



Delibera n.33 del 03.08.2012

**Oggetto:** espressione dell'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994 con le prescrizioni di cui agli allegati atti istruttori.(allegati: delib. di G.C. n.601 del 30.07.2012, n.3 emendamenti e n.4 ordini del giorno)

L'anno duemiladodici il giorno 03 del mese di agosto nella casa Comunale precisamente nella sala delle sue adunanze in Via Verdi n.35 - V° piano, si è riunito il Consiglio Comunale in grado di **PRIMA** convocazione ed in seduta **PUBBLICA**

Premesso che a ciascun consigliere, ai sensi dell'art. 125 del T.U. 1915, modificato dall'art. 61 R.D. 30 dicembre 1923 n. 2839, è stato notificato l'avviso di convocazione pubblicato all'Albo Pretorio del Comune, si dà atto che dei sottoelencati Consiglieri in carica e presenti alla votazione dell'atto, risultano assenti quelli per i quali tale circostanza è timbrata a fianco di ciascun nominativo.

## de MAGISTRIS LUIGI

- [illegible]

- 25) LETTIERI GIOVANNI
- 26) LORENZI MARIA
- 27) LUONGO ANTONIO
- 28) MADONNA SALVATORE
- 29) MANSUETO MARCO
- 30) MAURINO ARNALDO
- 31) MOLISSO SIMONA
- 32) MORETTO VINCENZO
- 33) MOXEDANO FRANCESCO
- 34) MUNDO GABRIELE
- 35) NONNO MARCO
- 36) PACE SALVATORE
- 37) PALMIERI DOMENICO
- 38) PASQUINO RAIMONDO
- 39) RINALDI PIETRO
- 40) RUSSO MARCO
- 41) SANTORO ANDREA
- 42) SCHIANO CARMINE
- 43) SGAMBATI CARMINE
- 44) TRONCONE GAETANO
- 45) VARRIALE VINCENZO
- 46) VASQUEZ VITTORIO
- 47) VERNETTI FRANCESCO
- 48) ZIMBALDI LUIGI

[illegible]

41

1  
Joh



**Presiede la riunione Il Presidente Prof. R. Pasquino**

**In grado di prima convocazione ed in prosieguo di seduta**

**Partecipa alla seduta il Segretario del Comune dr. G. Virtuoso**

**Il Presidente** pone all'esame dell'Aula la proposta di G.C. n. 601 del 30.07.2012 avente ad oggetto: *espressione dell'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994 con le prescrizioni di cui agli allegati atti istruttori.*

Fa presente che l'atto è stato inviato alle commissioni consiliari Urbanistica, Ambiente, Mobilità e Infrastrutture e Trasparenza.

Fa presente, altresì che le commissioni consiliari Urbanistica, Ambiente e Mobilità e Infrastrutture ne hanno rimandato l'espressione del parere in sede di Consiglio.

**Il Presidente** cede la parola al Vicesindaco per la relazione introduttiva.

**Entrano in aula i consiglieri: Pace, Molisso, Esposito A., Borriello C, Mundo e Castiello.(presenti 45)**

**Il Vicesindaco** relaziona sull'atto.

**Il Sindaco** evidenzia l'importanza dell'atto.

**Il Presidente** dichiara aperta la discussione generale alla quale intervengono i consiglieri Fiola, Caiazzo, Lebro, Santoro, Moretto, Iannello, Coccia, Fellico, Attanasio, Borriello A., Guangi e Fucito.

**Il Presidente** dichiara conclusa la discussione generale e cede la parola all'Assessore De Falco per la replica.

**L'Assessore De Falco** replica agli interventi resi.

**Il Vicesindaco** chiarisce alcune perplessità evidenziate nella discussione generale.

**Il Presidente** informa l'Aula che sono stati presentati n.5 ordini del giorno e n. 4 emendamenti e pone all'esame il primo ordine del giorno a firma del consigliere Lebro ed altri consiglieri.

**Il Vicesindaco** esprime parere favorevole.

**Il Presidente** lo pone in votazione ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei gruppi PDL e PDL Napoli( **allegato1**)

**Il Presidente** pone all'esame dell'Aula il secondo ordine del giorno a del consigliere Russo ed altri Consiglieri.

**Il Vicesindaco** esprime parere favorevole.

**Il Presidente** lo pone in votazione ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei gruppi PDL e PDL Napoli e il voto di astensione del gruppo Liberi per il Sud ( **allegato2**)

**Il Presidente** pone all'esame dell'Aula l'ordine del giorno n.3 a firma del consigliere Iannello ed altri Consiglieri.

**Il Vicesindaco** esprime parere favorevole.

**Il Presidente** lo pone in votazione ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato alla unanimità. ( **allegato3**)

**Il Presidente** pone in discussione l'ordine del giorno n.4 a firma del consigliere Russo ed altri Consiglieri.

**Il consigliere Grimaldi** ne propone il ritiro per approfondimento in Commissione.

**Il Consigliere Iannello** ritiene irrituale la proposta avanzata con l'ordine del giorno.

**Il consigliere Russo** motiva la presentazione dell'ordine del giorno.

**Assessore Donati** ricorda che è stato approvato un ordine del giorno analogo per la ZTL del mare.

**Il consigliere Lebro** invita l'Amministrazione a riflettere.

**Il consigliere Moretto** esterna perplessità.

**Il consigliere Russo** concorda con la proposta di ritiro dell'ordine del giorno.

**Il Presidente dichiara** che l'ordine del giorno n.4 è stato ritirato e, passa all'esame della mozione n.5° firma del consigliere Borriello A. ed altri.

**Il Vicesindaco** esprime parere favorevole.

**Il Presidente** la pone in votazione ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha approvata a maggioranza con il voto di astensione del gruppo Liberi per il Sud. **(allegato 4)**

**Il Presidente** terminato l'esame degli ordini del giorno passa all'esame degli emendamenti, pone in esame l'emendamento n.1 a firma dei consiglieri Attanasio e Borriello A.

**Il consigliere Palmieri** precisa nel merito dell'emendamento.

**Il Presidente** glielne fornisce.

**Il consigliere Santoro** ritiene che non si possono modificare le prescrizioni.

**Il consigliere Attanasio** precisa sull'emendamento presentato.

**Il Presidente** precisa che il Segretario Generale rappresenta che l'emendamento rafforza l'ordine del giorno approvato.

**Il Vicesindaco** esprime parere favorevole.

**Il Presidente** pone in votazione l'emendamento n.1 a firma dei consiglieri Attanasio, Borriello A. e del gruppo UDC, il cui testo di seguito si trascrive:

**Emendamento 1**

All'allegato 2 "Prescrizioni" aggiungere il punto J " *Previsione di elettrificazione delle banchine* "

Assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei gruppi PDL ,PDL Napoli e del consigliere Lettieri e con il voto di astensione del gruppo Liberi per il Sud.**(allegato 5)**

**Il Presidente** pone all'esame dell'Aula l'emendamento n.2 a firma dei consiglieri Attanasio, Borriello A. e del gruppo UDC.

**Il Vicesindaco** propone di aggiungere alla fine " compatibilmente con la pianificazione urbanistica".

**Il Presidente** pone in votazione l'emendamento n.2 così modificato, il cui testo di seguito si trascrive:

**Emendamento n.2**

Aggiungere il punto L all'allegato 2 "Prescrizioni" *Aumento di spazi verdi e messa a dimora di essenze arboree lungo la delimitazione del Porto con via Marina compatibilmente con la pianificazione urbanistica* ".

Assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei gruppi PDL ,PDL Napoli e Liberi per il Sud e il voto di astensione del Presidente Pasquino**(allegato 6)**

**Il Presidente** pone all'esame dell'Aula l'emendamento n.3 a firma dei consiglieri Attanasio, Borriello A. e del gruppo UDC.

**Il Vicesindaco** propone di trasformarlo in raccomandazione.

**Il consigliere Borriello A.** chiarisce in merito all'emendamento presentato.

**Il consigliere Attanasio** concorda con la proposta di trasformarlo in **raccomandazione**.

**Il Presidente** pone all'esame dell'Aula l'emendamento n.4 a firma del consigliere Iannello.

**Il Vicesindaco** esprime parere favorevole.

**Il Presidente** pone in votazione l'emendamento n. 4 a firma del consigliere Iannello, il cui testo di seguito si trascrive:

#### **Emendamento n.3**

Al punto D delle prescrizioni dell'allegato " Piano Regolatore Portuale e sistema della Mobilità, pag.16:

-dopo le parole " con standard" aggiungere le seguenti parole: "per i parcheggi ridotti della percentuale massima (50%), così come previsto dall'art. 5, comma1, punto 2, del D.M. 1444/68 : quindi 20 mq per ogni 100 mq di nuova superficie". Si intende cancellato pertanto da : " al 50%.... fino al punto (D.M. 1444/68).

Assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei gruppi PDL e PDL Napoli e il voto di astensione del Presidente Pasquino e del gruppo Liberi per il Sud.(allegato 7)

#### **Pertanto il Consiglio**

Premesso che, ai sensi dell'art. 5 comma 3 della legge 28.1.1994 n. 84, nei porti in cui è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il Comune;

che con delibera di consiglio comunale n. 261 del 26.7.2002 è stata approvata- con emendamenti - la delibera di giunta comunale n. 2070/2002 di espressione dell'intesa di cui al citato comma 3 dell'art. 5 L.84/1994;

che in data 25 luglio 2012 con nota PG/2012/0610490 l'Autorità portuale ha trasmesso al Vice Sindaco Assessore all'ambiente il Piano regolatore portuale( PRP) aggiornamento 2012, approvato con delibera di Comitato Portuale n.11 del 06/03/2012 e n.18 del 12/07/2012;

che il Vice Sindaco ha trasmesso con PG/2012/0610634 del 26/07/2012 alla Direzione Ambiente e alla Direzione Pianificazione e gestione del territorio tutta la documentazione pervenuta, al fine di completare l'istruttoria

Considerato che il Piano regolatore portuale recepisce:

- a) le prescrizioni contenute nel voto n.203 del 29/10/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativo all'approvazione del PRP di Napoli, adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000;
- b) le variazioni intervenute in fase di revisione del PRP e ratificate con delibera di Comitato Portuale n.58 del 23/12/2008;
- c) i contenuti delle *Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti rivolte allo sviluppo sostenibile del porto di Napoli* approvate con delibera n. 30 del Comitato Portuale del 28/07/2011 e con delibera n.11 del Comitato Portuale del 06/03/2012;
- d) gli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici fino a giugno 2012 riguardanti gli ampliamenti dei moli Bausan, Flavio Gioia, Immacolatella Vecchia, il tombamento dell'ex Alveo Pollena ed i pontili alla calata Beverello e le relative opere a terra;

c) l'Accordo di Programma perfezionato in data 23/12/2000 tra APN, Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici in cui è stato previsto il tombamento della darsena di Levante da destinare a terminal contenitori e la realizzazione di un porto turistico in località Vigliena;

che nel corso della redazione del piano, del suo aggiornamento si sono tenuti numerosi incontri, l'ultimo dei quali in data 19 luglio 2012, con l'Area tecnica dell'Autorità portuale e con la società incaricata della progettazione per allineare la proposta di PRP alle indicazioni formulate dal Dipartimento pianificazione urbanistica e dal Dipartimento Ambiente;

che il PRP definisce la nuova configurazione del porto di Napoli al 2030, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, articolando il territorio portuale in Ambiti e Sottoambiti omogenei ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte;

Che per quanto concerne gli aspetti ambientali, il PRP introduce i presupposti per la definizione di un processo indirizzato alla riduzione degli impatti sull'ambiente e sul territorio retrostante, attuata attraverso un uso sostenibile dell'energia e la riduzione dei fabbisogni energetici, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER), la riduzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento acustico, la riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, l'incentivazione della rete ferroviaria, etc.

Che il PRP tiene inoltre conto della perimetrazione del centro storico di Napoli iscritto nel World Heritage Site da parte dell'UNESCO e delle attività di salvaguardia (Piano di Manutenzione 2011) che hanno visto la formazione della Buffer Zone Area che interessa le aree del demanio marittimo dal molo San Vincenzo al molo Carmine.

Che sulla proposta preliminare di PRP, in data 03/04/2002, l'allora dipartimento pianificazione urbanistica aveva formulato una valutazione in relazione alla conformità del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere e nello specifico in riferimento alla Variante al piano regolatore adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n.35 del 19/02/2001, nelle more dell'approvazione della stessa da parte della Regione.

Che il suddetto parere è allegato quale "parte integrante e sostanziale" alla delibera di giunta comunale n.2070 del 07.06.2002 di proposta al Consiglio per l'espressione dell'intesa.

Che il Consiglio comunale ha espresso l'intesa preliminare all'adozione del PRP con delibera n.261 del 26.07.2002.

Che in merito alla procedura in corso finalizzata all'approvazione del piano regolatore portuale – ai sensi dell'art.5 della legge 28/01/1994 n.84 e smi, si cita la nota del 29/10/2009 dell'Autorità Portuale al Vicesindaco pro tempore trasmessa per conoscenza al dipartimento (prot.1595/DIP) nella quale si precisa che *"conformemente a quanto riportato nel voto n.203 del 29.10.2004, espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la procedura in corso con il Comune non è da intendersi come acquisizione di una nuova intesa ex art. 5 della legge 84/94, che è stata già formalizzata con codesto Comune con Delibera del C.C. n.261 del 26.07.2002, ma piuttosto un perfezionamento della stessa limitatamente agli aggiornamenti scaturiti dalle prescrizioni e osservazioni richieste dal sopra richiamato voto"*.

Preso atto che in relazione alla documentazione trasmessa dalla Autorità portuale, la Direzione Ambiente e la Direzione Pianificazione e gestione del territorio hanno provveduto alla relativa istruttoria;

che tale istruttoria contenente alcune prescrizioni ed indicazioni è stata trasfusa nella relazione allegata al presente provvedimento;

che ulteriore istruttoria è stata effettuata dalla Direzione Infrastrutture anch'essa contenuta in una relazione che si allega.

Considerato, ancora, che – come evidenziato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici - occorre perfezionare l'intesa di cui al più volte citato art. 5 della L. 84/94.

Ritenuto, a tal fine, necessario proporre al Consiglio comunale di esprimere l'intesa di cui all' art. 5 della legge 84/94, nei limiti e con le motivazioni di cui agli allegati atti istruttori.

Atteso che l'ambito portuale è sottoposto ai vincoli di cui all'art. 142 comma 1 lett. a) del D.lgs 42/2004 e che in esso ricadono anche immobili sottoposti ai vincoli di cui alla parte II del citato Decreto e che, pertanto, il PRP dovrà essere trasmesso, da parte dell'Autorità Portuale, alla competente Soprintendenza al fine dell'espressione di eventuali osservazioni.

Recepiti e fatti propri i pareri rilasciati dai Dirigenti firmatari dell'atto, nonché le osservazioni del Segretario Generale sulla proposta di G.C. n.601 del 30.07.2012 composta da n.8 pagine progressivamente numerate nonché, di allegati composti di n. 56 pagine progressivamente numerate, quale parte integrante del presente atto.

### DELIBERA

Con la presenza in aula di n.45 Consiglieri i cui nominativi sono riportati sul frontespizio del presente atto, alla unanimità dei presenti

1. Di esprimere l'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994 per il Piano Regolatore Portuale di Napoli, aggiornamento 2012, approvato con delibere di Comitato portuale n. 11 del 6 marzo 2012 e n. 18 del 12 luglio 2012, con le prescrizioni contenute nelle allegate relazioni:

- a) esame della proposta di piano regolatore portuale – aggiornamento 2012
- b) piano regolatore portuale e sistema della mobilità.

Dare atto, infine, che costituiscono parte integrante della suddetta deliberazione i seguenti allegati:

- 1) delibera di G.C. n. 601 del 30.07.2012 composta da n.8 pagine progressivamente numerate nonché, di allegati composti di n. 56 pagine progressivamente numerate.
- 2) n. 4 ordini del giorno;
- 3) n. 3 emendamenti.

**Il consigliere Santoro** propone l'esecuzione immediata dell'atto.

**Il Presidente** constatata l'urgenza dell'atto pone in votazione, ai sensi dell'art.134 del D.Lgs. 267/2000, l'esecutività immediata del provvedimento e assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio ha approvato alla unanimità l'esecuzione dell'atto testè approvato.



**3 AGO. 2012**

Si attesta che la presente è stata pubblicata all'albo pretorio il \_\_\_\_\_  
e vi rimarrà pubblicata per quindici giorni (art.124, co.1 D.L.vo 267/2000).

Il Responsabile

Il presente provvedimento immediatamente eseguibile ex IV co. Art.134 D.L.vo 267/2000  
viene assegnato a \_\_\_\_\_

P.R. Am. Sodano Am. De Feleo Am. Donati Arch. Ferulano Arch. Pulli  
Ing. Pomiceino

### **ESECUTIVITA' DELLA DELIBERAZIONE**

Constatato che sono decorsi i dieci giorni dalla pubblicazione si dà atto che la presente  
deliberazione è divenuta da oggi esecutiva, ai sensi dell'art.134, co. III. D.L.vo 267/2000.-

Addì \_\_\_\_\_

Il Segretario Generale

La presente deliberazione viene assegnata per le procedure attuative, ai sensi dell'art.97  
D.L.vo 267/2000 a:

Addì \_\_\_\_\_

Il Segretario Generale

Copia della presente deliberazione viene in data odierna ricevuta dal sottoscritto con onere  
della procedura attuativa.

P.R. Firma \_\_\_\_\_

SECONDE DELIBERA CONSIGLIO COMUNALE  
N 33 DEL 3 AGOSTO 2012



*Il contenuto integrale degli interventi è riportato nel resoconto stenotipico della seduta, depositato presso la Segreteria del Consiglio Comunale.*

*Sesta*

**Il Coordinatore**  
**Dr. G. Scala**

del che il presente verbale viene sottoscritto come appresso:

**Il Presidente del Consiglio Comunale**  
**Prof. R. Pasquino**

**Il Segretario Generale**  
**Dr. G. Virtuoso**




[Allegato 1]

①

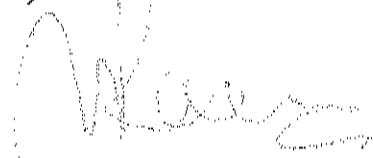
Il Consiglio, preso atto di quanto dichiarato nei PRP e riportato nelle premesse alla delibera della Giunta n. 501 del 20/07/2012, ritiene che per la piena attuazione della politica di risparmio energetico e riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico sia necessario che l'Assessorato all'Ambiente e l'Autorità Portuale si attivino al più presto al fine di inserire nei propri piani esecutivi interventi volti a:

- 1) elettrificazione delle banchine per l'alimentazione da terra delle navi in sosta, per la riduzione del livello di emissioni inquinanti in atmosfera ed acustiche;
- 2) impiego di fonti di energia rinnovabili, attraverso l'installazione di sistemi fotovoltaici sui tetti degli edifici esistenti all'interno dell'area portuale, nonché di sistemi per il micro/mini eolico (ad esempio, sulla diga foranea) o funzionanti con moto ondoso laddove possibile e dopo le necessarie indagini anemometriche e delle correnti;
- 3) sostituzione delle lampade per l'illuminazione con lampade a risparmio energetico, ove possibile anche facendo ricorso alla tecnologia led: nei piazzali del porto nell'immediato e progressivamente all'interno degli edifici.

  
F.L.I.

Luca Altomare  
(0244-224417-204)

Sir Furb (PD)

 C.F.

Stefano Pignatelli N.B.

... ..

O.D.G  
PRESENTATO IN CONSIGLIO COMUNALE  
in data venerdì 03 Agosto 2012  
delibera n°601

PREMESSO CHE

DA ANNI LA ZONA ORIENTALE SUBISCE UN DEGRADO COSTANTE E CONTINUO SIA SUI TERRITORI CHE SUGLI SPECCHI MARINI

CONSIDERATO CHE

*nella zona orientale attualmente sussistono la centrale termoelettrica Enel di Vigliena; L'area ex Corradini;scarico Sannicandro;Raffinerie Q8; depuratore Napoli Est; Ex Manifattura Tabacchi (Sottosuolo inquinato da IPA); Alveo Volta (Acque Nere) oltre ad insistere sul territorio numerose discariche abusive tossico -Nocive*

CONSIDERATO CHE

*In tutte le emergenze rifiuti le precedenti amministrazioni hanno sempre individuato tale zona come centro di stoccaggio dei rifiuti ( Zona Vigliena ; Via Traccia a Poggioreale ex ICM) arrecando danno e forti disagi ai residenti*

CONSIDERATO INOLTRE CHE

*Attraverso la realizzazione del PRP , tutto il traffico su gomma e su ferro verrà veicolato sulla zona orientale e che le navi cargo petrolifere verranno posizionate a largo dello specchio d'acqua prospiciente la zona orientale e che nella stessa zona si realizzerà nella darsena di levante un terminal di containers che creerà una barriera artificiale tra il quartiere di san Giovanni ed il resto della città creando un danno ambientale e paesaggistico.*

*Appes.*

## CONSIDERATO ALTRESI

*Che nei programmi di questa Amministrazione uno dei punti fondanti è il diritto alla fruibilità del mare, inteso come bene Comune*

## VISTO CHE

*I vari scarichi fognari presenti in zona non sono provenienti da aree asservite dal nostro Comune e ne di nostra pertinenza.*

## IMPEGNA SINDACO E GIUNTA

Ad attivarsi fattivamente ed attivamente presso la Regione Campania, le Ferrovie dello Stato e l'Autorità Portuale per fare in modo che l'attuazione degli interventi che derivano dal piano regolatore del porto siano perseguiti e realizzati nel rispetto del ruolo e degli indirizzi indicati dal Consiglio Comunale, per risolvere in modo definitivo le problematiche Urbanistiche, paesaggistiche ed ambientali della zona orientale, incluse le bonifiche delle aree terrestri e marine con l'eliminazione definitiva degli scarichi in mare.

## I CONSIGLIERI IDV

Marco Russo

Francesco Verneti

ELPIDIO CAPASSO

KARLINE SCHIANO

Giuseppe (GALLOTTI)

Luigi Ripa (IDV) (ESPPOSITO)

Alexis (LORENZINI)

Antonio (CUONTO IDV)

Giuseppe (IDV)

Flaviano (IDV)

Giuseppe (BESANA)

Giuseppe (IDV)

3 Allegato 3

CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI  
del 3 agosto 2012

ORDINE DEL GIORNO IN RELAZIONE ALLA

DELIBERA DI GIUNTA DI PROPOSTA AL CONSIGLIO N. 604 del 30.07.2012

PREMESSO CHE:

1.- Con la proposta di delibera indicata in epigrafe si chiede al Consiglio Comunale di esprimere l'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della legge 84/1994 per il piano regolatore portuale di Napoli aggiornamento 2012;

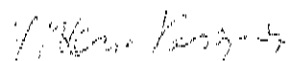
2.- il molo San Vincenzo rappresenta una importante struttura per la città sia per il pregio storico/artistico sia per la sua funzione;

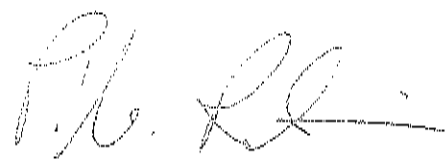

Tanto premesso con il presente ordine del giorno il Consiglio Comunale impegna la Giunta ed il Sindaco:

.- Ad attivare un tavolo di concertazione istituzionale con l'Autorità Portuale e la Marina Militare affinché il Molo San Vincenzo sia reso fruibile per la città, attraverso la localizzazione di attività culturali, museali e ricreative compatibili con il carattere storico artistico dei manufatti mediante una forte e rigorosa regia da parte degli organi della P.A. onde conservarne la destinazione pubblica e la fruizione collettiva.

  
Cons. Carlo Iannello  
  
Cons. Gennaro Esposito

Cons. Vittorio Vasquez



  
  
F. d. S.



DIPARTIMENTO AUTONOMO  
CONSIGLIO COMUNALE

5

Allegato 4

## CONSIGLIO COMUNALE DEL 3 AGOSTO 2012

MOZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO ALLA DELIBERAZIONE G.C.  
N° 601 del 30/07/2012 recante ad oggetto: " Espressione dell'assenso al  
perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5, comma 3 della legge 84/1994 con  
le prescrizioni ....."

### Premesso

che gli interventi ed i progetti in essere da parte dell'autorità portuale di  
Napoli, per lo sviluppo e la crescita delle attività produttive, rappresentano  
una straordinaria opportunità per l'intera città;

### Considerato

che tali interventi possono e debbono costituire un'occasione vitale per  
rilanciare una strategia di sviluppo robusto ed eco-compatibile, nel quadro di  
un'azione incisiva volta alla bonifica e alla riqualificazione della linea di costa  
di S. Giovanni a Teduccio e di tutta l'area perimetrata come area S.I.N. (sito  
di interesse nazionale);

che i predetti interventi possono e debbono altresì rappresentare un fattore  
positivo ed innovativo per sviluppare, nelle forme alte, sul piano funzionale e  
paesistico, un'integrazione del porto con la città e con il suo sistema di  
mobilità, ciò nel quadro più generale delle linee guida del P.R.G. per una  
razionale riconnessione del suo sistema urbano;

### Tanto premesso e considerato

### IMPEGNA IL SINDACO DI NAPOLI E LA GIUNTA

a predisporre l'istituzione di un coordinamento funzionale tra autorità portuale  
e Comune di Napoli per l'attuazione dei programmi suddetti;

*il completamento e*  
a definire ~~entro dicembre 2012~~ l'approvazione del PIAU sulla linea di costa e  
a redigerne ~~entro il 31/03/2013~~ un PUA pubblico;

ad attuare le iniziative già approvate dal Consiglio comunale collegate al

risanamento, alla bonifica e riqualificazione della predetta linea di costa, finalizzate a restituire il mare e gli arenili al quartiere ed all'intera città;

ad accelerare con la tenacia necessaria, contestualmente alla realizzazione del terminal petroli, la dismissione totale dei depositi di carburante presente nell'area est;

ad esercitare nelle forme dovute ogni azione volta alla massima vigilanza affinché gli interventi a farsi siano improntati a garantire sostenibilità ambientale, decoro, salubrità e piena ed armonica integrazione col tessuto urbano.

Antonio Zucchiello P.S.

Carminio Amato (UCI) 200000  
MIS

Antonio Zucchiello P.S.

Antonio Zucchiello P.S.

P.L. (net)

B. (SEL)

M. (UDC)

F.L.

P.D.

B.

(net)

CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI

(Allegato 5) ①

DELIBERA D. GIUNTA D. PROPOSTA AL CONSIGLIO N° 601

EMENDAMENTO AGGIUNTIVO

ALL'ALLEGATO 2 "PROSCRIZIONI"

AGGIUNGERE IL PUNTO ~~II~~ I

Al

II

i) PREVISIONE DI ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE

Carminio Altamura / VERDI-ECOLOGISTI (N. 1172)

Antonio Benicelli / (R. d. l.)

CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI

DELIBERA DI COUNCILI PRESENTA AL CONSIGLIO N° 661

EMENDAMENTO AGGIUNTIVO

AGGIUNGERE IL PUNTO L ALL'ALLEGATO 2 (PROSCAMBA)

11

L) AUMENTO DI SPAZI VERDI E MEDIA A DIMORIA

DI, ESSENZA ARBORACE LUNGO LA DELIMITAZIONE

DEL PORTO CON VIA MARINA

confutabile con la per/come  
avrebbe

La. m. a. P. m. m. (ORDI-POLENTI - N. 670)

Adesso Zeccheri P. R.



STENDAMENTO AUA DELIBERA 601/2012 (4) Allegato F

AL PUNTO D DELLE PRESCRIZIONI DELL'  
ALLEGATO "PIANO REGOLATORE PORTUALE  
E SISTEMA DELLA MOBILITA'", PAG. 16:

- DOPO LE PAROLE "CON STANDARD"  
AGGIUNGERE LE SEGUENTI PAROLE: "PER  
I PARCHEGGI RIDOTTI DELLA PERCENTUALE  
MASSIMA (50%), COSI' COME PREVISTO  
DALL'ART. 5, COMMA 1, PUNTO 2, DEL D.M.  
1444/68". QUINDI 20 mq PER OGNI  
100 mq DI NUOVA SUPERFICIE."  
SI INTENDE CANCELLATO PERTANTO DA: "AL  
50% ... FINO AL PUNTO (D.M. 1444/68).

3/8/2012

Corbo



COMUNE DI NAPOLI

**VICE SINDACO-ASSESSORE ALL'AMBIENTE  
ASSESSORE ALL'URBANISTICA  
ASSESSORE ALLA MOBILITA' E INFRASTRUTTURE**

Direzione pianificazione e gestione del territorio-Sito Unesco  
Direzione lavori pubblici e mobilità  
Direzione Ambiente tutela del territorio e del mare

Proposta di delibera prot. n. 1 DEL 27 LUGLIO 2012

Categoria ..... Classe ..... Fascicolo .....  
Annotazioni .....

**REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE DELIB. N° 601**

**OGGETTO:** Proposta al Consiglio per l'espressione dell'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994 con le prescrizioni di cui agli allegati atti istruttori.

Il giorno 30 LUG 2012 ....., nella residenza comunale convocata nei modi di legge, si è riunita la Giunta comunale. Si dà atto che sono presenti i seguenti n° 8 Amministratori in carica:

**SINDACO:**

Luigi DE MAGISTRIS

P

**ASSESSORI:**

Tommaso SODANO

P

Sergio D'ANGELO

P

Luigi DE FALCO

P

Antonella DI NOCERA

Assente

Anna DONATI

P

Marco ESPOSITO

P

Alberto LUCARELLI

Assente

Enrico PANINI

P

Annamaria PALMIERI

P

SALVATORE PALMA

P

Giuseppina TOMMASIELLI

Assente

Bernardino TUCCILLO

Assente

(Nota bene: Per gli assenti viene apposto, a fianco del nominativo, il timbro "ASSENTE"; per i presenti viene apposta la lettera "P")

Assume la Presidenza: Sindaco Luigi de Magistris

Assiste il Segretario del Comune: Luigi De Falco

**IL PRESIDENTE**

constatata la legalità della riunione, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto.

SEGRETARIO GENERALE

*[Handwritten signatures]*

2

La Giunta su proposta del Vice Sindaco - Assessore all'Ambiente, dell'Assessore all'Urbanistica e dell'Assessore alla Mobilità e Infrastrutture.

Premesso che, ai sensi dell'art. 5 comma 3 della legge 28.1.1994 n. 84, nei porti in cui è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il Comune;

che con delibera di consiglio comunale n. 261 del 26.7.2002 è stata approvata- con emendamenti - la delibera di giunta comunale n. 2070/2002 di espressione dell'intesa di cui al citato comma 3 dell'art. 5 L.84/1994;

che in data 25 luglio 2012 con nota PG/2012/0610490 l'Autorità portuale ha trasmesso al Vice Sindaco Assessore all'ambiente il Piano regolatore portuale( PRP) aggiornamento 2012, approvato con delibera di Comitato Portuale n.11 del 06/03/2012 e n.18 del 12/07/2012;

che il Vice Sindaco ha trasmesso con PG/2012/0610634 del 26/07/2012 alla Direzione Ambiente e alla Direzione Pianificazione e gestione del territorio tutta la documentazione pervenuta, al fine di completare l'istruttoria

Considerato che il Piano regolatore portuale recepisce:

- a) le prescrizioni contenute nel voto n.203 del 29/10/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativo all'approvazione del PRP di Napoli, adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000;
- b) le variazioni intervenute in fase di revisione del PRP e ratificate con delibera di Comitato Portuale n.58 del 23/12/2008;
- c) i contenuti delle *Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti rivolte allo sviluppo sostenibile del porto di Napoli* approvate con delibera n. 30 del Comitato Portuale del 28/07/2011 e con delibera n.11 del Comitato Portuale del 06/03/2012;
- d) gli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici fino a giugno 2012 riguardanti gli ampliamenti dei moli Bausan, Flavio Gioia, Immacolatella Vecchia, il tombamento dell'ex Alveo Pollena ed i pontili alla calata Beverello e le relative opere a terra;
- e) l'Accordo di Programma perfezionato in data 23/12/2000 tra APN, Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici in cui è stato previsto il tombamento della darsena di Levante da destinare a terminal contenitori e la realizzazione di un porto turistico in località Vigliena;

IL SEGRETARIO GENERALE

*[Signature]* *[Signature]* *[Signature]*

3  
che nel corso della redazione del piano, del suo aggiornamento si sono tenuti numerosi incontri, l'ultimo dei quali in data 19 luglio 2012, con l'Area tecnica dell'Autorità portuale e con la società incaricata della progettazione per allineare la proposta di PRP alle indicazioni formulate dal Dipartimento pianificazione urbanistica e dal Dipartimento Ambiente;

che il PRP definisce la nuova configurazione del porto di Napoli al 2030, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, articolando il territorio portuale in Ambiti e Sottoambiti omogenei ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte;

Che per quanto concerne gli aspetti ambientali, il PRP introduce i presupposti per la definizione di un processo indirizzato alla riduzione degli impatti sull'ambiente e sul territorio retrostante, attuata attraverso un uso sostenibile dell'energia e la riduzione dei fabbisogni energetici, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER), la riduzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento acustico, la riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, l'incentivazione della rete ferroviaria, etc.

Che il PRP tiene inoltre conto della perimetrazione del centro storico di Napoli iscritto nel World Heritage Site da parte dell'UNESCO e delle attività di salvaguardia (Piano di Manutenzione 2011) che hanno visto la formazione della Buffer Zone Area che interessa le aree del demanio marittimo dal molo San Vincenzo al molo Carmine.

Che sulla proposta preliminare di PRP, in data 03/04/2002, l'allora dipartimento pianificazione urbanistica aveva formulato una valutazione in relazione alla conformità del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere e nello specifico in riferimento alla Variante al piano regolatore adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n.35 del 19/02/2001, nelle more dell'approvazione della stessa da parte della Regione.

Che il suddetto parere è allegato quale "parte integrante e sostanziale" alla delibera di giunta comunale n.2070 del 07.06.2002 di proposta al Consiglio per l'espressione dell'intesa.

Che il Consiglio comunale ha espresso l'intesa preliminare all'adozione del PRP con delibera n.261 del 26.07.2002.

Che in merito alla procedura in corso finalizzata all'approvazione del piano regolatore portuale - ai sensi dell'art.5 della legge 28/01/1994 n.84 e smi, si cita la nota del 29/10/2009 dell'Autorità Portuale al Vicesindaco pro tempore trasmessa per conoscenza al dipartimento (prot.1595/DIP) nella quale si precisa che *"conformemente a quanto riportato nel voto n.203 del 29.10.2004, espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la procedura in corso con il Comune non è da intendersi come acquisizione di una nuova intesa ex art. 5 della legge 84/94, che è stata già formalizzata con codesto Comune con Delibera del C.C. n.261 del 26.07.2002, ma piuttosto un perfezionamento della stessa limitatamente agli aggiornamenti scaturiti dalle prescrizioni e osservazioni richieste dal sopra richiamato voto"*.

IL SEGRETARIO GENERALE

4  
Preso atto che in relazione alla documentazione trasmessa dalla Autorità portuale, la Direzione Ambiente e la Direzione Pianificazione e gestione del territorio hanno provveduto alla relativa istruttoria;

che tale istruttoria contenente alcune prescrizioni ed indicazioni è stata trasfusa nella relazione allegata al presente provvedimento;

che ulteriore istruttoria è stata effettuata dalla Direzione Infrastrutture anch'essa contenuta in una relazione che si allega.

Considerato, ancora, che - come evidenziato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici - occorre perfezionare l'intesa di cui al più volte citato art. 5 della L. 84/94.

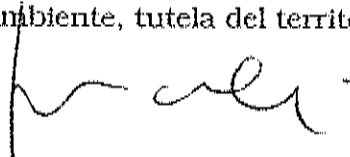
Ritenuto, a tal fine, necessario proporre al Consiglio comunale di esprimere l'intesa di cui all' art. 5 della legge 84/94, nei limiti e con le motivazioni di cui agli allegati atti istruttori.

Atteso che l'ambito portuale è sottoposto ai vincoli di cui all'art. 142 comma 1 lett. a) del D.lgs 42/2004 e che in esso ricadono anche immobili sottoposti ai vincoli di cui alla parte II del citato Decreto e che, pertanto, il PRP dovrà essere trasmesso, da parte dell'Autorità Portuale, alla competente Soprintendenza al fine dell'espressione di eventuali osservazioni.

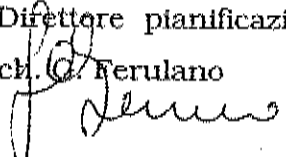
Allegati al presente provvedimento composti da n. <sup>56</sup>...pagine progressivamente numerate e siglate dai Direttori proponenti

*La parte narrativa, i fatti, gli atti citati, le dichiarazioni ivi comprese sono vere e fondate e quindi redatte dai Direttori all'Ambiente tutela del territorio e del mare, dal Direttore alla pianificazione e gestione del territorio-Sito Unesco e dal Direttore lavori pubblici e mobilità sotto la propria responsabilità tecnica, per cui sotto tale profilo, gli stessi qui di seguito sottoscrivono*

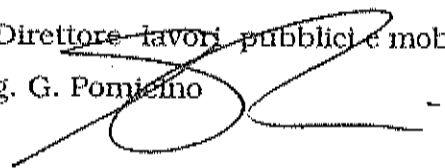
Il Direttore Ambiente, tutela del territorio e del mare  
arch. G. Pulli



Il Direttore pianificazione e gestione del territorio-Sito Unesco  
arch. G. Ferulano



Il Direttore lavori pubblici e mobilità  
ing. G. Pomicino



SEGRETARIO GENERALE

**DELIBERA**

1. Proporre al Consiglio comunale di esprimere l'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994 per il Piano Regolatore Portuale di Napoli, aggiornamento 2012, approvato con delibere di Comitato portuale n. 11 del 6 marzo 2012 e n. 18 del 12 luglio 2012, con le prescrizioni contenute nelle allegate relazioni:
  - a) esame della proposta di piano regolatore portuale - aggiornamento 2012
  - b) piano regolatore portuale e sistema della mobilità.
2. Trasmettere al consiglio comunale il presente provvedimento completo delle allegate relazioni parti integranti e sostanziali del presente provvedimento.

Il Direttore pianificazione e gestione del territorio-Sito Unesco

arch. G. Ferulano



Il Direttore Ambiente, tutela del territorio e del mare

arch. G. Pulli



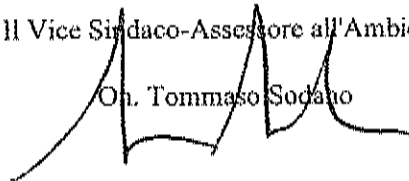
Il Direttore lavori pubblici e mobilità

ing. G. Pomicino



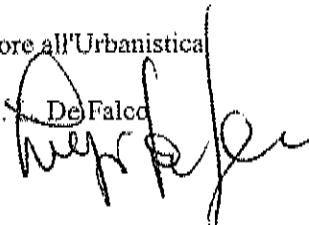
Il Vice Sindaco-Assessore all'Ambiente

On. Tommaso Sodano



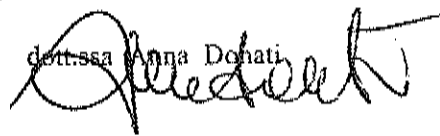
L'Assessore all'Urbanistica

arch. S. De Falco

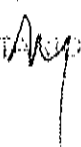
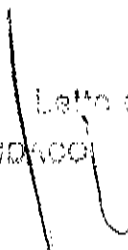


L'Assessore alla Mobilità e Infrastrutture

dott.ssa Anna Donati



Letto e confermato in Consiglio  
IL SINDACO  
IL SEGRETARIO GENERALE





COMUNE DI NAPOLI

6

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N. 1 DEL 27/07/2012, AVENTE AD  
OGGETTO: PROPOSTA AL CONSIGLIO PER L'ESPRESSIONE DELL'ASSENSO AL  
PERFEZIONAMENTO DELL'INTESA DI CO. ALIARI. 9, COMMA 3 DELLA LEGGE N.  
84/1984 CON LE PRESCRIZIONI IN CUI AGLI AUTORIZZATI, ATTI ISCRITTORI.

I direttori esprimono, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, il seguente parere di regolarità  
tecnica in ordine alla suddetta proposta:

FAVOREVOLE

Dal presente atto non deriva impegno di spesa o diminuzione di entrata anche con riferimento agli esercizi  
successivi

G. PULLI

G. FERULLANO

G. BONICCI

Addi 27/07/2012

Pervenuta in Ragioneria Generale il ..... Prot. ....

Il Dirigente del Servizio di Ragioneria, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000, il  
seguente parere di regolarità contabile in ordine alla suddetta proposta:

Addi .....

IL RAGIONIERE GENERALE

#### ATTESTATO DI COPERTURA FINANZIARIA ED IMPEGNO CONTABILE

La somma di L. .... viene prelevata dal Titolo ..... Sez. ....  
Rubrica ..... Cap. .... ( ..... ) del Bilancio 200 ....., che presenta  
la seguente disponibilità:

Dotazione	L. ....
Impegno precedente	L. ....
Impegno presente	L. ....
Disponibile	L. ....

Ai sensi e per quanto disposto dall'art. 151, comma 4, del D.Lgs. 267/2000, si attesta la copertura  
finanziaria della spesa di cui alla suddetta proposta.

Addi .....

IL RAGIONIERE GENERALE

7

### OSSERVAZIONI DEL SEGRETARIO GENERALE

Col provvedimento sottoposto all'esame della Giunta Comunale, pervenuto a questa Segreteria Generale nell'immediatezza della seduta di Giunta, si propone al Consiglio Comunale di esprimere l'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5, comma 3, della L. 84/1994.

I dirigenti proponenti hanno espresso il parere di regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49, comma 1, D.Lgs. 267/2000, con la formula *"Favorevole"*, cui segue la specificazione che *"dal presente atto non deriva impegno di spesa o diminuzione di entrata anche con riferimento agli esercizi successivi"*.

Dalle motivazioni e dalle dichiarazioni espresse nella parte narrativa, redatta con attestazione di responsabilità dai dirigenti proponenti, risulta (tra l'altro) che la proposta è motivata dalla coerenza con i provvedimenti e gli impegni già assunti precedentemente dall'Amministrazione e, in particolare, dalla congruenza con l'art. 5 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84, che, al comma 3, definisce la competenza e la procedura per l'adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP).

Si ricorda che la responsabilità in merito alla regolarità tecnica viene assunta dai dirigenti che sottoscrivono la proposta, con particolare riguardo alla correttezza e completezza dell'istruttoria, alla conformità della proposta stessa alla specifica normativa di settore, anche regolamentare, nonché alla idoneità e convenienza delle scelte rispetto alle finalità dell'Amministrazione.

Il provvedimento viene proposto all'esame del Consiglio Comunale, ai fini dell'esercizio delle prerogative attribuite a tale organo dall'art. 42 del D. Lgs. 267/2000, nonché dall'art. 30 dello Statuto comunale.

Richiamato l'art. 5, comma 3, della Legge n. 84/1994, che così dispone: *"Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati.[...] Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole"*.

Spettano all'organo deliberante le determinazioni conclusive ai fini dell'adozione dell'atto, in coerenza con i principi di buon andamento e imparzialità dell'azione amministrativa ai sensi dell'art. 97 della Costituzione, nonché dell'art. 1, comma 1, della legge n. 241/1990 e ss.mm.ii, che così dispone: *"L'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità, di efficacia, di imparzialità, di pubblicità e di trasparenza, secondo le modalità previste dalla presente legge e dalle altre disposizioni che disciplinano singoli procedimenti, nonché dai principi dell'ordinamento comunitario"*.

VISTO:  
il sindaco

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Gaetano Virruoso

30.7.12





COMUNE DI NAPOLI  
SEGRETERIA GENERALE  
SEGRETERIA DELLA GIUNTA COMUNALE

ALLEGATI COSTITUENTI PARTE  
INTEGRANTE DELLA  
DELIBERAZIONE DI G. C.  
N...601.....DEL 30-7-2012

**Esame della Proposta di Piano Regolatore Portuale - Aggiornamento 2012**

In data 25 luglio 2012, PG/2012/0610490 l'Autorità portuale ha trasmesso al Vice Sindaco assessore all'ambiente il Piano regolatore portuale aggiornamento 2012 approvato con delibera di Comitato Portuale n.11 del 06/03/2012 e n.18 del 12/07/2012.

Il Vice Sindaco ha trasmesso con PG/2012/0610634 del 26/07/2012 alla Direzioni Ambiente e alla Direzione Pianificazione e gestione del territorio la documentazione pervenuta al fine di completare l'istruttoria e predisporre gli atti per pervenire all'intesa con il Comune ex art.5, comma 3 della legge 28.01.1994, n.84 e smi.

La proposta di piano in esame è costituita dai seguenti elaborati:

- RG Relazione generale
- NTA Normativa tecnica di attuazione
- RPA Rapporto Preliminare Ambientale

*Elaborati grafici*

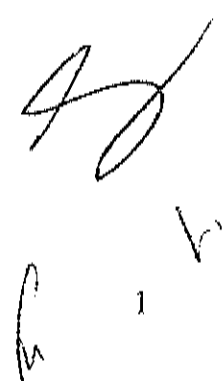
- Eg.01a Stato di fatto al 07/01/2012 - scala 1:5000
- Eg.01b Stato di riferimento - scala 1:5000
- Eg.02a Delimitazione del territorio portuale e degli ambiti di applicazione del PRP - scala 1:5000
- Eg.02b Assetto degli spazi portuali al 2030 - scala 1:5000
- Eg.03 Interventi di trasformazione - scala 1:5000
- Eg.04 Escavo dei fondali portuali - scala 1:5000

*Elaborati grafici integrativi*

- Ei.01 Assetto degli spazi portuali - stato di fatto al 07/01/2012
- Ei.02 Piano Regolatore Portuale vigente (1958) e relativo grado di attuazione - scala 1:5000
- Ei.03 Piano Regolatore Portuale 2002 (adozione del Comitato Portuale con delibera n.31 del 23/10/2002; parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. n. 203 reso nell'adunanza del 29/10/2004) - scala 1:5000
- Ei.04 Comune di Napoli Variante al Piano Regolatore Generale come emendata in sede di adozione cui alla delibera n. 35 del 19/02/2001 - TAV.5 Zonizzazione con modifiche in accoglimento alle osservazioni- scala 1.10.000
- Ei.05 Interventi di trasformazione - opere marittime. Schemi progettuali

*Studi di settore*

- ST.01 Quadro previsionale dei traffici merci e passeggeri
- ST.02 Studio meteomarinario
- ST.03 Studio dell'agitazione ondosa all'interno del porto
- ST.04 Inquadramento geologico geomorfologico e geotecnico
- ST.05 Inquadramento storico del porto
- ST.06 Edifici in area portuale
- ST.07 Studio dei collegamenti stradali e ferroviari



- ST.08 Studio idrologico ed idraulico dei corsi d'acqua che interferiscono con il porto;  
 ST.09 Rapporto integrato per la sicurezza portuale

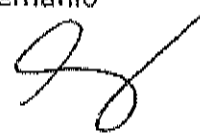
Il Piano regolatore portuale come si legge nella relazione recepisce:

- a) le prescrizioni contenute nel voto n.203 del 29/10/2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativo all'approvazione del PRP di Napoli, adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000;
- b) le variazioni intervenute in fase di revisione del PRP e ratificate con delibera di Comitato Portuale n.58 del 23/12/2008;
- c) i contenuti delle *Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti rivolte allo sviluppo sostenibile del porto di Napoli* approvate con delibera n. 30 del Comitato Portuale del 28/07/2011 e con delibera n.11 del Comitato Portuale del 06/03/2012;
- d) gli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici fino a giugno 2012 riguardanti gli ampliamenti dei moli Bausan, Flavio Gioia, Immacolatella Vecchia, il tombamento dell'ex Alveo Pollena ed i pontili alla calata Beverello e le relative opere a terra;
- e) l'Accordo di Programma perfezionato in data 23/12/2000 tra APN, Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici in cui è stato previsto il tombamento della darsena di Levante da destinare a terminal contenitori e la realizzazione di un porto turistico in località Vigliena.

Il PRP definisce la nuova configurazione del porto di Napoli al 2030, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, articolando il territorio portuale in Ambiti e Sottoambiti omogenei ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte.

Per quanto concerne gli aspetti ambientali, si legge ancora nella relazione, il PRP introduce i presupposti per la definizione di un processo indirizzato alla riduzione degli impatti sull'ambiente e sul territorio retrostante, attuata attraverso un uso sostenibile dell'energia e la riduzione dei fabbisogni energetici, l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER), la riduzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento acustico, la riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, l'incentivazione della rete ferroviaria, etc.

Il PRP tiene inoltre conto della perimetrazione del centro storico di Napoli iscritto nel World Heritage Site da parte dell'UNESCO e delle attività di salvaguardia (Piano di Manutenzione 2011) che hanno visto la formazione della Buffer Zone Area che interessa le aree del demanio marittimo dal molo San Vincenzo al molo Carmine.



## 1. Premessa

Sulla proposta preliminare di PRP, in data 03/04/2002, l'allora dipartimento pianificazione urbanistica aveva formulato una valutazione in relazione alla conformità del Piano Regolatore

Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere e nello specifico in riferimento alla Variante al piano regolatore adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n.35 del 19/02/2001, nelle more dell'approvazione della stessa da parte della Regione.

Il suddetto parere è allegato quale "parte integrante e sostanziale" alla delibera di giunta comunale n.2070 del 07.06.2002 di proposta al Consiglio per l'espressione dell'intesa.

Il Consiglio comunale ha espresso l'intesa preliminare all'adozione del PRP con delibera n.261 del 26.07.2002.

In merito alla procedura in corso finalizzata all'approvazione del piano regolatore portuale - ai sensi dell'art.5 della legge 28/01/1994 n.84 e smi, si cita la nota del 29/10/2009 dell'Autorità Portuale al Vicesindaco pro tempore trasmessa per conoscenza al dipartimento (prot.1595/DIP) nella quale si precisa che *"conformemente a quanto riportato nel voto n.203 del 29.10.2004, espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la procedura in corso con il Comune non è da intendersi come acquisizione di una nuova intesa ex art. 5 della legge 84/94, che è stata già formalizzata con codesto Comune con Delibera del C.C. n.261 del 26.07.2002, ma piuttosto un perfezionamento della stessa limitatamente agli aggiornamenti scaturiti dalle prescrizioni e osservazioni richieste dal sopra richiamato voto"*.

L'aggiornamento del PRP 2012 che si esamina recepisce, come già esposto, le prescrizioni contenute nel voto n.203 del 29/10/2004 del Consiglio Superiore del LP e le indicazioni formulate dal Dipartimento pianificazione urbanistica nel corso dei numerosi incontri con l'Area tecnica dell'Autorità portuale e con la società incaricata della progettazione e comprende i progetti nel frattempo avviati e/o in programma.

Inoltre a febbraio 2011 sono state formulate alcune riflessioni in relazione agli interventi previsti dal Grande Progetto (GP) - Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Napoli su iniziativa della Regione Campania nell'ambito della più ampia riorganizzazione del sistema portuale regionale. Le opere inerenti il porto di Napoli, finanziate con 282,5 milioni di euro di cui 240 milioni a valere sui fondi POR FESR 2007-2013 riguardano:

- Ampliamento del terminal contenitori di levante
- Darsena Servizi Portuali
- Terminal Autostrade del mare
- Terminal Petroli.

L'ampliamento del *terminal contenitori* prevede il tombamento della Darsena Petroli ed il parziale tombamento della darsena Pollena per una superficie complessiva pari a 90.000 mq, corrispondente a circa il doppio di quella originariamente prevista nel 2008. Si ritiene che tale previsione sia comunque contenuta negli indirizzi per la redazione del PRP di cui all'art.29 della Variante. Inoltre l'ampliamento del nuovo terminal potrebbe costituire una opportunità per la dismissione e delocalizzazione delle ampie aree in ambito urbano attualmente destinate ai contenitori. In particolare potrebbe essere liberata l'area a nord della ex Manifattura Tabacchi,

tra via Galileo Ferraris ed il rilevato ferroviario, compresa nel più ampio progetto del *Viale urbano*, tra via Argine a via Emanuele Gianturco, previsto dalla *Variante* all'art.137 comma 5 (ambito n.12 Gianturco). La rimozione dei containers attualmente localizzati nella suddetta area consentirebbe altresì di dar corso al sottopasso del rilevato ferroviario compreso nel *Piano integrato di rigenerazione della periferia orientale di Napoli - Grande progetto R.I.P.O. NAPLEST*.

*Darsena Servizi Portuali*. In conseguenza dell'ampliamento del terminal contenitori la darsena Pollena, ridotta rispetto all'esistente, sarà riconfigurata per destinarla ad attività di servizio e ad ospitare la flotta dei rimorchiatori.

Il *Terminal Autostrade* del mare riguarda la realizzazione sul molo Bausan, liberato del terminal contenitori, di un ulteriore terminale legato alla crescente domanda di accosti per il traffico Ro-Ro e Ro-Pax che consentirà un accesso diretto dal raccordo autostradale evitando la promiscuità tra traffico portuale e traffico urbano.

L'intervento relativo al *Terminal petroli* prevede la delocalizzazione del terminal esistente dal pontile Vigliena alla rada antistante la diga Duca D'Aosta. La dismissione delle attrezzature e degli impianti riguardanti il traffico petrolifero previo accordo con la Regione Campania e le altre amministrazioni competenti e il loro allontanamento dal golfo di Napoli, è argomento auspicato dalle norme tecniche di attuazione del piano vigente all'art.29, comma 5, lettera a).

#### **Verifica di conformità del PRP con la Variante al Prg**

La Variante al Prg approvata con DPGRC n.323 del 11 giugno 2004 all'art.29, comma 4 individua nella sottozona Ac - Porto storico, di cui allo stesso art. 29, e nella sottozona Bc - porto di recente formazione di cui all'articolo 34, l'ambito subordinato al piano regolatore portuale.

In merito alle indicazioni formulate nel corso dell'istruttoria dell'aggiornamento 2008 e 2011 dal Dipartimento pianificazione urbanistica le criticità emerse hanno riguardato:

- la verifica della perimetrazione del PRP, in particolare nell'area delle darsene orientali;
- la definizione delle caratteristiche degli immobili esistenti in ambito portuale, in analogia alla classificazione tipologica di cui alla parte II delle Norme di attuazione della *Variante*;
- l'adeguamento delle tipologie di intervento previste dal PRP con gli interventi edilizi di cui al DPR 380/2001 - testo unico in materia edilizia;
- l'approfondimento circa i meccanismi previsti per l'edificazione negli ambiti e sottoambiti portuali;
- la conservazione e il recupero dell'edificio dei Magazzini Generali.

L'ambito portuale è delimitato Nord dalle vie Acton, Cristoforo Colombo, Nuova Marina, Reggia di Portici, Marina dei Gigli e dallo Stradone Vigliena; ad Ovest dal molo S. Vincenzo e dalla darsena Acton inclusi e, ad Est, infine, dal terrapieno di levante compreso ed è rappresentato nella tavola Eg.02a - Delimitazione dell'ambito di applicazione della proposta di PRP.

Tale ambito corrisponde alla delimitazione grafica delle sottozone Ac - Porto Storico e Bc - Porto di recente formazione prevista dalla Variante.

L'aggiornamento 2012 ha recepito l'osservazione formulata dal dipartimento di rivedere i confini dell'ambito portuale escludendo a oriente, in prossimità dell'area in concessione demaniale alla società Tirreno Power, la porzione di suolo ricadente in sottozona Da (Insediamenti per la produzione di beni e servizi d'interesse tipologico-testimoniale) esterna all'attuale recinzione portuale.

La porzione di suolo di che trattasi è compresa nel perimetro dell'Accordo di Programma per la "realizzazione di nuovi insediamenti universitari, porto turistico e attrezzature pubbliche nel quartiere S.Giovanni a Teduccio" stipulato in data 23/12/2000 tra regione Campania, Comune di Napoli, Autorità Portuale, università di Napoli Federico II, Ministero dei Trasporti e Ministero dei lavori pubblici, approvato con decreto del presidente della giunta regionale n.325 del 01/03/2001.

In particolare, il protocollo d'intesa stipulato in data 18/02/2000 tra Comune di Napoli e università degli studi di Napoli Federico II, preliminare al suddetto accordo di programma, prevede all'art.4, l'impegno del Comune ad effettuare una serie di interventi tra cui il miglioramento dell'accessibilità pedonale e veicolare della fascia costiera, soprattutto per l'area Corradini. Peraltro, il miglioramento dell'accessibilità costiera in quell'area, rientra tra le previsioni contenute nella delibera n.1525 del 13 maggio 2003 di dichiarazione di pubblico interesse per la progettazione, costruzione e gestione del porto turistico - Porto Fiorito.

Si ricorda, inoltre, che il *Programma Innovativo in Ambito Urbano* (PIAU) elaborato dall'unità di progetto del dipartimento in partenariato con Rete Ferroviaria Italiana Spa ed Autorità Portuale di Napoli, ha previsto uno studio finalizzato alla definizione di una soluzione adeguata per migliorare l'accessibilità nella fascia costiera nonché garantire l'accesso al Porto Fiorito. Le soluzioni individuate, che prevedono il prolungamento della via Stradone Vigliena e la riconfigurazione del perimetro della Tirreno Power in prossimità della ex fabbrica Corradini, sono state oggetto di un tavolo tecnico tra i soggetti interessati.

### **Congruenza con le specificazioni di cui all'art.29 delle Norme di attuazione**

Per quanto concerne la disciplina dell'art.29 sottozone Ac - porto storico delle Norme di attuazione della Variante questa prevede al comma 5:

- a) la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti riguardanti il traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli, previo accordo con la Regione Campania e le altre amministrazioni competenti. Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale;
- b) la concentrazione di tutto il traffico dei passeggeri - crociere, traghetti, aliscafi - nell'area occidentale dell'ambito portuale, dismettendo lo scalo passeggeri di Mergellina che può essere in tal modo utilizzato come approdo per imbarcazioni da diporto, mediante un idoneo piano che

5 V

- comprenda anche la riqualificazione delle aree circostanti e prevedendo una sistemazione, compatibilmente con le esigenze del traffico commerciale e delle attività cantieristiche da riorganizzarsi nell'area orientale dell'ambito portuale, che consenta la costituzione di una interconnessione tra trasporto marittimo e trasporto ferroviario in corrispondenza con il nodo di interscambio di piazza Garibaldi, che include la stazione di porta dell'alta velocità;
- c) la formazione, al limite occidentale dell'ambito portuale, di un approdo per imbarcazioni da diporto - valutando a tal fine l'utilizzazione del molo S. Vincenzo - valorizzando in tal modo l'apertura e la riqualificazione del piazzale portuale antistante piazza Municipio, che concorre a formare uno spazio pubblico monumentale pedonalizzato, dalla stazione marittima a piazza del Plebiscito;
- d) la definizione degli accessi al porto e dei sistemi di collegamento con la città e con l'hinterland, in coerenza con il piano comunale dei trasporti;
- e) la sistemazione delle aree in prossimità del confine orientale dell'ambito portuale secondo modalità compatibili con la riqualificazione che la presente variante prevede nelle aree immediatamente adiacenti, finalizzata a formare uno spazio per i giovani e il tempo libero, a migliorare i collegamenti tra il quartiere di S. Giovanni e la linea di costa, da riqualificare salvaguardandone il profilo naturale e valorizzando il patrimonio d'archeologia industriale, a cominciare da una idonea utilizzazione della centrale elettrica di Vigliena da dismettere.
- f) la definizione delle caratteristiche degli immobili e delle preesistenze naturali esistenti in ambito portuale, in analogia alla classificazione tipologica di cui alla parte II della presente normativa, al fine della relativa previsione di modalità d'intervento e di utilizzazioni, non contrastante con le caratteristiche dell'eventuale valore storico e ambientale degli stessi immobili e preesistenze naturali.

**Per quanto riguarda le indicazioni contenute alla lettera a) del comma 5 dell'art.29 delle Norme di attuazione della Variante**, si rileva, come già anticipato, che nell'ambito Area Orientale si prevede, tra l'altro, la delocalizzazione degli impianti di approvvigionamento dei carburanti, GPL e liquidi infiammabili mediante realizzazione di un impianto di carico a servizio del Terminal Petroli all'esterno della diga foranea Duca D'Aosta (vedi art.21 delle Nta del PRP - Ambito Area Orientale (Ao).

**Per quanto riguarda le indicazioni di cui all'art.29, comma 5, lettera b) della Variante si rileva che** nell'area occidentale ed in particolare nell'Ambito Porto Storico vengono concentrate le funzioni relative al traffico passeggeri, aliscafi, crociere traghetti.

**Per quanto riguarda le indicazioni di cui all'art.29, comma 5, lettera d) della Variante**, si rileva che il PRP prevede la riqualificazione del molo San Vincenzo mediante interventi di riqualificazione degli edifici e delle opere esistenti, mentre vengono potenziate le opere a mare del molo Angioino per l'accosto e l'ormeggio e l'imbarco/sbarco dei passeggeri. Andranno

quindi previsti idonei percorsi pedonali tra la Stazione Piazza Municipio e il piazzale della Stazione Marittima.

**Per quanto riguarda le specificazioni di cui all'art.29, comma 5, lettera d) la definizione degli accessi al porto e dei sistemi di collegamento con la città e con l'hinterland,** si rinvia alle osservazioni formulate nella nota riguardante gli aspetti della mobilità.

**Per quanto riguarda le specificazioni di cui all'art.29, comma 5, lettera e)** si rileva che nell'ambito area orientale è prevista la colmata della darsena al fine di realizzare un Terminal contenitori. In particolare la previsione della colmata è contenuta nell'Accordo di programma per la "realizzazione di nuovi insediamenti universitari, porto turistico e attrezzature pubbliche nel quartiere S.Giovanni a Teduccio" del 23/12/2000 ed approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale n.325 del 01/03/2001.

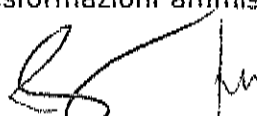
**Per quanto riguarda le indicazioni di cui all'art.29, comma 5, lettera f)** la Variante al Prg di Napoli prevede che il PRP definisca le caratteristiche degli immobili esistenti in ambito portuale, in analogia alla classificazione tipologica di cui alla parte II della Nta, al fine della relativa previsione di modalità d'intervento e di utilizzazioni, non contrastante con le caratteristiche dell'eventuale valore storico degli stessi.

L'aggiornamento 2012 ripropone l'elaborato **ST.06 Edifici in area portuale** nel quale risultano censiti 236 edifici esistenti presenti all'interno dell'ambito portuale. Per ciascun edificio è stata predisposta una scheda con l'indicazione della localizzazione, la presenza di caratteristiche significative dal punto di vista storico-artistico-monumentale, i principali dati metrici (altezza, superficie coperta, volume, n. piani), le caratteristiche costruttive, destinazione d'uso attuale, lo stato di conservazione. Per ciascun edificio viene indicato inoltre il tipo di intervento ammissibile, con riferimento alle tipologie di intervento di cui all'**art.14 - Categorie di intervento** - delle Nta del PRP.

Si rappresenta che nelle schede che evidenziano caratteristiche tipologiche o costruttive degne di rilievo, non corrispondono adeguate prescrizioni relative alle modalità di conservazione degli stessi ma si prevede in quasi tutti i casi interventi fino alla nuova edificazione in contrasto pertanto con la *descrizione*. Si elencano nel seguito le schede che, a meno di studi di dettaglio specifici che ne giustificano la ristrutturazione o la demolizione, dovranno prevedere nel *tipo di intervento ammissibile* il solo restauro e risanamento conservativo: schede 11, 31, 34, 37, 45, 49, 127, 128, 136, 149, 157, 193, 233

Per quanto concerne gli allineamenti richiesti nelle precedenti fasi istruttorie tra le norme tecniche di attuazione del PRP e la norma di attuazione della Variante si segnala che:

- all'art. 14 - categorie di intervento comma 3 gli interventi di trasformazione edilizia delle opere a terra, in particolare quelli di restauro, elencano trasformazioni ammissibili

 7



8.

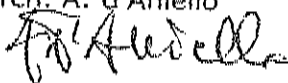
che non possono riferirsi a tutte le tipologie individuate. Occorre pertanto che nella definizione degli interventi ammissibili sia richiamata espressamente la disciplina tipologica della Variante.

- all'art. 13 delle Nta sono state allineate le definizioni dei *Parametri edilizi ed urbanistici* in conformità alla *Variante*.
- le tipologie di intervento previste dal PRP rispecchiano gli interventi edilizi così come definiti dal Dpr 380/2001 all'art.3 comma 1 a meno della modifica della quota dei solai che è inserita nella categoria di intervento del restauro e risanamento conservativo e che, invece, deve intendersi compresa nella categoria di intervento della ristrutturazione art.14 comma 3 lettera b.

arch. A. Ceudech



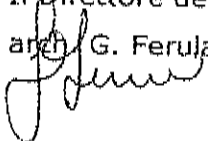
arch. A. d'Aniello



Visto

Il Direttore della Direzione Pianificazione e Gestione del Territorio – Sito Unesco

arch. G. Ferulano



## Piano Regolatore Portuale e Sistema della Mobilità.

### Premessa

Nel Piano Regolatore del Porto, come riportato nella relativa relazione generale, sono individuate alcune criticità, così descritte:

- sistema della viabilità: "condizionato da un generale stato di disordine e frammentazione delle destinazioni d'uso. Ad esempio, la viabilità compresa tra piazzale Immacolatella e piazzale Pisacane (all'altezza di via Duomo) produce una continua paralisi dei flussi veicolari negli orari di punta di carico e scarico dei mezzi commerciali con rilevanti ricadute negative per la fluidità del traffico, l'accessibilità dei passeggeri ai terminal e per l'ambiente a causa delle emissioni di gas di scarico. La viabilità e le infrastrutture portuali richiedono urgenti ed importanti interventi di adeguamento anche al fine di garantire una corretta gestione delle misure di salvaguardia ambientale e di sicurezza". *(dalla relazione generale del Piano)*
- collegamenti pedonali interni al porto e con la città: "interessati da rilevanti flussi di pedoni, che risultano "inappropriati se non addirittura pregiudizievoli per la sicurezza dell'utenza". *(dalla relazione generale del Piano)*
- sistema della logistica e ripartizione modale fortemente squilibrata verso la gomma, quando si afferma che "l'impatto sui movimenti terrestri da e per il porto risente fortemente dalla organizzazione del sistema logistico, e che il quadro previsionale sia nel medio che nel lungo periodo può variare considerevolmente se al progetto di nuove opere infrastrutturali si aggiunge un progetto di logistica in grado di attrarre nel nodo intermodale di Napoli linee marittime che ad oggi trovano maggior convenienza nello scegliere altri porti, sfruttando possibili sinergie con i terminali intermodali retrostanti il porto. Questo progetto, per altro, risulta indispensabile, quanto meno per superare la criticità dell'eccessivo traffico gommatto, a cui si va inevitabilmente incontro, anche con lo scenario di crescita tendenziale". *(dal Quadro previsionale dei traffici merci e passeggeri)*
- discontinuità tra città e mare quando si afferma "la Stazione Marittima, afflitta da un traffico di superficie non rispondente alle esigenze del porto, soffre di un forte isolamento della città a fronte della "dichiarata necessità di prolungare lo spazio di piazza Municipio fino al mare, ovvero di aprire effettivamente il porto alla città". *(dalla relazione generale del Piano)*



Da tali analisi, pienamente condivise, ne consegue che gli obiettivi del Piano devono essere mirati:

1. alla soluzione delle problematiche derivanti dall'attuale sistema di accessibilità al Porto
2. alla realizzazione di una rete di percorrenze pedonali sicure e coerenti con il nuovo assetto portuale
3. all'apertura del Porto alla Città e alla "ricucitura" della Stazione Marittima con Piazza Municipio
4. alla necessità di una ripartizione modale più favorevole al ferro
5. all'elaborazione di un Piano di logistica integrato

Questi obiettivi sono pienamente coerenti con quelli dell'Amministrazione e vanno incardinati in uno scenario in progressiva evoluzione che vede la realizzazione di interventi infrastrutturali nell'area comunale, in grado di supportare le scelte del PRP mirate alla risoluzione delle criticità sopra elencate.

In tale ottica le azioni e gli interventi sinora messi in atto dall'Amministrazione Comunale definiscono le strategie di mobilità sostenibile che si intendono perseguire, in coerenza con i vigenti piani di settore e sulla base degli interventi infrastrutturali in corso e programmati.

Esse sono finalizzate alla "costruzione" di un sistema integrato nel quale le componenti della mobilità (circolazione dei veicoli, sosta e parcheggi, trasporto pubblico, pedonalità e mobilità ciclistica) rispondono alle esigenze di mobilità dei cittadini e, nel contempo, contribuiscono a migliorare il livello di vivibilità urbana.

Tali scelte sono attuate attraverso:

- la riduzione dei flussi veicolari, in particolare quelli di attraversamento, con la razionalizzazione degli schemi di circolazione e provvedimenti di limitazione del traffico (Z.T.L.);
- il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico, attraverso azioni finalizzate all'incremento della velocità commerciale;
- la razionalizzazione della sosta su strada e al potenziamento dei parcheggi di scambio per arginare i flussi veicolari extracomunali sulla cintura esterna e spostare l'utenza sulla rete metropolitana.
- la realizzazione di vaste aree pedonali, di itinerari ciclabili e di una rete continua e

1 

44  
sicura di percorsi pedonali.

Queste opzioni si configurano, tra l'altro, come condizioni preventive per l'avvio di azioni ed interventi mirati alla riqualificazione urbana ed al rilancio economico della città e, nel caso specifico, a supporto della razionalizzazione e della crescita delle attività portuali.

Rispetto al quadro degli interventi in corso di realizzazione, ad esempio, l'apertura delle stazioni di piazza Municipio della linea metropolitana 1 e della linea 6, entro il 2015 (con lavori che attualmente interessano aree interne al Porto), potrà garantire l'accessibilità al Porto Storico (polo crocieristico e terminal aliscafi) ad un numero di utenti notevolmente superiore a quello attuale, consentendo, come auspicato dall'Amministrazione, una notevole riduzione della pressione veicolare sulle parti centrali della città; analogamente, ma con tempi diversi, l'apertura della stazione Duomo della linea metropolitana 1 consentirà un più agevole inserimento del terminale di Porta di Massa nella rete dei trasporti cittadini.

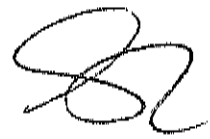
Vanno ancora evidenziati gli interventi infrastrutturali in grado di rafforzare le scelte di miglioramento delle connessioni su ferro auspiccate nel PRP; in particolare l'interramento del Traccia, affidato a Ferrovie dello Stato; inoltre nel grande progetto Napoli Est convergono ingenti finanziamenti, pubblici e privati, finalizzati a trasformare radicalmente l'area retroportuale.

### Riequilibrio delle modalità di trasporto

Il Piano comunale dei trasporti, e le strategie in atto da parte di questa Amministrazione, sono finalizzate a riequilibrare la ripartizione modale tra ferro e gomma, sia per le merci che per le persone, in un quadro attuale in cui, soprattutto nel settore merci, oggi vi è una forte prevalenza del trasporto su gomma.

Tale situazione, nel caso specifico delle attività portuali, è del resto evidenziata nel "Quadro previsionale di traffici merci e passeggeri" nel quale, al capitolo "Traffico terrestre" si afferma: " l'attuale logistica comporta che la quota merci movimentata dalla ferrovia sia del tutto marginale e limitata al segmento di containers."

A partire dalla metà degli anni novanta e fino al 2003 si è registrato un aumento graduale di questa quota fino a un valore massimo del 7%; successivamente si è avuto un calo

N. 

12

progressivo sino a scendere al 2,5% attuale di trasporto merci su ferro.

Ciò è in parte dovuto anche al fatto che l'85% delle destinazioni è incluso in un raggio di 250 Km, in una condizione, quindi, in cui il trasporto gomma può rilevarsi più competitivo, ma, tenuto conto che Piano mira a ridefinire il ruolo del Porto di Napoli, è necessario che la quota di trasporto su ferro venga notevolmente incrementata, tenuto conto che in altri porti il ferro movimentata sino al 30% delle merci trasportate.

Lo scenario di piano al 2020 ipotizza che le quote di merci su ferro passino dal 2,5% (2010) al 17% (2020) tab. pag. 14 del "Quadro previsionale di traffici merci e passeggeri".



Dalla verifica degli interventi programmati emerge, però, che le opere relative ai collegamenti ferroviari esterni al porto sono ipotizzate nella terza fase attuativa (2020/2030), oltre l'orizzonte di Piano.

In ogni caso la previsione, ottimistica e non supportata da argomentazioni, di passare dal 2,5% al 17% in otto anni, in assenza di interventi infrastrutturali, comporterà, comunque, in virtù della crescita dei traffici, un impatto sulla rete stradale di 2.520.000 veicoli di cui 800.000 auto, con traffico nelle ore di punta di 1050 veicoli/ora; tra l'altro tali dati, relativi ai flussi generati dalle attività portuali, non includono quelli determinate dalle nuove attività commerciali.

Questo volume di traffico può rappresentare una criticità per il sistema della mobilità urbana e per gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria indicati nella programmazione dell'Amministrazione (PAIMS), per cui è necessario che, parallelamente alla realizzazioni mirate alla crescita delle attività portuali entro il 2020, siano realizzate, entro lo stesso periodo, opere infrastrutturali e individuate modalità gestionali per incrementare in modo consistente il trasporto su ferro.

### Parcheggi

Il PRP definisce la nuova configurazione del porto di Napoli al 2030, con uno scenario in forte crescita, come desumibile dall'incremento di Superficie di circa il 20%, (76.000 ulteriori mq. rispetto ai 460.000 mq. di oggi).

La quota maggiore di incremento della SPL è concentrata nell'ambito PS (Porto Storico) con 43.000 mq. su 76.000 mq. totali previsti; in particolare per questa fascia, tra i vari obiettivi del PRP vi è la rimodulazione degli spazi a ridosso del centro storico della città, migliorando significativamente il raccordo del waterfront tra porto e città anche con la previsione di parcheggi interrati multipiano in area demaniale a confine della viabilità urbana e accessibili dalla città.

Questo aspetto viene particolarmente evidenziato per la zona in prossimità del Molo Angioino e per Mergellina.

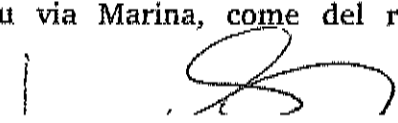
Al fine del dimensionamento delle aree di sosta, all'art. 12 delle NTA viene ricordata l'applicazione dello "standard" ai sensi del DM LLPP n.1444 del 02/04/1968, art. 5, che, per i nuovi insediamenti di carattere commerciale e direzionale, afferma: a 100 mq. di superficie lorda di pavimento di edifici previsti deve corrispondere la quantità minima di 80 mq. di spazio, escluse le sedi viarie, di cui almeno la metà destinata a parcheggi e che tale quantità, per le zone A) e B) è ridotta alla metà, purché siano previste adeguate attrezzature integrative.

Per il dimensionamento delle strutture e delle aree per la sosta, tenuto conto che l'area in oggetto è classificata zona A dal P.R.G. e che essa sarà servita dalla linea metropolitana 1 entro pochi mesi e dalla linea 6 entro il 2015 e che, pertanto, saranno funzionanti attrezzature di trasporto integrative come specificato all'art.5 del succitato decreto, si ritiene che lo standard per i parcheggi vada interpretato al 50% e quindi portato a 20 mq per ogni 100 mq. di nuova realizzazione.

All'art. 17 delle NTA si precisa che nel sottoambito PS 5 - Piazzale Angioino è permessa la realizzazione di parcheggi a raso o interrati che potranno consentire il riequilibrio degli standard per i Sottoambiti PS1 - Molo S. Vincenzo, PS2 - Darsena Acton, PS3 - Molo Angioino e PS4 - Calata Beverello, così come previsto dagli artt. 7 e 12 della presente NTA.

Tenuto conto del presumibile notevole dimensionamento di questa struttura, tale scelta deve essere valutata anche sulle basi degli impatti che possono determinarsi sulla viabilità di via Marina e per l'incremento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nell'area.

Tutto il fronte del Porto Storico che prospetta su via Marina, come del resto



14

ampiamente evidenziato nel Piano per l'ambito PS, riveste particolare rilevanza per le politiche di mobilità che in questa fase l'Amministrazione Comunale sta attuando e programmando, pertanto, al fine di ridurre le interferenze sulla direttrice costiera, andrà evitato l'accesso diretto dei veicoli da via Marina per il tratto compreso tra via Acton e varco del Carmine.

Sempre nel merito delle tematiche relative ai parcheggi, si ritiene che non potendo gli stessi essere in contrasto con quanto previsto dagli strumenti urbanistici e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di interesse e con gli obiettivi e le strategie di sostenibilità sviluppate a livello internazionale e nazionale, essi debbano essere individuati e dimensionati in coerenza con gli strumenti di settore del Comune di Napoli, in particolare Piano Urbano Parcheggi, Piano Mobilità Urbana, Piano Generale del Traffico.

### Riqualificazione via Marina e ridisegno del Waterfront

Sul tratto di via Marina che va dal varco Carmine a via Acton, fronte del Porto Storico, si sovrappongono due disegni strategici, quello della riqualificazione della fascia costiera da largo Sermoneta a varco Carmine e quello del ripristino della "continuità" tra città storica e mare.

In tale ottica è necessario che nel disegno complessivo di "apertura" del Porto Storico (ambito PS del PRP) alla città, deve essere garantita la continuità, la sicurezza e la qualità delle percorrenze pedonali, tra città storica e porto.

Ciò non risulta dagli elaborati di progetto (Assetto degli spazi portuali al 2030 - EG.02b), sui quali sono riportati ancora gli attuali varchi al Porto Storico; su questo punto, in linea con l'obiettivo di ricucire la città al mare e tenuto conto che il Porto Storico è area extradoganale, va accentuata la "permeabilità" pedonale con via Marina, eliminando la barriera che oggi la separa dal porto e dal mare.

Questi luoghi, nella strategia dell'Amministrazione Comunale, rivestono particolare rilevanza, sia per le caratteristiche di asse primario di via Marina, direttrice costiera sulla quale prevedere una profonda opera di rifunzionalizzazione e di riqualificazione urbana ed ambientale, sia per piazza Municipio, "cerniera urbana" di connessione tra città storica e mare; pertanto, su tali temi, è necessaria una maggiore definizione e conseguente



40  
condivisione delle relative scelte.

In particolare per la parte relativa a Piazzale Angioino, cerniera tra il progetto in corso di realizzazione dell'arch. Siza e del previsto progetto del waterfront, è necessario individuare soluzioni architettoniche in grado di armonizzare gli interventi in corso di realizzazione con quelli previsti dal Piano.

### Viabilità

Nel merito della viabilità, l'obiettivo del PRP è quello di riorganizzare la viabilità interna del porto in armonia con quella esterna; tale condivisibile obiettivo va calibrato sulla base delle scelte dell'Amministrazione Comunale di limitazione del traffico che sono state già attuate o sono in corso di attivazione per il Bacino Centrale (Z.T.L. del Centro Antico e Z.T.L. del Mare).

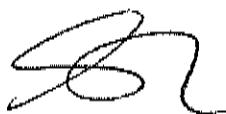
Pertanto, la prevista riorganizzazione della viabilità stradale principale e di servizio del Porto deve essere coerente con quest'obiettivo e deve prevedere l'accesso ai vari ambiti interni escludendo l'impegno della viabilità cittadina interna all'area circoscritta dal seguente perimetro, interessata dai provvedimenti dell'A.C.:

*Gallerie IV Giornate e Laziale, Via Caracciolo, Corso Vittorio Emanuele, via Salvator Rosa, via Museo Nazionale, piazza Cavour, via Foria, piazza Carlo III, corso Garibaldi, piazza Garibaldi, corso Lucci, via Marina, via Colombo, via Acton, via Riviera di Chiaia.*

L'Amministrazione, infatti, in attuazione del PGTU, ha attuato un particolare dispositivo di circolazione di limitazione dei flussi di traffico nel Bacino Centrale, consentendo il transito per le strade del Centro cittadino solo ai veicoli autorizzati.

Pertanto è necessario che la riorganizzazione interna della mobilità verso le varie funzioni dell'area portuale deve tenere in conto la limitazione degli accessi come di seguito descritto:

- varco Pisacane (transito consentito esclusivamente per gli imbarchi a Porta di Massa), accesso consentito solo ai veicoli con massa inferiore a 35 quintali a pieno carico ed esclusivamente sul seguente percorso: via Volta, via Marina, ritorno indietro prima

N. 



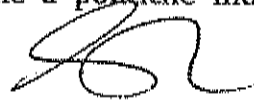
della chiesa di Portosalvo, ritorno su via Marina, accesso al varco Pisacane;

- varco occidentale di accesso all'area doganale del porto di Napoli: accesso consentito solo ai veicoli con massa inferiore a 35 quintali a pieno carico;
- accesso al porto dei mezzi pesanti consentito esclusivamente dal raccordo con l'Autostrada A3, con l'organizzazione della viabilità interna verso i vari ambiti: Ambito Area Cantieristica, Ambito Area dei Pontili, Ambito Area Orientale e collegamento verso gli imbarchi di Porta di Massa.

### Prescrizioni:

Gli interventi di trasformazione previsti dal Piano dovranno essere preceduti da:

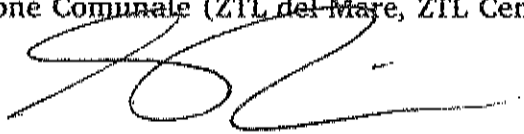
- a. Riorganizzazione del sistema degli accessi veicolari che dovrà prevedere varco Carmine come unico accesso veicolare al porto storico (area extradoganale) nel tratto compreso tra piazza Mercato e via Acton.
- b. Definizione di un sistema di accessibilità pedonale coerente con le prossime aperture delle stazioni di Municipio (linea metropolitane 1 e 6), con l'obiettivo di armonizzare gli interventi già in atto su piazza Municipio e all'interno del Porto con quelli pianificati per Piazzale Angioino.
- c. Elaborazione condivisa di un progetto per il miglioramento delle connessioni pedonali tra stazione della metropolitana di Duomo con il terminale di Porta di Massa.
- d. Dimensionamento dei parcheggi per le nuove attività nel Porto Storico (Zona A del P.R.G.) con standard al 50%, così come precisato all'art. 5 del D.M. 1444/68. Eventuali nuovi parcheggi o modifiche di quelli programmati dovranno essere coerenti con gli strumenti di settore dell'Amministrazione Comunale (Piano Urbano Parcheggi, Piano Mobilità Urbano, Piano Generale del Traffico). *(art. 12 comma 1 Norme tecniche di attuazione del P.R.P.)*
- e. In coerenza con gli obiettivi condivisi di ridisegno del Waterfront e di ricucitura tra città storica e mare, eliminazione dell'attuale barriera di separazione tra via Marina e Porto Storico con la previsione di interventi di riqualificazione per la parte interessata. *(elaborato EG. 02A del P.R.P. - Delimitazione del territorio portuale e degli ambiti di applicazione del PRP)*
- f. Progetto di logistica integrata, che metta in relazione lo sviluppo previsto delle attività portuali con le infrastrutture stradali e ferroviarie, con le attività svolte degli interporti di Nola e Marcianise, con i servizi e i sistemi di gestione, in un quadro aggiornato di riferimento a scala territoriale più vasta, anche in relazione a politiche industriali di

| 

sviluppo o di riconversione.

g. Realizzazione nella prima fase (2012-2015) del nuovo fascio ferroviario all'interno del Porto e dei collegamenti alle reti stradali e ferroviarie esterne al Porto (dalla fase 3 alla fase 1), tenuto conto che è stato finanziato l'interramento del Traccia, affidato a Ferrovie dello Stato (*elaborato EG. 03A del P.R.P. - Interventi di trasformazione - Fasi di attuazione*)

h. Elaborazione di specifico piano di settore sul sistema di mobilità (merci e passeggeri) per l'accessibilità al Porto, in coerenza con le azioni e gli interventi in corso di attuazione o programmati dall'Amministrazione Comunale (ZTL del Mare, ZTL Centro Antico, Aggiornamento PGTU, PUM, PUP)





COMUNE DI NAPOLI

DELIBERA N. 261

DEL 26/07/2002. La seduta si è protratta sino alle ore 2,00 del 27/07/2002

### DELIBERAZIONE CONSIGLIO COMUNALE

**OGGETTO:** Intesa preliminare all'adozione del piano regolatore del porto di Napoli da parte del Comitato portuale, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n.84.-

(All.delib.G.C.n.2070 del 07/06/2002 + n.1 Mozione + n.2 Emendamenti)

L'anno duemiladue il giorno 26 del mese di luglio  
nella Casa Comunale e precisamente nella sala delle sue adunanze sita in Castelnuovo (Sala dei Baroni), si è riunito il Consiglio Comunale in grado di prima convocazione ed in seduta pubblica  
Premesso che a ciascun consigliere, ai sensi dell'art.125 del T.U. 1915, modificato dall'art. 61 R.D. 30 dicembre 1923 n.2839, è stato notificato l'avviso di convocazione pubblicato all'albo pretorio del Comune, si dà atto che dei sottocelencati consiglieri in carica risultano assenti quelli per i quali tale circostanza è timbrata a fianco di ciascun nominativo.

#### Sindaco

IERVOLINO ROSA RUSSO  
1) AMBROSINO RAFFAELE  
2) ASSUMMA IGNAZIO  
3) BALZAMO GIUSEPPE  
4) BARRETTA GIUSEPPE  
5) BIANCO FRANCESCO  
6) BOCCHETTI GAETANO  
7) BUONO STEFANO  
8) CARDINALE MARIO  
9) CAROTENUTO RAFFAELE  
10) CARRINO GABRIELE  
11) CENTANNI GENNARO  
12) CERQUA ROSALBA  
13) CIGLIANO DARIO  
14) CILENTI SAVERIO  
15) COPPETO MARIO  
16) CORRADO GIULIANA  
17) CULIERS ANTONIO  
18) DE FLAVIIS UGO  
19) DELFINO MARIO  
20) DE ROSA GIANPAOLO  
21) DI DATO CARLO  
22) DIODATO PIETRO  
23) ELETTO FRANCESCO  
24) ESPOSITO MARIO  
25) FIOLA CIRO  
26) FUCITO ALESSANDRO  
27) FUNARO ANTONIO  
28) GALIERO SALVATORE  
29) GRASSO MASSIMO  
30) GUERRIERO SALVATORE

P	31) IMPEGNO LEONARDO
P	32) LABOCSETTA AMEDEO
P	33) LUPO VITO
P	34) MAFFEI MARIO
ASSENTE	35) MANSUETO MARCO
ASSENTE	36) MARTUSCIELLO ANTONIO
P	37) MASTRANZO PIETRO
P	38) MIGLIORE GENNARO
ASSENTE	39) MINOPOLI UMBERTO
P	40) MOLA GENNARO
P	41) MORETTO VINCENZO
P	42) MOXEDANO FRANCESCO
P	43) NUGNES GIORGIO
P	44) OSPITE CLAUDIO
P	45) PALLADINO GIOVANNI
P	46) PARISI SALVATOREE
P	47) PASSARIELLO LUCIANO
P	48) PECORARO SCANIO ALFONSO
ASSENTE	49) RAJA UGO
P	50) RUSSO ANTONIO
P	51) RUSSO GIUSEPPE
P	52) RUSSO VINCENZO
P	53) SARNATARO GIUSEPPE
P	54) SCARPITTI MAURO
P	55) SCOPATO SERGIO
P	56) SIGNORIELLO CIRO
P	57) SQUAME GIOVANNI
P	58) VALENTE VALERIA
P	59) VARRIALE SALVATORE
P	60) VENANZONI DIEGO

P
P
P
P
ASSENTE
ASSENTE
P
ASSENTE
P
P
P
P
P
ASSENTE
P
ASSENTE
P
P
P
P
P
P
P
P
P
P

96

16

Presiede la riunione il Presidente prof. G. Squame

Il quale, constatato che il numero dei presenti è legale per l'adunanza, in grado prima

convocazione ed in prosieguo di seduta mette in discussione l'argomento in oggetto.

Vice  
Partecipa alla seduta il Segretario del Comune dr. V. Mossetti

Il Presidente passa all'esame della proposta di G.C. n.2070 del 7.6.2002 concernente l'intesa preliminare all'adozione del piano regolatore del Porto di Napoli.

Il Cons.re de Flaviis intervenendo sull'o.d.l. propone di incardinare la discussione sul provvedimento di che trattasi con la relazione dell'Ass.re Papa e poi passare all'esame della proposta di G.C.n.2782 del 22.07.02., concernente il conferimento alla Società Bagnoli futura S.p.A. delle aree ex Mededil ed ex Cimi Montubi.

Il Cons. Labocchetta non condivide la proposta e ritiene che sia opportuno aprire anche il dibattito. Propone di decidere nella conferenza dei capigruppo una data di seduta del Consiglio prima della pausa estiva per poter esaminare le proposte ancora all'o.d.l.-

Il Cons.re Carotenuto si dichiara contrario alla proposta del Cons.re de Flaviis e chiede di portare a termine l'esame del provvedimento.

Il Presidente constatato che dagli interventi dei Cons.ri si evince la volontà comune di far tenere la relazione all'Ass.re Papa, propone di ascoltare prima la relazione e successivamente decidere le modalità di prosecuzione dei lavori.-

Il Cons.re de Flaviis precisa che la sua proposta era dettata dalla necessità di velocizzare i lavori e dichiara di condividere la proposta di approvare il provvedimento prima della pausa estiva.

Il Presidente dà la parola all'Ass.re Papa per la relazione relativa alla proposta di G.C. n.2070 del 07.06.2002.-

L'Ass.re Papa relaziona (la relazione è allegata al presente provvedimento per formarne parte integrante).

Il Presidente chiede all'aula come si intende procedere.

Il Cons.re de Flaviis ritiene opportuno che si proceda con la discussione generale considerando questo provvedimento un atto qualificante.

Il Cons.re Labocchetta ricorda che c'è stata una riunione importante con l'Autorità portuale a cui ha partecipato il Vice Sindaco e chiede che di tali iniziative si dia informativa al Consiglio Comunale.

Il Cons.re Fiola solleva alcune eccezioni.

Il Cons.re Russo A. sottolinea che il Consiglio deve decidere tempi e modi della delocalizzazione.

Il Cons.re Esposito ritiene che l'Ass.re non abbia concluso la relazione.

Il Cons.re Buono interviene nel merito.

Il Cons.re Esposito insiste nella richiesta di completamento della relazione.

Il Presidente dà la parola all'Ass.re Papa.

L'Ass.re Papa dichiara di aver concluso la relazione, ma di essere disponibile per ulteriori chiarimenti.

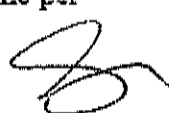
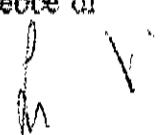
Il Cons.re de Flaviis propone di sospendere temporaneamente la seduta, riunire la commissione per chiarire alcuni punti con l'Ass.re Papa.



Il Presidente chiede chiarimenti.

Il Cons.re de Flaviis chiarisce.

Il Cons.re Esposito sottolinea che le proposte del Cons.re de Flaviis non sono chiare.

Il Cons.re de Flaviis precisa che l'ipotesi è quella di stilare una mozione che consentirebbe di concludere entro stasera.

Il Cons.re Mola propone di sospendere l'esame del provvedimento, riunire la Commissione Urbanistica e continuare la seduta esaminando la deliberazione dell'Ass.re Parente.

Il Cons.re Labocchetta si dichiara contrario alla proposta del cons.re Mola e propone una sospensione di pochi minuti per riunire la Commissione Urbanistica.

Il Cons.re Esposito si dichiara d'accordo

Il Presidente fa presente che a latere si terrà la Commissione Urbanistica con il Vice Sindaco ed alcuni Capigruppo che intendono parteciparvi.

Il Cons.re de Flavijis, in qualità di Presidente della Commissione Urbanistica, riferisce che in Commissione è stata rielaborata la parte impegnativa della mozione di accompagnamento.

Il Cons.re Minopoli legge la mozione di accompagnamento alla proposta di G.C. n.2070 del 7.6.2002-

Il Cons.re Labocchetta illustra la mozione.

Si allontana dall'Aula il cons.re Russo V. (Presenti: 49).

Il Presidente precisa che la mozione letta dal cons.re Minopoli è stata modificata in Commissione Urbanistica e dà lettura della parte dispositiva modificata.

Constatato che nessun altro Cons.re intende intervenire pone in votazione la mozione di accompagnamento alla proposta di G.C. n.2070 del 7.6.2002 così come modificata in Commissione, ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio l'ha approvata a maggioranza con il voto contrario del Gruppo di R.C. e l'astensione del Gruppo dei Verdi e del Cons.re Fiola (All.1)-

Il Presidente pone all'attenzione dell'Aula il primo emendamento a firma dei Gruppi di maggioranza, il cui testo qui di seguito si trascrive:

#### I EMENDAMENTO

"Eliminare l'intero n.4 della pagina 4 dal rigo 14 al rigo 17 "-

Il Presidente constatato che nessun Consigliere intende intervenire, pone in votazione, il primo emendamento ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio l'ha approvato a maggioranza e con il voto contrario dei gruppi di AN- F.I. e C.D.L. (All.2). (n.b. segue rettifica del voto)

Il Presidente dà lettura del II emendamento a firma dei Gruppi di maggioranza, il cui testo qui di seguito si trascrive:

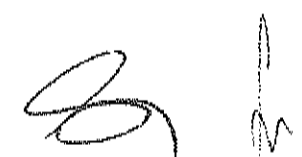
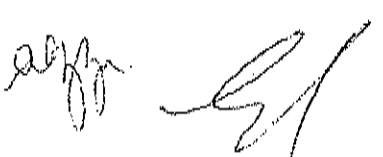
#### II EMENDAMENTO

Nel primo capo del dispositivo, dopo le parole "del presente atto" inserire le parole: "ad esclusione del periodo riportato a pag.6 del parere, dalle parole "considerata però" fino alle parole "pienamente conseguita" (dal rigo 10 al rigo 16) ed inserendo al rigo 18, pag.6, la parola "non " dopo la parola "portuale".-

Il Presidente constatato che nessun altro consigliere intende intervenire pone in votazione il II emendamento ed, assistito dagli scrutatori, accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei gruppi di AN, FI., e C.D.L. (All.3) (n.b. segue rettifica del voto).

Il Presidente pone in votazione la proposta di G.C.n.2070 del 7.6.2002 ed assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio l'ha approvata a maggioranza e con l'astensione dei gruppi di F.I. e C.D.L.-

Il Cons.re Funaro a nome del suo gruppo e quello del C.D.L. dichiara di aver votato favorevolmente sia i 2 emendamenti che risultano, quindi, approvati a maggioranza con il solo voto contrario del gruppo di A.N., che la proposta di G.C. n.2070 del 7.6.2002.



ALL 1 21

## TESTO TRASCRITTO

MOZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO ALLA DELIBERA DI GIUNTA MUNICIPALE N.2070/2002 DEL 7.6.2002.

che la legge 84 del 28/01/1994 ha notevolmente innovato il regime di gestione, programmazione e pianificazione delle aree del demanio marittimo con particolare riferimento alle aree dei porti di interesse nazionale, disciplinando l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti;

che l'art. 5 della legge 84/94 prevede la redazione da parte dell'Autorità Portuale del Piano Regolatore Portuale quale specifico strumento di pianificazione per la definizione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto;

che il Comitato portuale dell'Autorità Portuale di Napoli ha approvato con delibera n. 77/00 del 19 dicembre 2000 il Piano regolatore del Porto di Napoli, pervenuto all'Amministrazione Comunale in data 29 dicembre del 2000;

che con nota n. 374 del 29 dicembre del 2000 il Servizio di Pianificazione Urbanistica del Comune di Napoli è stato invitato a verificare la conformità del piano regolatore portuale di Napoli con gli strumenti urbanistici, vigenti ed in itinere;

che la legge 84/94 contempla la completa autonomia gestionale per le Autorità Portuali, direttamente sottoposte alla vigilanza ed al controllo del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture) in quanto deputate alla gestione funzionale dei porti che hanno interessi territoriali sovracomunali;


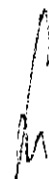
che il Piano Regolatore Portuale, ancora ai sensi dell' art. 5 della legge 84/94, non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e, per essere adottato dal Comitato portuale e per conseguire le successive definitive approvazioni previste dalla Legge, è necessario che il Consiglio Comunale esprima un parere favorevole sull'intesa preliminare;

che nel recente passato alcune importanti scelte programmatiche della Giunta Comunale hanno impropriamente interessato aree del demanio marittimo per le quali la pianificazione era ed è di competenza esclusiva dell'Autorità Portuale;

che la variante al Piano Regolatore Comunale per il Centro Storico, la zona Orientale e la zona Nord-Occidentale, quale strumento urbanistico di riferimento per la verifica della possibile intesa con lo strumento di pianificazione elaborato dall'Autorità Portuale di Napoli, è stato adottato con la delibera Consiglio Comunale n. 35 del 19 /02/2001;

che l'accordo di programma stipulato in data 23/12/2000, successivamente ratificato dal Presidente della Regione Campania, introduce notevoli modifiche sia al Piano Regolatore Portuale all'esame del Consiglio che alla Variante al Piano Regolatore per il Centro Storico, per la zona Orientale e per la zona Nord - Occidentale;

che lo sviluppo urbanistico della Città non può prescindere da una intesa coerente funzionale sulle linee programmatiche di indirizzo e di sviluppo dell'area portuale, fermo restando il riconoscimento, come per Legge, dell'autonomia gestionale dell'Autorità Portuale sulle aree del demanio marittimo del Porto ed il riconoscimento della pari dignità del Piano Regolatore Portuale rispetto al Piano

  V

che l'approvazione dell'intesa tra i due strumenti di pianificazione, quello proposto dall'Autorità Portuale e quello adottato da Consiglio Comunale, assumendo una rilevanza strategica per lo sviluppo urbanistico della Città, ed in particolare per la zona Orientale, deve necessariamente coinvolgere ogni parte politica rappresentata all'interno del Consiglio Comunale che rimane l'organo supremo per la determinazione delle scelte urbanistiche di indirizzo e sviluppo del territorio comunale non compreso tra quello di competenza dell'Autorità Portuale;

che la stessa proposta di Giunta, riportata nel registro delle deliberazioni al numero 2070 del 7/6/2002 è accompagnata dalle Osservazioni del Segretario Generale che individua la possibilità di raggiungere l'intesa alla condizione che l'Autorità Portuale introduca alcune modifiche prima della definitiva approvazione del Piano;

che la proposta di Giunta è accompagnata dal parere di conformità elaborato dal Dipartimento di Urbanistica che, pur ritenendo conseguibile l'adozione dell'intesa, nel merito dei contenuti, lascia presumere una rivisitazione del Piano Regolatore Portuale prima dell'avvio del processo di definitiva approvazione;

#### CONSIDERATO:

che il Porto di Napoli, anche per lo sviluppo conseguito negli ultimi anni sia in riferimento al traffico passeggeri che al traffico commerciale, costituisce un importantissimo riferimento territoriale per la crescita economica per la Città e per l'intero Comune, anche per l'effetto del rilevante impulso che può produrre alle attività indotte;

che tale programmazione non può essere condotta in sedi separate ma deve necessariamente essere armonizzata attraverso uno strumento di intermediazione tra i due succitati Enti, con la partecipazione più diretta del Consiglio Comunale;

che il Comune di Napoli non può pianificare all'interno dell'area Portuale non avendone le competenze;

che l'Amministrazione Comunale ha avviato un consistente processo di riqualificazione dell'area Orientale, con particolare riguardo e priorità al tratto di collegamento tra Piazza Municipio e San Giovanni a Teduccio;

che le attività di riconversione delle aree ENEL (Interpower s.p.a.) ed ex Cirio previste dal Piano Regolatore Portuale hanno un carattere prioritario per le previste attività di qualificazione dell'area Orientale;

che le attività di bonifica e detossicazione dei materiali provenienti dagli scavi dei fondali del Porto di Napoli e dal litorale di Bagnoli, che si prevede di accogliere nelle colmate previste nell'ambito delle nuove infrastrutture previste dal P.R.P., nonché le attività di bonifica dall'amianto previste nell'ambito della riconversione degli impianti ex CIRIO ed ENEL, devono rigorosamente rispettare tutte le limitazioni contenute nelle vigenti normative nazionali e comunitarie e devono limitarsi a trattare esclusivamente i materiali destinati alla bonifica delle aree portuali ed alla formazione delle nuove colmate;

che, per quanto sopra, non può essere previsto alcun impianto di trattamento e smaltimento di prodotti tossici e/o di amianto all'interno del Porto di Napoli da asservire a terzi, fatta eccezione per i soli impianti di installazione ed utilizzo transitorio da asservire alle realizzazioni delle infrastrutture portuali;

che l'Amministrazione Comunale ha uno specifico interesse ad asservire funzionalmente una parte del sottosuolo delle aree del demanio marittimo interne al recinto portuale, al fine di sviluppare tronchi di viabilità in sottopasso e parcheggi interrati multipiano a servizio sia della Città che del Porto, senza erodere spazi fruibili alle attività gestite dall'Autorità Portuale e alla viabilità urbana;

che le infrastrutture che potrebbero essere realizzate non penalizzerebbero in alcun modo la attività portuali né la viabilità cittadina né proprietà private;

che lo sviluppo della zona Orientale risulta fortemente condizionato dalla presenza degli impianti asserviti al traffico di prodotti petroliferi;

che entrambi gli strumenti urbanistici prevedono scenari di riferimento che contemplano la delocalizzazione del terminal petrolifero;

che le particolari condizioni al contorno e l'assenza di semplicistiche soluzioni alternative lasciano presupporre la presenza in loco del terminal petrolifero per un tempo indeterminato, con notevole pregiudizio per lo sviluppo dell'area orientale;

che la rilevata assenza del rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale previsto ai fini degli adempimenti del DPR 175/88 non consente al Consiglio approfondimenti di merito sulla questione;

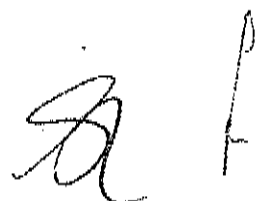
che tutte le problematiche connesse alla sicurezza dell'ambito portuale ed, in conseguenza, delle aree al contorno fortemente urbanizzate, dovranno avere nelle sedi competenti tutti i necessari approfondimenti al fine di garantire la sicurezza e la salvaguardia della salute e l'incolumità delle persone;

che il Piano Regolatore Portuale non contempla un significativo sviluppo delle aree più prossime alla Piazza del Municipio e di immediata fruizione per la Città, ovvero delle aree comprese tra la banchina del Beverello e la banchina del Piliero, fino all'edificio dell'Immacolatella, al fine di consentire un migliore e più razionale sviluppo del traffico passeggeri da e per le isole minori e del traffico cabotiero;

che uno sviluppo sostenibile delle aree antistanti la Piazza del Municipio comporterebbe un notevole alleggerimento del traffico marittimo dislocato a Mergellina, ovvero la dismissione dello stesso scalo che, di contro, ha una vocazione turistica;

#### Il Consiglio

Impegna la Giunta e il Sindaco a favorire la costituzione di STU per la realizzazione nell'area compresa tra l'Immacolatella Vecchia e il Molosiglio e comunque all'interno del recinto portuale, le attrezzature e le infrastrutture tese a favorire le attività di accoglienza e di transito di persone e autoveicoli (tra cui possano individuarsi parcheggi interrati multipiano) escludendo l'impiego delle superfici di copertura che rimangono a servizio dell'Autorità Portuale e nelle disponibilità della stessa.





~~questo PRE  
L. T. V. + F. C.~~

Mozi  
alla Delibera di Giur

Mozione di Accompagnamento  
alla Delibera di Giunta Municipale n° 2070/2002 del 7/6/2002

Premesso:

che la legge n. 84 del 28/01/1994 ha notevolmente innovato il regime di gestione, programmazione e pianificazione delle aree del demanio marittimo, con particolare riferimento alle aree dei porti di interesse nazionale, disciplinando l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti;

che l'art.5 della Legge 84/94 prevede la redazione da parte dell'Autorità Portuale del Piano Regolatore Portuale quale specifico strumento di pianificazione per la definizione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto;

che il Comitato portuale dell'Autorità Portuale di Napoli ha approvato con delibera n. 77/00 del 19 dicembre 2000 il Piano Regolatore del Porto di Napoli, pervenuto all'Amministrazione Comunale in data 29 dicembre del 2000;

che con nota n.374 del 29 dicembre del 2000 il Servizio di Pianificazione Urbanistica del Comune di Napoli è stato invitato a verificare la conformità del piano regolatore portuale di Napoli con gli strumenti urbanistici, vigenti ed in itinere;

che la Legge 84/94 contempla la completa autonomia gestionale per le Autorità Portuali, direttamente sottoposte alla vigilanza ed al controllo del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture), in quanto deputate alla gestione funzionale dei porti che hanno interessi territoriali sovracomunali;

che il Piano Regolatore Portuale, ancora ai sensi dell'art.5 della Legge 84/94, non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e, per essere adottato dal Comitato Portuale e per conseguire le successive definitive approvazioni previste dalla Legge, è necessario che il Consiglio Comunale esprima un parere favorevole sull'intesa preliminare;

che nel recente passato alcune importanti scelte programmatiche della Giunta Comunale hanno impropriamente interessato aree del demanio marittimo per le quali la pianificazione era ed è di competenza esclusiva dell'Autorità Portuale;

che la variante al Piano Regolatore Comunale per il Centro Storico, la zona Orientale e la zona nord-Occidentale, quale strumento urbanistico di riferimento per la verifica della possibile intesa con lo strumento di pianificazione elaborato dall'Autorità Portuale di Napoli, è stato adottato con delibera del Consiglio Comunale n35 del 19 febbraio 2001;

che l'accordo di programma stipulato in data 23 dicembre 2000, successivamente ratificato dal Presidente della Regione Campania, introduce notevoli modifiche sia al Piano regolatore Portuale all'esame del Consiglio che alla Variante al Piano Regolatore per il Centro Storico, per la zona orientale e per la zona nord-occidentale;

8

che lo sviluppo urbanistico della Città non può prescindere da una intesa coerente e funzionale sulle linee programmatiche di indirizzo e di sviluppo dell'area portuale, fermo restando il riconoscimento, come per Legge, dell'autonomia gestionale dell'Autorità Portuale sulle aree del demanio marittimo del Porto ed il riconoscimento della pari dignità del Piano Regolatore Portuale rispetto al Piano Regolatore Comunale;

che l'approvazione dell'intesa tra i due strumenti di pianificazione, quello proposto dall'Autorità Portuale e quello adottato dal Consiglio Comunale, assumendo una rilevanza strategica per lo sviluppo urbanistico della Città, ed in particolare per la zona orientale, deve necessariamente coinvolgere ogni parte politica rappresentata all'interno del Consiglio Comunale che rimane l'organo supremo per la determinazione delle scelte urbanistiche di indirizzo e sviluppo del territorio comunale non compreso tra quello di competenza dell'Autorità Portuale;

che la stessa proposta di Giunta, riportata nel registro delle deliberazioni al n. 2070 del 7/06/02, è accompagnata dalle Osservazioni del Segretario Generale che individua la possibilità di raggiungere l'intesa alla condizione che l'Autorità Portuale introduca alcune modifiche prima della definitiva approvazione del Piano;

che la proposta di Giunta è accompagnata dal parere di conformità elaborato dal Dipartimento di Urbanistica che, pur ritenendo conseguibile l'adozione dell'intesa, nel merito dei contenuti, lascia presumere una rivisitazione del Piano Regolatore Portuale prima dell'avvio del processo di definitiva approvazione;

#### Considerato:

che il Porto di Napoli, anche per lo sviluppo conseguito negli ultimi anni sia in riferimento al traffico passeggeri che al traffico commerciale, costituisce un importantissimo riferimento territoriale per la crescita economica della Città e dell'intero Comune, anche per effetto del rilevante impulso che può produrre alle attività indotte;

che tale programmazione non può essere condotta in sedi separate ma deve necessariamente essere armonizzata attraverso uno strumento di intermediazione tra i due succitati Enti, con la partecipazione più diretta del Consiglio Comunale;

che il Comune di Napoli non può pianificare all'interno dell'area Portuale non avendone le competenze;

che l'Amministrazione Comunale ha avviato un consistente processo di riqualificazione dell'area orientale, con particolare riguardo e priorità al tratto di collegamento tra Piazza Municipio e San Giovanni a Teduccio;

che le attività di riconversione delle aree Enel (Interpower spa) ed ex Cirio previste dal Piano Regolatore Portuale hanno carattere prioritario per le previste attività di riqualificazione dell'area orientale;

che le attività di bonifica e detossificazione dei materiali provenienti dagli escavi dei fondali del porto di Napoli e dal litorale di Bagnoli,



che si prevede di accogliere nelle colmate previste nell'ambito delle nuove infrastrutture previste dal P.R.P., nonché le attività di bonifica dall'amianto previste nell'ambito della riconversione degli impianti ex Cirio ed Enel, devono rigorosamente rispettare le tutte le limitazioni contenute nelle vigenti normative nazionali e comunitarie e devono limitarsi a trattare esclusivamente i materiali destinati alla bonifica delle aree portuali ed alla formazione delle nuove colmate;

che, per quanto sopra, non può essere previsto alcun impianto di trattamento e smaltimento di prodotti tossici e/o di amianto all'interno del Porto di Napoli da asservire a terzi, fatta eccezione per i soli impianti di installazione ed utilizzo transitorio da asservire alle realizzazioni delle infrastrutture portuali;

che l'Amministrazione Comunale ha uno specifico interesse ad asservire funzionalmente una parte del sottosuolo delle aree del demanio marittimo interne al recinto portuale, al fine di sviluppare tronchi di viabilità in sottopasso e parcheggi interrati multipiani a servizio sia della Città che del Porto, senza erodere spazi fruibili alle attività gestite dall'Autorità Portuale e alla viabilità urbana;

che le infrastrutture che potrebbero essere realizzate non penalizzerebbero in alcun modo le attività portuali né la viabilità cittadina né proprietà private;

che lo sviluppo della zona orientale risulta fortemente condizionato dalla presenza degli impianti asserviti al traffico di prodotti petroliferi;

che entrambi gli strumenti urbanistici prevedono scenari di riferimento che contemplano la delocalizzazione del terminal petrolifero;

che le particolari condizioni al contorno e l'assenza di semplicistiche soluzioni alternative lasciano presupporre la presenza in loco del terminal petrolifero per un tempo indeterminato, con notevole pregiudizio per lo sviluppo dell'area orientale;

che la rilevata assenza del rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale previsto ai fini degli adempimenti del DPR 175/88 non consente al Consiglio approfondimenti di merito sulla questione;

che tutte le problematiche connesse alla sicurezza dell'ambito portuale ed, in conseguenza, delle aree al contorno fortemente urbanizzate, dovranno avere nelle sedi competenti tutti i necessari approfondimenti al fine di garantire la sicurezza e la salvaguardia della salute e l'incolumità delle persone;

che il Piano Regolatore Portuale non contempla un significativo sviluppo delle aree più prossime alla Piazza del Municipio e di immediata fruizione per la Città, ovvero delle aree comprese tra la banchina del Beverello e la banchina del Piliero, fino all'edificio dell'Immacolatella, al fine di consentire un migliore e più razionale sviluppo del traffico passeggeri da e per le isole minori e del traffico cabotiero;

che uno sviluppo sostenibile delle aree antistanti la Piazza del Municipio comporterebbe un notevole alleggerimento del traffico marittimo dislocato a Mergellina, ovvero la dismissione dello stesso scalo che, di contro, ha una vocazione turistica;



## Il Consiglio

insegna la Giunta e il Sindaco a favorire  
la costituzione di STO per la riduzione  
nell'ora compresa tra l'Ingresso ed il

uscita e il Consiglio e comunque all'  
interno del recinto fortificato, le strutture  
e le infrastrutture tese a fornire le attività  
di accoglienza e di trattenimento per le  
autorità (tra cui persone individuali  
preziosi motivi multipli) escludendo l'impiego  
della superficie di copertura di emergenza e  
servizio della ~~attività~~ autorità portuali e nella  
disponibilità della stessa.

Sc

All. 2

# EMENDAMENTO

ALLA DELIBERAZIONE N. 2070 DI PROPOSTA AL CONSIGLIO APPROVATA DALLA GIUNTA COMUNALE IN DATA 07.06.2002 AVENTE AD OGGETTO " PROPOSTA AL CONSIGLIO COMUNALE - INTESA PRELIMINARE ALL'ADOZIONE DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI NAPOLI DA PARTE DEL COMITATO PORTUALE, AI SENSI DELL'ART. 5, COMMA 3, DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84"

Eliminare l'intero <sup>n. 4222</sup> ~~comma~~ 4 della pagina 4 dal rigo 14 al rigo 17.

Ziro *[signature]* SA  
 Raffaele *[signature]* t. *[signature]*  
 Giovanni *[signature]* (R.I.)  
 Z. *[signature]* (PRU)  
*[signature]* D.S.  
 Franco *[signature]* (D.S.)  
*[signature]* (D.S.)

*[signature]* (USN)  
*[signature]* (R.I.)  
*[signature]* (USN)  
*[signature]* (USN)  
*[signature]* (USN)  
*[signature]* (USN)

*[signature]*

ALL 3

Impedimento alle del bene

"AN ESCLUSIONE REC PER RICONO RCP. RITATO

PAT. 6 DEC PAMÈNE DALLÉ PAMULE

11. CONSIDERATA PENÙ FIMO ALLE

PA MOCIE " PLIZNA NIE WIE LOWSKIFOLTA "

(DAC m160 to AL m160 16) is D

INSEMIENDO AL RUGO 18, ~~CON~~ ~~VEA~~ PAT.

LA PAROLA "NON" DOPO LA PAROLA  
A

11 PONTA ALÉ<sup>1</sup>

1. Бегство (отца)

James D. E.

Refers Content. (PRC)

(S.D.)  
Waco & Co  
G. L. ...

Condivido quello che dice Labocchetta, noi prima della pausa estiva abbiamo tutti quanti intenzione di approvare il Piano Portuale.

PRESIDENTE:

Allora, possiamo fare così: poiché siamo tutti d'accordo che il Vicesindaco faccia la relazione, allora diamo la parola al Vicesindaco per la relazione, intanto i Consiglieri possono un momento concordare come effettivamente procedere e, poi, dopo la relazione del Vicesindaco mi indicate la strada o avanzate al Consiglio una proposta che tenga conto delle esigenze che si sono qui manifestate.

Prego Assessore Papa.

ASS. PAPA:

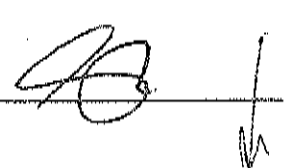
Grazie Presidente.

La delibera che questa sera è all'esame del Consiglio è una delibera importante per il futuro della città ed è importante per lo sviluppo della città, uno di quei termini, di quegli obiettivi, di quelle sfide che sono risuonate in quest'aula in questi tre giorni di dibattito sulla verifica programmatica e che, quindi, costituisce un'occasione per dare immediatamente una risposta ai propositi, alle indicazioni o alle sollecitazioni nel caso della Minoranza, di attivare tutti quei provvedimenti, quelle iniziative che consentono di dare sviluppo alla città.

si tratta di esprimere come Consiglio Comunale l'intesa sulla proposta di Piano Regolatore Portuale redatta ed adottata - se così si può dire - da parte del Comitato Portuale.

Abbiamo parlato spesso di questi rapporti che esistono tra Amministrazione Comunale, tra città e porto, tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale.

Come certamente ricorderete, ricorderanno i componenti della Commissione Consiliare Urbanistica, il riordino della Legislazione in materia portuale, la famosa legge n.84/94



prevede all'articolo 5, e vorrei ribadirlo perché è stato uno dei momenti di tensione anche nei rapporti tra la precedente Giunta Comunale e l'Autorità Portuale e la precedente Amministrazione dell'Autorità Portuale, sull'interpretazione della norma.

Ecco, la norma dice che nei porti l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale.

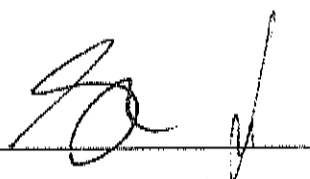
Nel comma successivo dice: "Nei porti nei quali è istituita l'Autorità Portuale, il Piano Regolatore è adottato dal Comitato Portuale, previa intesa con il Comune interessato".

Terzo punto della normativa su questo aspetto è dato dal comma due, che dice: "Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere".

Questo è il punto di partenza da cui abbiamo iniziato a lavorare come Amministrazione Comunale, in maniera corretta e collaborativa con l'Autorità Portuale.

Ecco perché il Presidente Labocchetta citava l'anno 2000, in realtà si tratta di una serie di date - che non io ripeterò per brevità - nelle quali sono avvenute in questa città una serie di avvenimenti che ci hanno in parte ritardato la proposta al Consiglio, quindi l'approvazione che io spero arriverà questa sera, in ragione di due eventi: il primo, che l'Amministrazione Comunale stava per adottare il Piano Regolatore Generale che quindi costituiva punto di riferimento e cornice del Piano Regolatore Portuale; il secondo, che l'Amministrazione Portuale proprio in quei mesi ha cambiato la sua direzione.

Credo che forse non ci sia il tempo, ma qualche considerazione sui contenuti di questo Piano Regolatore Portuale forse sarebbe opportuno farla, sempre per i motivi che avevo esposto in precedenza.





Vorrei ricordare all'aula che il Piano Regolatore Portuale vigente è stato redatto ed approvato nel 1958, si tratta di un Piano molto vecchio, si tratta di un Piano che era stato completamente recepito dallo strumento urbanistico generale della città del 1972.

Questo Piano Regolatore Portuale in che misura e, soprattutto, su quali punti si distingue dal precedente Piano?

Innanzitutto in una limitazione dell'area portuale.

E questo vorrei sottolinearlo all'attenzione dell'aula.

L'Autorità Portuale ha accettato una proposta dell'Amministrazione Comunale di ridurre il suo ambito di intervento dal confine della linea di costa a Pietrarsa, per ridursi negli attuali confini realizzati, cioè alla Darsena di Levante.

Si tratta di un successo - se mi consentite - dell'Amministrazione Comunale, ma si tratta anche di una forte manifestazione di disponibilità da parte dell'Autorità Portuale di accedere alle richieste di riqualificazione urbana che la città e l'Amministrazione, che si fa interprete di queste proposte, ha indicato.

Secondo punto fondamentale, anche questo strategico per il futuro della nostra città, è che il Piano Regolatore Portuale prevede all'interno dell'area portuale, quindi della infrastruttura, la convivenza di una multifunzionalità.

Cioè, si dà conto e, quindi, se ne costruisce la trasformazione del futuro del porto che si impernia sui tre grandi settori della portualità europea ed internazionale che sono: i passeggeri, i passeggeri croceristi, ma anche passeggeri per la navigazione all'interno del nostro golfo o della nostra Regione Campania; la cantieristica, che è una delle attività di punta imprenditoriali della nostra città, lo è stato per tanto tempo ed in questi mesi ed in questi anni sta riprendendo forza e vigore anche aumentando il numero degli occupati in questo

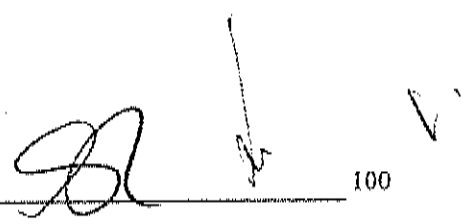
settore; il settore merci e cabotaggio, che grazie anche ad accordi con grandi compagnie di trasporto internazionale, il nostro porto può mettere in campo e metterà in campo in maniera forte e fattiva con il tombamento della Darsena di Levante che - come sapete - in questi mesi è in fase di realizzazione.

Terzo ed ultimo punto fondamentale per gli aspetti che riguardano la nostra città, è la disponibilità, anzi la previsione di una forte apertura del porto per la zona monumentale, quindi quella che è prospiciente anche all'aula nella quale lavoriamo, la forte disponibilità di aprire il porto alla città in modo da costituire un tutt'uno proprio in ragione della scelta che quest'area è destinata a quel settore passeggeri crocieristico e per la navigazione all'interno del golfo e della Regione, che naturalmente contribuisce in maniera determinante anche allo sviluppo economico e turistico della nostra area monumentale.

Io avevo tante indicazioni e, soprattutto, mi sarebbe piaciuto fare un lungo elenco dei contenuti di questo Piano, farò soltanto qualche cenno ai tre lettori manzoniani; io per adesso ne vedo uno solo, sempre lo stesso, che naturalmente ringrazio per l'attenzione, naturalmente anche il Sindaco.

La localizzazione del traffico passeggeri è legata all'area monumentale del porro storico, così anche il traffico crocieristico ed il traffico del golfo, il cabotaggio, l'area cabotaggio che tanto futuro avrà nello sviluppo delle aree portuali, ma anche per la riduzione dell'impatto ambientale sulle nostre autostrade e sulle strade per effetto della diminuzione dei tir, le famose autostrade del mare, troveranno invece localizzazione nell'area che parte dal Piliero e si estende fino all'Immacolatella vecchia.

Così l'area cantieristica, naturalmente, occuperà quegli spazi che gli sono già dedicati.



Il terminal container, a cui facevo cenno prima, da localizzare nella Darsena di Levante.

La Darsena Petroli, che nel Piano Regolatore Portuale è individuata con scenario "if - then".

Cioè, il Piano Regolatore Portuale si adatta e si adegua in maniera puntuale alle scelte che fa l'Amministrazione Comunale riguardo all'area petroli.

Per cui, dice che nel caso in cui l'area petroli dovesse rimanere, allora - if - la Darsena Petroli rimane, se invece l'area petroli va via allora, naturalmente, la Darsena Petroli sarà riconvertita per il traffico dei terminal container.

Vado rapidamente alla conclusione per dire di che cosa si costituisce la delibera.

La delibera sostanzialmente è costituita da un parere sulla conformità del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici; era la indicazione puntuale e forte che veniva dal secondo comma dell'articolo 5 della Legge n. 84.

Ed è su questo che vorrei richiamare l'attenzione dei Consiglieri.

In realtà, noi non siamo chiamati ad entrare nelle scelte del Piano Regolatore Portuale, noi siamo solamente chiamati a verificare che ci sia congruenza tra le scelte proposte del Piano Regolatore Generale della città e le scelte proposte nel Piano Regolatore Portuale.

È un lungo ed articolato parere di dieci pagine, io per completezza di informazione ed anche di relazione al Consiglio sono andato a verificare quali erano state le modalità amministrative con cui le altre Amministrazioni che hanno Autorità Portuali al loro interno si erano espresse rispetto alle proposte d'intesa.

Debbo dire che nella stragrande maggioranza si è trattato di intese con una sola parola "sì", "no" non ne ho viste.

Noi, invece, abbiamo - anche grazie al paziente lavoro dell'Ufficio Urbanistica - fatto una lunga e precisa relazione su quali sono le motivazioni che ci fanno proporre al Consiglio di votare la congruenza al Piano Regolatore Portuale ed individuiamo alcuni limiti in cui questa congruenza viene concessa che, naturalmente, dovranno essere tenuti in conto nella fase di approvazione del Piano regolatore Portuale da parte dalla stessa Autorità.

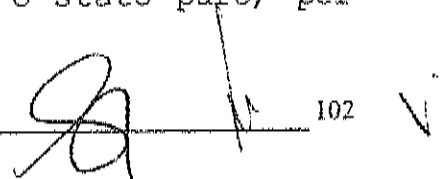
Non parlo sulle verifiche che riguardano fatti di cui abbiamo già discusso in questo Consiglio nelle notti del Piano regolatore Generale, vorrei però invece, poiché c'è stata una particolare attenzione, credo una giusta e doverosa attenzione su un punto che il Piano Regolatore prevede e sul quale l'Amministrazione Comunale, dopo una lunga ed attenta riflessione propone al Consiglio di esprimere la congruità.

Si tratta della ipotesi di realizzare all'interno dell'area portuale un impianto per il trattamento e l'eliminazione dei rifiuti di amianto.

IL parere della Amministrazione alla proposta è stato immediatamente contrario, poi invece abbiamo iniziato un lungo lavoro di confronto con l'autorità portuale e siamo stati portati a conoscenza di alcune considerazioni che l'Autorità portuale ha fatto e soprattutto di alcuni limiti, vincoli e condizioni che l'Autorità si dava per la realizzazione di questi impianti.

Voi certamente saprete che ci sono operatori portuali che possono farmi scuola su questi temi, sapete che all'interno del porto, quindi all'interno dell'area portuale sostanzialmente ci sono ancora costruzioni, impianti, vagoni, navi e quant'altro che presentano con certezza residui di amianto.

C'è stato spiegato che il problema dell'amianto non è quello del trattamento ma è quello del trasferimento dei materiali che sono stati trattati con amianto o che sono amianto o stato puro, per



36

cui ci è stato detto, e noi abbiamo verificato, che in realtà l'elemento di maggiore pericolosità per la città è costituita dal trasferimento di questi materiali di amianto da un punto all'altro e che invece è di gran lunga meno pericoloso, anzi non pericoloso, il trattamento di amianto all'interno di un impianto verificato e certificato ai sensi della normativa vigente per il trattamento dell'amianto stesso.

Allora la proposta che noi facciamo al Consiglio ma che naturalmente è una proposta aperta perché noi stessi per primi abbiamo posto il problema, riguarda la possibilità di costruire questo impianto, ma che deve essere limitato al tempo necessario per lo smaltimento delle strutture contenenti amianto, che deve trattare solamente strutture, impianti e costruzioni che sono all'interno dell'area portuale e, ancora, che non potrà essere suscettibile di ulteriori e diverse utilizzazioni.

Questo è quello che noi abbiamo chiesto e scritto all'interno del parere.

Devo dire che è una proposta assolutamente aperta, nel senso che se i Consiglieri e dal dibattito che verrà fuori naturalmente faremo tesoro delle valutazioni svolte, se la maggioranza dei Consiglieri ha un'idea diversa, più tesa alla salvaguardia della salute pubblica, saremo disponibili anche a fare una proposta che elimini questo impianto; tuttavia vorrei ricordare all'aula che si tratta di un impianto che tratta soltanto materiali che presentano amianto all'interno del porto, questo ci consente di non far passare questi materiali all'interno della nostra città perché come tutti sanno che per poter raggiungere punti esterni dell'area portuale bisogna necessariamente attraversare la città.

Per non parlare delle grosse quantità di amianto contenute all'interno delle vecchie navi, di alcune vecchie navi che continuano a fare lavoro all'interno dell'area portuale.

V

Io naturalmente mi riservo di rispondere a domande che venissero fuori del dibattito, voglio solo ricordare perchè anche in Commissione c'è stato su questo punto un "misunderstanding", nel senso che non noi non dobbiamo entrare nelle scelte della infrastruttura portuale la cui competenza è assegnato esclusivamente alla Autorità portuale, dobbiamo entrare nella verifica dei rapporti che ci sono tra il Piano del porto e il Piano Regolatore Generale e verificare che il Piano del Porto è congruente con le scelte che noi abbiamo proposto.

Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Come concordato è stata svolta prima la relazione, aspetto di sapere come procedere con i lavori, altrimenti do la parola per la discussione generale.

Procediamo con il dibattito generale, chi interviene?

Prego Consigliere De Flaviis.

CONS. DE FLAVIIS:

Penso che sia anche giusto che si sappia che c'è una ipotesi di lavoro alla quale io prima facevo riferimento e che contribuirò a presentare, quindi credo che questo sia doveroso dirlo.

Io credo che l'atto che ci accingiamo ad approvare sia un atto qualificante, è un atto qualificante perché recupera il dialogo istituzionale e lo traduce in un'intesa tra l'Amministrazione e l'Autorità portuale ed è un dialogo non facile, perché non facile è il riconoscimento delle prerogative delle autorità portuali, così come va assolutamente sottolineato che l'intesa, proprio perché frutto di un lungo lavoro comune va arricchita di alcune sensibilità che il Consiglio comunale non può rinunciare ad esprimere.

In Commissione queste cose sono venute fuori e credo che riassumendole molto velocemente perché l'ora non consente grandi sproloqui, possono essere riassunte in tre punti.



COMUNE DI NAPOLI

SERVIZIO PROGETTO PIANIFICAZIONE URBANISTICA ESECUT.  
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA

ORIGINALE

Proposta di delibera prot. n. 02 del 15/5/02  
Categoria ..... Classe ..... Fascicolo .....  
Annotazioni .....

REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE - DELIB. N. 2070

OGGETTO: Proposta al Consiglio Comunale - Intesa preliminare all'adossione del piano regolatore del porto di Napoli da parte del comitato portuale, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il giorno 7 GIU. 2002 nella residenza Comunale convocata nei modi di legge si è riunita la Giunta Comunale.

Si dà atto che sono presenti i seguenti n. 9 Amministratori in carica:

SINDACO:

Rosa IERVOLINO RUSSO

Assente.

ASSESSORI:

Rocco PAPA

Paride CAPUTI

Pasquale LOSA

Enrico CARDILLO

Alfredo PONTICELLI

Raffaele PORTA

Giulia PARENTE

P
Assente
Assente
P
Assente
Assente
Assente

Raffaele TECCE

Ferdinando DI MEZZA

Rachele FURFARO

Amedeo LEPORE

Luca Antonio ESPOSITO

Roberto DE MASI

Casimiro MONTI

Ferdinando BALZAMO

NICOLA ODDATI

P
P
P
Assente
P
P
P
P
ASSENTE

Nota Bene: - Per gli assenti viene apposto, a fianco del nominativo, il timbro "ASSENTE"; per i presenti viene apposta la lettera "P"

Assume la Presidenza

Vice Sindaco Prof. R. Papa.

Partecipa il Segretario del Comune

Dr. Angelo Paolo

IL PRESIDENTE

constatata la legalità della riunione, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto.

701

h v

La giunta su relazione e proposta dell'assessore alla vivibilità, prof. ing. Rocco Papa

Premesso che con nota del 22 dicembre 2000 n. 8611, il segretario generale dell'autorità portuale ha trasmesso al comune di Napoli il piano regolatore del porto, di cui alla delibera del comitato portuale, n.77 del 19 dicembre 2000, al fine della realizzazione dell'intesa preliminare all'adozione del piano stesso, di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

che con la suddetta nota n. 8611 - pervenuta all'assessorato alla vivibilità in data 29 dicembre 2000 prot.n.2015 - il segretario generale ha trasmesso i seguenti elaborati costitutivi del piano:

- parte prima - relazione,
- parte seconda - normativa di attuazione (con tavole annesse),
- parte terza - schede normative e grafici;

che con nota n.374 del 29 dicembre 2000 l'assessore alla vivibilità ha invitato il servizio pianificazione urbanistica - dipartimento urbanistica - *a verificare la conformità del piano regolatore del porto di Napoli con gli strumenti urbanistici, vigenti ed in itinere*, al fine di proporre al consiglio comunale l'intesa di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

che in particolare di tale verifica è stato incaricato il progetto pianificazione urbanistica esecutiva;

che con deliberazione del consiglio comunale n.35 del 19 febbraio 2001 è stata adottata la variante al piano regolatore generale della città di Napoli, per il centro storico, la zona orientale, la zona nord-occidentale;

che con deliberazione n.752 del 6 marzo 2001 la giunta ha deliberato proporre al consiglio comunale di esprimere l'intesa di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 nei limiti e con le motivazioni di cui al parere del dipartimento urbanistica allegato alla stessa deliberazione;

*[Handwritten signature]*



3  
che il consiglio comunale in carica all'epoca non ha provveduto ad approvare tale proposta.

che il dipartimento consiglio comunale con nota prot. 546 del 18 maggio 2001, ha provveduto a restituire al servizio proponente la predetta deliberazione n. <sup>752</sup>~~4098~~, al fine della sua *Enr* riproposizione al nuovo organo elettivo.

che con deliberazione n. 3202 dell'11 dicembre 2001 la giunta comunale ha preso atto che in data 21 novembre 2001 è stato stipulato tra il comune di Napoli e l'Autorità Portuale di Napoli un protocollo d'intesa per la formazione di un gruppo di lavoro congiunto tra le due Amministrazioni con il compito di predisporre il piano urbanistico esecutivo della linea di costa da Pietrarsa a La Pietra, ad esclusione degli ambiti portuali che restano subordinati al piano regolatore portuale;

che con la medesima deliberazione la giunta ha preso atto, altresì, che "con il citato accordo l'Amministrazione comunale si impegna a sottoporre al Consiglio Comunale l'intesa sulla proposta di piano regolatore portuale, con parere favorevole, sulla base del parere proposto dalla Giunta comunale, specificando che, i contenuti degli articoli dal n. 47 al n. 55 e dal n. 57 al n. 58, concernenti il piano d'assetto del territorio demaniale marittimo costiero, compresi nel titolo II della normativa di attuazione del piano regolatore del Porto di Napoli non hanno carattere prescrittivo e vanno intesi come indirizzi condivisi da entrambe le amministrazioni firmatarie, per la formazione del piano urbanistico esecutivo della costa di cui al presente protocollo";

che tenuto conto del suddetto protocollo nonché di osservazioni pervenute dall'Autorità portuale, il dipartimento urbanistica ha provveduto a perfezionare l'istruttoria del piano regolatore portuale al fine del conseguimento dell'intesa di cui all'art.5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

che tale istruttoria perfezionata ha dato luogo al parere allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

delo  
122

UFFICIO GENERALE  
*Enr*  
*mi*

6 41  
che il suddetto parere presenta alcune integrazioni e modificazioni del parere allegato alla deliberazione di Giunta n. 752 del 6 marzo 2001 come di seguito specificato:

1. la richiesta all'Autorità Portuale di modificare l'art. 21 della normativa di attuazione al Prp, eliminando il comma 5, in quanto superato dal protocollo di intesa;
2. la precisazione che per le parti della normativa del Prp che riguardano le aree esterne agli ambiti portuali, in particolare quelle di cui agli articoli da 47 a 50 e da 57 a 58 l'intesa è raggiunta attribuendo ai contenuti dei suddetti articoli un carattere non prescrittivo ma d'indirizzo per la formazione del piano urbanistico esecutivo della costa;
3. la possibilità di prevedere che sulla diga foranea possano essere spostati gli attracchi delle sole gasiere, al fine di conseguire il miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale e comunque per il tempo occorrente alla individuazione di una soluzione che consenta anche la delocalizzazione delle gasiere in ambito esterno cittadino;
4. la possibilità di realizzare un impianto sperimentale per la eliminazione dei rifiuti di amianto o di altre sostanze nocive e/o inquinanti presenti nell'ambito portuale. Il funzionamento del suddetto impianto sarà limitato al tempo necessario allo smantellamento delle suddette sostanze;
5. la prescrizione che l'Autorità portuale provveda a modificare la normativa di attuazione del Prp, prima dell'approvazione del piano stesso, nel senso di stabilire per quali funzioni (nuove attività o ristrutturazioni di attività esistenti), nell'ambito delle specifiche funzioni portuali, con quali prestazioni ed eventualmente entro quali limiti si può dar luogo agli interventi di ristrutturazione urbanistica;

che pertanto appare necessario proporre al consiglio comunale di esprimere l'intesa di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n.84, sulla base del nuovo parere allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale

Vista la legge urbanistica n. 1150 del 17 agosto 1942 e successive modifiche e integrazioni

visto il Dpr n. 616 del 24 luglio 1977;

70

5

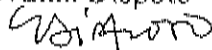
vista la legge regionale della Campania n. 14 del 20 marzo 1982;

visto l'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al comma 3

La parte narrativa i fatti e gli atti citati, le dichiarazioni ivi comprese sono vere e fondate e quindi redatte dal coordinatore e dal dirigente sotto la propria responsabilità tecnica, per cui sotto tale profilo gli stessi qui appresso sottoscrivono:

Il dirigente del progetto  
pianificazione urbanistica esecutiva

Giovanni Dispoto



Il coordinatore del dipartimento urbanistica

Roberto Gianni

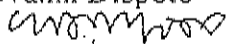
~~CON VOCE~~ DELIBERA

Per i motivi tutti espressi in narrativa:

- proporre al consiglio comunale di esprimere l'intesa di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nei limiti e con le motivazioni di cui all'allegato parere del dipartimento urbanistica che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;
- trasmettere al consiglio comunale il presente provvedimento e l'allegato parere, che di esso di esso forma parte integrante, per l'espressione dell'intesa di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il dirigente del progetto  
pianificazione urbanistica esecutiva

Giovanni Dispoto



Il coordinatore del dipartimento urbanistica

Roberto Gianni

Il Vice Sindaco  
Rocco Papa

Letto confermato e sottoscritto.

PIASERSO

PR

SEGRETARIO GENERALE



# COMUNE DI NAPOLI

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N. 02 DEL 15/5/02 AVENTE AD  
OGGETTO: Proposte al Consiglio Comunale - Intesa preliminare al:  
l'adozione del piano regolatore del porto di Napoli da parte  
del Comitato portuale, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della  
legge 28 gennaio 1984, n. 94

Il Dirigente del Servizio Progetto Pianificazione, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, il  
seguente parere di regolarità tecnica in ordine alla suddetta proposta: FAVOREVOLE

La presente deliberazione non comporta impegno di spesa né diminuzione di entrata anche con riferimento ad  
esercizi successivi

Addi 15/5/02

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

Costantino Tona

Pervenuta in Ragioneria Generale il ..... Prot. ....

Il Dirigente del Servizio di Ragioneria, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000, il  
seguente parere di regolarità contabile in ordine alla suddetta proposta:

LA PRESENTE PROPOSTA NON COMPORTA IMPEGNO DI SPESA NE'  
DIMINUZIONE DI ENTRATA ANCHE CON RIFERIMENTO AD ESERCIZI  
SUCCESSIVI GMW

Addi .....

IL RAGIONIERE GENERALE

## ATTESTATO DI COPERTURA FINANZIARIA ED IMPEGNO CONTABILE

La somma di L. .... viene prelevata dal Titolo ..... Sez. ....  
Rubrica ..... Cap. .... ( ..... ) del Bilancio 200....., che presenta  
la seguente disponibilità:

Dotazione	L. ....
Impegno precedente L. ....	
Impegno presente L. ....	L. ....
Disponibile	L. ....

Ai sensi e per quanto disposto dall'art. 151, comma 4, del D.Lgs. 267/2000, si attesta la copertura  
finanziaria della spesa di cui alla suddetta proposta.

Addi .....

IL RAGIONIERE GENERALE

70

OSSERVAZIONI DEL SEGRETARIO GENERALE

Sulla scorta dell'istruttoria tecnica del Servizio proponente;

Letto il parere di regolarità tecnica favorevole;

Letto l'art. 5, commi 2 e 3, della L. 28 gennaio 1994, n. 84;

Letto il parere sulla conformità del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere facente parte della proposta di che trattasi che ai punti:

- 2.2 (Verifica della delimitazione dell'ambito portuale) ritiene, conclusivamente, realizzabile l'intesa sulla delimitazione dell'ambito portuale;
- 2.3 (Dismissione impianti traffico petrolio) ritiene che ci sono le condizioni per conseguire l'intesa, nel mentre, per quanto previsto all'art. 5, comma 5, della Legge n. 84/1994 non risulta allegato il rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal DPR n. 175/1988;
- 2.4 (Concentrazione del traffico passeggeri in prossimità del nodo d'interscambio) ritiene esservi l'intesa;
- 2.5 (Approdo per il diporto al limite occidentale del porto) ritiene esservi l'intesa;
- 2.6 (Coerenza con il piano comunale dei trasporti) ritiene esservi la possibilità di raggiungere un successivo accordo, a valle dell'intesa prevista per il Prp;
- 2.7 (Sistemazione delle aree prossime al confine orientale) si fa riferimento ad uno stipulato accordo di programma tra Regione Campania, Comune di Napoli ed Autorità Portuale che ha anticipato l'intesa di cui alla presente proposta;
- 2.8 (Definizione di modalità d'intervento sugli immobili in analogia alla classificazione tipologica utilizzata dalla Variante Prg) ritiene che anche su questo aspetto sussistono le condizioni per pervenire all'intesa sia pure a condizione di modifiche da apportare prima dell'approvazione del piano.

Null'altro osserva rimettendo la presente proposta alla valutazione discrezionale dell'Amministrazione;

Napoli, 05 giugno 2002

IL SEGRETARIO GENERALE  
dott. Angelo Porta

sto  
- AOS

per

Visto  
L'ASSESSORE  
[Signature]

[Signature]



8

45

**Parere sulla conformità del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere, al fine di esprimere l'intesa prevista ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28.01.1994, n. 84.**

**PREMESSA**

In data 29.12.2000, prot. assessorato alla vivibilità n. 2015, è pervenuto al Comune il Piano Regolatore del Porto di Napoli, di cui alla delibera del Comitato portuale n. 77 del 19.12.2000, trasmesso dal Segretario generale dell'Autorità portuale, con nota in data 22.12.2000, al fine della realizzazione dell'intesa preliminare all'adozione, di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28.01.1994, n. 84.

Il Piano consta dei seguenti tre elaborati: 1. Parte prima: Relazione; 2. Parte seconda: Normativa di attuazione (con tavole annesse); 3. Parte terza: Schede normative e grafici.

Su conforme richiesta dell'Assessore alla vivibilità, questo Dipartimento, al fine di proporre al Consiglio l'intesa di cui sopra, ha provveduto a verificarne la conformità con gli strumenti urbanistici vigenti ed *in itinere*, con riferimento in particolare alla variante al Prg adottata con delibera del Consiglio comunale n. 35 del 19 febbraio 2001.

Una prima versione di questo parere è stata allegata - quale parte integrante e sostanziale - alla delibera di giunta comunale n. 752 del 6 marzo 2001 avente per oggetto: "Proposta al consiglio comunale - Intesa preliminare all'adozione del piano regolatore del porto di Napoli da parte del comitato portuale, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84".

Tale deliberazione non è stata discussa in consiglio a causa dello scioglimento dello stesso ed è stata pertanto restituita al servizio proponente con nota 548 del 15 maggio 2001.

In data 21 novembre 2001 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa, tra il Comune di Napoli e l'Autorità portuale, finalizzato all'elaborazione, di comune accordo tra le due amministrazioni, del piano urbanistico della linea di costa come previsto dall'art. 44, comma 5 delle norme di attuazione della variante al Prg adottata con delibera consiliare n. 35 del 19 febbraio 2001. Le aree interessate da tale piano sono quelle esterne agli ambiti portuali, restando questi ultimi di competenza del piano regolatore portuale.

Il suddetto protocollo, approvato con delibera di giunta comunale n. 3202 dell'11 dicembre 2001, rende necessaria la revisione del suddetto parere per le parti che commentavano le scelte del Prg relativamente alle aree che sono attualmente oggetto del piano urbanistico della linea di costa in corso di elaborazione, di comune accordo tra le due amministrazioni, ai sensi del predetto protocollo.

Al tempo stesso si ritiene necessaria una revisione del suddetto parere per tener conto di osservazioni che l'Autorità portuale ha formulato nel corso di incontri con l'amministrazione comunale, finalizzate a chiarire le indicazioni che il piano propone relativamente ai seguenti punti:

- a) modalità per la delocalizzazione del traffico per le navi che forniscono il gas;
- b) costituzione di un impianto per il trattamento dell'amianto;
- c) normativa tecnica per l'attuazione degli interventi di sostituzione edilizia.



Le modifiche del parere che scaturiscono dalla sottoscrizione del protocollo si concretizzano nella eliminazione del punto 1, "ambito di competenza del piano regolatore portuale" che viene di fatto superato dal citato protocollo d'intesa. Resta necessario determinare una corrispondente modificazione del Prp nei termini indicati dal suddetto protocollo d'intesa. In particolare si chiede all'Autorità portuale di modificare l'art. 21 della normativa eliminando il 5° comma "Il comune di Napoli, il cui territorio è compreso nell'ambito della Circoscrizione dell'Autorità portuale, è tenuto ad uniformare al Piano regolatore del porto e di assetto del territorio comunale marittimo e costiero il proprio Piano provvedendo alle necessarie modifiche ove necessario" in quanto superato dal citato protocollo d'intesa.

Si precisa che per le parti della normativa del Prp che riguardano le aree esterne agli ambiti portuali, in particolare quelle di cui agli articoli da 47 a 50 e da 57 a 58 l'intesa è raggiunta attribuendo ai contenuti dei suddetti articoli un carattere non prescrittivo ma d'indirizzo per la formazione del piano urbanistico esecutivo della costa, di cui al citato protocollo.

Le modifiche del parere che si rendono opportune in relazione alle osservazioni avanzate dall'Autorità portuale, come precedentemente riferito, sono le seguenti.

Per quanto riguarda i punti a) e b), come precedentemente riepilogate, si è provveduto a modificare il paragrafo 3.3. (2.3. di questo parere) del parere aggiungendo due nuovi capoversi, il primo dopo il 4° capoverso e il secondo dopo il 5° capoverso del precedente parere. Per quanto riguarda il punto c) delle citate osservazioni si è provveduto invece a modificare l'ultimo capoverso del paragrafo 3.8. del precedente parere (2.8. di questo parere).

#### 1 - VERIFICA DI CONFORMITÀ DEL PRP AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI: PRG DEL 1972 E VARIANTE DI SALVAGUARDIA (1998)

Si premette, innanzitutto, per completezza, che la conformità con gli strumenti urbanistici vigenti va riguardata anche alla luce delle norme di salvaguardia, intervenute a seguito della recente adozione della Variante generale al Prg di cui alla delibera n. 35 del 19 febbraio 2001, nelle more dell'approvazione regionale della suddetta Variante.

Considerato che il Prg del 1972 demandava al Piano Regolatore Speciale del Porto la disciplina delle aree comprese nella zona portuale, la verifica di conformità si riduce al confronto tra la delimitazione dell'ambito portuale proposta dal Prp in esame e quella della zona F1, destinata dal Prg in modo esclusivo al porto, come modificata dalla *Variente di salvaguardia*.

Dal confronto si evidenziano le seguenti variazioni:

- a) dall'ambito portuale ora delimitato risulta esclusa quella parte della zona comprendente il tracciato della via Ponte della Maddalena e l'area soprastante fino al limite inferiore della via A. Volta;
- b) il medesimo ambito include invece un edificio con sagoma planimetrica ad U, collocato immediatamente a nord del complesso della Centrale termoelettrica di Vi-gliena, che nel Prg del 1972 era incluso nella zona C2, immediatamente a margine della zona F1.

Riguardo alla prima variazione, si ritiene che la rinuncia alla parte residua in zona



67

10

F1 (tracciato della via Ponte della Maddalena ed area soprastante fino al limite della Via A. Volta) non configuri contrasto con le previsioni del Prg vigente (Variante di salvaguardia), restando l'ambito portuale in quell'area tutto interno alla zona F1.

Riguardo all'inclusione nell'ambito portuale del fabbricato situato a monte della Centrale termoelettrica, deve considerarsi che esso è altresì incluso nella perimetrazione dell'area oggetto dell'accordo di programma stipulato in data 23.12.2000 tra la Regione Campania, il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale di Napoli ed altri Enti, concernente la riqualificazione degli ex stabilimenti industriali Cirio e Corradini, la realizzazione di un approdo turistico e l'adeguamento dell'area portuale.

La stipula dell'accordo, producendo con la successiva approvazione regionale gli effetti della variante al Prg vigente, costituisce superamento dell'obbligo di conformità limitatamente alle aree che ne formano oggetto ed agli interventi previsti dall'accordo stesso.

## 2 - CONGRUENZA CON LA VARIANTE AL PRG ADOTTATA

### 2.1. Individuazione dei criteri di verifica ai fini dell'intesa

Considerato che la Variante generale al Prg è stata adottata dal Consiglio comunale con deliberazione n. 35 del 19 febbraio 2001, e che la medesima Variante fissa gli indirizzi generali per il piano regolatore del porto, illustrati alle pagine da 220 a 223 della Relazione e specificati agli articoli 29 e 34 delle Norme di attuazione, si ritiene che l'intesa deve essere verificata in relazione ai suddetti indirizzi, che - in quanto contenuti nello strumento urbanistico adottato - rappresentano nella fattispecie i criteri che l'Ente può adottare per la valutazione della proposta di Piano regolatore portuale.

Si è proceduto, in primo luogo, a verificare la conformità della delimitazione dell'ambito portuale con la delimitazione delle sottozone Ac e Bc che individuano l'area del porto di Napoli nelle Tavole di zonizzazione della variante al Prg adottata.

In secondo luogo, è stata esaminata la congruenza dei contenuti del Prp proposto con gli indirizzi fissati, che, ai sensi dell'art. 29 delle Norme di attuazione, concernono essenzialmente i seguenti punti:

a) la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti relativi al traffico petrolifero, per i quali, nelle more della nuova localizzazione, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale;

b) la concentrazione di tutto il traffico passeggeri nell'area occidentale dell'ambito portuale, incluso quello conseguente alla dismissione dello scalo di Mergellina, prevedendo una sistemazione che consenta una interconnessione tra trasporto marittimo e trasporto ferroviario in corrispondenza del nodo d'interscambio di Piazza Garibaldi;

c) la formazione, al limite occidentale dell'ambito portuale, di un approdo per imbarcazioni da diporto, valutando a tal fine l'utilizzazione del molo San Vincenzo e valorizzando l'apertura e la riqualificazione del piazzale antistante piazza Municipio onde formare uno spazio pubblico monumentale pedonalizzato dalla stazione marittima a piazza del Plebiscito;

d) la definizione degli accessi al porto e dei sistemi di collegamento con la città e lo hinterland in coerenza con il piano comunale dei trasporti;

e) la sistemazione delle aree in prossimità del confine orientale dell'ambito por-

107





11

tuale secondo modalità compatibili con la riqualificazione prevista dalla variante;

f) per la sola zona *Ac* (porto storico), la definizione delle caratteristiche degli immobili e delle preesistenze naturali in ambito portuale *in analogia alla classificazione tipologica* con la quale la variante disciplina gli interventi nel centro storico, finalizzata alla previsione di modalità d'intervento e d'uso non contrastanti con le valenze storiche e ambientali degli immobili e preesistenze naturali.

## 2.2. Verifica della delimitazione dell'ambito portuale

La delimitazione dell'ambito portuale viene così descritta nella *Normativa di attuazione* al Titolo I, Capo I, art. 2 (Ambito di applicazione) comma 2: «Il perimetro dell'ambito portuale è determinato ad ovest dal molo San Vincenzo e ad est dalla nuova darsena a Vigliena, nonché dalla zona di San Giovanni (così come delimitato nella Tavola)».

La stessa delimitazione è individuata graficamente nelle tavole da P1 a P5 comprese nel fascicolo della *Normativa di Attuazione*, mediante una linea rossa continua, descritta in legenda come "confine ambito portuale".

Rispetto alle tavole di zonizzazione della Variante, dove l'area portuale è individuata dalla delimitazione grafica delle Sottozone *Ac* (Porto Storico) e *Bc* (Porto di recente formazione); la delimitazione dell'ambito portuale indicata nel Prp include ad oriente anche una consistente porzione dell'area individuata come Sottozona *Da* (Insediamenti per la produzione di beni e servizi d'interesse tipologico testimoniale), e precisamente l'area di pertinenza della Centrale termoelettrica.

Tale contrasto è tuttavia da considerarsi risolto, in quanto le superfici interessate rientrano nella perimetrazione dell'area oggetto dell'accordo di programma stipulato il 23.12.2000, più sopra richiamato, nel quale la delimitazione dell'ambito portuale e delle Sottozone della Variante al Prg è stata ridefinita in funzione degli interventi ivi previsti.

Di conseguenza, l'intervenuto accordo, comportando con la definizione degli interventi anche la ridelimitazione dell'ambito, consente di considerare raggiunta l'intesa su questa parte.

Resta da rilevare, sull'argomento, una leggera difformità della delimitazione nel tratto che corre dall'altezza del Mercato Ittico all'attacco su via Reggia di Portici, comprendente il varco S. Erasmo. In particolare, la Variante al Prg esclude dalla zona portuale l'attuale sito del varco, mentre il Prp ne conferma il posizionamento sul confine esistente. A questo riguardo, si ritiene sostanzialmente condivisibile la delimitazione indicata nel Prp: sia per il tratto che include il varco S. Erasmo, in consonanza con la previsione di riapertura dello stesso ivi contenuta; sia per il tratto in prossimità del Mercato Ittico, purché venga qui assicurata una congrua distanza dai fronti meridionale ed orientale dell'edificio.

Per quanto sin qui esposto, si ritiene, conclusivamente, realizzabile l'intesa sulla delimitazione dell'ambito portuale.

## 2.3. Congruenza con le specificazioni di cui alla lettera a (dismissione impianti traffico petroli)

Il Prp riporta nelle tavole *P1* (destinazioni funzionali) e *P2* (scenario *if/then*) la definizione dell'assetto funzionale del porto (le cui destinazioni d'uso sono prescritti-

dm

Sa ha 1



44

12

ve, ai sensi del comma 1 e 4 dell'art. 22). Nella tavola P1, l'attuale darsena petroli è inserita al centro di un'ampia area destinata dal Prp al traffico containers, area che si estende dalla calata Pollena alla nuova Darsena di levante, di cui è previsto il tombamento per la realizzazione del nuovo terminal containers. Nella tavola P2, invece, l'area destinata al traffico containers comprende anche la darsena petroli, la cui attività in questa fase è legata - come viene rilevato nella *Relazione* - ai tempi delle decisioni prese in sede regionale e comunale sulla delocalizzazione dei depositi petroliferi. Si ipotizza quindi che tale attività possa venire o ridimensionata, oppure spostata sulla diga foranea, nel caso in cui la permanenza dell'attività petrolifera all'interno del porto venisse prolungata per un tempo sufficiente ad ammortizzare gli ingenti costi per le opere occorrenti (ricostruzione al largo di un esteso tratto della diga foranea e realizzazione di una *pipe-line* sottomarina).

La Variante al Prg adottata individua nella dismissione dell'area petrolchimica della zona orientale e della collegata darsena petroli esistente nell'ambito portuale, la preconditione per qualsiasi programma di riqualificazione ambientale dell'area e di sua destinazione a nuovi insediamenti per attività produttive non inquinanti. L'art. 29 (Sottozona Ac - Porto storico), comma 5 punto a), delle *Norme di attuazione*, prevede testualmente "la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti relativi al traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli, previo accordo con la regione Campania le altre amministrazioni competenti. Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, al fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale."

La variante, una volta approvata, stabilisce in modo inequivocabile che lo spostamento dei depositi petroliferi dalla zona orientale, l'eliminazione dell'oleodotto di collegamento tra i depositi e il porto e la dismissione dell'ormeggio delle petroliere nel porto di Napoli sono le condizioni necessarie per la riorganizzazione urbanistica della zona orientale e della sua riconversione produttiva.

Pertanto, relativamente a quanto previsto dal Piano regolatore del porto per il traffico petroli e, in particolare, alle indicazioni contenute nello scenario *if/then*, di cui alla tavola P2, si rammenta che la possibilità di conseguire l'intesa è subordinata all'obbligo di limitare ogni trasformazione dell'area petroli, nelle more della delocalizzazione dei depositi, al solo miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale, senza realizzare nuovi impianti; e si precisa che, in tal senso, sono esplicitamente da escludere opere finalizzate allo spostamento del traffico petrolifero sulla diga foranea.

Nell'ipotesi che la soluzione alternativa, al di fuori dell'ambito cittadino, messa in atto per l'attracco delle petroliere, non fosse idonea alle navi che trasportano il gas, sarà possibile prevedere lo spostamento degli attracchi delle sole gasiere sulla diga foranea finalizzato a conseguire il citato miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale e comunque per il tempo occorrente all'individuazione di una soluzione che consenta anche la delocalizzazione delle gasiere in aree esterne all'ambito cittadino.

*Impianto di trattamento di amianto.* L'articolo 34, lettera B della *Normativa di attuazione* del Piano regolatore del porto, prevede la realizzazione di un impianto sperimentale per «l'eliminazione dei rifiuti di amianto o di altre sostanze nocive e/o inquinanti provenienti da navi, da carrozze ferroviarie e da materiali contaminati». Tale im-

Don



13

pianto viene altresì indicato come fondamentale nella parte del capitolo quinto della *Relazione* dedicato alle politiche regionali, ed ulteriormente descritto nelle *Schede normative*, al paragrafo dedicato agli 'Impianti tecnologici di eccellenza a tutela dell'ambiente', dove se ne individua l'ubicazione entro l'area cantieristica.

Tale ipotesi avanzata dal Prp contrasta nettamente con le previsioni della Variante al Prg circa l'allontanamento dalla zona orientale di tutti gli impianti a rischio. Considerata però la esigenza manifestata dall'Autorità portuale della eliminazione dei rifiuti di amianto, potranno essere realizzati siti temporanei finalizzati alle dismissioni e/o delocalizzazioni di impianti ricadenti nell'ambito portuale e non più in uso né suscettibili di ulteriori utilizzazioni. Ciò limitatamente al tempo necessario per realizzare lo smantellamento delle suddette strutture. A tali condizioni l'intesa può intendersi pienamente conseguita.

Pertanto, sulla previsione di un impianto per il trattamento dell'amianto o di altre sostanze nocive e/o inquinanti nell'ambito portuale ci sono le condizioni per conseguire l'intesa.

Infine, si segnala che, in relazione a quanto previsto all'art. 5, comma 5 della legge 84/1994, al piano trasmesso non risulta allegato il "rapporto sulla sicurezza nell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti del Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti, connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell'Ambiente 20 maggio 1991".

2.4. Congruenza con le specificazioni di cui alla lettera b (concentrazione del traffico passeggeri in prossimità del nodo d'interscambio)

Le indicazioni sulla destinazione del traffico passeggeri - desumibili dalla ripartizione dell'area portuale in destinazioni funzionali e dalla identificazione e classificazione delle aree d'intervento, come previste nella *Normativa di attuazione* e rappresentate rispettivamente nelle tavole P1, P2 e P5, nonché illustrate nella *Relazione* - ne mostrano la previsione di localizzazione nella parte occidentale del porto, in particolare nelle due aree che secondo il Prp costituiscono il "porto storico": quella "monumentale", che comprende il molo San Vincenzo, la calata Beverello, il molo Angioino con la stazione marittima e la calata Piliero con l'area retrostante; ed in quella definita "quartiere del porto", limitatamente alla parte che comprende il molo dell'Immacolatella Vecchia, la calata Porta di Massa, ed il lato di ponente del molo Pisacane. Nello scenario *if-then* (rappresentato nella tavola P2) - che corrisponde alla seconda fase del piano ed insieme all'ipotesi più 'esaustiva' delle trasformazioni previste - si prevede la progressiva espansione del traffico passeggeri nella parte restante del "quartiere del porto", individuata funzionalmente come "area mista" e comprendente la parte retrostante la calata Porta di Massa, la maggiore consistenza del molo Pisacane e tutta l'area corrispondente alla calata Villa del Popolo, giungendo fino ad occupare la parte di ponente del molo del Carmine (considerata il limite orientale del porto storico), classificata nell'"area dei bacini" ed inclusa funzionalmente nell'area cantieristica.

Si rileva che tali previsioni, - pur caratterizzate necessariamente da un notevole grado di 'flessibilità' - nello scenario definitivo estendono l'area per il traffico passeggeri al limite più prossimo al nodo d'interscambio di Piazza Garibaldi e, in tale confi-



M

gurazione, risultano congruenti con l'indirizzo espresso dalla Variante al Prg; pertanto, anche su tale aspetto *si ritiene esservi intesa*.

2.5. Congruenza con le specificazioni di cui alla lettera c (approdo per il diporto al limite occidentale del porto)

Gli elaborati del Prp prevedono la destinazione al traffico crocieristico-diportistico del complesso costituito dalla radice e dal corpo del molo San Vincenzo e dalla Darsena Acton, in sostanziale conformità con le previsioni della Variante al Prg. Per quest'ultima e per le strutture annesse il Prp proposto mantiene l'uso militare, almeno nello scenario di primo periodo, ipotizzandone il rilascio solo nella seconda fase. Allo stato, l'area risulta già in corso di cessione da parte delle autorità militari e, pertanto, la sua destinazione turistica potrebbe essere inclusa già nel primo scenario. Ciò detto, e considerato, inoltre, che negli elaborati in esame si conferma l'apertura e l'assetto unitario tra il piazzale Angioino e la piazza Municipio, si può ritenere anche questa previsione pienamente congruente con gli indirizzi espressi dalla Variante. Sulla tale previsione, quindi si ritiene esservi intesa.

2.6. Congruenza con le specificazioni di cui alla lettera d (coerenza con il piano comunale dei trasporti)

Relativamente alla viabilità e ai collegamenti, a pag. 133, capitolo V - politiche infrastrutturali e sviluppo sostenibile - della relazione del Prp, si precisa: "La tavola relativa alla viabilità ed alle opere portuali mette in evidenza le modifiche di tipo infrastrutturale che l'area portuale deve subire per adeguare la sua struttura alle destinazioni funzionali ipotizzate per le sue diverse parti. Le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti hanno capacità di assorbire, senza bisogno di alcun potenziamento, l'incremento di traffico ipotizzato in relazione all'ampliamento e alla razionalizzazione delle strutture del porto. Condizione è che, nell'area orientale della città venga salvaguardato l'attuale assetto del raccordo autostradale e di quello ferroviario".

Per quanto riguarda l'assetto della viabilità interna, la principale scelta riguarda la realizzazione di una strada di servizio che collegherebbe il varco S.Erasmo con la darsena di levante, passando, parallelamente alle calate Granili, Pollena, Petroli, servendo così le aree "merci sfuse", "containers", "petroli". In adiacenza a tale asse viario, è pure previsto il prolungamento della rete ferroviaria per raggiungere la darsena di levante.

Con questo nuovo assetto verrebbero altresì ripristinati e ristrutturati i varchi Sant'Erasmo e Vigliena, e inoltre aperto un nuovo varco in via Marina Gigli.

Lo schema delle infrastrutture di trasporto del piano regolatore del porto di cui parla la succitata relazione è riportato nella tavola P3. "Viabilità, opere marittime e uso degli ormeggi", tavola cui si fa riferimento anche nella normativa di attuazione (comma 1, art.24- assetto infrastrutturale -). In detta normativa al comma 2, art.31 - strade viabilità e/o mobilità -, si dichiara altresì: "Ai fini di interventi di mobilità interna del bacino portuale, non essendosi rilevate particolari criticità, non sono individuati interventi di grande rilievo la cui eventuale previsione potrà essere sviluppata successivamente nei singoli progetti."

Don

Nel Piano regolatore del porto, l'argomento relativo agli accessi all'ambito portuale e ai principali collegamenti con la città, e più in generale il significato urbanistico del confine che distingue e contemporaneamente unisce la città e l'ambito portuale,

92 1 1



15

trova una sua sistematica trattazione nel capitolo primo della relazione, *Stato dei luoghi e relazioni con la città*, e in particolare nei paragrafi 4, *Paesaggio costiero e portuale*, e 5, *Relazioni porto-città*.

Tale argomento nel piano sembra particolarmente riferito al cosiddetto porto storico che nel Prp è identificato con l'area compresa tra la stazione marittima e il molo del Carmine destinata in parte, dalla stazione marittima al Piliero, al traffico passeggeri, e in parte, dal Piliero al Carmine, ad uso misto (merci sfuse e passeggeri).

La variante prevede (norme di attuazione comma d), art.29, sottozona Ac - porto storico -), che il Piano regolatore del porto venga redatto nel rispetto della normativa di zona e della seguente prescrizione: "la definizione degli accessi al porto e dei sistemi di collegamento con la città e l'hinterland, in coerenza con il piano comunale dei trasporti". Il piano comunale dei trasporti, approvato con deliberazione del consiglio nn.90 e 91 dell'8 marzo 1997, è parte integrante dello strumento urbanistico adottato (comma 2, art.3 - elaborati costitutivi-).

La variante, relativamente alle scelte che interessano l'ambito portuale, prevede la prosecuzione della linea della Circumvesuviana da corso Garibaldi alla stazione Marittima, (cfr.tav.6, zonizzazione, fogli 14 e 15, della variante al Prg). Nella relazione del Piano comunale dei trasporti (pag. 85, cap.5 - Lo scenario d'intervento -), si sancisce definitivamente il ruolo di metropolitana urbana della Circumvesuviana con la proposta della *circle line* S.Giorgio-Ponticelli-Poggioreale-Garibaldi-Barra-Ponticelli. Il prolungamento della linea dal corso Garibaldi con un tracciato sotterraneo che, passando per il varco del Carmine e attraversando l'ambito portuale giunge alla stazione marittima, ne mette in evidenza il duplice ruolo di linea a servizio degli abitanti della zona orientale e di turisti diretti verso la costiera sorrentina, verso le città archeologiche e verso le isole del golfo. Sulla definitiva scelta di inserimento dell'opera tra le priorità, il piano comunale dei trasporti rinvia ad ulteriori approfondimenti delle simulazioni sui flussi del nodo d'interscambio di Garibaldi, approfondimenti che sono in corso di completamento.

La variante, relativamente ai principali collegamenti del porto con le ferrovie e con l'autostrada, non prevede modifiche; gli ingressi da e per il porto, da un punto di vista funzionale, restano quelli attuali.

Nel Piano regolatore del porto, relativamente alle previsioni infrastrutturali, non risulta esserci contrasto con la variante al Prg, in proposito si osserva quanto segue. Nel Piano regolatore del porto non si fa menzione del prolungamento della linea della Circumvesuviana, di cui al piano comunale dei trasporti, e quindi della sua compatibilità con le previsioni del Prp. Pertanto, onde non pregiudicare in futuro la definitiva previsione dell'opera, si ritiene che parte integrante dell'intesa da conseguire con l'Autorità portuale debba contemplare la possibilità, a seguito dei già previsti ulteriori approfondimenti sull'argomento, di raggiungere un successivo accordo sulla definizione di tale opera. D'altro canto a tale principio si riferisce esplicitamente l'art.27 - Aree con funzione urbana - della normativa d'attuazione del Piano regolatore del porto, quando puntualizza al comma 3 che: "L'area intermedia tra la città e il porto ha rilevanza particolare sotto l'aspetto infrastrutturale e viario", e che inoltre (comma 2): "Nelle aree con funzione urbana, gli obiettivi perseguiti e le linee d'indirizzo fissate dalla pianificazione urbanistica generale sono attuati previa intesa tra l'autorità portuale ed il comune di Napoli."

hm

SA 1



Anche per quanto riguarda i collegamenti con l'autostrada e le ferrovie, ci sono le condizioni per conseguire l'intesa. Tuttavia si precisa che la variante e il piano comunale dei trasporti prevedono con la riqualificazione ambientale della zona orientale, la riorganizzazione del sistema infrastrutturale che potrebbe avere qualche conseguenza per l'assetto definitivo dei collegamenti ferroviario e autostradale con il porto, pur precisando che in tali eventualità non verrebbero in nessun caso messi in discussione sotto il profilo logistico gli attuali accessi autostradali e ferroviari, con ingressi in corrispondenza del ponte dei Granili.

A questo proposito si ricorda che è attualmente allo studio, nell'ambito del comitato di garanzia costituito presso la Regione Campania per l'attuazione dell'Accordo di programma per l'ingresso a Napoli dell'alta velocità, il collegamento ferroviario di Traccia con il porto e il conseguente collegamento autostradale a servizio della darsena di levante. Lo studio deve risolvere la compatibilità tra l'esigenza di innalzare il binario di Traccia con le previsioni della pianificazione urbanistica e della rete stradale primaria che mirano a valorizzare i collegamenti ferroviari e stradali con il porto e contemporaneamente riqualificare l'area orientale intervenendo soprattutto sull'alleggerimento della barriera costituita dal fascio infrastrutturale che separa il centro città dalla zona orientale.

Infine circa il conseguimento di una generale e soddisfacente condizione di accessibilità al porto, specialmente in considerazione della prevista trasformazione della zona occidentale finalizzata alla riorganizzazione del traffico passeggeri, si osserva che anche in questo caso parte integrante dell'intesa da conseguire con l'Autorità portuale debba contemplare la possibilità di raggiungere un successivo accordo, a valle dell'intesa prevista per il Prp, per una più puntuale definizione delle soluzioni di accessibilità al porto, con particolare riferimento all'area della stazione marittima e a quella del Carmine. Anche in questo caso ci si riferisce a quanto esplicitamente previsto dal comma 2 dell'art. 27 - Aree con funzione urbana - della normativa d'attuazione del Piano regolatore del porto: "Nelle aree con funzione urbana, gli obiettivi perseguiti e le linee d'indirizzo fissate dalla pianificazione urbanistica generale sono attuati previa intesa tra l'autorità portuale ed il comune di Napoli."

2.7. Congruenza con le specificazioni di cui alla lettera e (sistemazione delle aree prossime al confine orientale)

Il Piano regolatore del porto definisce strategiche le aree in prossimità del confine orientale, prevedendone come destinazione funzionale l'utilizzazione per il traffico containers. La variante prevede la realizzazione, oltre il confine orientale dell'ambito portuale, di un porticciolo turistico e la riutilizzazione dell'impianto ex industriale della Corradini per l'insediamento di strutture universitarie.

A tal fine è stato stipulato un accordo di programma in data 23.12.2000 tra la Regione Campania, il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale di Napoli ed altri Enti, concernente la riqualificazione degli ex stabilimenti industriali Cirio e Corradini, la realizzazione di un approdo turistico e l'adeguamento dell'area portuale.

Pertanto, è da intendersi che l'intervenuto accordo, anticipato i termini dell'intesa, ne ha predisposto le condizioni per il suo conseguimento.



17

- 2.8. Congruenza con le specificazioni di cui alla lettera f (definizione di modalità d'intervento sugli immobili in analogia alla classificazione tipologica utilizzata dalla Variante Prg)

Nel Prp proposto, *il disegno dell'assetto complessivo del porto e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree* formano oggetto del Capo Quinto delle *Normative di attuazione* e delle tavole da P1 a P5 a questa annesse. Essi sono altresì illustrati nel Capitolo quinto della *Relazione*, ai paragrafi 3 e 4, e, nell'ambito della descrizione degli studi preparatori (Consulenza dell'ARPA), al paragrafo 3 del Capitolo quarto.

Il Prp ha censito e classificato 236 edifici esistenti nell'ambito portuale, come si evince dalla *Relazione* (Capitolo quinto, par. 3, *Destinazioni funzionali*), dalla tavola P4 (*Indicazioni normative per gli edifici*), dalla *Normativa di attuazione* (articoli 44-46) e, soprattutto, dalle *Schede normative*, dove le 5 aree di intervento sono ulteriormente suddivise in 24 sub-aree, cui corrispondono altrettante schede.

La tavola P4 riporta l'indicazione planimetrica generale delle prescrizioni normative per gli edifici, dettagliatamente riportate legenda, mentre l'individuazione e classificazione delle aree d'intervento è riportata separatamente nella tavola P5.

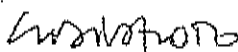
La Variante al Prg suddivide il porto in due sottozone: *Ac* - Porto storico (art. 29), che si estende dal Molo S. Vincenzo alla Darsena Pollena compresa, e *Bc* - Porto di recente formazione (art. 34), che si estende dalla Darsena Petroli, compresa, alla nuova darsena di Levante, compresa.

Dai vari tipi e livelli di classificazione riportati nel Prp, discende, invece, rispetto alla zonizzazione operata dalla Variante, una delimitazione meno estesa della parte "storica" del porto, limitata al tratto che va dal Molo San Vincenzo fino alla parte occidentale del molo del Carmine.

Considerando che il livello di approfondimento degli studi preparatori per la formazione del Prp si spinge all'analisi delle caratteristiche storiche, tipologiche, funzionali e costruttive di ciascun edificio, nel ritenere che tale analisi dettagliata, incrociata con le altre analisi relative alle destinazioni funzionali ed alle vocazioni e prospettive di sviluppo, abbia consentito una appropriata delimitazione dell'area storica nel contesto complessivo dell'ambito portuale, si conclude che vi siano le condizioni per pervenire all'intesa anche su questo aspetto.

Si osserva tuttavia, che, per le volumetrie da riutilizzare a seguito dei previsti abbattimenti con ricostruzione in sito o fuori sito, di diversi edifici, indicati nelle *Schede normative* e rappresentati sommariamente nella tavola P4, non si ricavano sufficienti indicazioni sulla configurazione planivolumetrica. L'intesa su questo punto è conseguita con la prescrizione che la normativa di attuazione sia modificata prima dell'approvazione del piano nel senso di stabilire per quali funzioni (nuove attività o ristrutturazioni di attività esistenti), nell'ambito delle specifiche funzioni portuali, con quali prestazioni ed eventualmente entro quali limiti si può dar luogo agli interventi di ristrutturazione urbanistica.

Napoli, 3 aprile 2002

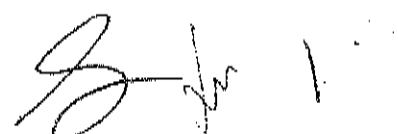


Il dirigente

(Giovanni Dispoto)

Il coordinatore

(Roberto Gianini)



**SI ATTESTA:**

- CHE la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio il..... e vi rimarrà per quindici giorni (art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000).
- Che con nota di pari data è stata comunicata ai Capi Gruppo Consiliari (art.125 del D.Lgs.267/2000).

**Il Funzionario Responsabile**

(Nei casi previsti dall'art. 135, comma 2, D.Lgs. 267/2000)

Copia della presente deliberazione è stata trasmessa alla Prefettura di Napoli con nota n.....del.....

**Il Funzionario Responsabile**

**A) Procedura per le delibere soggette al controllo preventivo di legittimità.**

La presente deliberazione, come risulta dal foglio

di trasmissione, è stata ricevuta dalla Segreteria del Comitato Regionale di Controllo di Napoli in data.....

**Il Dirigente del Servizio Responsabile**

**B) Procedure per le delibere non soggette a controllo preventivo di legittimità.**

Constatato che sono decorsi dieci giorni dalla pubblicazione, così come attestato innanzi (art. 134, comma 3, D.Lgs. 267/2000), e che ne è stata data comunicazione ai Capi Gruppo Consiliari, sempre come sopra attestato.

si dà atto che la presente deliberazione è divenuta da oggi esecutiva, ai sensi dell'art. 134, comma 3, del D. Lgs.267/2000.

Addì .....

**IL SEGRETARIO GENERALE**

Spazio riservato ad eventuali decisioni di annullamento, di richiesta di chiarimenti ed elementi integrativi di giudizio(art. 133,comma 2,D.Lgs.267/2000).

Constatato che è decorso il termine di trenta giorni dalla ricezione innanzi indicato senza che sia stato comunicato provvedimento di annullamento o di richiesta di chiarimenti o elementi integrativi del CORECO, si dà atto che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134, comma 1, D. Lgs 267/2000,

ovvero

Constatato che la Sez. Prov. del CORECO, in data ....., ha comunicato di non aver riscontrato vizi di legittimità, si dà atto che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134,co. 1, D.Lgs. 267/2000.

Addì.....

**IL SEGRETARIO GENERALE**

Il presente provvedimento viene assegnato a:

.....  
.....  
.....

per le procedure attuative.

Addì.....

**IL SEGRETARIO GENERALE**

Il presente atto, composto di n....18...fogli numerati progressivamente, è copia conforme all'originale della deliberazione di Giunta n. ...29.7.00...del...1.8.2000...

p/IL SEGRETARIO GENERALE

*(Firma)*



Del che il presente verbale viene sottoscritto come appresso:

Il Presidente  
prof. G. Squame

Vice  
Il Segretario Generale  
dr. V. Mossetti

Si attesta che la presente deliberazione è stata trasmessa all'albo pretorio il  
e vi rimarrà pubblicata per quindici giorni (art.124, co.1 D.L.vo 267/2000).

12 AGO. 2002

Il Responsabile

Il presente provvedimento immediatamente eseguibile ex IV co. art.134. D.L.vo 267/2000  
viene assegnato a

P.R.

### ESECUTIVITA' DELLA DELIBERAZIONE

Constatato che sono decorsi i dieci giorni dalla pubblicazione si dà atto che la presente deliberazione  
è divenuta da oggi esecutiva, ai sensi dell'art.134, co.III. D.L.vo 267/2000.

Addi 12 AGO. 2002

Il Segretario Generale

La presente deliberazione viene assegnata per le procedure attuative, ai sensi dell'art. 97 D.L.vo  
267/2000 a:

Am. re Sape - Arret. Ofrani - Dr. Diapoto

Addi 12 AGO. 2002

Il Segretario Generale

Copia della presente deliberazione viene in data odierna ricevuta dal sottoscritto con onere della  
procedura attuativa.

P.R. Firma

8

Deliberazione di G.C. di proposta al C.C. n. 601 del 30/7/2012 composta da n. 8... pagine progressivamente numerate nonché da allegati, costituenti parte integrante, di complessive pagine 56..., separatamente numerate.

**SI ATTESTA:**

Che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio il 31/7/2012 e vi rimarrà per quindici giorni (art. 10, comma 1, del D.Lgs. 267/2000).

Il Funzionario Responsabile

*[Firma]*

Data e firma per ricevuta di copia del presente  
atto da parte dell'addetto al ritiro per il Servizio  
Segreteria del Consiglio

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

☐ Deliberazione adottata dal Consiglio Comunale  
in data \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

☐ Deliberazione decaduta  
\_\_\_\_\_

☐ Altro  
\_\_\_\_\_

Attestazione di conformità

La presente copia, composta da n. 8... pagine, progressivamente numerate, è conforme all'originale della deliberazione di Giunta Comunale di proposta al Consiglio n. 601 del 30-7-12.

Gli allegati, costituenti parte integrante, composti da n. 56... pagine separatamente numerate,

☒ sono rilasciati in copia conforme unitamente alla presente (1);

☐ sono visionabili in originale presso l'archivio in cui sono depositati (1), (2);

Il Funzionario responsabile

(1): Barrare le caselle delle ipotesi ricorrenti.

(2): La Segreteria della Giunta indicherà l'archivio presso cui gli atti sono depositati al momento della richiesta di visione.