

MOZIONE
riferimento delibera 606/2015

SEDUTA DEL 16.07.2015

PROPOSTO DA: Giuseppe Palmieri (NCD)

MODIFICATA E APPROVATA A MAGGIORANZA

Il Consiglio Comunale di Napoli

Premesso che

l'art. 707, c. 5, del Codice della Navigazione, come modificato dal D. Lgs. 09.05.2005 n. 96, recita: *"Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.*

.....

Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO;

a tal fine l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) ha adottato il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - II Edizione - Emendamento n. 8 del 21.12.2011 dove, al Capitolo 9 del Paragrafo 6 comma 6, prevede :

"6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio

... Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio";

che per quanto concerne l'iter che il Comune deve seguire per adottare il Piano di rischio, il paragrafo 6.7 del Capitolo 9 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - II Edizione - Emendamento n. 8 del 21.12.2011, stabilisce che:

"6.7 Adozione dei piani di rischio

Il piano di rischio è redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il piano è redatto in maniera coordinata....";

che alla luce della citata normativa le Amministrazioni comunali devono contemperare le indicazioni contenute nel Regolamento, ovvero l'esigenza di garantire la sicurezza e l'incolumità pubblica, con le proprie esigenze pianificatorie e la propria normativa urbanistico-edilizia;

che, in mancanza del piano di rischio, al Comune è precluso rilasciare dei titoli edilizi nelle aree che saranno soggette al vincolo aeroportuale;

Considerato che

come recita il già citato art. 707, c. 5, del Codice della Navigazione, come modificato dal D. Lgs. 09.05.2005 n. 96:

"Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO. "

il Comune di Napoli non ha provveduto a recepire le indicazioni contenute nel Regolamento redigendo un piano di rischio aeroportuale;

in ragione di questa omissione del Comune di Napoli, a far data dall'entrata in vigore del Dlgs 96/05, alla quale sono succeduti la circolare del 30/5/10 (APT33) dell'ENAC e l'adozione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (21.12.2011), tutti gli interventi edilizi di riqualificazione ricadenti nell'area di competenza aeroportuale sono stati inibiti in quanto l'ENAC, consultato dallo stesso Ente per un parere in merito alle molteplici istanze presentate dai cittadini, ha testualmente commentato `che in carenza del piano non possono essere autorizzate nuove opere nelle aree interessate;

tale completo stallo delle autorizzazioni blocca da 10 anni qualsiasi possibilità di sviluppo delle attività di edilizia privata ed anche commerciale impedendo di fatto il godimento di eventuali diritti legittimi dei cittadini e degli imprenditori della zona venendo a compromettere uno sviluppo economico che, nel periodo di crisi che la nostra città sta vivendo, avrebbe potuto portare sollievo al mondo del lavoro;

in modo analogo l'ENAC si era espresso in una prima nota (prot. 61308/AON del 15/5/2012) relativamente alla realizzazione dell'ampliamento della stazione di Capodichino della Tangenziale di Napoli;

successivamente, il Provveditorato Regionale promuoveva l'apertura di un tavolo costruttivo, istituito da con nota PG/2013/34910 del 15/1/2013, per la trattazione del complesso procedimento;

nella seduta del 24/1/2013 del summenzionato tavolo, l'ENAC faceva pervenire una nota nella quale ribadiva che *"in assenza di adozione del piano rischio i Comuni non possono autorizzare alcuna opera o attività all'interno delle aree di tutela"* e altresì si segnala che l'ENAC *"non rilascia pareri su singole richieste ma si esprime esclusivamente sui Piani di rischio presentati dai Comuni, in quanto la valutazione delle misure di tutela proposte viene definita attraverso l'analisi delle caratteristiche urbanistiche del territorio ricadente all'interno delle aree di tutela dei Piani"*;

appare alquanto anomalo che successivamente, l'ENAC abbia trasmesso un parere definitivo (prot. 0019087/IPP del 14/2/2013) nel quale riporta: *"vista la rilevante importanza che riveste l'infrastruttura in esame per assicurare un corretto smaltimento dei flussi veicolari, e quindi assicurare un miglioramento del servizio pubblico all'utenza, si ritiene che l'intervento, in via del tutto eccezionale, possa essere assentito, anche in assenza del piano di rischio"*;

l'anomalia di questo secondo parere dell'ENAC, in completo contrasto con il primo, risulta ancora più abnorme in quanto espresso da un ente che, per propria ammissione, "*non rilascia pareri su singole richieste ma si esprime esclusivamente sui Piani di rischio presentati dai Comuni*";

stanti così le cose, si può dedurre che tutti i pareri richiesti finora all'ENAC per altri casi di pratiche edilizie ricadenti nell'area aeroportuale siano illegittimi sia nella richiesta che nella loro formulazione negativa da parte dell'ENAC;

Alla luce di quanto esposto sopra

Il consiglio impegna il Sindaco e la Giunta Comunale

analogamente a quanto proposto per il progetto della società Tangenziale per la realizzazione della nuova stazione di Capodichino, ad autorizzare, in via del tutto eccezionale, tutte le pratiche presentate a far data dall'entrata in vigore del Dlgs 96/05 e quelle che saranno presentate fino all'approvazione del nuovo Piano di rischio aeroportuale che, sempre in analogia alla realizzazione della stazione Capodichino, abbiano le caratteristiche di rispetto del carico antropico.