



Napoli il .....23 luglio 2009.....

Al Comune di Napoli  
Dipartimento Autonomo  
Pianificazione Urbanistica

*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E

PAESAGGISTICI DELLA CAMPANIA

Via Eldorado, 1 - Castel dell'Ovo  
80132 - NAPOLI

☎ 081/2464111 - ☎ 081/7645305

e-mail: [dr-cam@beniculturali.it](mailto:dr-cam@beniculturali.it)

Prot. n. 11907..... Allegati

Risposta a nota ..... del .....

Oggetto: NAPOLI. Conferenza di Servizi del 24.7.2009 indetta ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. n. 509 del 02/12/1997 e dell'articolo 14 e seguenti della Legge n. 241 del 7 agosto 1990, per l'esame dei progetti preliminari relativi alla realizzazione di un porto turistico in località Bagnoli.

Relativamente alla nota del Comune di Napoli, Dipartimento Autonomo Pianificazione Urbanistica, prot. N. 968 del 3.7.2009, con la quale si comunica la indizione della conferenza dei servizi relativa all'oggetto per il giorno 13.7.2009, poi in prosieguo al giorno 24.7.2009, e la contestuale trasmissione della documentazione presentata dalle società interessate dal procedimento a seguito della richiesta di integrazioni progettuali formulata nella seduta della Conferenza di servizi del 28.5.2009, considerato che, in ottemperanza a quanto disposto dal D.P.R. 233/2007, art. 17, comma 3, lettera n, è la scrivente preposta all'espressione del parere di competenza del Ministero in sede di conferenza di servizi per gli interventi, in ambito regionale, che riguardano le competenze di più soprintendenze di settore, questa Direzione Regionale, esaminati gli elaborati delle Società:

1. Società Marine di Napoli S.r.l.;
2. Nautica Partenopea S.c.p.a.;
3. Onda Azzurra S.r.l. e Se.Na. S.r.l.;

sulla scorta del parere espresso dalla competente Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei (di cui alla nota prot. n. 32709 del 15.07.2009), e di quello della competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per Napoli e provincia (di cui alla nota prot. n.18452 del 23.7.2009) fa presente quanto segue:

sotto il profilo della tutela paesaggistica:

nell'apprezzare lo sforzo effettuato nel recepire, sia pure parzialmente, le indicazioni della competente Soprintendenza, pur sussistendo ancora alcune criticità, il progetto che meno appare discostarsi dalle indicazioni fornite sembrerebbe essere quello elaborato da Nautica Partenopea. Il progetto presentato dalla Soc.Onda Azzurra, infatti, spostando il bacino portuale verso il largo, fa crescere l'impatto visivo dell'impianto a carico dell'equilibrio paesaggistico. Il progetto presentato dalla Soc. Marine di Napoli presenta anch'esso un rilevante impatto sul paesaggio poiché interclude e preclude una ampia fascia dell'arenile risultante dalla rimozione della colmata. Per l'approvazione del progetto di Nautica Partenopea si prescrivono le seguenti condizioni:

- 1) che il molo non appaia troppo costruito e che abbia un carattere di trasparenza, ciò che non appare ancora dal progetto presentato;
- 2) che la strada -Coroglio-Bagnoli non sia interrotta;

- 3) che il disegno dei moli e degli attracchi sia sviluppato con minore impatto paesaggistico rispetto a quanto ora appare e sia curata la armonizzazione ambientale di tutti gli elementi costruiti.

Sotto il profilo della tutela archeologica:

si ribadisce il rilevante interesse archeologico dell'intera area di Bagnoli e del tratto di mare compreso tra l'arenile e l'isola di Nisida per la presenza di numerose, imponenti ville di età romana e di relitti e strutture archeologiche sommerse a causa di fenomeni di bradisismo, per cui si ritiene necessario che, per qualsiasi intervento che si andrà a realizzare in zona, debbano essere avviate le procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi degli artt. 95 e 96 del D.Lgs. 163 del 12.4.2006.

Per quanto riguarda gli aspetti archeologici, il parere definitivo sarà reso, quindi, dopo che verrà eseguito quanto richiesto dalla competente Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei.

Per quanto riguarda tutti gli aspetti sopra richiamati ci si riserva di esaminare i successivi approfondimenti progettuali.

Tutto ciò premesso, questa Direzione Regionale esprime parere favorevole di massima con le prescrizioni sopraccitate.

VR

IL DIRETTORE REGIONALE  
Pio Baldi



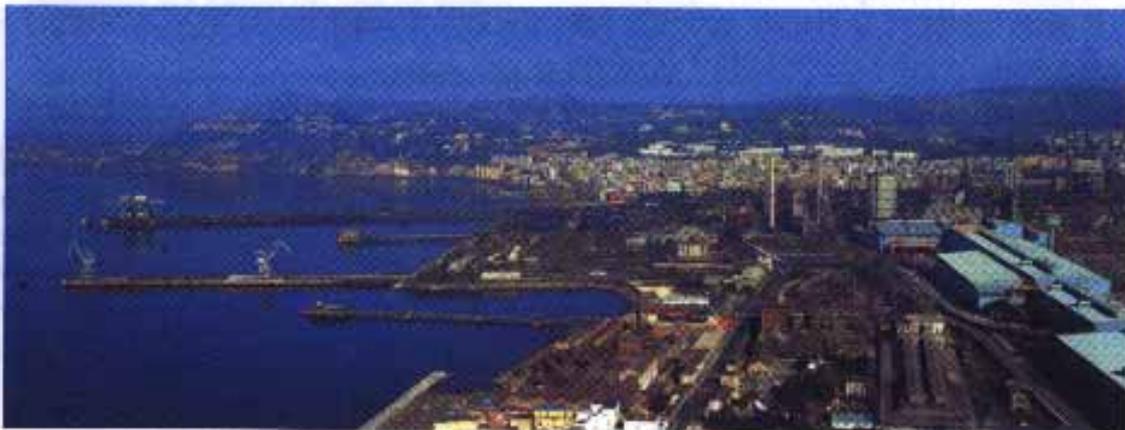


COMUNE DI NAPOLI

Dipartimento pianificazione urbanistica  
Servizio pianificazione esecutiva delle componenti  
strutturali del territorio e dell'ambiente

## Tre proposte per il porto turistico di Bagnoli - schede di sintesi -

*Handwritten notes:*  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50



24 luglio 2009



**Porto Partenope  
proponente Nautica partenopea.**

*Handwritten initials: "m" and "md" with a checkmark.*

1. *Dimensioni dello specchio d'acqua.*  
Risulta conforme al Pua; la superficie dello specchio d'acqua risulta leggermente più piccola di quella massima prevista che è di 7,6 ha. .
2. *Collocazione dello specchio d'acqua rispetto alle indicazioni del Pua.*  
La collocazione dell'infrastruttura da diporto risulta conforme alle norme tecniche del Pua di Coroglio, esso è infatti adiacente al Pontile nord e non supera il limite del confine interno orientale indicato dal Pua. La proposta risulta corrispondere a quella presentata precedentemente dallo stesso proponente con le modifiche apportate per rispondere alle prescrizioni della conferenza dei servizi. La modifica più evidente rispetto al progetto presentato consiste nella eliminazione della parte del bacino collocato all'interno del parco, al di là della via Coroglio.
3. *Sistemazione dell'area del parco lasciata libera dallo spostamento della darsena.*  
Le indicazioni della sistemazione dell'area del parco corrispondente a quella occupata nel progetto precedente dal bacino, risultano coerenti con il progetto preliminare del parco (parcheggio, attività per il tempo libero, lo sport, il parco).
4. *Rapporto del porto con l'area degli alberghi.*  
I servizi di supporto al porto sono localizzati nell'area tematica 2 (turismo e alberghi), adiacente a quella del parco, conformemente alle previsioni del Pua

4005 01/01/02

5. *Soluzione del fronte a mare corrispondente allo specchio d'acqua e del litorale adiacente (raccomandazione soprintendenza).*

Il limite interno del porto si arresta lungo la linea di costa individuata dall'autorità portuale, ovvero a valle dell'attuale via Coroglio, realizzando così una fascia tra porto e parco che collega la spiaggia al di qua e al di là del porto. La soluzione sembra rispondere in modo soddisfacente alle richieste della conferenza dei servizi (raccomandazione soprintendenza) che non sia impedito la continuità della fruizione pedonale del litorale di Coroglio.



6. *Indicazioni circa l'area interessata dalla rimozione della colmata e dalla bonifica dei fondali.*

Nessuna indicazione anche in termini di costo viene fornita circa l'eliminazione della colmata. Il porto proposto ricade in parte all'interno dell'area della colmata (circa tre ha) e in parte all'interno dell'area dei fondali da bonificare.

7. *Utilizzazione della parte sottostante del pontile nord (raccomandazione soprintendenza).*

Il pontile viene utilizzato per la parte corrispondente allo sviluppo del porto, come diga di sottoflutto e come struttura per ospitare servizi per il porto. La soluzione sembra rispondere in modo soddisfacente alle richieste della conferenza dei servizi (raccomandazione soprintendenza) che richiede che venga garantita la permeabilità visiva del pontile. Questo infatti verrebbe impegnato dalle attività di servizio al porto limitatamente alla zona prossima alla radice del pontile stesso.

8. *Aspetti di sicurezza e di funzionalità meteo marina.*

Fermo restando la incompetenza dello scrivente dipartimento sull'argomento si ritiene che l'orientamento dell'imboccatura del porto sia corretta così come pure la profondità del fondale in corrispondenza dell'imboccatura. E' da verificare la praticabilità di accesso anche in presenza della parte residua della colmata.

9. *Costi di realizzazione.*

L'importo complessivo delle opere è di circa 43,5 milioni di €, il precedente progetto prevedeva un costo di circa 60 milioni di €.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters "SM".



**Nesis: porto-isola  
proponente Onda azzurra e Se-Na**

1. *Dimensioni dello specchio d'acqua.*

Risulta conforme al Pua; la superficie dello specchio d'acqua risulta un po' superiore a quella massima prevista che è di 7,6 ha. .

2. *Collocazione dello specchio d'acqua rispetto alle indicazioni del Pua.*

La collocazione dell'infrastruttura da diporto risulta conforme alle norme tecniche del Pua. di Coroglio, esso è infatti adiacente al Pontile nord e non supera il limite del confine interno orientale indicato dal Pua. Tuttavia, essendo il porto stato spostato molto al di fuori rispetto al progetto precedente, con una configurazione ad isola, risulta completamente staccato dalla parte a terra e questo sottrae alla parte turistica e degli alberghi uno dei suoi maggiori appeal. Il collegamento con la terra ferma è garantito dal pontile e da nuove strutture che si affiancano al pontile per ospitare un collegamento etto metrico e un percorso ciclabile.

3. *Sistemazione dell'area del parco lasciata libera dallo spostamento della darsena.*

Le indicazioni della sistemazione dell'area del parco corrispondente a quella occupata nel progetto precedente dal bacino, risultano coerenti con il progetto preliminare del parco (parcheggio, attività per il tempo libero, lo sport, il parco), ma tuttavia prevedono destinazioni d'uso (commercio) non conformi al Prg e al Pua.

4. *Rapporto del porto con l'area degli alberghi.*

Nessuna indicazione viene fornita in proposito, pertanto l'area degli alberghi non sembra essere stata considerata nella proposta, al fine di realizzare eventuali servizi del porto (commercio, altro). Ciò appare in contrasto con le previsioni del Pua che comunque considera ai fini dello sviluppo turistico dell'area e degli aspetti funzionali legati alle necessità del porto (magazzini, officine, commercio, eccetera), necessario trovare soluzioni che consentano di conservare il rapporto tra il porto e l'area tematica 2 (alberghi e turismo).

5. *Soluzione del fronte a mare corrispondente allo specchio d'acqua e del litorale adiacente (raccomandazione soprintendenza).*

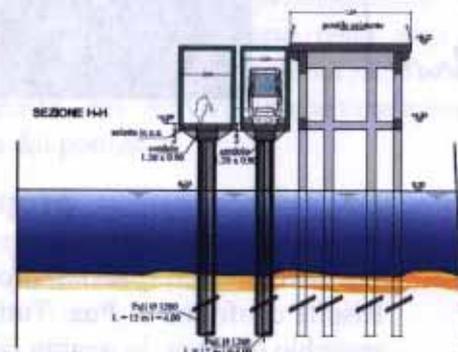
Il modello proposto di "porto-isola" consente una relativa indipendenza della struttura e quindi della sua realizzazione rispetto alle previste opere per la riconfigurazione del litorale e della spiaggia. Queste ultime tuttavia non potranno essere realizzate senza la preventiva eliminazione della colmata, eliminazione necessaria a parere dell'autorità portuale anche per la realizzazione del "porto-isola".

6. *Indicazioni circa l'area interessata dalla rimozione della colmata e dalla bonifica dei fondali.*

Nessuna indicazione anche in termini di costo viene fornita circa l'eliminazione della colmata. Il porto ricade all'esterno della colmata e in parte all'interno dell'area dei fondali da bonificare. Apparentemente la realizzazione dell'opera potrebbe non essere condizionata né dalla presenza della colmata né dalle opere necessarie alla sua eliminazione, tuttavia la proposta prevede come le altre due la sua eliminazione.

7. *Utilizzazione della parte sottostante del pontile nord (raccomandazione soprintendenza).*

Il pontile viene utilizzato per la parte corrispondente allo sviluppo del porto, come diga di sottoflutto e come struttura per ospitare servizi per il porto. Inoltre il pontile viene affiancato per il tratto di circa 300 mt di collegamento tra porto e la terra, da due strutture indipendenti che ospitano un collegamento ettometrico (people mover, e un percorso ciclo pedonale). Tali strutture coprono tutta l'altezza del pontile esistente e ne raddoppiano all'incirca la sezione. La soluzione non sembra rispondere in modo soddisfacente alle richieste della conferenza dei servizi (raccomandazione soprintendenza) che raccomanda la permeabilità visiva del pontile.



8. *Aspetti di sicurezza e di funzionalità meteo marina.*

Fermo restando la incompetenza dello scrivente dipartimento sull'argomento, si ritiene che l'orientamento dell'imboccatura del porto sia corretta così come pure la profondità del fondale in corrispondenza dell'imboccatura. In caso diverso di permanenza della colmata la sua presenza, come dichiarato in conferenza dei servizi dall'autorità portuale, potrebbe non consentire un adeguato accesso al porto.

9. *Costi di realizzazione.*

L'importo complessivo delle opere è di circa 51 milioni di €, il precedente progetto prevedeva un costo di circa 46 milioni di €.

*Handwritten signature or initials.*



### **Darsena della vela proponente Marine di Napoli**

1. *Dimensioni dello specchio d'acqua.*

Risulta conforme al Pua. Tuttavia l'area richiesta in concessione risulta quasi doppia dello specchio d'acqua, in quanto la proposta coinvolge una buona parte della fascia litoranea.

2. *Collocazione dello specchio d'acqua rispetto alle indicazioni del Pua.*

La collocazione dell'infrastruttura da diporto risulta solo in parte conforme alle norme tecniche del Pua. di Coroglio e alle indicazioni di cui alla conferenza dei servizi. Esso è infatti adiacente al Pontile nord ma limitatamente al lato più corto, in quanto sviluppa la dimensione longitudinale parallelamente al litorale. Ciò risulta in contrasto con quanto previsto dal Pua che, compatibilmente alla realizzazione della struttura diportistica, persegue anche l'obiettivo di riservare la maggior parte del litorale alla spiaggia e alla balneazione. La proposta soddisfa l'altro requisito richiesto dal Pua ovvero di non superare il limite del confine interno orientale indicato dal Pua.

3. *Sistemazione dell'area del parco lasciata libera dallo spostamento della darsena.*

Le indicazioni della sistemazione dell'area del parco corrispondente a quella occupata nel progetto precedente dal bacino, risultano coerenti con il progetto preliminare del parco (parcheggio, attività per il tempo libero, lo sport, il parco), ma tuttavia prevedono anche destinazioni d'uso (commercio) non conformi al Prg e al Pua.

4. *Rapporto del porto con l'area degli alberghi.*

I servizi di supporto al porto sono in parte anche localizzati nell'area tematica 2 (turismo e alberghi), conformemente alle previsioni del Pua.

5. *Soluzione del fronte a mare corrispondente allo specchio d'acqua e del litorale adiacente (raccomandazione soprintendenza).*

Il limite interno del porto si sovrappone al litorale trasformando il fronte corrispondente alla colmata, in retroterra del porto. Tale soluzione, oltre che non essere completamente conforme alle finalità del Pua, circa la riconfigurazione del litorale per la balneazione,

non risponde in modo soddisfacente anche alle richieste della conferenza dei servizi (raccomandazione soprintendenza) affinché non venga compromessa la continuità della fruizione del litorale di Coroglio. Infatti la proposta, nel sottrarre un buon tratto del fronte a mare alla balneazione, opera anche una netta separazione dei due tratti del litorale residuo che, destinati alla balneazione resterebbero separati dalla struttura portuale.



6. *Indicazioni circa l'area interessata dalla rimozione della colmata e dalla bonifica dei fondali.*

Nessuna indicazione anche in termini di costo viene fornita circa l'eliminazione della colmata, anche se la proposta fa ricadere il porto completamente all'interno dell'area della colmata, che quindi andrebbe rimossa completamente per fare spazio al porto.

7. *Utilizzazione della parte sottostante del pontile nord (raccomandazione soprintendenza).*

Il pontile viene utilizzato per la parte corrispondente al lato breve del porto, come diga di sottoflutto, e come struttura per ospitare servizi per il porto. La soluzione sembra rispondere in modo soddisfacente alle richieste della conferenza dei servizi (raccomandazione soprintendenza) che raccomanda la permeabilità visiva del pontile.

8. *Aspetti di sicurezza e di funzionalità meteo marina.*

Fermo restando la incompetenza dello scrivente dipartimento sull'argomento, la profondità dei fondali in corrispondenza dell'imboccatura del porto non sembra sufficiente per il transito delle barche a vela d'altura.

9. *Costi e tempi di realizzazione.*

L'importo complessivo delle opere è di circa 32 milioni di €, il precedente progetto prevedeva un costo di circa 57 milioni di €.

*Dispo*  
*Gianni*

---

## Conclusioni

Ciò premesso risulta che le tre proposte soddisfano quanto richiesto dal DPR 509/1997 paragrafo 5 -esame del progetto- punto 7, ovvero che sono idonee "a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica della regione, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione".

Tuttavia, dall'esame comparativo dei tre progetti tale idoneità risulta conseguita con modalità e risultati differenti poiché le proposte fanno riferimento a tre diversi modelli di porto. Pertanto, per quanto di competenza di questo dipartimento, si ritiene che l'istanza da ammettere alla successiva fase della procedura ai sensi del punto 6 del citato paragrafo 5 DPR 509/97 sia "Porto Partenope" proposta da Nautica Partenopea. Seguono nell'ordine: "Nesis: porto-isola" proposta da Onda Azzurra-SE.NA; "Darsena della vela" proposta da Marine di Napoli.

Giovanni Dispo  
Roberto Gianni

*Dispo*  
*Gianni*

**REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN PORTO TURISTICO****A NAPOLI – LOCALITÀ BAGNOLI-COROGGIO**

ART. 8 LEGGE 84/94 E ARTT. 3 E 5 DEL DPR 509/97

**PREMESSA**

L'Autorità Portuale di Napoli, in via preliminare, ritiene che il procedimento in corso, debba essere concluso e, pertanto, invita il Comune di Napoli (che detiene il potere di gestione della Conferenza dei Servizi) a definire il procedimento in data odierna.

Ciò anche in ottemperanza a quanto statuito dal T.A.R. Campania/Napoli nella sentenza n. 2944 del 7-27.05.2009.

In sede di Conferenza dei Servizi, nella seduta del 28.05.2009 veniva assunta la decisione di richiedere alle tre Società/Consorti concorrenti - Marine di Napoli Srl, Nautica Partenopea Scpa, Onda Azzurra Srl e Se.Na. Srl - di integrare e aggiornare le proposte progettuali presentate sulla base delle valutazioni espresse dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania e prescrizioni dettate dalla Conferenza.

In particolare, le condizioni espresse nelle prescrizioni riguardano i seguenti punti:

1. Garantire la continuità della linea di costa lungo la direttrice per "La Pietra-Pozzuoli" (tale obiettivo potrà essere eventualmente conseguito traslando il bacino portuale verso il mare, mantenendone l'accostamento al pontile nord a parità di dimensione dello specchio acqueo, incidendo solo la colmata senza intaccare il territorio costiero);
2. Non impedire la correlazione tra l'abitato di Bagnoli e la spiaggia di Coroglio garantendo la massima comunicazione e permeabilità lungo la fascia di costa a valle di via Coroglio;
3. Le scelte tecniche per la realizzazione delle opere di difesa (molo di sopraflutto) non dovranno penalizzare le caratteristiche di permeabilità visiva del pontile nord.

Pertanto, il presente parere valuta – sotto il profilo delle caratteristiche delle opere, della verifica di compatibilità con gli obiettivi e programmi di questa Autorità Portuale anche in rapporto alla specifica competenza sulle aree del demanio marittimo di Bagnoli-Coroglio in cui ricade il porto turistico, del rispetto delle norme contenute nel DPR 509/1997 – ognuna delle tre proposte (aggiornate come sopra specificato) presentate dalle Società/Consorti proponenti, al fine di comparare i punti di qualità, di coerenza o di criticità di ciascuna.

In particolare, vengono valutate le caratteristiche dimensionali, funzionali e tecniche delle proposte in relazione "a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica della regione, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione" (art. 5 comma 7 del DPR 509/97), anche in riferimento alla valutazione di alcune specificità riferite alla particolare materia dei porti turistici.



Nello specifico, si fornisce una valutazione confrontando le tre proposte in relazione ai parametri richiesti dall'art. 5 comma 7 del DPR 509/1997.

## 1. PROPOSTA DELLA SOC. NAUTICA PARTENOPEA SCPA

### Analisi della proposta.

La nuova proposta integrativa presentata dalla società consortile "Nautica Partenopea scpa", prevede la localizzazione di un porto turistico nell'area indicata dal Pua di Bagnoli-Coroglio, a ridosso dell'ex pontile Nord. Il porto si sviluppa ortogonalmente alla linea di costa e, pur protrandosi nel mare per la maggior parte della sua larghezza, una parte del bacino è previsto nell'area a terra della colmata.

La soluzione progettuale adottata, non si discosta in maniera sostanziale dal precedente progetto, la differenza principale consiste nella traslazione verso il mare della banchina di riva e, impegnando minor aree a terra, conserva inalterata la configurazione complessiva precedentemente proposta.

Il porto si caratterizza racchiuso da una diga foranea (molo di sopraflutto) che si sviluppa in due parti: la prima al di sotto del pontile nord e la seconda parallela alla linea di costa, da un tratto banchinato in radice al pontile nord, dal molo di sottoflutto perpendicolare alla costa, dalla banchina di riva su parte dell'area dell'attuale colmata. Ulteriori aree destinate ad attrezzature e funzioni, non solo a servizio del porto, sono collocate nelle limitrofe aree a terra dove, nel PUA di Bagnoli-Coroglio, è previsto parte del porto-canale.

Le aree del porto, compresa la banchina di riva e la spiaggia, ricadono nel demanio marittimo. Le ulteriori aree attrezzate poste a valle ed in collegamento con il parco previsto dal PUA, ricadono esclusivamente in territorio comunale.

Il costo totale dell'intervento (comprensivo di Iva) è stimato in 43.550.555,50 € con un tempo di realizzazione previsto in 3 anni (nel costo sono anche comprese le opere riguardanti: il dragaggio e conferimento a discarica dei sedimenti marini per circa 25.000,00 mc, la realizzazione della viabilità e dell'area di parcheggio, le aree a verde, il restauro del pontile nord solo per il tratto interessato dai volumi).

La concessione demaniale marittima proposta è di tipo cinquantennale con un canone annuo di concessione, ipotizzato per i primi 8 anni, 2010-2017, di € 70.000,00.

### Considerazioni e valutazioni.

L'intervento previsto dalla soc. Nautica Partenopea scpa tende ad utilizzare parte delle strutture esistenti (pontile nord) nonché le opere a mare previste dal Commissariato di Governo per le bonifiche nella Regione Campania (scogliere sofolte, bonifica e ripascimento dei fondali).

In linea generale, la proposta non appare motivatamente verificata sotto il profilo della piena funzionalità di un porto turistico, poiché le necessarie ed indispensabili funzioni di servizio a supporto della parte nautica sono allocate parte sotto il pontile nord e parte in aree a terra frammentate e disarticolate, rendendo difficile la piena funzionalità del sistema portuale. L'impressione è quella di un tentativo di trovare un difficile equilibrio tra gli aspetti urbanistici, quelli paesaggistico-ambientali e quelli marittimi, senza determinare una scelta definita per la piena operatività di un porto.



La soluzione di minor utilizzo di spazi a terra per la realizzazione della darsena, pur lasciando aree disponibili per diverse destinazioni (fra cui il parco), non individua il necessario collegamento tra il porto e le attività ad esso connesse. Inoltre, sorgono perplessità:

- ▶ per l'utilizzo di parte del pontile per la realizzazione di nuovi volumi per uno sviluppo di ben 254 ml (anche in contrasto con le prescrizioni fornite in sede dell'ultima Conferenza dei servizi);
- ▶ per la presunta possibilità di determinare una continuità della linea di costa ed in particolare dell'arenile, previsto anche dietro alla banchina di riva;
- ▶ per i tempi di realizzazione (tre anni) strettamente dipendenti dalla esecuzione prioritaria delle opere di bonifica, in particolare delle scogliere soffolte.

Va precisato inoltre che per alcune opere a terra (cittadella dello sport del Mare, parco dei giochi velici, parco termale, piscine, ....) non è chiarita la competenza dell'investimento e dell'esecuzione, i cui costi, in ogni caso, non sono compresi nel Piano economico-finanziario.

Complessivamente la proposta non appare opportunamente approfondita sia per le soluzioni architettonico-ambientali, destando perplessità sulle soluzioni tecnico-funzionali prescelte, sia in particolare con l'uso degli spazi sottostanti al pontile Nord per la realizzazione di nuovi volumi.

## 2. PROPOSTA DELLA SOC. MARINE DI NAPOLI SRL

### Analisi della proposta.

La nuova proposta integrativa presentata dalla società "Marine di Napoli srl" prevede anch'essa la realizzazione di un porto turistico, specializzato per imbarcazioni a vela, nell'area di Coroglio-Bagnoli, a valle del pontile Nord, con la creazione di un bacino acqueo e relative infrastrutture realizzate sbancando gran parte dell'area della così detta "colmata" a mare dell'ex impianto siderurgico "Italsider".

La soluzione progettuale adottata, si differenzia in maniera netta dalla precedente soprattutto per la scelta di una diversa configurazione del porto che si sviluppa con una conformazione parallela alla linea di costa.

Il porto si caratterizza racchiuso da una diga foranea (molo di sopraflutto) posta parallelamente alla linea di costa, da un tratto banchinato adiacente il primo tratto del pontile nord, dal molo di sottoflutto perpendicolare alla costa, dalla banchina di riva su parte dell'area dell'attuale colmata. Un'area a parco verde è prevista quale filtro tra la banchina e la viabilità esistente.

Le aree richieste in concessione ricadono quasi del tutto nel demanio marittimo. Solo parte dell'area a parco prospiciente la viabilità di via Coroglio e l'ulteriore area definita nel progetto "accessoria", posta in radice al pontile nord, ricadono in territorio comunale.

Il costo totale dell'intervento (comprensivo di Iva) è stimato in 32.140.993,00 € con un tempo di realizzazione previsto in 3 anni.

La concessione demaniale marittima proposta è di tipo cinquantennale con un canone annuo di concessione, ipotizzato per 6 anni, di € 32.364,00 per i primi 3 anni (gli anni previsti per i lavori 2010-2012), e di € 64.728,00 per gli anni successivi 2013-2015.



**Considerazioni e valutazioni.**

L'intervento previsto dalla soc. Marine di Napoli srl., con la creazione di un bacino portuale posto longitudinalmente alla linea di costa, è una soluzione che certamente impegna un maggior tratto di costa ed un'ampia area dell'attuale colmata.

La soluzione adottata cerca di creare un equilibrio tra le esigenze ed i servizi propri della nautica da diporto e l'inserimento paesaggistico nell'area e verso il mare, attraverso la formazione di aree a parco di raccordo e la realizzazione di passeggiate e percorsi pedonali di connessione a quote diversificate.

In linea generale, la proposta appare definita per la funzionalità di un moderno porto turistico con la previsione di adeguati servizi per nautica e ad essi connessi, tuttavia desta perplessità:

- ▶ la scelta della creazione di una lunga fascia di area a parco a valle della banchina di riva, con l'utilizzo delle quote interrate per la realizzazione di nuovi volumi che appare eccessiva, impegnando longitudinalmente quasi tutta l'area dell'attuale colmata e interrompendo, di fatto, per un lungo tratto la linea di costa;
- ▶ la soluzione architettonica della sistemazione dei volumi lungo la banchina di riva, i cui collegamenti trasversali con il parco previsto dal Pua appaiono di difficile soluzione;
- ▶ L'eccessiva vicinanza dell'imboccatura del porto alla costa ed in particolare con l'arenile di Coroglio;
- ▶ La carenza degli studi di carattere idraulico marittimo prescritti dalla normativa e richiesti dalla Conferenza dei Servizi, che non appaiono sufficientemente sviluppati ovvero sono del tutto assenti (circolazione idrica interna, agibilità dell'imboccatura portuale ubicata in una zona di frangimento dell'onda, problematica dell'insabbiamento affrontata senza l'approfondimento richiesto);
- ▶ Il Piano Economico e finanziario non è supportato da una documentazione esauriente (anche se di massima) della previsione di spesa.

**3. PROPOSTA DELLE SOC. ONDA AZZURRA SRL E SENA SRL****Analisi della proposta.**

Il nuovo progetto presentato ad integrazione del precedente dalle società "Onda Azzurra srl" e "Sena srl" prevede la realizzazione di un porto-isola nell'area di Coroglio-Bagnoli, a valle del pontile Nord, con la creazione di una darsena, posta in adiacenza al pontile stesso e distante circa 200,00 ml dalla prevista nuova linea di costa, collegata con le aree attrezzate a terra attraverso due percorsi posti ad un'altezza di circa +4,00 metri sul livello del mare e che si sviluppano in adiacenza al pontile nord.

La soluzione progettuale adottata, non ha elementi di affinità con le altre due proposte della soc. "Marine di Napoli srl" e della Nautica Partenopea scpa", sia per localizzazione che per l'impianto complessivo, inoltre si discosta in maniera netta anche dalla precedente proposta presentata (porto-canale).

Le aree richieste in concessione ricadono in parte nel demanio marittimo (aree e strutture a mare, la spiaggia ed il pontile nord) ed in parte in territorio comunale (il parcheggio, gli spazi organizzati a parco e le strutture a terra).

Il costo totale dell'intervento (comprensivo di Iva) è stimato in 51.501.240,00 € con un tempo di realizzazione previsto in 4 anni.

La concessione demaniale marittima proposta è di tipo cinquantennale di cui non è ipotizzato il canone di concessione.



**Considerazioni e valutazioni.**

L'intervento previsto dalle soc. Onda Azzurra srl e Sena srl., con l'ubicazione del porto, a ridosso del pontile Nord ma distaccato dalla costa, è una soluzione certamente diversa dalle altre proposte presentate.

Risulta evidente che essa nasce dall'esigenza di non interrompere la continuità della nuova linea di costa e di non occludere le visuali attraverso le strutture del pontile.

Dal punto di vista organizzativo e funzionale la proposta tende a definire un "approdo attrezzato" con le funzioni essenziali a mare, utilizzando una parte del pontile per attrezzature di servizio e collegamenti verticali.

Per le esigenze di collegamento tra il porto e le aree a terra, la previsione di un percorso pedonale e di un vagono elettrico di servizio, appaiono soluzioni complesse (anche sotto il profilo strutturale), senza risolvere le necessità del trasporto di merci ed eventualmente anche di natanti, indispensabili per un porto turistico attrezzato che, in tale ipotesi, può avvenire esclusivamente via mare.

Analogamente, la mancanza di strutture a terra (per l'alaggio, la manutenzione, la riparazione, il rimessaggio, ...) per le imbarcazioni rende poco funzionale, dal punto di vista portuale, questa proposta, mentre la disposizione delle strutture di supporto (le piazze attrezzate, circolo nautico, attività commerciali, piscina, solarium,....) nelle aree a terra a valle del pontile e prospicienti la spiaggia non appaiono sufficientemente studiati e documentati.

In definitiva, seppur tesa ed improntata a rispondere a problemi di inserimento paesaggistico-ambientale, la proposta sembra non rispondere pienamente alle necessità richieste per un moderno porto turistico.

**LE TRE PROPOSTE-CONSIDERAZIONI COMPARATIVE**

Le tre proposte integrative presentate e corredate da progetti preliminari hanno in parte elementi in comune ed in parte discordanze dovute alla diversità delle scelte delle localizzazioni specifiche e delle soluzioni proposte.

In linea generale, i progetti propongono la realizzazione di porti turistici attrezzati per la nautica stanziale e, in parte, per il transito, con opere a terra sia legate strettamente alla nautica che ad esse connesse. Per una comparazione sintetica delle caratteristiche nei quadri di raffronto che seguono vengono evidenziati i principali elementi quantitativi delle tre proposte:

**LOCALIZZAZIONE**

NAUTICA PARTENOPEA SCPA	MARINE DI NAPOLI SRL	ONDA AZZURRA SRL E SENA SRL
A valle del pontile Nord a Bagnoli	A valle del pontile Nord a Bagnoli	A isola adiacente il pontile Nord a Bagnoli

**SUPERFICIE SPECCHIO ACQUEO, AREE A TERRA E POSTI BARCA**

NAUTICA PARTENOPEA SCPA	MARINE DI NAPOLI SRL	ONDA AZZURRA SRL E SENA SRL
Specchio acqueo: 71.500,00 mq	Specchio acqueo: 76.000,00 mq	Specchio acqueo: 76.000,00 mq
Aree a terra: 37.600,00 mq	Aree a terra: 58.620,00 mq	Aree a terra: non dichiarata
Posti Barca: 363	Posti Barca: 467	Posti Barca: 472
Parcheggi/posti auto: non quantificati	Parcheggi/posti auto: 359	Parcheggi/posti auto: 364

**COSTO DELL'INTERVENTO (COMPRESO IVA) E TEMPI DI REALIZZAZIONE**

NAUTICA PARTENOPEA SCPA	MARINE DI NAPOLI SRL	ONDA AZZURRA SRL E SENA SRL
Costo: € 43.550.555,50	Costo: € 32.140.993,00	Costo: € 51.501.240,00
Tempi: anni 3	Tempi: anni 3	Tempi: anni 4





AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

CONCESSIONE E CANONI ANNUI

NAUTICA PARTENOPEA SCPA	MARINE DI NAPOLI SRL	ONDA AZZURRA SRL E SENA SRL
Cinquantennale	Cinquantennale	Cinquantennale
Ipotizzato per 8 anni - € 70.000,00	Ipotizzato per 8 anni - € 32.364,00 i primi 3 € 64.728,00 i successivi 3	Non è ipotizzato

Alla luce delle valutazioni sopra svolte e da un confronto ragionato tra le ipotesi presentate, l'Autorità Portuale ritiene che nessuna delle tre proposte progettuali esaminate risponda alle finalità prefissate dall'interesse pubblico presupposto.

Svolta la suesposta e doverosa analisi tecnica sui progetti, si impone qualche ulteriore considerazione su modalità e termini dell'intervento.

Va, infatti, evidenziato che la bonifica dei fondali, che presumibilmente potrà concludersi a giugno 2012, non renderà possibile l'utilizzo delle aree interessate fino a tale data.

Poiché tutte le soluzioni presuppongono la preventiva rimozione della colmata a carico del pubblico, appare evidente che i tempi per la realizzazione del porto risulta indefinito, ancor più per la indisponibilità, ad oggi, dei finanziamenti necessari per attuare la rimozione della colmata.

E' evidente, pertanto, che l'Autorità portuale potrà rilasciare la concessione solo allorquando abbia piena disponibilità delle aree.

IL DIRIGENTE  
(Ing. Pasquale CASCONI)

Prot. 1412

23 LUG. 2009

**att. arch. Roberto Gianni**  
Presidente Conferenza di Servizi  
Coordinatore Dipartimento Autonomo  
di Pianificazione Urbanistica  
Comune di Napoli

Oggetto: convocazione conferenza di servizi indetta ai sensi dell'art.5 del DPR n. 509 del 2/12/1997 e dell' art. 14 e seguenti della Legge n. 241 del 7/08/90, per l'esame dei progetti relativi alla realizzazione di un porto turistico in località Bagnoli

Con la presente si comunica che l'Autorità di Bacino esprime, ai sensi della L.R. 8/94, il parere di competenza attraverso il Comitato Istituzionale, organo collegiale deliberante della Autorità, previa valutazione tecnica del Comitato Tecnico al quale l'intervento in oggetto sarà sottoposto nella prossima seduta utile. Per tale ragione il parere che viene trasmesso alla conferenza di servizi è da intendersi quale contributo interprocedimentale proposto dalla segreteria tecnico Operativa di questa Autorità di Bacino.

Con tali premesse si portano a conoscenza del tavolo le valutazioni preliminari espresse in merito alla realizzazione di un porto turistico in località Bagnoli.

Preliminarmente si ravvisa la necessità che propedeuticamente alla realizzazione del porto turistico siano concluse le attività di rimozione della colmata a mare e la conseguente bonifica di tutte le aree interessate dagli interventi proposti.

Relativamente ai tre progetti presentati si illustrano le problematiche prese in esame:

### **Progetto nautica Partenope**

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto portuale con classico schema a bacino, con imboccatura posta a circa -6.0/-7.0 e quindi esterna alla prof. di chiusura;

Il progetto è completo degli elaborati previsti dal DPR 509/97 e gli studi di carattere idraulico-marittimo sono stati sviluppati ad un buon livello di approfondimento.

Le simulazioni mostrano che la posizione dell'imboccatura è tale da non dare luogo a fenomeni di interrimento; si denota però che l'evoluzione della linea di costa ottenuta dal futuro ripascimento in presenza del nuovo porto dà luogo ad una evidente erosione sul lato Sud, dovuta alla prevalenza di correnti longshore e connesso trasporto solido in senso Nord Sud (v. relazione tecnica parte seconda figg. 1.30 e 1.31). Non viene individuato alcun intervento di mitigazione nei confronti di tale fenomeno erosivo.

Prot. \_\_\_\_\_

Per quanto concerne la compatibilità della qualità delle acque con quelle di balneazione, si evidenzia che il sistema di circolazione forzata proposto è dimensionato solo per sollevare ed avviare in condotta sottomarina una parte dei volumi interni; al fine di assicurare che le acque interne non contaminino l'ambiente marino esterno (destinato alla balneazione), sarebbe opportuno prevedere la totale aspirazione delle acque interne, un loro pretrattamento (almeno grigliatura e disoleazione) ed il relativo convogliamento in condotta sottomarina per sfruttare gli effetti della diluizione.

Appare di difficile esecuzione la struttura di protezione prevista in adiacenza o addirittura nel "corpo" stesso del pontile esistente.

### **Progetto Onda azzurra**

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto portuale del tipo "ad isola", con imboccatura posta a circa -6.0/-7.0 e quindi esterna alla prof. di chiusura;

Il progetto è completo degli elaborati previsti dal DPR 509/97 ma gli studi di carattere idraulico-marittimo non sono approfonditi ed in molti casi risultano delle semplici considerazioni.

Lo studio meteomarinario porta a delle conclusioni contraddittorie (ad es. si afferma che il clima ondoso sottocosta su base annua dà luogo ad altezze d'onda pari a 5.00-5.50 m e contemporaneamente che l'altezza d'onda di progetto centennale alla batimetrica -10.0 m.s.m. è pari a 4.16 m!).

Non viene analizzata l'evoluzione della linea di costa in presenza delle nuove opere ed in particolare l'interferenza con il futuro ripascimento ma solo riportati degli schemi di circolazione idrica costiera di poco interesse pratico.

Non vengono neanche analizzate le problematiche connesse al ricambio idrico interno, riportando solo semplici considerazioni.

In merito ai punti precedenti va però detto che trattandosi di un porto "isola", le problematiche di interferenza con il regime della dinamica costiera risulteranno sicuramente minori rispetto a quelle che si possono presentare nel caso di uno schema a bacino classico; anche il ricambio verrebbe maggiormente favorito dalla particolare "apertura" del bacino portuale. Piuttosto, in considerazione della futura destinazione balneare delle aree di litorale limitrofe, andrebbe anche in tal caso inserito un sistema di ricambio forzato che "aspiri" le acque interne più contaminate, le "pretratti" e le convogli a fondale con condotte sottomarine sfruttando in tal modo l'effetto benefico della diluizione.

Appare inoltre limitata la quota delle opere di difesa (la portata di tracimazione è estremamente elevata - 12.0 l/s/m), il che dà luogo ad un'agitazione residua considerevole e sicuramente non compatibile con i requisiti richiesti per gli ormeggi interni; ciò non viene evidenziato nelle verifiche eseguite per l'agitazione interna dove non si tiene conto dell'altezza d'onda trasmessa a tergo della diga di sopraflutto.

Prot. \_\_\_\_\_

Anche in tal caso appare di difficile esecuzione la struttura di protezione prevista in adiacenza o addirittura nel "corpo" stesso del pontile esistente.

### **Progetto Marine di Napoli**

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto portuale con classico schema a bacino, con imboccatura posta a circa -3.0/-4.0 e quindi interna alla prof. di chiusura;

Il progetto è completo degli elaborati previsti dal DPR 509/97 ma non dei contenuti richiesti. Nella Relazione tecnica, gli studi di carattere idraulico-marittimo non per niente approfonditi ed in molti casi risultano delle semplici considerazioni; solo lo studio meteomarino è più sviluppato (seppur sempre a carattere preliminare) anche se si basa su dati ondametrici molto datati (fino al 1998!).

Non è riportato alcun elemento di valutazione né per l'analisi dei fenomeni di interferenza delle nuove opere con il litorale, né della qualità delle acque interne portuali.

Dall'esame degli elaborati progettuali (relazioni e grafici) si riportano le seguenti considerazioni:

- l'imboccatura è posta all'interno della "fascia attiva" del litorale e risulterà quindi inevitabilmente interessata da fenomeni di interrimento in assenza di provvedimenti mitigatori; va però evidenziato che la posizione poco "aggettante" delle opere foranee comporta di contro una minore influenza sui fenomeni di modellamento e trasporto costiero.
- la bassa profondità di ingresso espone l'imboccatura a frequenti fenomeni di frangimento con conseguenti condizioni di inagibilità dell'infrastruttura per lunghi periodi nell'anno (soprattutto d'inverno); tale elemento viene completamente trascurato nelle valutazioni eseguite in merito alle manovre di ingresso delle imbarcazioni;
- la parte interna del porto, estremamente ridossata, potrebbe comportare l'insorgenza di fenomeni di ristagno in assenza di adeguati provvedimenti mitigatori (imp. di circolazione forzata);
- la notevole "apertura" dell'imboccatura espone fortemente gli ormeggi (soprattutto quelli più prossimi al varco di ingresso) all'azione delle onde incidenti (del tutto inadeguato risulta il metodo semplificato proposto per la valutazione dell'agitazione residua);
- la quota di coronamento delle opere foranee risulta estremamente modesta e potrebbe dare luogo a fenomeni di tracimazione delle onde incidenti con conseguenti ripercussioni sull'agibilità degli ormeggi interni;
- appaiono di difficile esecuzione le opere previste in adiacenza o addirittura nel "corpo" stesso del pontile esistente.

Prof. \_\_\_\_\_

### Conclusioni

In linea generale occorre evidenziare che, in considerazione della particolare dinamica litoranea che interessa il paraggio in esame (caratterizzata dalla prevalenza di correnti longshore in direzione Nord Sud) uno schema di porto ad "isola", posto a debita distanza dalla costa ed adeguata profondità di imbasamento, risulta quello meno impattante sul regime della dinamica costiera (attuale o quella ottenuta dal futuro ripascimento). Lo schema di porto ad isola proposto dalla soc. Onda azzurra, seppur preferibile per tale motivazione di principio, appare però poco funzionale e risulta non del tutto adeguato per le motivazioni prima riportate; esso andrebbe rivisto alla luce delle precedenti considerazioni.

Lo schema di porto a bacino proposto dalla soc. Nautica Partenope, seppur maggiormente funzionale, dà luogo a ripercussioni più evidenti sull'equilibrio della dinamica costiera; esso potrebbe risultare comunque compatibile con il regime della dinamica costiera se sottoposto ad una rigorosa azione di monitoraggio e manutenzione con il by-pass periodico delle sabbie intercettate dalla struttura di sopraflutto alle spiagge poste sottoflutto.

Poco adeguato appare lo schema proposto dalla soc. Marine di Napoli che, seppur meno impattante rispetto a quello della Nautica Partenope, presenta profondità di imbasamento estremamente ridotte con serie compromissioni per l'agibilità portuale e probabili fenomeni di interrimento dell'imboccatura.

Dott. Giuseppe Cateracci

