

Il mare non bagna Napoli: il lento processo di riqualificazione del waterfront

Carmela Gargiulo¹, Daniela Cerrone²,

*¹Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio – Università degli Studi di Napoli Federico II
piazzale Tecchio 80, 80125 Napoli
gargiulo@unina.it; web: www.dipist.unina.it*

*²Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab – Università degli Studi di Napoli Federico II
piazzale Tecchio 80, 80125 Napoli
cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it*

Abstract

Da alcuni anni, i *waterfront* urbani sono oggetto di strategie di rilancio economico e di riqualificazione della città che pongono tali aree quali motori del processo di trasformazione del contesto urbano in cui sono inseriti. Come altre città europee anche Napoli si è dotata di strumenti di pianificazione che tentano di innescare sviluppo a partire dalla riqualificazione della fascia costiera e dalla sua integrazione con il contesto urbano; ciononostante restano ancora molti i nodi critici ed i conflitti per la definitiva attuazione di diversi interventi.

In ragione di queste considerazioni, il report si articola in due parti. La prima è dedicata alla lettura di strategie e interventi, contenuti negli strumenti urbanistici, orientati alla riqualificazione della fascia costiera e alla riconquista del fronte mare a Napoli, individuando nodi critici, conflitti di competenze o buone pratiche. La seconda è dedicata all'approfondimento di uno degli interventi più complicati e dibattuti sulla fascia costiera napoletana: il Porto turistico di Bagnoli. Il testo pone in evidenza gli aspetti relativi alle difficoltà di attuazione delle previsioni di piano in ragione delle peculiarità dell'area e della molteplicità dei soggetti che intervengono nel processo.

Key Words: riqualificazione, attuazione, waterfront, Napoli, Bagnoli

Report

1. Il processo di riappropriazione/riqualificazione della linea di costa a Napoli

Le città affacciate sul mare ed in particolar modo le città dotate di attrezzature portuali, negli ultimi anni, hanno destato un grande interesse tra quanti studiano e si occupano di trasformazione, riqualificazione e sviluppo urbani.

In molte grandi città, il rapporto tra la città ed il suo mare non è stato sempre un rapporto felice ma un rapporto di estraneità se non di negazione. I porti erano considerati attrezzature di servizio e nodi di scambio da nascondere in luoghi di “confine”, volutamente resi estranei al tessuto urbano, spesso centrale, nel quale sono localizzati.

Da alcuni anni, su waterfront urbani e porti si vanno sempre più costruendo strategie di rilancio economico e di riqualificazione urbana che pongono tali aree quali motori del processo di trasformazione del contesto più ampio in cui sono inseriti. In grandi capitali europee e mondiali o in città di più ridotte dimensioni, i waterfront sono considerati come un’opportunità da utilizzare attraverso interventi capaci di ricostruire, in primo luogo, un più equilibrato rapporto tra la costa ed il suo contesto urbano.

Nella città contemporanea l’interfaccia tra terra e acqua è identificabile come area di transizione specialistica dotata di autonomia e in costante evoluzione. Una nuova centralità urbana caratterizzata dal persistere di situazioni consolidate e di equilibri da ridefinire, da interazioni e conflitti: rapporti tra diversi attori, livelli di competenza e settori disciplinari molteplici, vincoli che rendono difficoltoso un approccio integrato, pluralità di interpretazioni e di rappresentazioni, interessi specifici e contrastanti (Giovinazzi e Moretti, 2009).

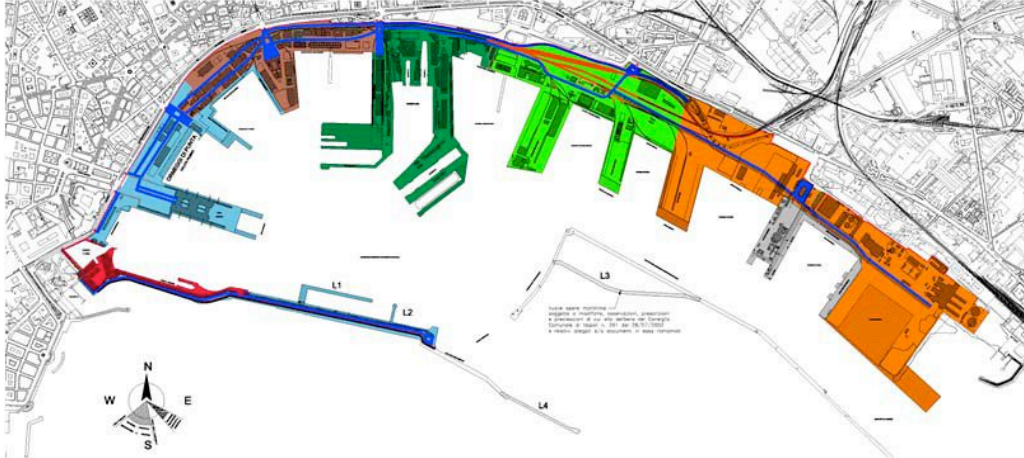
Anche a Napoli, da più di dieci anni, si avverte come priorità la riconquista del fronte mare.

I diversi Enti, a vari livelli e competenze, seppure con le difficoltà e le lungaggini dovute ad ambiguità o a cattive interpretazioni normative, oggi sono riusciti ad intendersi e a mettere a punto un insieme organico di strumenti di pianificazione che si propone di ricongiungere la città al mare e di stimolare nuove opportunità di crescita economica.

Napoli ha intrapreso un processo di riqualificazione di tutta l’area costiera che va da Bagnoli ad ovest fino a S. Giovanni a Teduccio ad est, che si realizza per singoli piani di attuazione all’interno della cornice del PRG del 2004.

Inoltre, nella proposta di Programma Innovativo in Ambito Urbano (Piau) del 2004, l’amministrazione afferma il principio, da perseguire nel Piano esecutivo della linea di costa, di “costituire dei nodi di interscambio tra trasporti pubblici e trasporti marittimi, per migliorare la condizione urbana”.

Figura 1. Il Progetto Waterfront per il porto di Napoli, a diretto contatto con il centro monumentale, mira alla sua riqualificazione e al suo riassetto operativo (fonte: www.nausicaa.napoli.it)



Nell'area urbana centrale, anche l'Autorità Portuale contribuisce alla realizzazione di questa idea con il suo progetto Waterfront che mira, da un lato, a riqualificare l'area del porto di Napoli a diretto contatto con il centro monumentale della città e, dall'altro, a dare un nuovo assetto operativo al porto di Napoli, attraverso la modernizzazione delle infrastrutture portuali, la riqualificazione fisica delle aree di movimentazione di passeggeri e merci e la riorganizzazione funzionale degli spazi. Questo progetto, che fa riferimento al piano regolatore del Porto, tenta di ricostruire l'identità perduta del porto monumentale, ispirandosi ad altre città di mare, quali San Francisco e Barcellona, esempi significativi della capacità di traino per lo sviluppo urbano esercitata da un'area costiera ripensata nelle sue potenzialità di utilizzazione pluriuso, che vanno dalle attività ittiche al rilancio dei flussi turistici di costa (Leonardi, 2009).

Figura 2-3. Il progetto di Siza per la stazione a Piazza Municipio della nuova metropolitana realizza un unicum con il piazzale antistante la Stazione Marittima (fonte: progetto di Alvaro Siza)





PLANTA DE SUPERFICIE

Nell'area portuale liberata dai traffici commerciali compresa tra la stazione marittima e la barriera doganale, oltre al miglioramento dei servizi di accoglienza passeggeri, è prevista la realizzazione di un sistema di attrezzature e servizi per il turismo e il tempo libero.

Tali interventi tendono a costituire un unicum con la nuova piazza del Municipio, progettata da Alvaro Siza in occasione della realizzazione della stazione della nuova metropolitana.

A sua volta tale spazio, che include il Maschio Angioino, costituirà un tutto unico con l'area monumentale di piazza del Plebiscito con il Palazzo Reale ed il teatro San Carlo.

Il tratto di costa che dal porto monumentale va verso Bagnoli ad occidente, può essere articolato, in ragione dei problemi da affrontare per innescare il processo di riappropriazione urbana, in due settori: il primo è il tratto di costa tra Mergellina e Molosiglio, il secondo il tratto tra Posillipo a Mergellina.

Da Mergellina a Molosiglio l'azione, orientata a ridurre i rilevanti flussi di traffico e a riordinare gli usi impropri, risulta complicata anche a causa del necessario coordinamento di una pluralità di soggetti pubblici (Comune di Napoli, Ferrovie dello Stato, Autorità Portuale, la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici) e privati (chalet, ristoranti, ecc.).

E' in atto, quindi, una consistente riorganizzazione del sistema della mobilità che fa di Mergellina uno dei nodi cittadini più importanti del trasporto pubblico su ferro.

Infatti, oltre all'avvenuto spostamento del traffico nazionale dalla linea 2 della metropolitana, sono in corso di completamento la linea metropolitana 6, la cui stazione di Mergellina è già in funzione, e il rinnovamento della linea tranviaria costiera, che avrà a Mergellina la sua stazione di testa.

Figura 4. Il piano esecutivo per il tratto di costa tra Posillipo a Mergellina, una delle risorse più pregiate ma meno fruibili, recupera i percorsi storici di accesso alla costa (fonte: Comune di Napoli)



Il secondo tratto è una delle risorse più pregiate ma meno fruibili della città, a causa sia della privatizzazione dei percorsi che conducono fino al mare che del degrado dovuto allo scarso controllo e alla carenza di manutenzione in cui versano molti di questi. Il Pua propone il recupero del sistema dei percorsi storici allo scopo di infittire i punti di accesso alla costa e al mare (Gianni, 2009).

La presenza di estese aree dismesse ad occidente e a oriente, che negli anni sono divenute centrali in seguito alla crescita macroscopica del tessuto urbano, ha spinto l'Amministrazione Comunale a proporre nuovi usi compatibili con le risorse territoriali esistenti e con il trend evolutivo socio-economico nella Variante Generale al PRG. Alle aree dismesse viene affidato il ruolo di riqualificare territori urbani più ampi dei singoli lotti dismessi dalle attività produttive, attraverso la realizzazione di attrezzature di interesse generale, parchi pubblici, strutture turistiche. Nell'area occidentale di Napoli è stato approvato nel 2004, il Piano Urbanistico Esecutivo di Bagnoli che, come è noto, è dedicato principalmente alla realizzazione di un sistema di attrezzature costiere per il tempo libero, il turismo e la ricerca, nell'area industriale dismessa più estesa d'Europa (Gargiulo, 2010).

Sul lungo litorale da Nisida a La Pietra, che si sviluppa per circa 1500 mt, sarà realizzata la grande spiaggia della città, interrotta per circa 100 metri da un porto per 350 imbarcazioni, in prossimità del preesistente pontile nord il cui restauro ha consentito che diventasse la più bella passeggiata della città, estendendosi per oltre 700 metri nel mare verso Nisida.

Il waterfront di Bagnoli è completato da un parco di oltre 120 ha che si sviluppa a ridosso della spiaggia. Il progetto del parco, approvato nel 2007, definisce le attrezzature per la balneazione anche per quei soggetti che gestiscono parti di spiaggia in concessione dall'Autorità portuale. Molte sono le difficoltà che ostacolano la realizzazione di questo ambizioso piano, prime fra tutte quelle legate alla bonifica delle acque marine, alla rimozione della colmata e alla realizzazione del porto, di cui si tratterà nel seguito di questo articolo.

Figura 5. Sul lungo litorale da Nisida a La Pietra il piano attuativo di Bagnoli prevede la realizzazione della grande spiaggia



Figura 6. La sistemazione della spiaggia, del porto turistico e del parco nel PUE di Bagnoli (fonte: Comune di Napoli)



La realizzazione e la gestione del porto sembra avvicinarsi alla linea del traguardo in seguito alla conferenza dei servizi istituita presso il Comune di Napoli per esaminare le proposte avanzate da operatori privati –ai sensi della legge Burlando– che ha scelto, nello luglio del 2009, il progetto preliminare e ha autorizzato la redazione del conseguente progetto definitivo (Gianni, 2009).

Infine, nell'altra grande area dismessa ad oriente di Napoli è stato redatto nel 2009 il Preliminare di PUA (Comune di Napoli, 2009) che, in linea con il PIAU prima citato e con il PRG di Napoli, attribuisce a quest'area un valore strategico per la riqualificazione ambientale e produttiva dell'intera città attraverso soprattutto interventi sulla fascia litoranea in cui si prevede la realizzazione di un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale ed il recupero del rapporto tra il quartiere e il mare (Comune di Napoli, 2004).

In particolare, nei due complessi industriali dismessi della Cirio e della Corradini e nella fascia costiera antistante è prevista la realizzazione di un insediamento universitario e del porto turistico di Vigliena da realizzare con il concorso di capitali privati, così come previsto da un Accordo di Programma approvato nel marzo 2001.

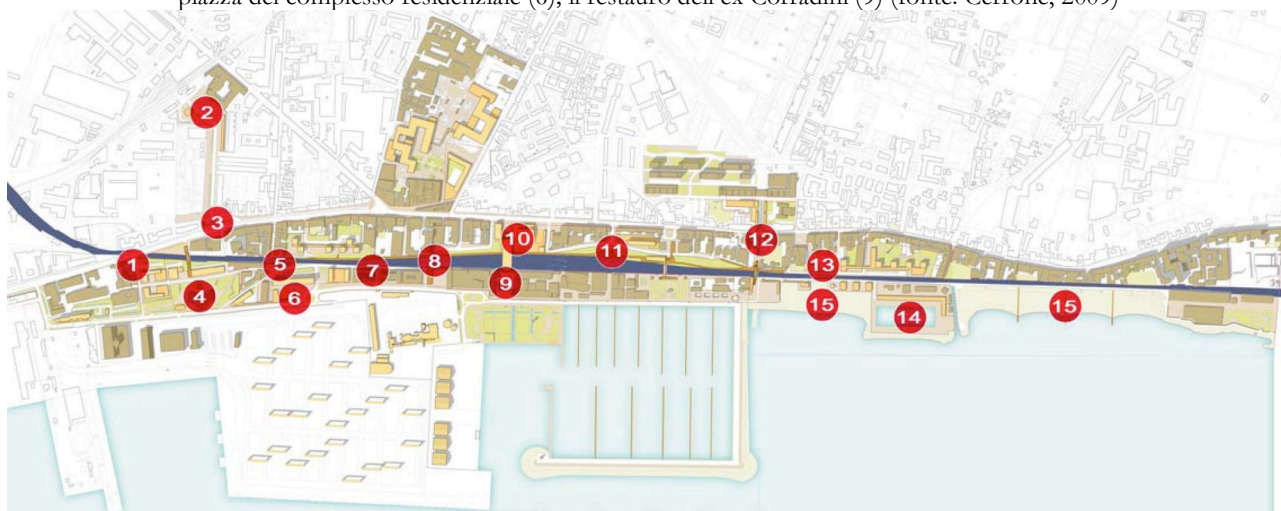
Nell'area della Corradini e nelle prospicienti aree demaniali a mare, quindi, è in via di realizzazione il porto turistico, con le relative infrastrutture e attrezzature, e le strutture ricettive e gli impianti sportivi mediante interventi di recupero dell'impianto urbano e degli edifici vincolanti ai sensi della 1089 del 1939. Il bacino portuale, che si sviluppa su una fascia costiera di circa 800 mt, si suddivide in una darsena per le imbarcazioni da diporto ed una per le attività di riparazione e rimessaggio dei natanti.

L'intervento a terra comprende il recupero degli edifici dell'ex opificio Corradini destinati a strutture ricettive e residence, yacting club, saloni espositivi, uffici, aree verdi, edifici polifunzionali e per lo sport (Gargiulo, 2006).

Figura 7. La grande area dismessa orientale rappresenta un'occasione da non perdere anche per ripristinare il rapporto interrotto tra città e mare (fonte: Comune di Napoli)



Figura 8. Il Preliminare di PUA di San Giovanni prevede sulla fascia litoranea la realizzazione di attrezzature di livello urbano. Gli interventi principali sono: la nuova strada parallela alla linea di costa (in blu); il parco archeologico urbano (4); la piazza del complesso residenziale (6); il restauro dell'ex Corradini (9) (fonte: Cerrone, 2009)



2. Le difficoltà di attuazione delle previsioni di Piano: il caso del porto turistico di Bagnoli

Attraverso la descrizione del procedimento di concessione e realizzazione del Porto turistico di Bagnoli che di seguito si ripercorre, si è inteso far emergere quanto possa essere difficile l'attuazione di alcune previsioni di piano in ragione, non solo, della complessità tecnica insita nella realizzazione dell'opera ma anzi, in maniera predominante, in ragione della complessità e peculiarità del sito di Bagnoli e della molteplicità dei diversi soggetti che intervengono nel processo e aventi titolo ad esprimersi sull'opera da realizzare.

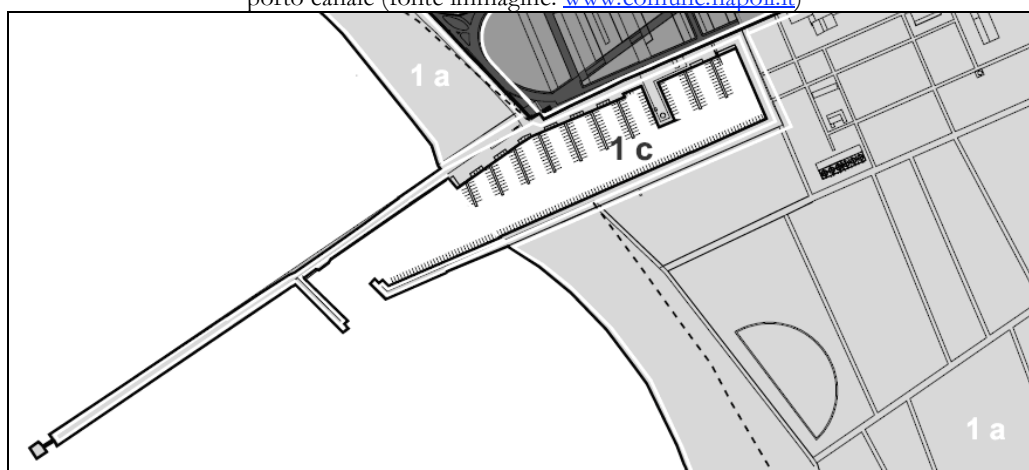
Il porto turistico di Bagnoli è tra le principali attrezzature urbane previste per l'area occidentale di Napoli dagli strumenti urbanistici vigenti (Variante Occidentale al Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli e Piano Urbanistico Esecutivo di Coroglio-Bagnoli) che individuano

come obiettivo principale la riconversione¹ e la riqualificazione dell'area a mezzo di attrezzature finalizzate a ripristinare le condizioni per sviluppare l'originaria vocazione turistica².

In particolare, nella Variante –strumento urbanistico generale approvato con DPGRC n. 24074 del 29/12/1997– la dimensione del porto è fissata in 700 posti barca mentre la definizione precisa della sua localizzazione e della forma sono demandate ad un piano attuativo –che la Variante definisce propedeutico alla trasformazione dell'area– e alla realizzazione di studi specialistici tesi ad approfondire gli elementi per una corretta localizzazione dell'approdo (Comune di Napoli, 1998).

Il Piano Urbanistico Esecutivo, approvato con delibera di C.C. n. 40 del 16/05/2005, individua la dimensione del porto, non più in relazione al numero dei posti barca ma alla superficie dello specchio d'acqua che fissa in 7,6 ettari corrispondenti a circa 350 posti barca. La localizzazione dell'approdo è prevista immediatamente a ridosso del Pontile Nord (ex pontile industriale riqualificato e riconvertito in una splendida passeggiata a mare) con uno sviluppo parallelo al pontile stesso e una imboccatura di circa 100 metri per ridurre l'ingombro della linea di costa. Negli elaborati di piano il porto assume le caratteristiche di un porto canale andando ad incidere il territorio retrostante la linea di costa (Comune di Napoli, 2005).

Figura 9. Il Piano Urbanistico Esecutivo di Coroglio-Bagnoli fissa la dimensione dello specchio d'acqua in 7,6 ettari corrispondenti a circa 350 posti barca. Negli elaborati di piano l'approdo si sviluppa parallelamente al Pontile Nord andando ad incidere la colmata realizzata durante gli anni '60 ed il territorio ad essa retrostante, assumendo le caratteristiche di un porto canale (fonte immagine: www.comune.napoli.it)



L'iter amministrativo per la realizzazione del porto di Bagnoli è stato formalmente avviato nell'agosto del 2005 quando l'Autorità Portuale di Napoli, in ottemperanza al D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509³, ha pubblicato l'avviso dell'istanza di concessione demaniale per la realizzazione di un porto a Bagnoli presentata dalla Società Marine di Napoli srl.

Così come prevede la procedura di concessione, nel luglio del 2006 è stata convocata la prima seduta della Conferenza dei servizi indetta dal Sindaco di Napoli per l'individuazione del progetto e della Società cui affidare la realizzazione e gestione dell'approdo turistico.

La prima fase, di valutazione delle istanze presentate, si è conclusa solo nel luglio 2009, quando la Conferenza di servizi ha deciso di ammettere alla fase successiva uno dei progetti presentati indicando, tra l'altro, non poche prescrizioni per la successiva fase di progettazione definitiva⁴.

L'elemento sul quale si sono registrate le maggiori difficoltà in sede di Conferenza dei servizi è stato l'impatto ambientale che l'infrastruttura, nelle diverse proposte presentate, ha sul ridisegno della linea di costa.

L'area in cui si inserisce il porto turistico è, infatti, interessata da alcuni vincoli che fanno riferimento sia alla normativa nazionale, in particolare alla Legge di finanziamento

dell'intervento per il Sito di Bonifica di Interesse Nazionale Bagnoli-Coroglio (L. 582/1996), sia al Decreto di vincolo ex lege 1497/39 del 6 agosto 1999.

Nello specifico, ciò che ha notevolmente rallentato i lavori della Conferenza dei servizi sono le diverse interpretazioni di cui possono essere oggetto i provvedimenti di vincolo sull'area, alcuni dei quali dichiarano, tra le altre finalità, anche il *ripristino della morfologia naturale della costa* (Legge n. 582/1996, art. 1 comma 14).

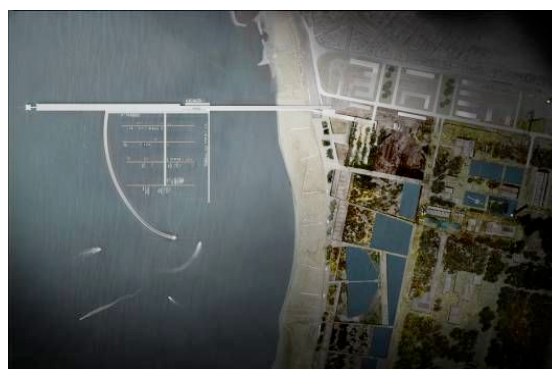
In ragione delle diverse interpretazioni cui i molteplici soggetti partecipanti alla Conferenza hanno fatto riferimento, nonostante nello strumento urbanistico esecutivo il porto si configuri come porto canale, si è ritenuto che la localizzazione prevista dal Piano, che andava ad incidere il territorio, costituisse un impedimento alla naturale fruizione della costa andandone ad intaccare la naturale conformazione.

In ragione delle forti perplessità inerenti la forma e la localizzazione prevista dal PUE che secondo la Direzione regionale dei beni culturali (chiamata ad esprimersi sulla conformità ambientale e paesaggistica dei progetti presentati) non consente il *"ripristino della morfologia naturale della costa"* prescritto dalla n. 582/1996, è stato chiesto ai partecipanti la presentazione di integrazioni progettuali finalizzate ad evidenziare gli accorgimenti progettuali e tecnici per rispondere in modo più compiuto alle osservazioni sollevate e tese a limitare l'incisione del territorio costiero.

Figura 10-11-12. In Conferenza dei servizi, per superare il parere contrario della Direzione regionale dei beni culturali, sono state richieste ai proponenti integrazioni progettuali. Le tre soluzioni presentate, pur rispondendo alle richieste, sono molto diverse (fonte immagini: www.comune.napoli.it)



In alto la proposta della Nautica Partenopea s.c.p.a. ammessa dalla Conferenza dei servizi alla fase successiva di elaborazione del progetto definitivo. In basso le proposte della Marine di Napoli - Darsena della Vela (a sinistra) e delle Società Onda Azzurra s.r.l. e Se.Na. s.r.l. (a destra)



Le integrazioni alle proposte progettuali presentate sono state considerate tutte idonee “a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici della valorizzazione turistica ed economica della regione, alla tutela del paesaggio e dell’ambiente e alla sicurezza della navigazione” (Comune di Napoli, 2009).

La Conferenza però, valutando le modalità e i differenti risultati con cui risultava conseguita l’idoneità, ha ritenuto di ammettere alla successiva fase della procedura l’istanza proposta dalla Nautica Partenopea s.c.p.a⁵.

Ulteriori complicazioni, i cui approfondimenti per brevità non si sono potuti presentare e di cui si fa solo un piccolo cenno, sono dovute alla molteplicità dei soggetti aventi titolo ad intervenire nel processo di trasformazione del litorale di Bagnoli. Solo per citarne alcuni: Ministero dell’Ambiente, Commissario di Governo per le bonifiche, Autorità portuale di Napoli, Bagnolifutura (Società di trasformazione urbana, costituita da Regione Campania, Provincia e Comune di Napoli, con lo scopo di attuare le previsioni del Piano Esecutivo).

La complessità e diversità degli obiettivi e dei compiti affidati ai diversi soggetti ha creato e continua a creare non pochi problemi così come notevoli difficoltà, tra le quali l’assenza di copertura finanziaria, stanno rallentando gli interventi necessari a ripristinare le condizioni di salubrità fortemente compromesse dalle attività dell’ex impianto siderurgico operante fino ai primi anni ’90.

La bonifica del sito industriale, la bonifica dei fondali e degli arenili, lo smantellamento della colmata⁶, sono solo alcune delle problematiche ancora non risolte che complicano l’attuazione degli interventi previsti nell’area.

Bibliografia

Cerrone, D., *Napoli 2011 Strategie per la riconquista di un rapporto interrotto*, in TeMA trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente, ISSN 1970-9870, vol. 2, n. 3, 2009

Comune di Napoli, *Variante al piano regolatore generale centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale – Norme di attuazione*, 2004

Comune di Napoli, *Variante per la zona occidentale al PRG approvato con DM 1829/1972 – Norme di attuazione*, 1998

Comune di Napoli, *Proposta di programma innovativo in ambito urbano*, 2004

Comune di Napoli, *Piano Urbanistico Esecutivo dell’ambito di Coroglio ai sensi della Variante al piano regolatore generale per la zona occidentale approvata con DPGRC n. 4741 del 15 aprile 1998 – Norme di attuazione*, 2005

Comune di Napoli, *Piano Urbanistico Attuativo San Giovanni a Teduccio*, 2009

Comune di Napoli, *Verbali della Conferenza dei servizi indetta per l’esame dei progetti relativi alla realizzazione di un porto turistico in località Bagnoli*, 2009

Gargiulo, C., *Le aree dismesse nel rapporto città-mare: il porto di Vigliena a Napoli*, in Portus, Anno 6, n. 12, 2006

Gargiulo, C., De Ciutiis, F., Travascio L., “Le aree industriali dismesse. Una occasione di sviluppo competitivo”, in Papa, R. (ed.) *Napoli 2011. Città in trasformazione*, vol. 2, cap. 4, Electa Napoli, ISBN 978-88-510-0372-2, pagg. 8-77, 2010

Gianni, R., *Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale*, in TeMA trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente, ISSN 1970-9870, vol. 2, n. 3, 2009

Giovinazzi, O. e Moretti, M., *Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità*, in TeMA trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente, ISSN 1970-9870, vol. 2, n. 3, 2009

Legge n. 582/1996 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 settembre 1996, n. 486, recante disposizioni urgenti per il risanamento dei siti industriali delle aree di Bagnoli e di Sesto San Giovanni*, 1996

Leonardi, R., *Il progetto Waterfront: la riqualificazione del porto di Napoli*, in TeMA trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente, ISSN 1970-9870, vol. 2, n. 3, 2009

Papa R., Gargiulo C., *“Aree dismesse e processi di trasformazione urbana”*, in Gargiulo C. (ed) *Processi di trasformazione urbana e aree industriali dismesse: esperienze in atto in Italia*, edizioni Audis 1, Venezia, 2001

Note

¹ L'area oggetto del piano urbanistico esecutivo di Coroglio-Bagnoli coincide per la maggior parte con l'ex insediamento industriale dell'Italsider realizzato nella prima decade del '900 in un'area a forte vocazione turistica dalle caratteristiche paesaggistiche eccezionali.

² L'area oggetto del piano urbanistico esecutivo di Coroglio-Bagnoli coincide per la maggior parte con l'ex insediamento industriale dell'Italsider realizzato nella prima decade del '900 in un'area a forte vocazione turistica dalle caratteristiche paesaggistiche eccezionali.

² Il progetto di trasformazione delineato dal Piano Urbanistico Esecutivo prevede la valorizzazione delle straordinarie risorse ambientali e il rafforzamento della vocazione turistica dell'area, attraverso la realizzazione di un insediamento urbano nel quale realizzare residenze, attrezzature per il turismo, il tempo libero e lo svago, attività produttive. Progetti portanti del piano sono: l'approdo turistico; un grande parco di circa 120 ettari; il recupero dei manufatti di archeologia industriale; la realizzazione di attrezzature turistiche. Obiettivo del piano è il recupero del rapporto con il mare e lo sviluppo di attività ad esso legate tra le quali anche la balneazione e il turismo nautico.

³ Il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture per la nautica da diporto prevede che, a seguito della presentazione della domanda dell'aspirante concessionario all'Autorità Portuale, il Sindaco del Comune interessato dall'intervento, indica una conferenza di servizi per l'esame dei progetti preliminari presentati.

⁴ Le istanze originariamente ammesse, alla Conferenza dei servizi sono state complessivamente quattro presentate da: Marine di Napoli s.r.l.; Nautica Partenopea s.c.p.a., società Onda Azzurra s.r.l. e SE.NA. s.r.l. Durante il procedimento è stata resa pubblica anche un'istanza presentata dalla ITALPORTI s.r.l., risalente al 2003, esclusa inizialmente dall'Autorità Portuale e poi ammessa in esecuzione di una sentenza del T.A.R. che aveva accolto il ricorso della Società contro il precedente diniego dell'Autorità Portuale. Alla fase conclusiva, dopo la presentazione di integrazioni progettuali, sono giunte solo tre proposte: Marine di Napoli s.r.l.; Nautica Partenopea s.c.p.a., società Onda Azzurra s.r.l.

⁵ Contro la decisione della Conferenza ha presentato ricorso al TAR una delle Società escluse. Anche durante i lavori della Conferenza, sono intervenuti, con l'effetto di rallentare ulteriormente il procedimento, alcuni ricorsi su cui, ancora oggi, il Tribunale amministrativo non si è ancora pronunciato. In attesa delle decisioni finali sulla legittimità degli atti approvati, è in corso di redazione il progetto definitivo della Società che è stata ammessa alla seconda fase di valutazione e su cui la Conferenza sarà nuovamente chiamata ad esprimersi.

⁶ Lungo la linea di costa, negli anni '60, per sopperire alle esigenze di nuove superfici a servizio dell'ex impianto industriale, fu realizzata una colmata a mare tra i pontili nord e sud che servivano per l'attracco delle navi che rifornivano l'impianto siderurgico delle materie prime. La colmata, realizzata con i materiali di scarto delle attività dell'impianto e quindi fortemente inquinanti, ha una superficie di circa 220.000 metri quadrati e uno spessore medio di cinque metri e mezzo. Gli strumenti urbanistici ne prevedono lo smantellamento. Con un Accordo di Programma si è convenuto di predisporre il progetto per la sua rimozione ed il trasporto dei materiali a Piombino. L'intervento di realizzazione del porto, nella posizione originaria o traslando il bacino portuale verso il mare (al fine di non interrompere la continuità della costa) prima della completa rimozione della colmata per i cui lavori si è in attesa del reperimento delle risorse necessarie, renderebbe necessario un difficile intervento di parziale rimozione.