



Commissario Straordinario per la
bonifica ambientale e rigenerazione
urbana dell'Area di Rilevante Interesse
Nazionale Bagnoli-Coroglio



Agenzia nazionale per l'attrazione
degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA

PFTE Prolungamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli nell'Area di Rilevante Interesse Nazionale Bagnoli-Coroglio

In data 5 marzo 2026 si sono riuniti presso gli uffici del complesso "La Porta del Parco", via Diocleziano n. 341:

- Arch. Rosaria Battarra – Struttura del Commissario Straordinario;
- Ing. Daniele Benotti – Invitalia;
- Arch. Giulia Leoni – Invitalia;
- Ing. Flavia Nanni – Invitalia;
- Arch. Daniela Mello – Invitalia;
- Ing. Ludovica Elefante – Comune di Napoli, RUP intervento progettazione prolungamento Linea 6;
- Ing. Salvatore Gargiulo – MM SpA, progettista prolungamento Linea 6 del Comune di Napoli;
- Arch. Roberto Carbonara – MM SpA, progettista prolungamento Linea 6 del Comune di Napoli;
- Ing. Maria Luisa Costanzo – Tecnosistem, progettista prolungamento Linea 6 del Comune di Napoli;
- Ing. Andrea Aveta – Tecnosistem, progettista prolungamento Linea 6 del Comune di Napoli;
- Ing. Vincenzo Cerreta – Rina Consulting, progettista prolungamento Linea 6 del Comune di Napoli;
- Arch. Federico di Lorenzo – Pasquale Miano Studio, progettista prolungamento Linea 6 del Comune di Napoli.

La riunione ha per oggetto la presentazione e la discussione di una proposta alternativa del tracciato della Linea 6, elaborata dai progettisti incaricati dal Comune di Napoli a seguito delle valutazioni emerse nel corso del tavolo tecnico del 16 dicembre 2025, al quale hanno partecipato, oltre agli stessi progettisti, il Comune di Napoli, Invitalia e la Struttura Commissariale.

In apertura di riunione, l'Ing. Benotti ha effettuato un riepilogo dell'incontro precedente e ha illustrato lo stato di avanzamento dell'iter tecnico-amministrativo del progetto delle infrastrutture, evidenziando che è in fase di avvio la verifica del progetto definitivo ai sensi dell'art. 26 del Codice dei Contratti.

Successivamente, i progettisti incaricati dal Comune di Napoli, hanno presentato la nuova proposta di tracciato della linea metropolitana, elaborata – come anticipato – sulla base delle valutazioni emerse nel precedente incontro. La nuova soluzione progettuale prevede la realizzazione della stazione "Acciaieria" in un'area prossima al manufatto stesso, maggiormente baricentrica rispetto all'area di ambito 3, (come richiesto nella riunione del 16 dicembre 2025) e attualmente interessata dal passaggio del collettore Arena Sant'Antonio esistente. Tale ipotesi tiene conto del fatto che l'approfondimento progettuale delle opere previste nel PRARU in quella porzione (parcheggio multipiano), non è ancora ad un livello che ne permette la valutazione delle interferenze tra le due opere. Il tracciato prosegue poi



Commissario Straordinario per la
bonifica ambientale e rigenerazione
urbana dell'Area di Rilevante Interesse
Nazionale Bagnoli-Coroglio



COMUNE DI NAPOLI

INVITALIA

Agenzia nazionale per l'attrazione
degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA

all'interno del futuro parco urbano e colloca la stazione terminale della linea metropolitana – la stazione “Bagnoli” – in un'area situata all'incrocio tra via Coroglio e via Nuova Bagnoli, in posizione limitrofa alla piazzetta Bagnoli. I progettisti si riservano di verificare la congruenza tra quanto ipotizzato con la programmazione lavori di dismissione dell'Arena Sant'Antonio, anche considerando eventuali slittamenti sul programma prospettati dal soggetto attuatore.

Nel corso della rappresentazione del progetto, il RUP dell'intervento, Ing. Ludovica Elefante, ha precisato che, allo stato attuale, il finanziamento copre unicamente la progettazione fino alla stazione “Acciaieria”, inclusa l'uscita di sicurezza. Ha tuttavia sottolineato l'importanza di discutere e condividere sin d'ora una visione complessiva dello sviluppo futuro della rete.

Invitalia e la Struttura Commissariale hanno quindi illustrato, in via preliminare, le possibili interferenze tra il nuovo tracciato della linea metropolitana e le opere previste all'interno dell'ARIN, sia sotto il profilo spaziale che temporale. In particolare, sono emersi i seguenti elementi da considerare.

Per la stazione “Acciaieria”:

- la presenza del collettore Arena Sant'Antonio e delle condotte prementi, sia nella configurazione esistente sia nella configurazione di progetto soprattutto sotto il profilo temporale;
- la necessità di definire l'assetto degli spazi in superficie tenendo conto delle opere previste nell'area, quali la nuova viabilità, prevista nel progetto infrastrutture, e il parcheggio multipiano previsto da PRARU, la cui configurazione progettuale non è tuttavia ancora definita;
- la presenza di un potenziale rischio archeologico nell'area, da valutare anche sulla base della documentazione già disponibile presso Invitalia. Su tale tema i progettisti hanno richiesto che tale documentazione archeologica venga loro trasmessa, osservando però che, operando a circa 30 metri di profondità, non dovrebbero verificarsi interferenze con le strutture esistenti per ciò che riguarda le opere a foro cieco. Adeguata valutazione andrà fatta per la collocazione delle opere puntuali (pozzi da scavare dal piano di campagna - stazioni, manufatti di intertratta, etc);

Per la camera di ventilazione/uscita di sicurezza della stazione “Acciaieria”:

L'opera, nella proposta presentata, risulta localizzata all'interno del perimetro dell'area tematica 3g2. Invitalia e la Struttura Commissariale hanno pertanto richiesto di considerare una diversa localizzazione al di fuori dell'area tematica, oppure – in alternativa – il riposizionamento o il ridimensionamento della griglia prevista in superficie. La richiesta è motivata dal fatto che l'opera insiste su una delle poche aree che, alla luce dei provvedimenti normativi entrati in vigore per prevenire i rischi legati al fenomeno del bradisismo, rimangono ancora compatibili con possibili sviluppi residenziali. L'Arch. Battarra ha pertanto invitato i progettisti a esplorare tutte le possibili soluzioni per mantenere libera tale fascia, così da evitare vincoli futuri alla trasformazione dell'area, e a verificare altresì la possibilità di localizzare l'opera nell'area della Caserma Battisti, tenendo conto dei vincoli attualmente presenti. I progettisti hanno confermato che procederanno a valutare una diversa localizzazione dell'opera oppure a definire un ingombro minimo delle strutture previste. Le relative determinazioni saranno presentate nei successivi incontri.



Commissario Straordinario per la
bonifica ambientale e rigenerazione
urbana dell'Area di Rilevante Interesse
Nazionale Bagnoli-Coroglio



COMUNE DI NAPOLI

INVITALIA

Agenzia nazionale per l'attrazione
degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA

Per la stazione "Bagnoli":

- la necessità di definire l'assetto degli spazi in superficie tenendo conto delle opere previste nell'area, quali il parco di quartiere di accesso all'ARIN e il volume di invaso, con annessa vasca di prima pioggia, per la laminazione delle acque meteoriche delle viabilità del progetto delle infrastrutture. I progettisti sono comunque a disposizione per valutare lo spostamento di tale corpo stazione.

Infine, in merito al **tracciato della linea all'interno del futuro parco urbano**, Invitalia ha ricordato la presenza delle linee di alta e media tensione previste nei progetti di Terna ed e-distribuzione, che correranno al di sotto della viabilità carrabile e ciclopedonale del parco, come già evidenziato -in maniera più approfondita- nel parere espresso in sede di Conferenza dei Servizi sul DOCFAP. I progettisti specificano che la profondità della linea metropolitana è tale per cui non vi è un'interferenza di tracciato; tuttavia, nella integrazione del DOCFAP, sarà posta attenzione nella scelta di ubicazione delle opere puntuali che prevengono scavi dall'alto.

Nel corso della discussione, l'Arch. Battarra ha segnalato la vicinanza della stazione "Bagnoli" rispetto alla fermata della Linea 2, chiedendo se ciò potesse comportare eventuali sovrapposizioni funzionali. I progettisti hanno escluso tale possibilità, rappresentando che tale vicinanza non rappresenta un elemento di criticità ma di forza per l'intera linea 6 in quanto verrebbe a crearsi un nodo di interscambio con l'attuale linea cumana, richiamando anche ulteriori motivazioni tecniche che hanno orientato la scelta localizzativa, quali, ad esempio, la necessità di servire le future funzioni previste sulla colmata

L'Arch. Battarra ha inoltre osservato che alcune aree funzionali, quali il futuro porto turistico, Città della Scienza e Borgo Coroglio, rischiano di non risultare adeguatamente connesse considerando il tracciato della linea metropolitana proposto. I progettisti hanno rappresentato che l'estensione della linea di costa è tale da non poter essere servita in maniera ottimale da una sola stazione capolinea; pertanto, l'ipotesi adottata a livello di DOCFAP di adottare sistemi di trasporto leggero appare quella ottimale. A seguito della discussione è stato concordato di approfondire attentamente tale esigenza nelle fasi progettuali successive.

In merito alle prossime fasi procedurali, l'Ing. Elefante ha chiarito che il Comune, alla chiusura del tavolo tecnico, sulla base delle considerazioni emerse, **prenderà atto del superamento delle principali criticità grazie alla nuova ipotesi progettuale proposta** – rispetto a quanto presentato nel DOCFAP – e della convergenza raggiunta tra gli attori coinvolti.

Sulla base di tale esito, il Comune conferirà – tramite determina o altro atto formale – l'incarico ai progettisti per lo sviluppo del PFTE relativo alla soluzione condivisa, fino alla stazione "Acciaieria". Tale soluzione sarà, inoltre, recepita da Invitalia nell'ambito dell'aggiornamento del PRARU. Gli eventuali ulteriori approfondimenti tecnici relativi alle interferenze segnalate nel corso della riunione saranno sviluppati e analizzati dai progettisti; un ulteriore incontro a valle degli esiti delle analisi effettuate sarà necessario per determinare la chiusura delle interferenze e la condivisione della soluzione che sarà adottata come punto di sviluppo per entrambi i gruppi di lavoro.

I progettisti hanno, infine, evidenziato che la modifica del tracciato e del nuovo assetto planivolumetrico comporterà inevitabilmente delle ricadute sul modello trasportistico elaborato nel DOCFAP del progetto di prolungamento della Linea 6 e nell'ambito del PRARU. Gli attori coinvolti nel tavolo tecnico hanno quindi concordato sulla necessità di aggiornare tali analisi, anche avvalendosi della convenzione



Commissario Straordinario per la
bonifica ambientale e rigenerazione
urbana dell'Area di Rilevante Interesse
Nazionale Bagnoli-Coroglio



COMUNE DI NAPOLI

INVITALIA

Agenzia nazionale per l'attrazione
degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA

stipulata tra la Struttura Commissariale e la Federico II e tra il RTI e DICEA, allo scopo di garantire la coerenza complessiva del quadro trasportistico rispetto alle nuove ipotesi progettuali.

A chiusura dell'incontro Invitalia ha richiesto l'invio della nuova soluzione progettuale presentata in riunione, in formato editabile, per poter effettuare ulteriori analisi e approfondimenti tecnici necessari all'elaborazione delle successive fasi progettuali.

Conclusioni e prossimi passi

A conclusione del tavolo tecnico, i soggetti presenti hanno confermato, quindi, il superamento delle principali criticità grazie alla nuova ipotesi progettuale proposta -rispetto a quanto precedentemente presentato nel DOCFAP- e hanno concordato di procedere secondo le seguenti fasi operative:

- trasmissione, da parte dei progettisti della Linea 6, della nuova soluzione progettuale presentata durante la riunione, in formato editabile, al fine di consentire ulteriori analisi e approfondimenti tecnici;
- trasmissione da parte di Invitalia della documentazione relativa alla segnalata presenza di un potenziale rischio archeologico nell'area ARIN;
- esecuzione di ulteriori analisi e approfondimenti tecnici da parte di Invitalia, finalizzati a valutare e risolvere le interferenze residue della nuova ipotesi di tracciato della linea metropolitana con gli interventi in progetto, con particolare riferimento a:
 - il possibile spostamento del volume di invaso attualmente interferente con la previsione della stazione "Bagnoli";
 - la sovrapposizione spaziale della nuova ipotesi di tracciato con i progetti di bonifica e la conseguente definizione di eventuali interventi da prevedere nel progetto del prolungamento della linea 6;
 - eventuali ulteriori criticità correlate da individuare e approfondire nell'ambito dei successivi incontri.

A conclusione del tavolo tecnico, verosimilmente a valle di un ultimo successivo incontro, ne verrà verbalizzata la chiusura con il superamento delle criticità rilevate nei pareri trasmessi in sede di CdS; come già rappresentato il Comune di Napoli ne prenderà atto e, una volta verificata l'acquisizione di tutti gli elementi utili a livello di DOCFAP aggiornato, conferirà l'incarico ai progettisti per lo sviluppo del PFTE relativo alla soluzione condivisa, fino alla stazione "Acciaieria".

Successivamente le parti si impegnano a provvedere a:

- aggiornamento delle analisi trasportistiche a seguito del recepimento della nuova soluzione progettuale proposta e delle variazioni delle destinazioni d'uso delle volumetrie previste nell'ARIN- necessarie alla luce dei provvedimenti normativi entrati in vigore per prevenire i rischi legati al fenomeno del bradisismo; tale aggiornamento dovrà essere effettuato secondo modalità e tempistiche da concordarsi tra le parti;



INVITALIA

- recepimento della nuova soluzione progettuale proposta nell'ambito dell'aggiornamento del PRARU, a carico di Invitalia;
- sviluppo del PFTE del prolungamento della linea 6 fino alla stazione "Acciaieria", inclusa l'uscita di sicurezza, a carico del Comune di Napoli.

MM SPA (mandataria);
RINA Consulting S.p.A.;
TECNOSISTEM;
ARCHITETTO PASQUALE MIANO
SALVATORE
GARGIULO
14.07.2026
16:26:43
GMT+02:00

Firmato digitalmente da:
SERENA RICCIO
Firmato il 15/07/2026 12:42
Seriele Certificato:
12009980143264244092273090887455689416
Valido dal 30/10/2023 al 30/10/2026
ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

