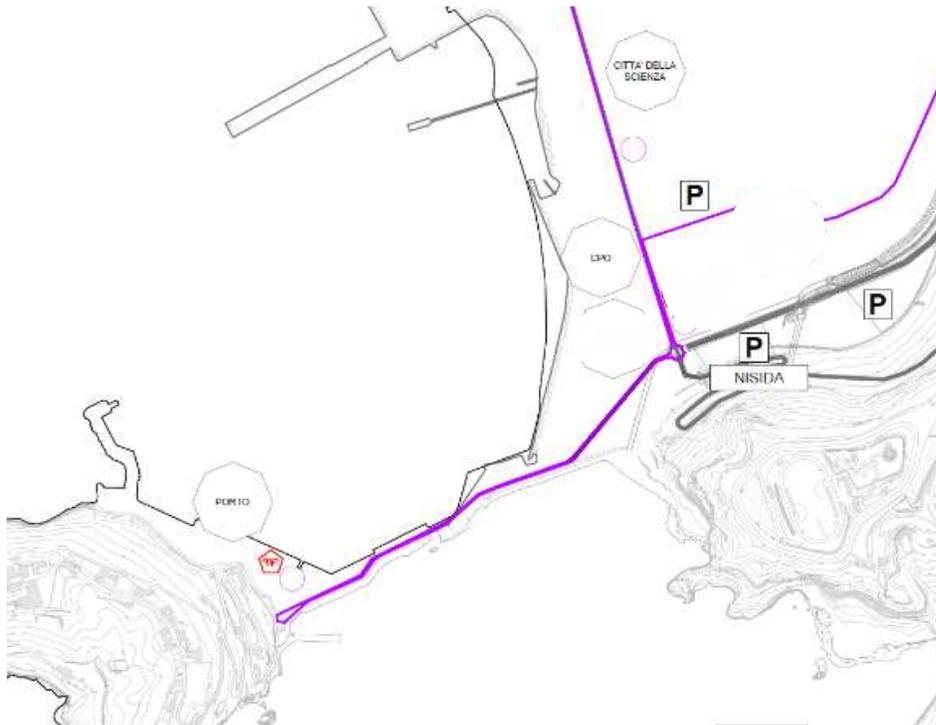
Tale collegamento potrebbe essere importante per garantire l'accessibilità in modo auto all'area SIN.

Gli studi trasportistici in corso partendo dal progetto del Commissario L. 887/84 valuteranno la validità della soluzione, ipotizzeranno soluzioni alternative ed individueranno la soluzione ottimale.

Sarà oggetto di studio anche la lunghezza del tratto in sottopasso e la posizione dell'uscita.



Si concorda sul nuovo sistema di accesso, sosta e mobilità a Nisida



La viabilità di accesso al porto di Nisida è costituita da una strada, rimodulata nel suo tracciato, ad accessibilità limitata in modo da costituire un «isola di mobilità». Anche in questo caso gli elementi alla base dell'idea progetto sono:

- A. Sicurezza e protezione degli utenti deboli
- B. Connessione ai nodi di scambio
- C. Impatto ambientale nullo.

A: la rete di mobilità pedonale e ciclabile non ha interferenze con quella veicolare, e gli accessi dei veicoli su quest'ultima (manutenzione, emergenze) sono strettamente controllati.

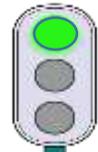
B: la rete di mobilità dolce è in diretta connessione con gli altri modi (Metro, parcheggio, ciclopedonale)

C: la rete è accessibile dai tutti i Nodi di scambio modale (bici, ebike, veicoli elettrici, mass transit)

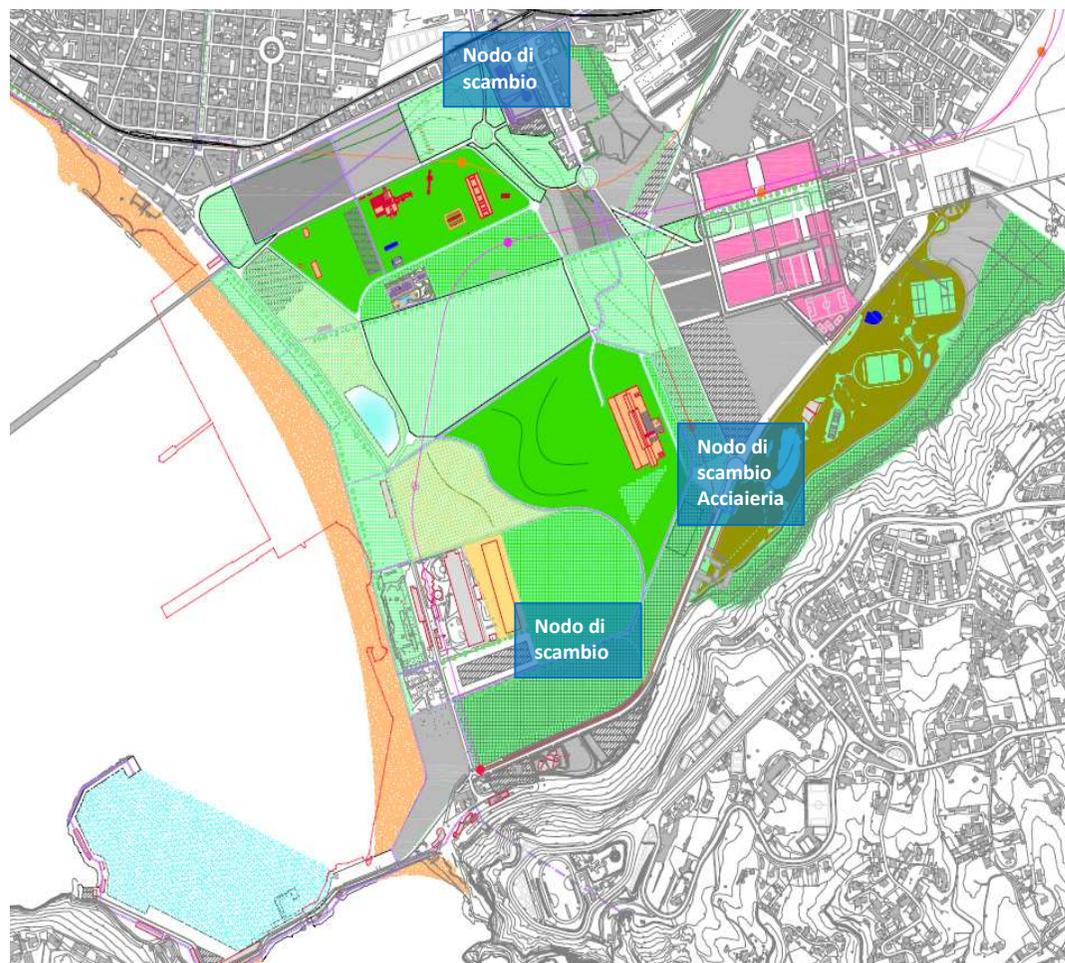
Interventi sui nodi multimodali

Gli interventi sui nodi multimodali scaturiscono dalle analisi e dagli studi di settore già avviati da Invitalia di concerto con il Comune di Napoli.

Gli studi sul sistema della mobilità attualmente in corso faranno emergere il dimensionamento e la posizione ottimale dei nodi multimodali, individueranno le possibili alternative e la migliore tra queste in termini di soddisfazione della domanda, sostenibilità ambientale ed economico-finanziaria.



Si concorda sulla realizzazione di un sistema di nodi multimodali ad elevata efficienza energetica, con ridotto impatto ambientale e idoneo inserimento paesaggistico, realizzato con soluzioni idonee a favorire il passaggio dell'acqua piovana sulla superficie e a limitare l'effetto «isola di calore», opportunamente distribuito lungo il perimetro dell'area e in prossimità dei collegamenti con la linea ferro.



I nodi di scambio permetteranno lo scambio modale sia ferro-gomma che verso modi di mobilità dolce (bici, e-bike, piedi).

La collocazione naturale dei nodi di scambio, dipendendo dal sistema ferroviario, è in prossimità delle stazioni e dei terminali ferroviari.

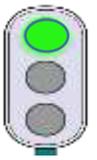
Sarà comunque lo Studio trasportistico a confermare e validare le soluzioni preliminarmente individuate.

Il nodo di scambio Acciaieria è inoltre fortemente mitigato, è una centrale di produzione di energia solare, e con una terrazza che guarda il mare e l'Acciaieria è un potenziale attrattore.

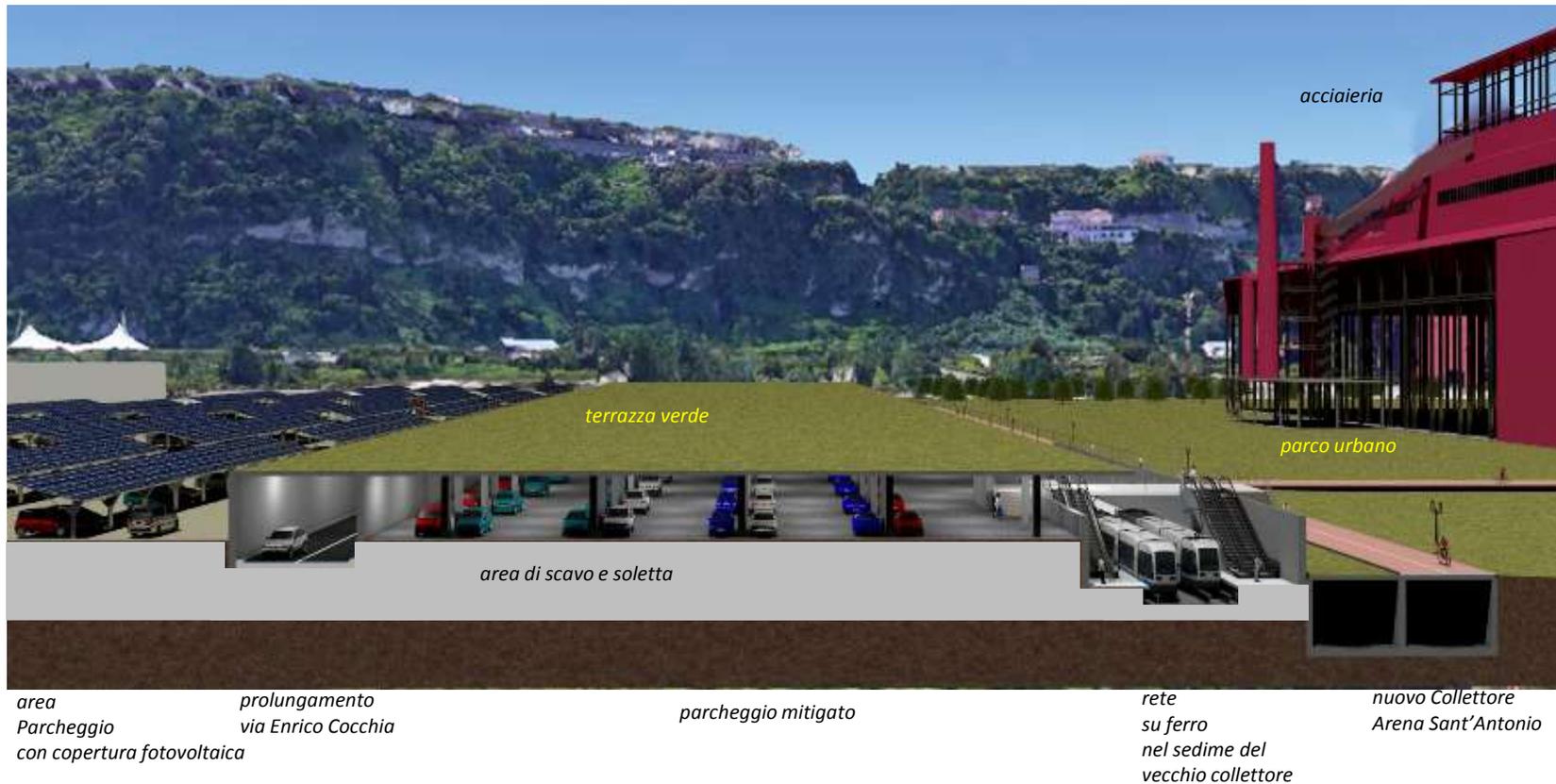
I parcheggi saranno attrezzati con un numero congruo di stazioni di ricarica per veicoli elettrici alimentate da impianti fotovoltaici costruiti in copertura ai parcheggi stessi.

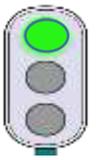
Dagli stessi parcheggi sarà inoltre consentita l'accesso ai percorsi ciclopedonali

Il contestuale potenziamento del trasporto su ferro consentirà di ridurre la mobilità su gomma.



Rendering utile a fornire prime informazioni della funzione e della mitigazione del nodo di scambio Acciaieria



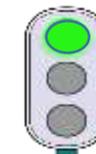


Rendering utile a fornire prime informazioni della funzione e della mitigazione del nodo di scambio Acciaieria



INFRASTRUTTURE IDRICHE

Si concorda sul ripristino della balneabilità della baia di Bagnoli

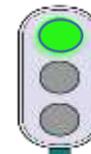


Per ripristinare la balneabilità dello specchio d'acqua prospiciente Bagnoli **non basta il risanamento dei sedimenti marini** in programma.

La presenza di 8 punti di scarico di acque, non solo bianche, provenienti dalle vicine colline, la vetustà dei collettori esistenti uno fra tutti il Collettore Arena Sant'Antonio, impongono **l'impegno al miglioramento dell'assetto idrico su tutta l'area territoriale di influenza.**

Non va trascurato che il **Depuratore di Cuma**, recapito finale di tutte le acque reflue, è già oggi in crisi e che occorre definire il sistema delle vasche di stoccaggio a monte.

Si concorda sulla necessità di un tavolo tecnico Comune – Regione – Invitalia per il finanziamento degli interventi da parte della Regione definendo una scala di priorità, nonché i limiti di batteria di ciascun intervento. **Il conseguente Piano Idrico prevede una versione preliminare entro l'estate ed una seconda versione definitiva entro l'anno**



Si concorda sulla realizzazione dell'HUB IDRICO di tutta l'area sotto la Collina di Posillipo



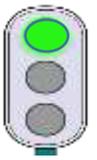
Si concorda sulla HUB Idrico che accolga:

- L' impianto di pretrattamento di Coroglio ripotenziato in base al futuro assetto dell'Arena Sant'Antonio;
- L'impianto di trattamento delle acqua di falda asservito alla barriera idraulica ed attualmente localizzato sulla colmata
- Le Vasche di ossidazione per l'abbattimento dei metalli pesanti ai fini del riutilizzo irriguo delle acque di falda

L'area è attualmente fuori SIN ma sarà oggetto di proposta di inclusione.

DIMENSIONAMENTO URBANISTICO

Dimensionamento Urbanistico del PRARU 1/4

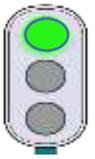


Nell'ambito di una griglia decisionale condivisa e basata sul paradigma:

«NON UN METRO CUBO IN PIU' DEL PUA, NON UN METRO QUADRO IN MENO DI VERDE PUBBLICO»

Si è concordato quanto segue:

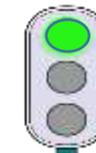
- Suddividere il PUA vigente in due sub-ambiti distinti
 - ✓ Il sub-ambito interessato dal Programma di risanamento ambientale e rigenerazione urbana (Praru), di competenza del Commissario straordinario del Governo per la bonifica ambientale e rigenerazione urbana dell'area di rilevante interesse nazionale Bagnoli-Coroglio, definito «**sub-ambito interno**»;
 - ✓ Il sub-ambito disciplinato dal Piano urbanistico attuativo di Bagnoli-Coroglio complementare rispetto al primo, di competenza del Comune di Napoli, definito «**sub-ambito esterno**».
- allineare il dimensionamento urbanistico dei due sub-ambiti suddetti al parametro medio di 0,68 mc/mq, previsto dal PUA, salvaguardando il meccanismo perequativo del PUA di Coroglio Bagnoli e nel rispetto della volumetria complessiva prevista dal PUA di Coroglio Bagnoli, pari a 2.115.000 mc.
- Estendere Il Programma di rigenerazione urbana anche all'area relativa all'istmo di Nisida e alle aree militari sotto la collina di Nisida incluse nel Pua vigente ma da esso non disciplinate. Le scelte progettuali relative a tali aree saranno oggetto di autonomo procedimento attuativo, in corso di definizione tra le parti.
- Incrementare la volumetria di **240.000 mc** per usi privati nell'Acciaieria che sarà scomputata dalla volumetria attualmente già prevista dal Pua per nuova edificazione relativa a «Produzione di Beni e Servizi».
- Considerare alcune archeologie industriali, in particolare il Turtle point, l'ex Direzione e la Centralina Telex, come attrezzature pubbliche di scala urbana e territoriale.
- Considerare altre archeologie industriali, in particolare la Batteria forni coke, la Candela Afo, la Candela coke e la Ciminiera AGL, oltre ad alcuni manufatti legati al ciclo produttivo, che non hanno cubatura utilizzabile per nuove destinazioni d'uso, come oggetti di «Land art». Per tale motivo, la loro cubatura è **pari a zero**



Dimensionamento Urbanistico del PRARU 2/4

Si è concordato di (segue elenco):

- Istituire un gruppo di lavoro tecnico tra Invitalia e l'Ufficio di Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Napoli che procederà alla definizione di una relazione comune avente ad oggetto il dimensionamento del PRARU e del PUA delle aree esterne, le Norme Tecniche di Attuazione dei due strumenti urbanistici ed un Cronoprogramma di massima degli interventi;
- Definire un meccanismo di flessibilità attuativa degli interventi (in una misura percentuale da definire nel corso del lavoro del tavolo tecnico congiunto) che possa consentire variazioni di volumetrie «a somma zero», senza alcun impatto, quindi, sui volumi totali del piano. In particolare tale flessibilità sarà applicabile:
 - ✓ Per le nuove edificazioni, tra i volumi realizzabili nelle Archeologie industriali e quelli relativi alla Produzione di Beni e Servizi.



Dimensionamento Urbanistico del PRARU 3/4

Il lavoro congiunto ha consentito la macro ripartizione delle volumetrie tra i due sub-ambiti, riportata nella tabella che segue.

Dimensionamento dei volumi (*)

	Sub-Ambito PUA Interno	Sub- Ambito PUA Esterno	Totale (**)
Nuova Edificazione			859.696
Archeologia Industriale			440.304
<i>Totale Nuova Edificazione</i>			<i>1.300.000</i>
<i>Totale Attività Compatibili</i>			<i>815.000</i>
Totale Complessivo	1.701.226	413.774	2.115.000

(*) Il dimensionamento di dettaglio delle volumetrie attribuibili ai due sub-ambiti sarà oggetto del lavoro del Tavolo tecnico sull'Urbanistica. Tale tavolo avrà l'obiettivo di dimensionare anche tutte le altre grandezze urbanistiche (superficie territoriale, superfici fondiarie, standard, ecc.)

(**) I totali generali sono invariati rispetto a quelli del PUA vigente

(°)

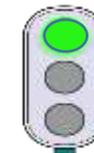
Il PRARU, avrà ad oggetto una superficie territoriale maggiore di quella del sub-ambito interno che include:

- Il sub-ambito interno del PUA
- L'area dell'istmo e delle pendici della collina di Nisida
- Alcune aree, attualmente fuori SIN, sotto il costone di Posillipo
- Alcune aree, attualmente fuori SIN ed anche fuori dal PUA, sotto il costone di Posillipo

una stima delle volumetrie recuperabili (da edificati esistenti) nelle altre aree del PRARU, diverse dal sub-ambito interno del PUA è pari a circa 90.000 metri cubi, in fase di verifica.

Le volumetrie complessive del PRARU, saranno al massimo pari a circa 1.790.000 metri cubi, dei quali non più di 250.000 metri cubi destinati a residenze.

Dimensionamento Urbanistico del PRARU 4/4



Le parti si danno atto che **i volumi massimi effettivamente realizzabili nell'area saranno definiti all'esito del lavoro del tavolo tecnico congiunto** che avrà, tra gli altri, l'obiettivo di **identificare la superficie territoriale utile** ai fini della densità urbanistica. **Tale superficie territoriale costituirà la base per la definizione dei volumi totali, applicando ad essa l'indice 0,68 mc/mq fissato dal PUA.**

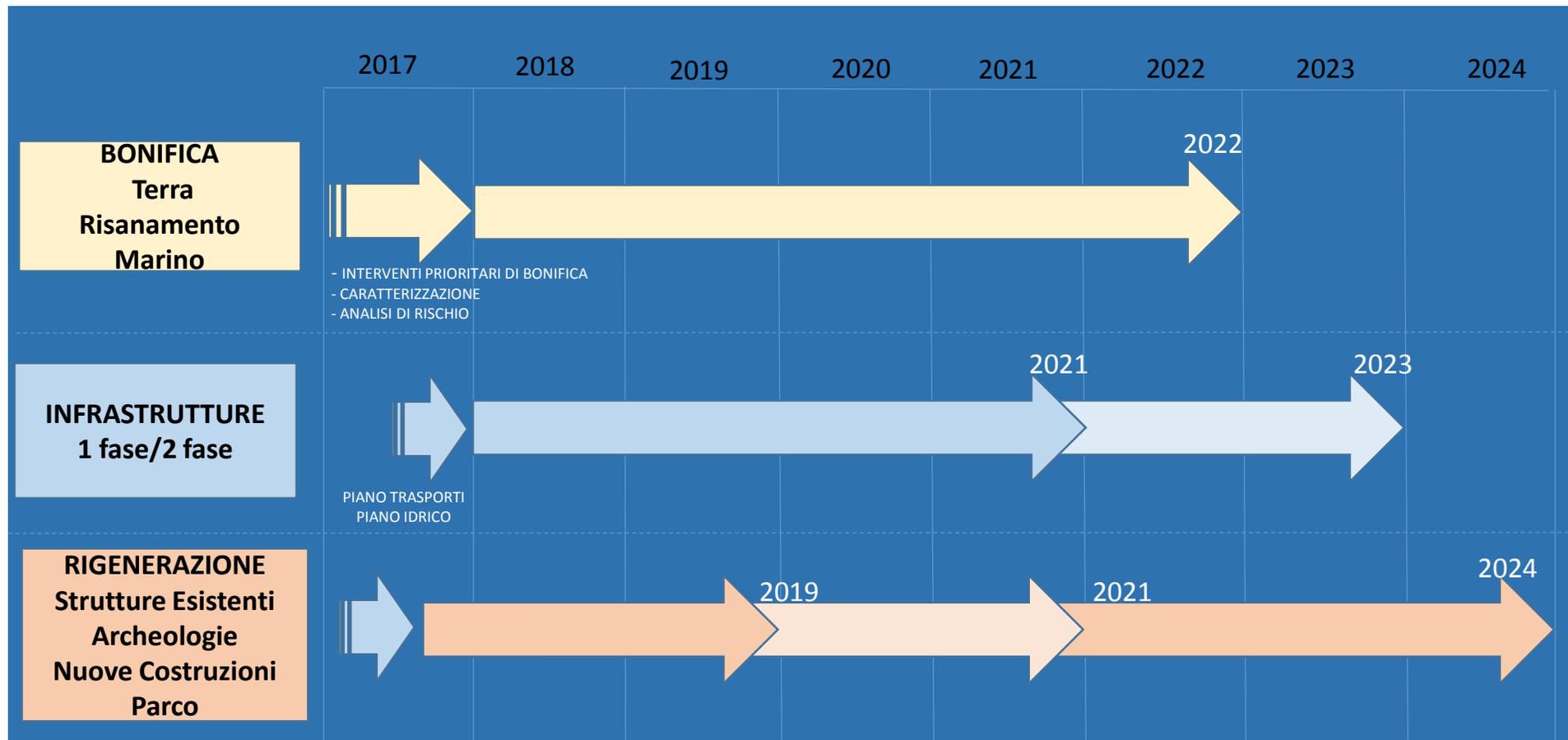
La dimensione del parco urbano (insieme del verde fruibile e non fruibile, quale ad esempio area di bosco urbano) **non sarà inferiore a quanto attualmente previsto dal PUA di Coroglio Bagnoli**

CRONOPROGRAMMA

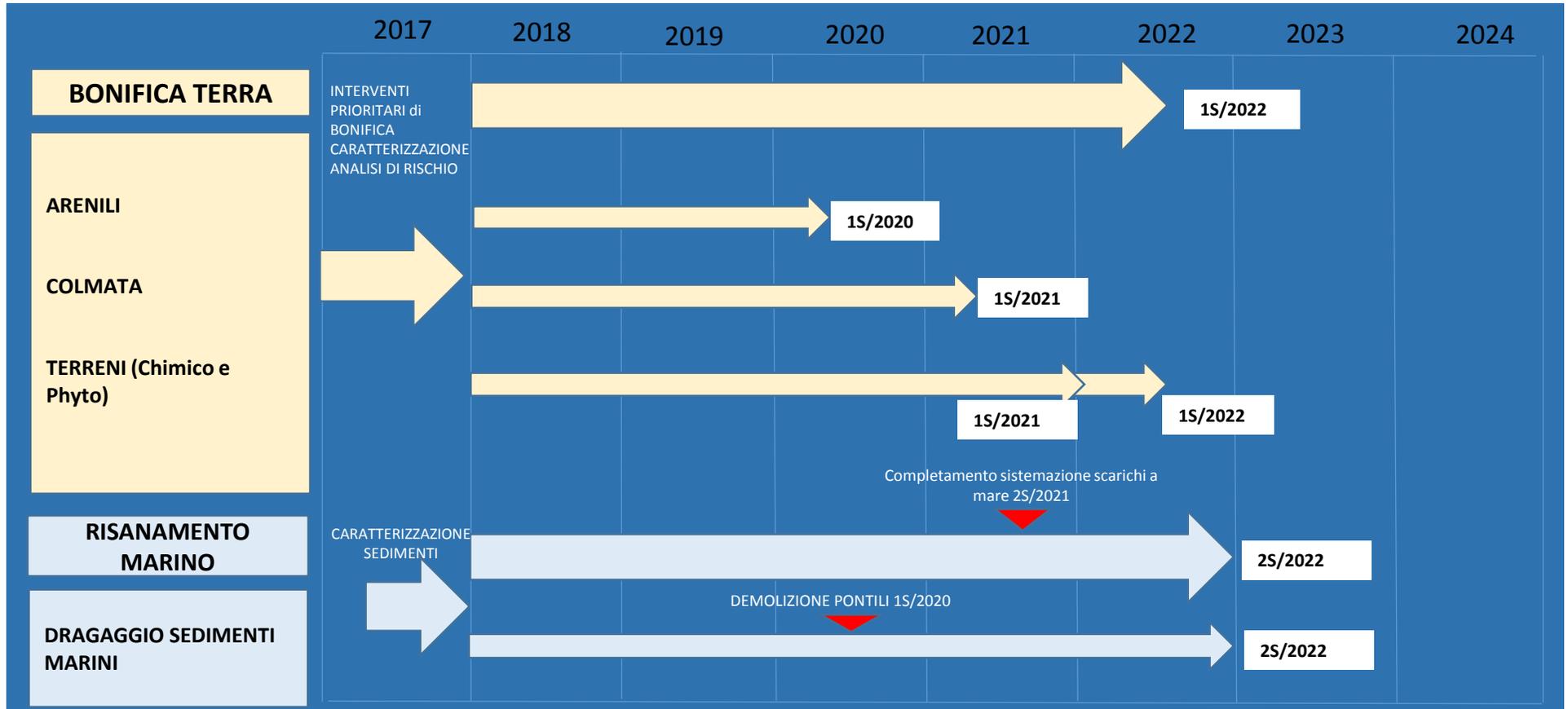
Invitalia ha elaborato un cronoprogramma di massima che risente, tuttavia, delle incertezze ancora gravanti su alcune scelte del programma, come illustrato nelle pagine precedenti del presente verbale.

Le pagine che seguono hanno un contenuto informativo per completare il quadro sulle azioni di rigenerazione. Le parti si riservano di esaminare in dettaglio ed eventualmente adattare la tempistica delle azioni definite, dopo aver fissato definitivamente tutte le decisioni sulla rigenerazione.

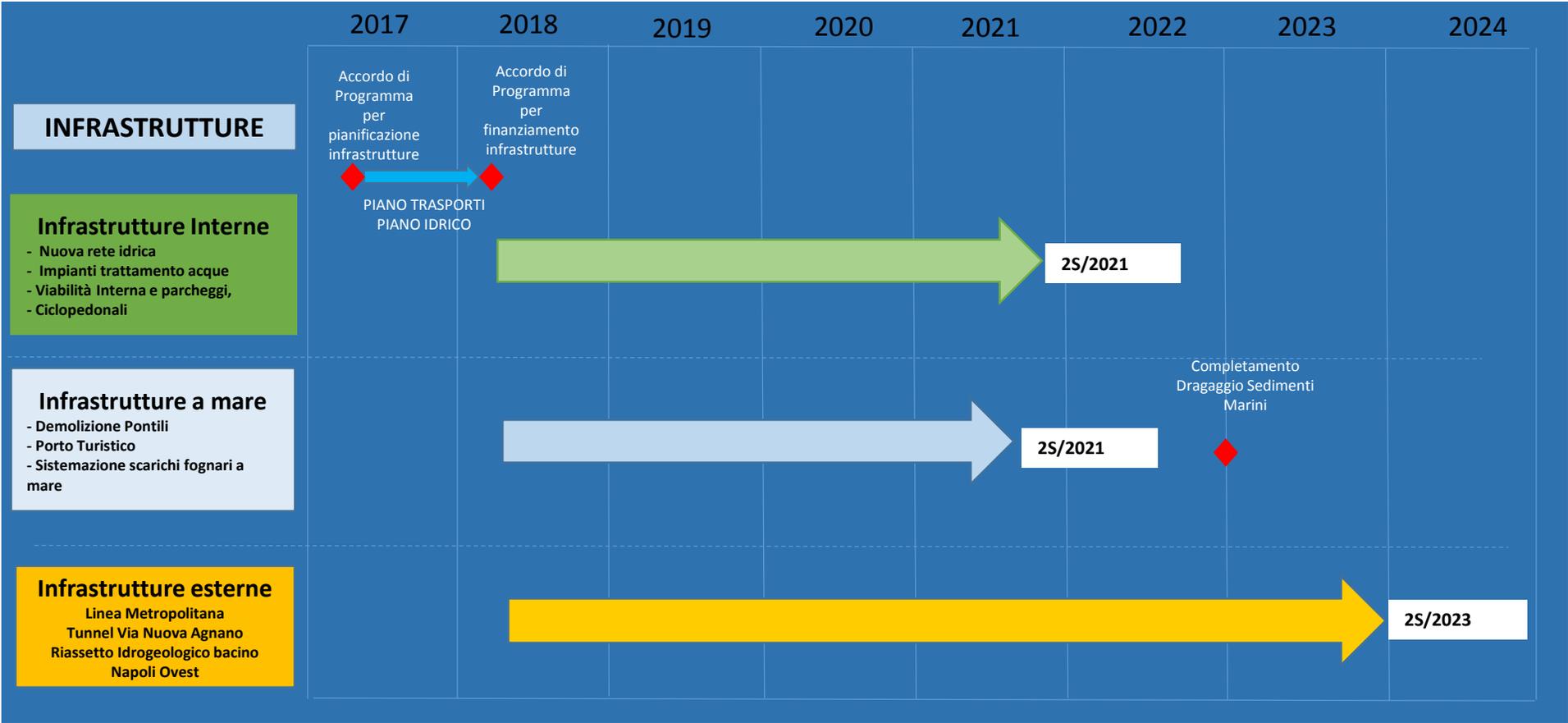
Cronoprogramma generale



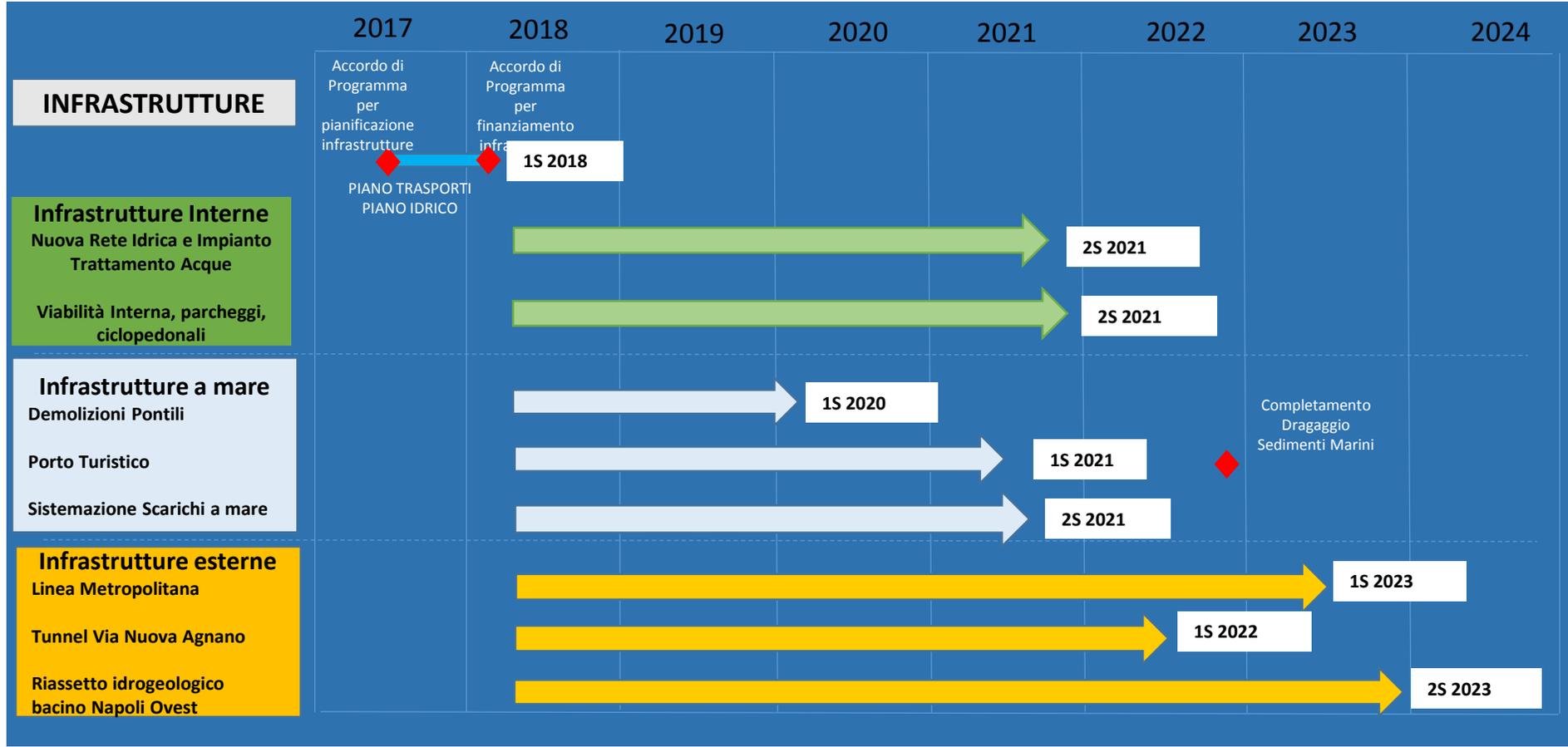
Cronoprogramma di massima: Dettaglio Bonifica



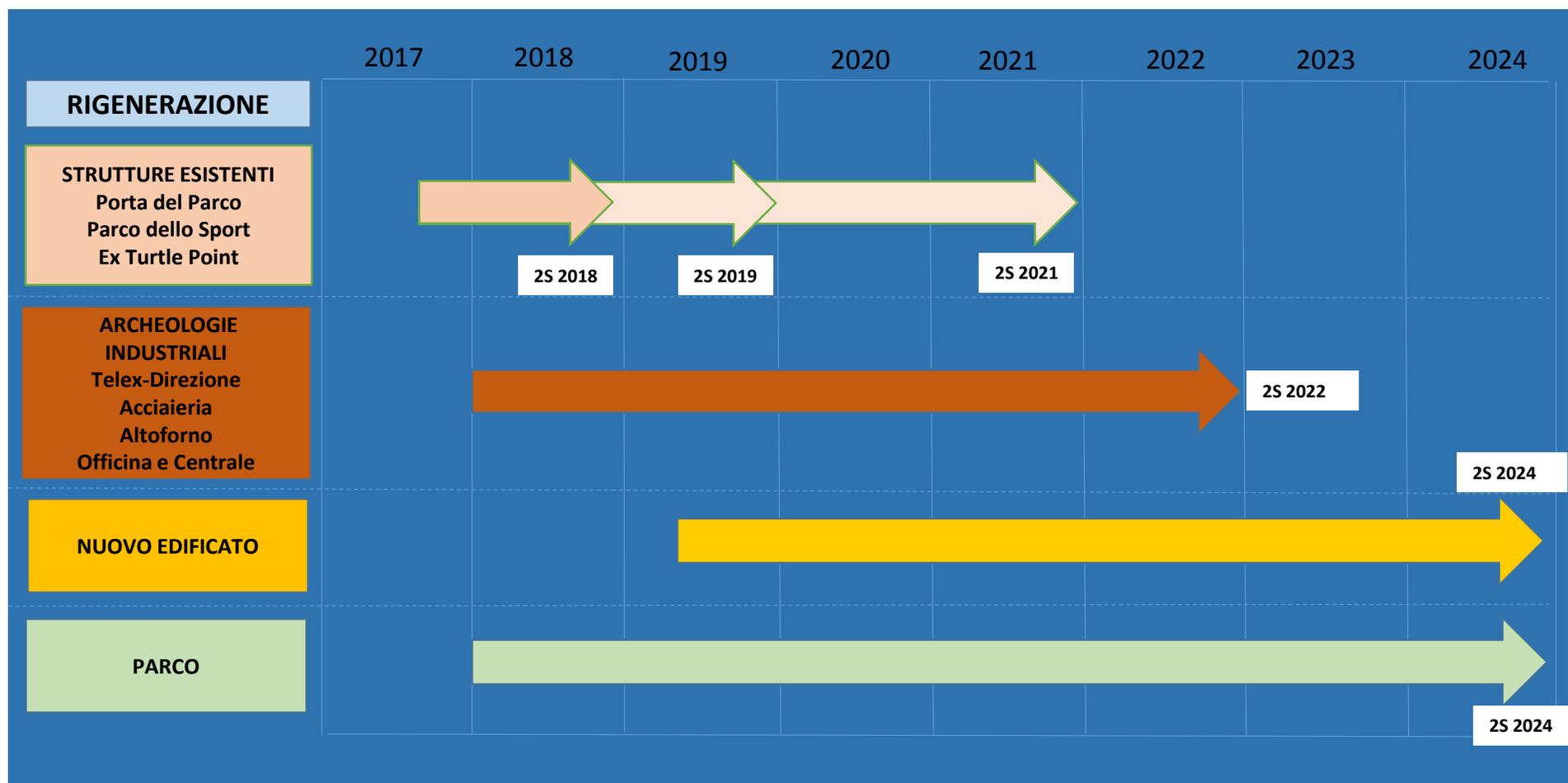
Cronoprogramma di massima: Dettaglio Infrastrutture



Cronoprogramma di massima: Dettaglio Infrastrutture



Cronoprogramma di massima: Dettaglio Rigenerazione

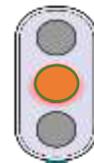


Interventi di risanamento ambientale – area ex eternit



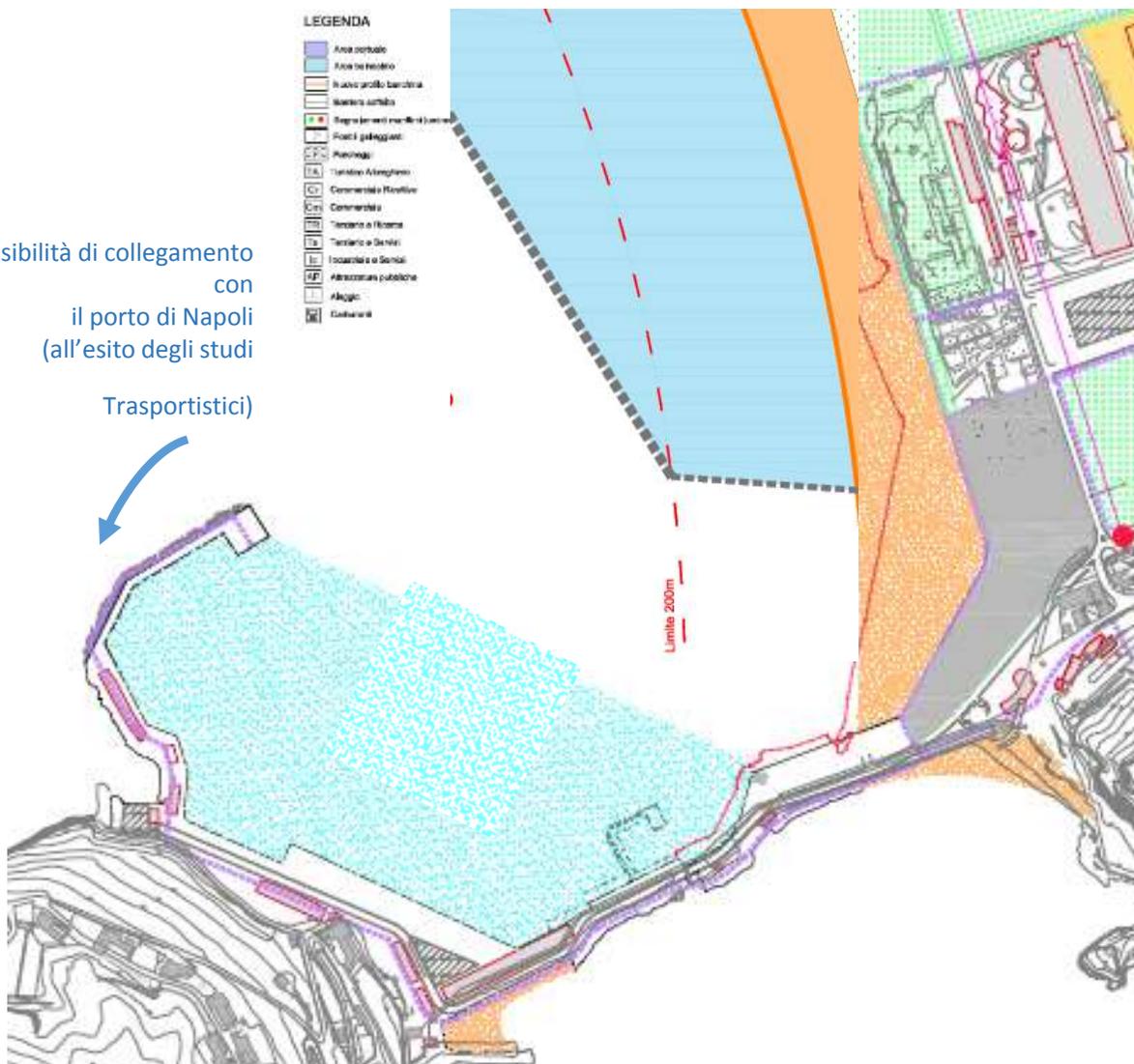
In considerazione della particolare tipologia di inquinamento riscontrata, l'area ex Eternit (indicata nello stralcio planimetrico) è attualmente sottoposta a monitoraggio continuo delle fibre con esito negativo - il completamento della bonifica sarà impostato per garantire i massimi livelli di sicurezza sanitaria e ambientale secondo quanto previsto dalla normativa vigente e in linea con le nuove destinazioni d'uso. Le destinazioni d'uso definitive, saranno fissate anche in funzione degli esiti delle caratterizzazioni validate e dell'analisi di rischio. La progettazione e realizzazione di tali interventi sarà funzionale al nuovo assetto dell'area, che prevede in alcune parti la creazione di complessi residenziali, previsti peraltro anche nelle zone contigue.

13 - 4 Si concorda sulla localizzazione del Porto turistico a Nisida. Il dimensionamento del porto con le relative infrastrutture dedicate è oggetto di specifico studio settoriale in coordinamento con la Regione; una prima versione è attesa per l'estate, mentre una versione definitiva è attesa per fine anno



Possibilità di collegamento
con
il porto di Napoli
(all'esito degli studi

Trasportistici)



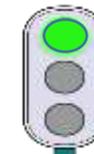
Le caratteristiche del porto saranno oggetto di specifici studi.

Scenario ipotizzato:

- Eliminazione del porto a secco
- Specchio acqueo porto non superiore a 20 ha
- Pontili di attracco idonei ad assicurare circolazione delle acque marine
- «Green port» per garantire la balneazione lungo il waterfront

Recupero e riuso dei volumi esistenti sotto Nisida per:

- attività turistico-ricettive
- servizi a supporto diportistico
- valorizzazione dei reperti archeologici
- recupero della viabilità esistente per sola accessibilità di servizio
- verifica delle aperture sotto istmo per migliorare la circolazione delle acque in accordo con le risultanze delle analisi meteomarine di cui alla scheda 3



Si concorda sulla possibilità di dedicare alla spiaggia pubblica il tratto di lungomare compreso tra il Arenile Nord e l'Arenile Sud.

2 km di lunghezza

60 m larghezza minima

120 m larghezza massima

Fatti salvi gli esiti delle verifiche tecniche e scientifiche a cura di Invitalia

Si definisce la localizzazione di due lidi privati a Nisida a uso esclusivo del ricettivo diffuso.

Sono previste attrezzature con servizi al pubblico e attività commerciali per l'intera lunghezza nel salto di quota di cui alle schede successive.

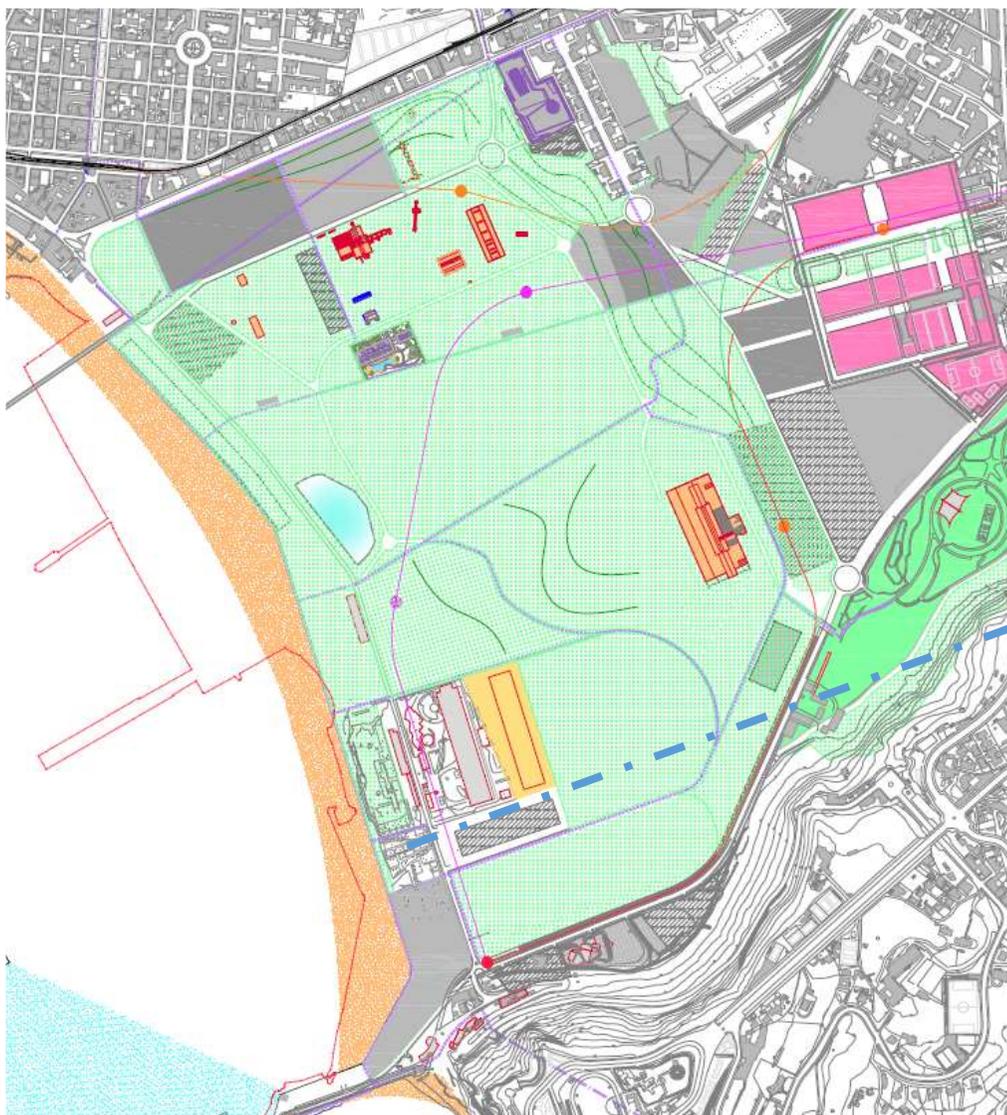


**Città della Scienza_ricostruzione, a monte di Via Coroglio, dei volumi incendiati;
la decisione è stata presa in coerenza con l'assetto complessivo dell'edificato lungo la costa.**



Su richiesta non negoziabile del Comune di Napoli, è stata sviluppata una proposta che prevede di acquisire al lungomare tutte le aree di sedime dei volumi incendiati lasciando lungo il percorso fronte mare solo i ruderi dell'antica vetreria. In alternativa all'accordo raggiunto tra Invitalia e Città della Scienza, è stato quindi disposto di costruire il NSC alle spalle dei volumi esistenti in area ex Italsider, oggi Invitalia (con la condizione che avvenga il relativo scambio di proprietà delle aree e con la valorizzazione delle aree a mare a cura della stessa Invitalia). Si concorda sulla necessità di dedicare adeguata area di parcheggio a servizio delle attività di Città della Scienza. Da valutare l'opportunità di attrezzare il parcheggio con impianto di produzione di energia fotovoltaica destinata al fabbisogno del parco.

Borgo Coroglio_Ricupero

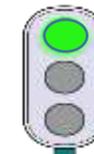


Si concorda sull'esigenza di superare il degrado del Borgo. Saranno conservati e riqualificati tutti i volumi non abusivi del Borgo, dal civico 106 al civico 116.



Il piano di recupero sarà definito da Invitalia in funzione di un progetto di dettaglio svolto in coordinamento con le attività di realizzazione del nuovo assetto del waterfront.
Le risorse pubbliche necessarie per la riqualificazione del borgo rientreranno in quelle relative al programma complessivo di riqualificazione del waterfront.

Si concorda sull'impegno all'individuazione di percorsi di sostenibilità per il recupero e la rifunzionalizzazione delle 3 opere esistenti Porta del parco, Parco dello sport e Turtle point non escludendo modifiche ai progetti approvati e alle parti finite e/o collaudate e con eventuale introduzione di flessibilità nelle relative destinazione d'uso, preservandone la fruizione pubblica.



Si concorda che, ai fini della sostenibilità economico finanziaria del recupero e rifunzionalizzazione delle tre opere esistenti, debba verificarsi anche la possibilità di eventuale introduzione di flessibilità nelle relative destinazioni d'uso. Ad esempio: prevedendo modifiche ai campi da gioco nel parco dello sport anche con modifiche impiantistiche per una gestione separata dei crateri; oppure prevedendo la riorganizzazione degli spazi interni alla Porta del parco.

Per il Turtle Point è già in corso una richiesta di finanziamento da parte di SZN e UNINA per realizzare il Centro Ricerche ed Infrastrutture Marine Avanzate -CRIMA- in 4 manufatti di archeologia industriale: due manufatti ex Turtle point (a 3 e 6 bicchieri), l'ex Direzione Uffici e l'ex Palazzina Telex.

Per tutti gli impianti sportivi Invitalia ha concordato di procedere con il CONI ad un riesame complessivo dell'offerta sportiva in un'ottica di gestione sostenibile.

Si concorda sull'impegno a sostenere un percorso condiviso, con Regione e Comune, verso la Commissione Europea ai fini di evitare o minimizzare il rischio di restituzione dei fondi FESR POR Campania 2000-2006 e 2007-2013 utilizzati.

Premessa

Gli interventi presentati nelle slide a seguire, rappresentano delle ipotesi condivise e concordate tra il Comune di Napoli ed Invitalia.

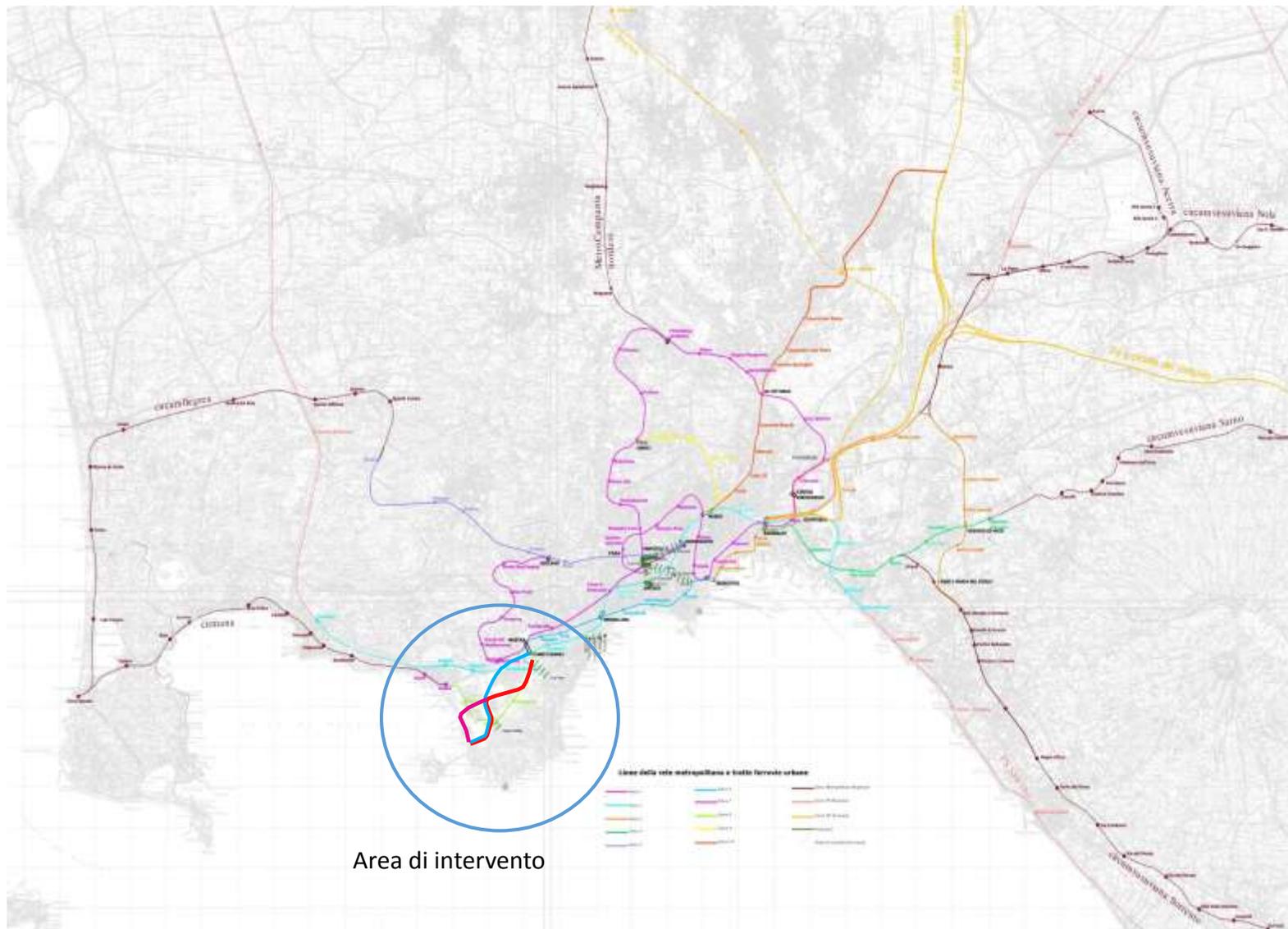
Le ipotesi, sia in termini di tracciato che in termini di dimensionamento, vedranno una validazione dagli studi trasportistici in corso.

Tali Studi dovranno far emergere la coerenza delle scelte con il sistema infrastrutturale esistente, individuare le possibili alternative da approfondire in fase di progetto di fattibilità e stimare costi e benefici di ciascuna alternativa in modo da individuare le soluzioni ottimali da approvare, finanziare e realizzare.

Nel dettaglio, il processo decisionale sarà articolato come segue:

- Redazione dello Studio e progettazione del sistema di mobilità dell'area, del sistema di smaltimento delle acque e della portualità dell'area, sulla base dello scenario territoriale. Versione preliminare (**estate 2017**), versione definitiva (**dicembre 2017**)
- Accordo di Programma Quadro per il finanziamento degli interventi pianificati (entro **marzo 2018**)
- Progetti di Fattibilità per avviare gare di progettazione ed esecuzione interventi (**fine 2017 - inizio 2018**)

Il trasporto su ferro: inquadramento territoriale delle ipotesi



Fonte: Comune di Napoli, Piano urbano della mobilità sostenibile 2016

Interventi sulla mobilità – ciclopedonale ed elettrica

Si concorda sulla realizzazione della rete di mobilità ciclopedonale ed elettrica (pedonale, ciclabile, elettrica a bassa velocità)



La rete di mobilità ciclopedonale ed elettrica è caratterizzata dai seguenti elementi:

- A. Sicurezza e protezione degli utenti deboli
- B. Connessione alla rete omogenea esterna
- C. Connessione ai nodi di scambio
- D. Impatto ambientale nullo.

A: la rete di mobilità pedonale e ciclabile non ha interferenze con quella veicolare, e gli accessi dei veicoli su quest'ultima (manutenzione, emergenze) sono strettamente controllati.

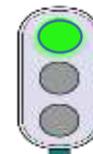
B: la rete di mobilità dolce è in diretta prosecuzione con il tratto esterno al Parco (ciclopedonale).

C: la rete è accessibile da tutti i Nodi di scambio modale (bici, e-bike, veicoli elettrici)

-  Pista ciclopedonale
-  Rete bus elettrico

Lunghezza di massima (in fase di definizione):

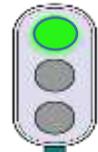
Piste ciclabili interne	7 Km
Strade pedonali	7 Km
Mobilità interna elettrica	5 Km



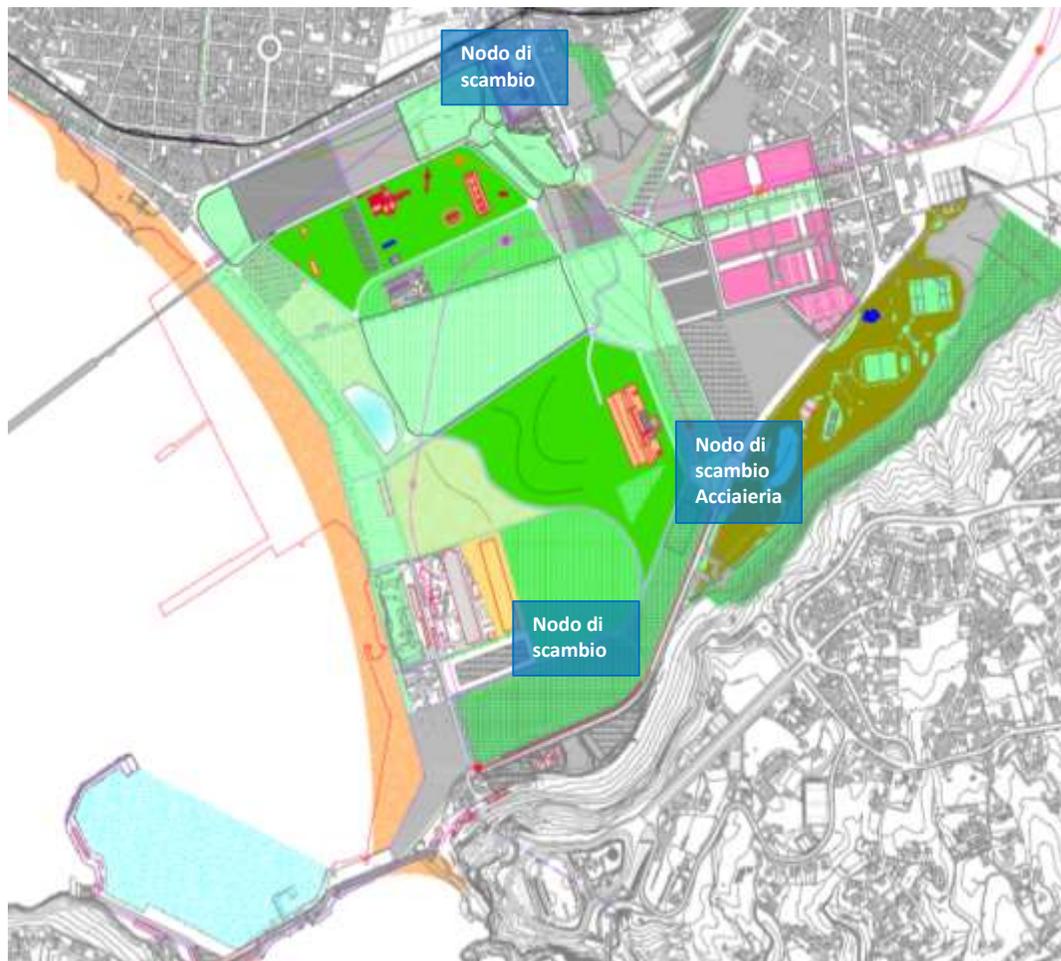
Interventi sui nodi multimodali

Gli interventi sui nodi multimodali scaturiscono dalle analisi e dagli studi di settore già avviati da Invitalia di concerto con il Comune di Napoli.

Gli studi sul sistema della mobilità attualmente in corso faranno emergere il dimensionamento e la posizione ottimale dei nodi multimodali, individueranno le possibili alternative e la migliore tra queste in termini di soddisfazione della domanda, sostenibilità ambientale ed economico-finanziaria.



Si concorda sulla realizzazione di un sistema di nodi multimodali ad elevata efficienza energetica, con ridotto impatto ambientale e idoneo inserimento paesaggistico, realizzato con soluzioni idonee a favorire il passaggio dell'acqua piovana sulla superficie e a limitare l'effetto «isola di calore», opportunamente distribuito lungo il perimetro dell'area e in prossimità dei collegamenti con la linea ferro.



I nodi di scambio permetteranno lo scambio modale sia ferro-gomma che verso modi di mobilità dolce (bici, e-bike, piedi).

La collocazione naturale dei nodi di scambio, dipendendo dal sistema ferroviario, è in prossimità delle stazioni e dei terminali ferroviari.

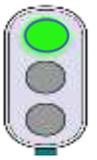
Sarà comunque lo Studio trasportistico a confermare e validare le soluzioni preliminarmente individuate.

Il nodo di scambio Acciaieria è inoltre fortemente mitigato, è una centrale di produzione di energia solare, e con una terrazza che guarda il mare e l'Acciaieria è un potenziale attrattore.

I parcheggi saranno attrezzati con un numero congruo di stazioni di ricarica per veicoli elettrici alimentate da impianti fotovoltaici costruiti in copertura ai parcheggi stessi.

Dagli stessi parcheggi sarà inoltre consentita l'accesso ai percorsi ciclopedonali

Il contestuale potenziamento del trasporto su ferro consentirà di ridurre la mobilità su gomma.



Rendering utile a fornire prime informazioni della funzione e della mitigazione del nodo di scambio Acciaieria



*area
Parcheggio
con copertura fotovoltaica*

*prolungamento
via Enrico Cocchia*

parcheeggio mitigato

*rete
su ferro
nel sedime del vecchio
collettore*

*nuovo Collettore
Arena Sant'Antonio*