

506  
18-9-17  
**ORIGINALE**



COMUNE DI NAPOLI

DIREZIONE CENTRALE PIANIFICAZIONE  
E GESTIONE DEL TERRITORIO - SITO UNESCO  
SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE  
ASSESSORATO: DIRITTO ALLA CITTA', BENI COMUNI E URBANISTICA

Proposta di delibera prot. n° .....06.....del 14/9/2017  
Categoria ..... Classe Fascicolo.....  
Annotazioni .....

15 SET. 2017  
JA/584

**ESECUZIONE IMMEDIATA**

**REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE - DELIB. N° 504**

**OGGETTO:** Controdeduzioni alle osservazioni pervenute al Piano di rischio aeroportuale, adottato con delibera di Giunta n. 103 del 2/3/2017 ai sensi dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011.

Il giorno 21 SET. 2017....., nella residenza comunale convocata nei modi di legge, si è riunita la Giunta comunale. Si dà atto che sono presenti i seguenti n° .....7.....Amministratori in carica:

**SINDACO:**

Luigi de MAGISTRIS

P

**ASSESSORI:**

Raffaele DEL GIUDICE

P

Roberta GAETA

ASSENTE

Ciro BORRIELLO

ASSENTE

Annamaria PALMIERI

ASSENTE

Mario CALABRESE

P

Enrico PANINI

P

Alessandra CLEMENTE

ASSENTE

Carmine PISCOPO

P

Maria D'AMBROSIO

P

Alessandra SARDU

P

Gaetano DANIELE

ASSENTE

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

Assume la Presidenza: Sindaco Luigi de Magistris.....

Assiste il Segretario del Comune: Dott. ss. Patrizia Maguani.....

**IL PRESIDENTE**

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

**IL SEGRETARIO GENERALE**

LA GIUNTA, su proposta dell'Assessore al Diritto alla Città, ai Beni Comuni e all'Urbanistica

## Premesso

2

che nel territorio del Comune di Napoli è attualmente aperto al traffico civile l'Aeroporto di Capodichino Ugo Niutta - codice ICAO LIRN - localizzato a nord-est della città - quartiere di San Pietro a Patierno - compreso tra viale Comandante Umberto Maddalena, Tangenziale A56, Circumvallazione provinciale di Napoli e raccordo Tangenziale-Circumvallazione;

che la disciplina aeronautica di cui alla parte seconda del Codice della Navigazione D.Lgs 96/2005 e s.m.i. (di seguito Codice della navigazione), libro primo, titolo III, capo III, al fine di mitigare le conseguenze di eventuali incidenti aerei, prevede vincoli alle proprietà private ubicate nelle aree limitrofe agli aeroporti aperti al traffico civile;

che, in particolare, il comma 5 dell'art. 707 del Codice della navigazione, al fine di disciplinare, nelle direzioni di decollo e atterraggio dell'aeroporto, le opere e le attività compatibili con il rischio derivante dalla navigazione aerea, a tutela del territorio, demanda ai comuni territorialmente competenti l'adozione di appositi Piani di Rischio Aeroportuale (di seguito PRA);

che i contenuti e le caratteristiche del PRA sono indicati nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, edizione 2 emendamento 9 del 23/10/2014, (di seguito Regolamento aeroporti) e nella Circolare APT-33 del 30/8/2010, emessi dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (di seguito ENAC);

che con deliberazione n. 4 dell' 8/1/2016 la Giunta comunale ha:

- preso atto della proposta di Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) elaborata ai sensi dell'art. 707, comma 5, del D.Lgs n. 96/2005 e s.m.i. (Codice della Navigazione);
- dichiarato l'esclusione del PRA dalla verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) per le motivazioni indicate in narrativa;
- dato mandato al Servizio Pianificazione urbanistica generale di trasmettere la proposta di PRA all'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) per l'acquisizione del parere di cui al paragrafo 6.7 del capitolo 9 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - edizione 2 emendamento 9 del 23/10/2014;
- dato mandato, inoltre, al Servizio Pianificazione urbanistica generale di apportare al PRA, gli eventuali adeguamenti che si rendessero necessari in esito al parere dell'ENAC e di proseguire l'iter di adozione e approvazione ai sensi del Regolamento n. 5/2011 della Regione Campania.

che il PRA di cui alla succitata deliberazione riguardava le zone di tutela A, B e C, quest'ultima limitatamente alla fascia in asse della pista, in prosecuzione della zona B per effetto dell'annullamento della deliberazione ENAC n. 47/2011 disposto dal TAR in particolare con sentenza TAR Lazio n. 5696/2015;

che, in esito alla sentenza del Consiglio di Stato n. 1360/2016 del 6/4/2016, l'ambito territoriale di applicazione del PRA è stato definitivamente riportato alle zone di tutela A, B, C e D come definite dal Regolamento aeroporti, come emendato al capitolo 9 par. 6, compresi l'ampliamento della zona di tutela denominata "C" e l'introduzione della zona di tutela denominata "D", con deliberazione ENAC n. 47 del 20/10/2011;

che con successiva deliberazione n. 506 dell'11/8/2016 la Giunta comunale ha integrato e modificato la deliberazione di Giunta comunale n. 4 dell'8/1/2016, estendendo l'ambito territoriale di applicazione alle zone indicate con la deliberazione ENAC n. 47 del 20/10/2011, secondo quanto stabilito dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 1360/2016;

che, le delibere di G.C. n. 4/2016 e n. 506/2016 sono state pubblicate, con gli allegati, sul sito istituzionale del Comune all'indirizzo [www.comune.napoli.it/urbana](http://www.comune.napoli.it/urbana) il 10/12/2015,

**IL SEGRETARIO GENERALE**

3  
successivamente alle loro pubblicazioni all'albo pretorio, in una pagina web dedicata alla proposta di "Piano di Rischio aeroportuale";

che tale pubblicazione è stata predisposta nel rispetto del Regolamento regionale n. 5/2011 art. 7- partecipazione al procedimento di formazione dei piani e delle loro varianti;

che a seguito della pubblicazione delle su richiamate delibere sul sito istituzionale del Comune sono pervenute solo richieste di informazioni per le vie brevi a cui è stato fornito riscontro;

che con la delibera di Giunta n. 103 del 3 marzo 2017 è avvenuta la "Adozione, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011, del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) redatto ai sensi del D.Lgs n. 96/2005 e s.m.i.";

che ai sensi del comma 2 dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5/2011 la delibera di Giunta n. 103/2017 è stata pubblicata contestualmente sul BURC della Regione Campania n. 34 del 24/4/2017, all'Albo Pretorio dell'Ente dal giorno 24/4/2017 e sul sito web del Comune di Napoli nella sezione *Urbana*;

che la delibera di Giunta n. 103/2017 di adozione del PRA comprensiva di tutti gli allegati, ai sensi del comma 2 dell'art. 4 del Regolamento n. 5/2011 è stata depositata per sessanta giorni dal 24/4/2017 per il recepimento di eventuali osservazioni presso la Segreteria della Giunta e presso il Servizio Pianificazione urbanistica generale;

#### **Atteso**

che in ottemperanza a quanto previsto dal Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2017-2019, Misura specifica MS31T:

- la delibera di Giunta n. 103/2017 di adozione PRA è stata pubblicata sulla pagina web di *Urbana* comprensiva di tutti gli allegati unitamente ad una sintesi non tecnica con indicazione del Servizio di Pianificazione generale e della relativa mail per eventuali richieste di informazioni;
- per la presentazione delle osservazioni è stata pubblicata una pagina web dedicata nella sezione *Urbana* del sito del Comune contenente la delibera di Giunta 103/2017 completa di allegati e le modalità per la presentazione delle osservazioni al PRA adottato e la procedura di raccolta delle osservazioni è stata effettuata anche in modalità telematica mediante la casella pec [urbanistica@pec.comune.napoli.it](mailto:urbanistica@pec.comune.napoli.it) del servizio di Pianificazione urbanistica generale;

#### **Rilevato**

che nei sessanta giorni successivi alla pubblicazione sono state presentate n. 5 osservazioni al PRA adottato;

che tali osservazioni risultano trasmesse dagli osservanti secondo diverse modalità (trasmissione cartacea al servizio o alla Segreteria della Giunta, posta certificata, ecc.) e, pertanto, risultano acquisite dagli uffici con diversi protocolli pur riportando testo identico per ciascun proponente;

che con nota PG/492595 del 21/6/2017, il Servizio Segreteria della Giunta ha trasmesso le osservazioni pervenute come di seguito indicato:

- osservazione a firma di RE-INVESTIMENTI srl, pervenuta in data 20/6/2017, acquisita con PG/487170 del 20/6/2017 (OSS-01);
- osservazione a firma di GREEN ITALIA, WWF Napoli, Possibile Napoli pervenuta in data 21/06/2017 e acquisita con PG/490623 21/6/2017 (OSS-02);

IL SEGRETARIO GENERALE

- 4
- osservazione a firma di ASSOUTENTI Città Metropolitana di Napoli, Cittadinanza Attiva in Difesa di Napoli, Comitato per la quiete pubblica napoletana e la vivibilità cittadina, pervenuta in data 21/6/2017 ed acquisita con PG/490788 del 21/6/2017 (OSS-03);

che le osservazioni su riportate risultano pervenute anche mediante posta elettronica certificata all'indirizzo [urbanistica@pec.comune.napoli.it](mailto:urbanistica@pec.comune.napoli.it) e mediante trasmissione cartacea al protocollo del servizio Pianificazione urbanistica generale come di seguito specificato

- osservazione a firma di RE-INVESTIMENTI srl, pervenuta in data 21/6/2017 mediante pec e acquisita con PG/490466 del 21/6/2017 e mediante cartaceo in pari data e acquisita con PG/490466 del 21/6/2017 (OSS-01);
- osservazione a firma di ASSOUTENTI Città Metropolitana di Napoli, Cittadinanza Attiva in Difesa di Napoli, Comitato per la quiete pubblica napoletana e la vivibilità cittadina, pervenuta mediante pec in data 21/6/2017 e acquisita con PG/490575 del 21/6/2017 e mediante cartaceo in pari data e acquisita con PG/491405 del 21/6/2017, nonché in data 13/7/2017 e acquisita con PG/559340 del 13/7/2017 (OSS-03);

che le suddette osservazioni risultano per ciascun proponente avere testo identico anche a quelle trasmesse dalla Segreteria della Giunta;

che, inoltre, mediante posta elettronica certificata all'indirizzo [urbanistica@pec.comune.napoli.it](mailto:urbanistica@pec.comune.napoli.it) risultano pervenute le seguenti osservazioni:

- osservazione a firma di Renzo Menarini, pervenuta in data 16/6/2017, acquisita con PG/478224 del 16/6/2017 (OSS-04);
- osservazione a firma di GESAC S.p.A. pervenuta in data 21/06/2017 e acquisita con PG/490509 del 21/6/2017 (OSS-05);

che risulta, inoltre, pervenuta fuori termine una integrazione all'osservazione a firma di GESAC S.p.A. trasmessa allo scrivente servizio mediante pec del 21/7/2017 e acquisita con PG/586898 del 21/7/2017;

che tale integrazione della GESAC S.p.A., sebbene pervenuta fuori termine, è stata comunque presa in esame e trattata assieme all'osservazione PG/490509 del 21/6/2017 (OSS-05);

### **Considerato**

che il Servizio di Pianificazione urbanistica generale ha effettuato un puntuale esame tecnico di tutte le osservazioni presentate, tenendo conto dei motivi esposti dagli osservanti;

che in riferimento a tale esame sono state espone per ogni osservazione le ragioni tecniche a sostegno della proposta di controdeduzioni;

che i criteri generali seguiti per l'istruttoria delle osservazioni fanno capo a quelli indicati nella disposizione dirigenziale n. 2 del 21/4/2017, avente ad oggetto "*criteri generali per la valutazione delle osservazioni ai piani ed alle varianti urbanistiche di competenza del servizio Pianificazione urbanistica generale*" e sono stati preventivamente pubblicizzati sulla pagina web di Urbana contestualmente alla pubblicazione del PRA adottato;

che, inoltre, in ottemperanza a quanto previsto dal Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2017-2019, Misura specifica MS31T nella pagina web di Urbana dedicata al PRA sono stati predeterminati e resi pubblici i criteri generali utilizzati in fase di istruttoria delle osservazioni;

che per ciascuna osservazione, individuata con un numero progressivo, è stata redatta una scheda

5  
istruttoria contenente i principali riferimenti per l'individuazione dell'osservazione, una sintesi dell'osservazione, le controdeduzioni degli uffici e le relative motivazioni tecniche, le conclusioni delle controdeduzioni formulate, complete delle eventuali conseguenze normative e/o grafiche, al fine dell'accogliibilità, anche parziale, o della non accogliibilità delle osservazioni;

che tali schede istruttorie sono state redatte anche al fine della Misura specifica MS31T del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2017-2019;

che poichè le osservazioni contengono al loro interno più argomenti, essi sono stati individuati mediante dei sub progressivi;

che le sub-osservazioni sono state classificate secondo le seguenti definizioni sintetiche:

- "non pertinenti", ovvero osservazioni che non riguardano il piano adottato;
- "pleonastiche", ovvero osservazioni che concernono apporti modificativi del piano e che non si configurano come necessari, in quanto le richieste risultano già sostanzialmente soddisfatte dalle previsioni del piano (o variante) stesso o comunque soddisfacibili con le norme tecniche del PRA e con quelle vigenti;
- "non circostanziate", ovvero osservazioni che non concernono individuabili apporti modificativi del PRA adottato, in quanto non prevedono una concreta proposta di rettifica delle norme tecniche proposte o riguardano mere manifestazioni di consenso o di collaborazione a scelte del piano e delle quali potrà tenersi conto in sede attuativa.

che per tutte le altre osservazioni, non rientranti nelle tipologie precedentemente elencate, sono state evidenziate, nella scheda di dettaglio, le conclusioni delle controdeduzioni formulate al fine della loro accogliibilità, anche parziale, o non accogliibilità;

che le osservazioni presentate secondo diverse modalità e acquisite con più protocolli hanno testo identico e pertanto sono state considerate in un'unica scheda istruttoria;

che l'istruttoria delle osservazioni pervenute è stata trasmessa all'Assessore al Diritto alla città, ai beni comuni e all'urbanistica e al Direttore centrale Pianificazione e gestione del territorio – sito Unesco con PG/676367 del 7/9/2017;

che in allegato alla suddetta nota sono state riportate le osservazioni pervenute che vengono allegate al presente provvedimento per formarne parte integrale e sostanziale e che pertanto la sintesi riportata nelle schede istruttorie assume un mero valore indicativo;

che in allegato alla suddetta nota PG/676367 del 7/9/2017 sono riportate anche le schede istruttorie redatte per ogni osservazione pervenuta contenenti, come detto, le motivazioni a sostegno della proposta di controdeduzioni;

che tali schede istruttorie costituiscono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

che si rende necessario in merito alle osservazioni presentate svolgere le seguenti controdeduzioni.

**Controdeduzione n. 1 – Osservazione RE-Investimenti Srl OSS-01**

Preliminarmente va rilevato che l'osservazione, sulla scorta di un calcolo del carico antropico riferito ad un caso specifico (secondo modalità che non si condividono), propone una variazione delle norme di attuazione del PRA riferita, come ovvio, alla generalità dei casi similari. Ne consegue che non è accertata la possibilità che per altri casi interessati dalla norma in argomento si possano consentire interventi di trasformazione che comportino incremento di carico antropico.

Sub 1). Va precisato che le norme di attuazione del PRA relative alla zona di tutela B discendono dall'applicazione delle indicazioni contenute nel Regolamento ENAC per la costruzione e la gestione degli aeroporti, il quale (capitolo 9 paragrafo 6.6) non fa alcun riferimento al "carico antropico", che pertanto è

inopinatamente introdotto con l'osservazione quale parametro di valutazione per l'ammissibilità della funzione residenziale. Infatti, il Regolamento prescrive che:

“Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone”.

Pertanto, il parametro da considerare per la funzione residenziale è l'indice di edificabilità, che deve essere basso. Dalle analisi eseguite per il PRA e ad esso allegate risulta che l'edificazione già esistente in zona di tutela B è tale da determinare un indice medio-alto di 2,8 mc/mq, con una densità abitativa di 132,73 ab./ha (circa 11.000 abitanti). Conseguentemente, non è possibile incrementare ulteriormente la funzione residenziale.

Si rammenta, ove mai ve ne fosse bisogno, che l'aeroporto di Napoli insiste in una zona già ampiamente urbanizzata ed abitata. Ne consegue che la “modesta funzione residenziale” consentita dal Regolamento per le zone ove solitamente sono ubicati gli aeroporti (cioè zone generalmente esterne ai nuclei urbani), è in questo caso ampiamente assorbita dalle residenze esistenti che già da sole superano il limite ammissibile, non potendosi pertanto aggiungere altre abitazioni per ovvi motivi di sicurezza.

Né ha senso, come invece impropriamente si fa con l'osservazione, confrontare il carico della funzione residenziale con quello delle altre funzioni. Infatti il citato Regolamento prevede una diversa valutazione per le due fattispecie, in quanto per la residenza prescrive un indice di edificabilità “basso”, mentre per le altre funzioni consente anche un indice “medio”. Per gli stessi motivi non si condividono le conclusioni della stima del carico antropico effettuata con l'osservazione. Inoltre non si condividono tali conclusioni sia per le modalità di calcolo, peraltro in parte contraddittorie, sia perché le norme del PRA all'art. 8 pongono, specifiche limitazioni alle attività consentite (ad esempio, per le attività comportanti affollamento al massimo 600mq, in luogo dei 1500 considerati nell'osservazione).

La sub-osservazione non è accoglibile.

**Controdeduzione n. 2 – Osservazione GREEN Italia + 2 OSS-02**

Preliminarmente va rilevato che l'osservazione, seppure riferita ad argomentazioni di buonsenso, non è circostanziata con precise localizzazioni e idonee valutazioni tecniche, come nel caso del riferimento alle aree sorvolate esterne alle zone di tutela del PRA. Inoltre l'osservazione fa riferimento a procedimenti che esulano dal campo di applicazione delle norme del PRA. Questo, infatti è finalizzato alla mitigazione del rischio generato dal traffico aereo come di fatto esso è in atto, non riguardandone pertanto la programmazione e la pianificazione, per le quali vi sono altri distinti procedimenti. Lo stesso dicasi per la valutazione d'impatto di rischio per la quale vi è un distinto procedimento ai sensi dell'art. 715 del Regolamento per la costruzione e la gestione degli aeroporti.

Sub 1). Il PRA recepisce l'individuazione geometrica delle zone di tutela disposta dal Regolamento nazionale per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (cap. 9 par. 6.5). Tale individuazione è effettuata dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), per tutti gli aeroporti di pari categoria, in funzione di studi statistici generali sulla probabilità di incidenti aerei. Inoltre, per alcuni aeroporti, compreso quello di Capodichino, è prevista una ulteriore analisi, quella del cosiddetto “impatto” del rischio connesso all'effettivo traffico di volo, agli aeromobili e alle rotte dello specifico aeroporto. Tale ulteriore procedimento è di competenza dell'ENAC e riguarda altre procedure distinte dal Piano di rischio aeroportuale il quale, infatti, è disciplinato da una differente norma del Codice, l'art. 707, e non dall'art. 715. La detta analisi potrà, mediante riconosciuti criteri scientifici, integrare quella del PRA ed evidenziare specifiche condizioni di rischio.

Per completezza si rammenta che, relativamente a questo ulteriore procedimento, l'ENAC ha attivato un iter di applicazione dell'art. 715 del Codice che ha già visto incontri preliminari con gli Enti interessati. Si è ora in attesa che l'ENAC fornisca le definitive mappe dell'impatto di rischio (le cosiddette mappe “isorischio”), sulla scorta delle quali dovrà implementarsi il nuovo procedimento ex art. 715, che, ripetiamo, è distinto da quello del PRA.

La sub-osservazione, pertanto, non è accoglibile.

Sub 2). Come riportato anche nella stessa osservazione, già negli elaborati del PRA viene evidenziata la peculiarità dell'aeroporto di Capodichino che è ubicato in un'area metropolitana significativamente edificata e abitata. Tale peculiarità è stata precisata nelle analisi condotte portando alla stesura di norme di attuazione che regolamentano l'insediamento di nuove residenze o attività proprio tenendo conto dello stato di fatto del territorio. Ad esempio, la “modesta funzione residenziale” consentita in zona di tutela B ai sensi Regolamento per la costruzione e la gestione degli aeroporti (cap. 9 par. 6.6), è stata ritenuta già assorbita dalle residenze esistenti (indice edificato esistente medio-alto di 2,8 mc/mq, con densità abitativa di 132,73 ab./ha per circa 11.000 abitanti) per cui, in tale zona di tutela, non è consentito alcun incremento dell'attività

IL SEGRETARIO GENERALE

residenziale.

La sub-osservazione, che non consiste in una proposta di modifica del PRA quanto piuttosto in una considerazione di carattere generale, non è circostanziata.

Sub 3). - Sebbene il PTR preveda di delocalizzare parte del traffico aereo che ora insiste sullo scalo di Capodichino e sebbene anche nel PRG di Napoli gran parte dell'area del sedime aeroportuale sia classificata come zona FC -Parco di nuovo impianto-, non può correttamente parlarsi di contrasto del PRA con la vigente strumentazione urbanistica. E' evidente, infatti, che la programmazione della delocalizzazione non è tema che riguarda il PRA il quale non è un piano dei trasporti. D'altro canto, la normativa di settore, ma anche ovvie ragioni relative alla sicurezza della popolazione, impongono che, fin tanto che l'aeroporto è attivo, bisogna ottemperare alle disposizioni tese al contenimento del rischio correlato.

Non a caso il PRA viene proposto non come variante urbanistica, ma come piano di settore sovraordinato al Prg al fine di salvaguardare la previsione della delocalizzazione dello scalo aeroportuale.

La sub-osservazione non è accoglibile.

Sub 4). Si ripete quanto riportato sub 1 circa il distinto procedimento relativo all' "impatto" del rischio di cui all'art. 715 del Codice della navigazione, di competenza dell'ENAC.

Ad ogni buon conto, al momento non è possibile valutare le implicazioni dell'analisi di cui all'art. 715 sulla disciplina urbanistica. Infatti nel parere rilasciato per il PRA, l'ENAC, dopo aver riportato alcune raccomandazioni (accolte dal Comune di Napoli) ed espresso parere positivo sul Piano proposto, rammenta che l'aeroporto di Napoli Capodichino rientra tra quelli individuati per la valutazione del rischio ai sensi del citato art. 715 e precisa che "al momento è in corso di elaborazione l'aggiornamento della valutazione di rischio per l'aeroporto di Napoli, a conclusione della quale verrà avviata la fase di concertazione con i Comuni interessati per il recepimento negli strumenti urbanistici delle relative ed eventuali misure di tutela del territorio".

In definitiva, solo a seguito di tale fase, cioè al completamento dello specifico procedimento di cui all'art. 715 del Codice della navigazione, potrà aversi il recepimento di "eventuali" misure di tutela.

La sub-osservazione non è pertinente.

### **Controdeduzione n. 3 – ASSOUTENTI Città Metropolitana di Napoli + 2 OSS-03**

Preliminarmente va rilevato che l'osservazione nel suo complesso è finalizzata a evidenziare i rischi che derivano dall'esistenza di un aeroporto dal sostenuto traffico di volo all'interno del centro urbano. Conseguentemente vengono richieste sia integrazioni alle analisi contenute nel PRA sia la delocalizzazione dell'aeroporto.

Tali richieste, tuttavia, oltre alla contraddittorietà insita nel fatto che l'eventuale delocalizzazione annullerebbe i rischi di cui si chiede la valutazione, non sono rilevanti rispetto alle disposizioni del PRA in quanto, ai sensi delle norme che lo disciplinano, esso non ha e non può avere alcun effetto sugli immobili e sulle attività che già esistono, essendo finalizzato a limitare nuovi insediamenti di residenze o attività comportanti rischio. In particolare, il PRA non è uno strumento per la regolazione del traffico aereo o la localizzazioni degli impianti aeroportuali.

Sub 1). Si premette che le analisi riportate negli elaborati del PRA sono parte dell'attività propedeutica alla definizione delle norme di attuazione e sono finalizzate a illustrare il quadro complessivo del territorio in cui tali norme saranno applicate. Riguardo a detto quadro, le analisi hanno chiaramente esplicitato la peculiarità dell'aeroporto di Capodichino che si trova all'interno di un'area significativamente urbanizzata e abitata, con presenza di varie attività, compreso il polo museale di Capodimonte, a vario livello rilevanti dal punto di vista del rischio derivante dalla possibilità di incidenti aerei. Anche sulla scorta di tali considerazioni, il PRA, per il quale la disciplina di settore non prevede alcuna valenza ablatoria rispetto alle preesistenze, regola i "futuri" interventi sul territorio che possano comportare rischio in caso di incidente aereo. Ciò premesso, tuttavia la fig. 12 a pag. 27 della Relazione A10 -Attività di analisi- riguarda le volumetrie a destinazione produttiva nelle zone di tutela da rischio di amplificazione dei danni da incidente aereo. Essa, pertanto non riguarda i musei o più in generale i beni sottoposti a tutela culturale (probabilmente si è fatta confusione tra i due tipi di tutela). Ad ogni buon conto, relativamente ai detti futuri interventi, l'attività museale è sottoposta alle limitazioni dettate dal PRA in quanto attività comportante affollamento di cui all'art. 2 comma 1 lettera i) delle norme di attuazione e al n. 4 dell'allegato 3 a tali norme.

La sub-osservazione non è accoglibile.

Sub 2). Gli effetti sull'ambiente e sulla salute derivanti dal traffico aereo non riguardano il PRA il quale, invece, ha lo specifico scopo di limitare i danni in caso di incidente aereo. Il PRA non è neanche un piano di settore dei trasporti e non incide su tipo e frequenza di voli, in quanto le sue disposizioni non sono rivolte al volo (per il quale vi sono altri strumenti normativi) bensì alla salvaguardia delle aree sottoposte al volo, come individuate dal Regolamento nazionale per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti. Tale

**IL SEGRETARIO GENERALE**

8

salvaguardia è effettuata senza alcun intervento di trasformazione del territorio, anzi, con limitazioni agli interventi già consentiti dalla strumentazione urbanistica vigente. Ne consegue che, come dettagliatamente illustrato nella Relazione per la verifica di esclusione dalla procedura VAS allegata alla delibera di adozione del Piano, effettivamente il PRA non ha impatti sul patrimonio edilizio monumentale, paesaggistico e ambientale.

La sub-osservazione non è pertinente.

Sub 3). Si ripete quanto premesso relativamente al punto Sub 1). Inoltre la tab. 4 non riguarda le destinazioni (neanche quella museale) ma riguarda la zonizzazione del PRG, la tab. 12 riguarda invece le scuole e la tab. 14 riporta espressamente il Museo Nazionale di Capodimonte al n. 14 dell'elenco. In ogni caso si tratta di una ricognizione delle attività esistenti che, ai sensi della disciplina per la formazione dei Piani di rischio non sono soggette alle disposizioni del PRA.

La sub-osservazione è pleonastica.

Sub 4). Si ripete quanto premesso relativamente al punto Sub 1). Inoltre, anche relativamente agli interventi "futuri" il carico antropico non è un parametro da utilizzare relativamente ai luoghi sensibili e agli amplificatori di rischio. Infatti nelle zone A, B e C del PRA, sia le attività sensibili sia le attività che possono causare amplificazione dei danni in caso di incidente sono "in assoluto" vietate (Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, cap. 9 par. 6.6, applicato negli artt. 7, 8 e 9 delle Norme di attuazione del PRA), cioè "indipendentemente" dall'incidenza del carico antropico.

La sub-osservazione è pleonastica.

Sub 5). Si ripete quanto premesso relativamente al punto Sub 1). Inoltre, anche relativamente agli interventi "futuri", il numero di persone che frequenteranno le nuove strutture è determinato, direttamente o indirettamente mediante parametri dimensionali, nelle modalità, categorie e fattori già utilizzati nella prassi in vigore relativamente alle attività a rischio che, per motivi analoghi a quelli del PRA, sono oggetto di controllo da parte dei Vigili del Fuoco. In base a tali modalità di definizione del livello di rischio, sono applicate le limitazioni di cui agli artt. 7, 8, 9 e 10 delle Norme di attuazione del PRA.

La sub-osservazione è pleonastica.

Sub 6). Premesso che la sub-osservazione, tra l'altro, non fa riferimento a idonee valutazioni tecniche e non contiene circostanziate indicazioni di modifica del Piano, ad ogni buon conto il PRA recepisce l'individuazione geometrica delle zone di tutela disposta dal Regolamento nazionale per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (cap. 9 par. 6.5). Tale individuazione è effettuata dall'Ente nazionale Aviazione Civile (ENAC), per tutti gli aeroporti di pari categoria, in funzione di studi statistici sulla probabilità di incidenti aerei che è notevolmente più elevata nelle fasi di decollo e atterraggio. Inoltre, per alcuni aeroporti, compreso quello di Capodichino, è prevista una ulteriore analisi, quella del cosiddetto "impatto" del rischio connesso all'effettivo traffico di volo, agli aeromobili e alle rotte dello specifico aeroporto. Tale ulteriore analisi è di competenza dell'ENAC e riguarda altre procedure diverse dal Piano di rischio aeroportuale che è disciplinato da una differente norma del Codice, l'art. 707, e non dall'art. 715.

La sub-osservazione non è accoglibile.

Sub 7). Si ripete quanto riportato sub 6, ribadendo che le disposizioni di cui all'art. 715 del Codice della navigazione riguardano un procedimento distinto da quello del PRA, infatti quest'ultimo è disciplinato dall'art. 707 e non dal 715.

Ad ogni buon conto, al momento non è possibile valutare le implicazioni dell'analisi di cui all'art. 715 sia perché manca una stesura delle mappe del rischio di impatto aggiornata all'attuale traffico aereo che interessa l'aeroporto di Capodichino, sia perché, sulla scorta delle mappe che si otterranno, sarà necessario definire in che modo esse influiranno sulla disciplina urbanistica. Infatti nel parere rilasciato per il PRA, l'ENAC, dopo aver riportato alcune raccomandazioni (accolte dal Comune di Napoli) ed espresso parere positivo sul Piano proposto, rammenta che l'aeroporto di Napoli Capodichino rientra tra quelli individuati per la valutazione del rischio ai sensi del citato art. 715 e precisa che "al momento è in corso di elaborazione l'aggiornamento della valutazione di rischio per l'aeroporto di Napoli, a conclusione della quale verrà avviata la fase di concertazione con i Comuni interessati per il recepimento negli strumenti urbanistici delle relative ed eventuali misure di tutela del territorio". In definitiva, solo a seguito di tale fase, cioè al completamento dello specifico procedimento di cui all'art. 715 del Codice della navigazione, potrà aversi il recepimento di "eventuali" misure di tutela.

La sub-osservazione non è pertinente.

Sub 8). Sebbene gran parte dell'area del sedime aeroportuale nel PRG sia classificata come zona FC -Parco di nuovo impianto-, l'aeroporto è funzionante e non se ne prevede a breve la delocalizzazione. E' evidente che la programmazione di tale delocalizzazione non è tema che riguarda il PRA. D'altro canto, la normativa di settore, ma anche ovvie ragioni relative alla sicurezza della popolazione, impongono che, fin tanto che l'aeroporto è attivo, bisogna ottemperare alle disposizioni tese al contenimento del rischio correlato. Non a

IL SEGRETARIO GENERALE

caso il PRA viene proposto non come variante urbanistica, ma come piano di settore sovraordinato al Prg al fine di salvaguardare la previsione della delocalizzazione dello scalo aeroportuale.

La sub-osservazione non è pertinente.

#### **Controdeduzione n. 4 – Renzo Menarini OSS-04**

Preliminarmente va rilevato che l'osservazione è nel suo complesso riferita alle conseguenze dell'applicazione del PRA su un lotto che ricade nel Comune di Casoria e, pertanto, non rientra nel perimetro delle zone di tutela disciplinate dal PRA adottato dal Comune di Napoli.

Inoltre, le richieste esplicitate con l'osservazione sono in parte già esaudite nel processo di formazione del PRA (coordinamento con gli altri enti interessati) e in parte inattuabili (esclusione di alcune aree dalle zone di tutela e sospensione dell'efficacia delle norme di attuazione) in quanto, oltre che con ragioni di legittimità, esse contrastano sia con la situazione oggettiva dei luoghi, caratterizzati dalla presenza di un aeroporto in un'area densamente urbanizzata, sia con ragioni di sicurezza dei territori interessati, per i quali è già presente un rischio che va mitigato quanto prima possibile.

Sub 1). Il Codice della navigazione, all'art. 707, riporta che i piani di rischio sono adottati dai comuni "territorialmente competenti". Il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, inoltre, al capitolo 9 paragrafo 6.7 riporta che il Piano di rischio è redatto "dal Comune", e nel caso in cui le zone di tutela interessino più comuni, tale redazione deve essere effettuata "in maniera coordinata". Solo nella circolare AP-33/2010 dell'Ente nazionale Aviazione Civile (ENAC) si fa cenno a un documento unitario da redigere in caso di più comuni interessati. Lo stesso ENAC, tuttavia, ha partecipato alle attività di formazione del PRA adottato dal Comune di Napoli, verificando che il coordinamento previsto dal Regolamento c'è effettivamente stato. In altre parole le disposizioni normative mettono in capo al Comune competente territorialmente la formazione del PRA, con obbligo di coordinamento con gli eventuali altri comuni interessati. Il Comune di Napoli ha predisposto il PRA per il territorio di propria competenza e a tal fine ha attuato il coordinamento con gli altri comuni interessati dall'aeroporto di Capodichino. Il Comune di Napoli, in particolare, si è fatto promotore e parte attiva del coordinamento tramite il quale si è giunti alla redazione dei Piani di rischio dei due comuni su cui ricade la pista dell'aeroporto (Napoli e Casoria) alla definizione delle modalità idonee alla formazione del piano del Comune di Afragola (sul cui territorio non ricade la pista e che è interessato solo marginalmente alle zone di tutela), nonché alla evidenziazione della trascurabile posizione dei Comuni di Casalnuovo e Casavatore (che sono solo interessati da minuscole porzioni di territorio ricadenti in zone non particolarmente a rischio). Alle dette attività di coordinamento ha peraltro partecipato anche l'ENAC, che ha rilasciato parere favorevole all'adozione del PRA così come proposto dal Comune di Napoli. L'ENAC, infatti, ha fornito il detto parere con un unico documento riguardante tutte le proposte di PRA e le situazioni dei comuni interessati.

La sub-osservazione è pleonastica.

Sub 2). Sebbene gran parte dell'area del sedime aeroportuale sia classificata nel PRG come zona FC -Parco di nuovo impianto-, l'aeroporto è funzionante e non se ne prevede a breve la delocalizzazione. E' evidente che la programmazione di tale delocalizzazione non è tema che riguarda il PRA. D'altro canto, la normativa di settore, ma anche ovvie ragioni relative alla sicurezza della popolazione, impongono che, fin tanto che l'aeroporto è attivo, bisogna ottemperare alle disposizioni tese al contenimento del rischio correlato.

Non a caso il PRA viene proposto non come variante urbanistica, ma come piano di settore sovraordinato al PRG al fine di salvaguardare la previsione della delocalizzazione dello scalo aeroportuale.

La sub-osservazione non è pertinente.

Sub 3). - All'ultimo capoverso del paragrafo 6.6 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, si riporta che "Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio". Tale indicazione è da considerare ovviamente in sintonia con le finalità di un Piano di rischio aeroportuale, cioè nell'ottica di mitigare il rischio da incidente aereo.

Come è noto, l'ubicazione dell'aeroporto di Capodichino, all'interno di un'area metropolitana significativamente urbanizzata e abitata, è alquanto peculiare in riferimento alle tematiche di sicurezza in generale e a quelle specifiche del Piano di rischio aeroportuale. Nella redazione del PRA, pertanto, per ovvie ragioni di sicurezza, si è ritenuto di non dover escludere alcuna area dall'applicazione delle norme di mitigazione del rischio.

Ad ogni buon conto, l'area che interessa l'estensore dell'osservazione, ricadendo nel territorio del Comune di Casoria, non rientra nel perimetro del PRA adottato che riguarda le zone di tutela comprese nel confine del Comune di Napoli, né lo stesso comune di Napoli può stabilire l'esclusione di zone ricadenti in un altro comune.

La sub-osservazione non è pertinente.

IL SEGRETARIO GENERALE

Sub 4). Il quinto comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione stabilisce che "Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano". Pertanto in carenza di Piano di rischio non può essere autorizzata alcuna opera o attività, per cui, dilazionando oltremodo l'operatività del PRA si immobilizza una parte significativa di territorio. Il Comune di Napoli ha redatto nei modi di legge il PRA per il territorio di propria competenza, in coordinamento con gli altri enti interessati, per cui le relative norme di attuazione potranno essere applicate subito dopo il completamento dell'iter approvativo del Piano.

D'altro canto non pare che la successiva approvazione di un PRA di un altro comune possa poter aver effetto di variante al PRA di Napoli.

Inoltre, l'interpretazione, che non si condivide, proposta con l'osservazione è in ogni caso incoerente con le finalità di sicurezza del PRA che portano a mettere in atto quanto prima le pratiche di mitigazione del rischio. Non si ravvedono, pertanto, né la legittima fattibilità né l'opportunità di sospendere l'applicazione delle norme di attuazione in attesa di futuri sviluppi che non dipendono dal Comune di Napoli né lo interessano, pur in presenza del rischio da mitigare e di specifiche responsabilità in tema di sicurezza della popolazione esposta.

La sub-osservazione non è accoglibile.

**Controdeduzione n. 5 – Gesac Spa OSS-05**

Preliminarmente va evidenziato che l'osservazione, in riferimento all'area di sedime aeroportuale e all'area del complesso ospedaliero Leonardo Bianchi, rileva il disallineamento tra le indicazioni del PRA e quelle di altri atti e documenti i quali, tuttavia, non possono comportare ricadute sulla normativa del PRA. Essi, infatti, riguardano temi che esulano dalla sfera di competenza del Piano adottato, ovvero si incardinano in procedimenti che sono ancora in corso di completamento e pertanto ancora privi di efficacia e passibili di modifiche.

Sub 1). Il Piano di sviluppo (Masterplan) cui l'osservazione si riferisce, approvato solo in via tecnica dall'ENAC, risulta ancora in corso di formazione. In particolare, risultano ancora in atto fasi procedurali riguardanti sia la Valutazione di impatto ambientale (VIA) sia la conformità urbanistica, rispettivamente presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il PRA, peraltro, ha ricevuto il parere positivo da parte dell'ENAC che si è espresso in riferimento a elaborati che riportano chiaramente la perimetrazione del sedime aeroportuale.

L'eventuale variazione del perimetro dell'area potrà, pertanto, essere valutata solo a conclusione del citato procedimento.

La sub-osservazione non è accoglibile.

Sub 2). La Relazione A10 cui l'osservazione si riferisce riguarda attività di analisi propedeutiche alla definizione della disciplina del PRA, la quale, invece, è riferibile agli elaborati P01, P02 e R01 (Tavole di piano e Norme di attuazione).

Infatti, gli elaborati di analisi sono finalizzati a definire il quadro in cui le norme sono calate e queste ultime stabiliscono i limiti alle attività insediabili sul territorio tutelato, anche per quanto riguarda il complesso ospedaliero Leonardo Bianchi che ricade quasi interamente nella zona di tutela A. A tali fini, in fase di analisi sono talvolta riportate anche ipotesi esemplificative, mentre nelle Norme di attuazione del PRA, senza riferimenti alle specifiche ipotesi indicate nell'osservazione, si sottopongono tutte le attività a rigidi criteri di esclusione o contenimento, al fine di mitigare il rischio derivante da incidente aereo. E' d'uopo rammentare che tali norme riguardano l'applicazione dell'art. 707 del Codice della navigazione, cioè la materia del PRA che, come è noto, non può avere effetti ablatori sulle preesistenze.

Riguardo all'ulteriore procedimento previsto dall'art. 715 del Codice, al momento non è possibile valutare esaustivamente le implicazioni da questo eventualmente derivanti sulle disposizioni del PRA, sia perché manca una stesura delle mappe del rischio di impatto aggiornata all'attuale traffico aereo che interessa l'aeroporto di Capodichino, sia perché, sulla scorta delle mappe che si otterranno, sarà necessario definire in che modo esse influiranno sulla disciplina urbanistica. Infatti, nel parere citato nell'osservazione, l'ENAC, dopo aver riportato alcune raccomandazioni (accolte dal Comune di Napoli) ed espresso parere positivo sul PRA proposto, rammenta che l'aeroporto di Napoli Capodochino rientra tra quelli individuati per la valutazione del rischio ai sensi del citato art. 715 e precisa che "al momento è in corso di elaborazione l'aggiornamento della valutazione di rischio per l'aeroporto di Napoli, a conclusione della quale verrà avviata la fase di concertazione con i Comuni interessati per il recepimento negli strumenti urbanistici delle relative ed eventuali misure di tutela del territorio".

In definitiva, solo a seguito di tale fase, cioè al completamento dello specifico procedimento di cui all'art. 715 del Codice della navigazione, potrà aversi il recepimento di "eventuali" misure di tutela.

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
*[Firma]*

La sub-osservazione non è pertinente.

Sub 3). Si ripete quanto riportato sub 2 relativamente ai contenuti degli elaborati di analisi e alla disciplina delle Norme di attuazione. Inoltre si precisa che il rischio per la navigazione aerea non riguarda la disciplina del PRA che, invece, riguarda il rischio del territorio sottoposto al traffico aereo per l'eventualità di incidenti. Gli ostacoli alla navigazione e i potenziali pericoli per la stessa sono normati da altri strumenti in attuazione di una specifica disposizione del Codice della navigazione (art. 707 commi da 1 a 4).

La sub-osservazione non è pertinente.

Sub 4). Si ripete quanto riportato sub 2 relativamente ai contenuti degli elaborati di analisi e alla disciplina delle Norme di attuazione. Inoltre si precisa che l'inquinamento acustico (e con esso la relativa zonizzazione) non riguarda la disciplina del PRA che, come detto, riguarda il rischio del territorio sottoposto al traffico aereo per l'eventualità di incidenti.

La sub-osservazione non è pertinente.

### **Considerato inoltre**

che ai sensi dell'art. 3 comma 4 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5/2011 *“Il piano integrato con le osservazioni ed il rapporto ambientale è trasmesso alle amministrazioni competenti per l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni ed ogni altro atto endoprocedimentale obbligatorio. Per il piano urbanistico comunale (PUC) e le relative varianti e per i piani di settore a livello comunale e relative varianti, l'amministrazione provinciale, al fine di coordinare l'attività pianificatoria nel proprio territorio di competenza, dichiara, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano completo di tutti gli elaborati, la coerenza alle strategie a scala sovra comunale individuate dall'amministrazione provinciale anche in riferimento al proprio piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) vigente”;*

che ai sensi dell'art. 3 comma 5 dello stesso Regolamento *“Il piano adottato, acquisiti i pareri obbligatori ed il parere di cui al comma 7 dell'articolo 2, è trasmesso al competente organo consiliare che lo approva, tenendo conto di eventuali osservazioni accoglibili, comprese quelle dell'amministrazione provinciale o regionale e dei pareri e degli atti di cui al comma 4, o lo restituisce alla Giunta per la rielaborazione, nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento degli atti al Consiglio Comunale a pena di decadenza del piano adottato”;*

che, pertanto, ai sensi dell'art. 3 commi 4 e 5 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5/2011, tutte le osservazioni pervenute, unite alle eventuali osservazioni che altri Enti potranno proporre, saranno sottoposte al Consiglio Comunale per la successiva approvazione tenuto conto di tutte le eventuali osservazioni accoglibili;

### **Preso atto**

che in relazione al Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2017-2019, Misura specifica MS31T, Fase 4, il Dirigente del Servizio Pianificazione urbanistica generale ha attestato che il PRA completo di tutti gli elaborati tecnici è stato pubblicato secondo le disposizioni del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5/2011.

Visti tutti gli atti e gli elaborati elencati che costituiscono parte integrante della presente delibera.

Visto l'art. 701 del Codice della navigazione D.Lgs n. 96/2005 e s.m.i..

Visti, ancora, la legge della regione Campania n. 16/2004 e s.m.i., il Regolamento Regione Campania n. 5/2011 e DLgs n. 267 del 2000.

Si allega – quale parte integrante e sostanziale del presente atto – i seguenti documenti, composti, complessivamente, da n. ~~73~~..... pagine, progressivamente numerate:

Allegato 1 – documenti inerenti la pubblicazione dell'avviso di deposito.

- Estratto dal BURC n. 34 del 24 aprile 2017 con avviso di deposito del PRA;

  
IL SEGRETARIO GENERALE

- Schermata Albo pretorio on-line con avviso di deposito;
- Schermata sito web *Urbana* della pagina dedicata al PRA contenente la delibera di Giunta n. 103/2017 di adozione del PRA completa di allegati e di avviso di deposito, la sintesi non tecnica, le modalità per la presentazione delle osservazioni, i criteri generali per l'istruttoria delle osservazioni.

Allegato n. 2 – Relazione istruttoria del Servizio Pianificazione urbanistica generale PG/676367 del 7/9/2017 con in allegato:

*Allegato A – Osservazioni pervenute.*

1. Nota PG/492595 del 21/6/2017 del Servizio Segreteria della Giunta con allegate:
  - Osservazione PG/487170 del 20/6/2017 proponente RE-INVESTIMENTI srl (OSS-01);
  - Osservazione PG/490623 del 21/6/2017 proponente GREEN ITALIA, WWF Napoli, Possibile Napoli (OSS-02);
  - Osservazione PG/490788 del 21/6/2017 proponente ASSOUTENTI Città Metropolitana di Napoli, Cittadinanza Attiva in Difesa di Napoli, Comitato per la quiete pubblica napoletana e la vivibilità cittadina (OSS-03);
2. Osservazione PG/478224 del 16/6/2017 proponente Renzo Menarini (OSS-04);
3. Osservazione PG/490509 del 21/6/2017 e successiva integrazione PG/586898 del 21/7/2017 proponente GESAC S.p.A. (OSS-05).

*Allegato B – N. 5 Schede istruttorie relative alle osservazioni presentate.*

Allegato n. 3 – Attestazione del Dirigente del Servizio Pianificazione urbanistica generale relativa agli obblighi di cui al Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2017-2019, Misura specifica MS31T, Fase 4.

La parte narrativa, i fatti, gli atti citati, le dichiarazioni ivi comprese sono vere e fondate e quindi redatte dal dirigente del Servizio sotto la propria responsabilità tecnica, per cui sotto tale profilo, lo stesso dirigente qui di seguito sottoscrive.

il dirigente del Servizio  
Pianificazione Urbanistica Generale  
Andrea Coudech

Per i motivi tutti espressi in narrativa:

**CON VOI UNANIMAMENTE**  
**DELIBERA**

1. Prendere in esame le osservazioni pervenute e ritenere le stesse, in ciascuna delle parti in narrativa identificate come sub osservazioni, non incidenti sul PRA adottato.
2. Dare mandato al servizio Pianificazione urbanistica generale di procedere nell'iter di approvazione del Piano di rischio eroportuale ai sensi dell'art. 3 commi 4 e 5 del regolamento di attuazione per il governo del territorio della regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011.

il dirigente del Servizio  
Pianificazione urbanistica generale  
Andrea Coudech

Seguo dichiarazione di esecuzione  
immediata su intercalare allegato

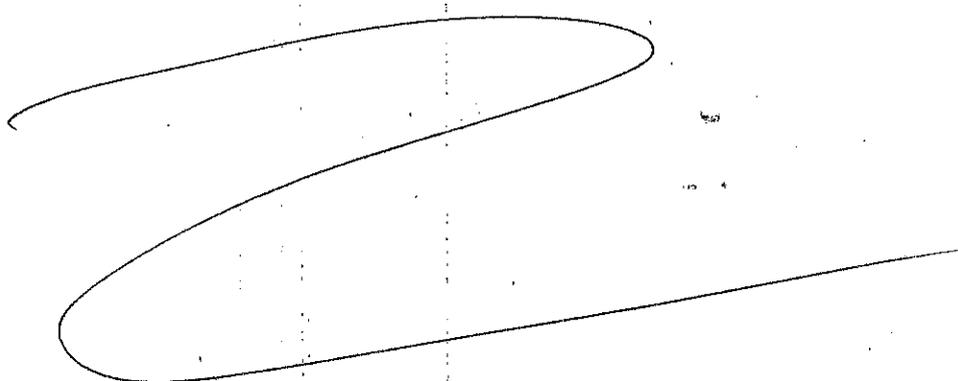
**IL SEGRETARIO GENERALE**

visto il Direttore  
Giuseppe Pulli

L'Assessore al Diritto alla Città,  
ai Beni Comuni e all'Urbanistica  
Carmine Piscopo

*[Signature]*

SEGUE: Deliberazione di Giunta Comunale n° 504 del 21-09-2017



LA GIUNTA,

Considerato che ricorrono i motivi di urgenza previsti dall' art. 134, comma 4, del D. Lgs. 267/ 2000 in quanto occorre dare immediatamente corso alle incombenze di cui alla deliberazione innanzi adottata.

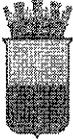
Con voti UNANIMI

DELIBERA

Di dare esecuzione immediata alla presente deliberazione dando mandato ai componenti uffici di attuare le determinazioni.  
Letto, confermato e sottoscritto

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE



14

COMUNE DI NAPOLI

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N. 06 DEL 14/09/2017 AVENTE AD OGGETTO: Controdeduzioni alle osservazioni pervenute al Piano di rischio aeroportuale, adottato con delibera di Giunta n. 103 del 2/3/2017 ai sensi dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011.

Il Dirigente del Servizio Pianificazione urbanistica generale, 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 in riferimento ad esercizi successivi.

Addi 14/09/2017

IL DIRIGENTE  
Andrea Ceudech

Pervenuta alla Direzione Centrale Servizi Finanziari il 15 SET. 2017 Prot. 11/584  
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 proposta non comporta riflessi di merito o incidere sulla situazione economico finanziaria o patrimoniale dell'Ente  
Parere non dovuto*

Addi .....

IL RAGIONIERE GENERALE  
*[Signature]*

**ATTESTATO DI COPERTURA FINANZIARIA ED IMPEGNO CONTABILE**

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

- Dotazione € .....
- Impegno precedente € .....
- Impegno presente € .....
- Disponibile € .....

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

Proposta di deliberazione del Servizio Pianificazione Urbanistica Generale prot. 6 del 14.9.2017 - pervenuta al Servizio Segreteria della Giunta Comunale in data 18.9.2017 - SG 506

**Osservazioni del Segretario Generale**

15

Sulla scorta dell'istruttoria tecnica svolta dal Servizio competente.

Con il provvedimento in oggetto la Giunta, ai fini della prosecuzione dell'iter di formazione del Piano di Rischio Aeroportuale adottato con deliberazione di G.C. n. 103/2017, intende controdedurre alle osservazioni pervenute in ordine allo stesso, ritenendole "non incidenti sul PRA".

Letto il parere di regolarità tecnica che recita: "Favorevole. La presente deliberazione non comporta impegno di spesa né diminuzione di entrata anche in riferimento ad esercizi successivi."

In ordine a tale proposta di deliberazione, il Ragioniere Generale ha rappresentato quanto segue: "La proposta non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o patrimoniale dell'Ente. Parere non dovuto".

La proposta di deliberazione fa seguito alla deliberazione di G.C. n. 4/2016 di presa d'atto della proposta di Piano di rischio aeroportuale, alla deliberazione di G.C. n. 506/2016, che ha ampliato le zone soggette a tutela del rischio aeroportuale, nonché alla deliberazione di G.C. 103/2017 di adozione del Piano.

Come attestato dalla dirigenza nella parte narrativa, le osservazioni pervenute sono state istruite dall'ufficio competente secondo i criteri stabiliti con disposizione dirigenziale n. 2/2017 e secondo le modalità individuate nel Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza. Le varie osservazioni presentate, definite nel dispositivo dell'atto come "non incidenti sul PRA", sono state rispettivamente ritenute, come esplicitato nella parte narrativa, non accoglibili, non pertinenti o pleonastiche.

Si pone in evidenza che la procedura avviata con la citata deliberazione di G.C. n. 4/2016 troverà conclusione all'atto dell'approvazione del Piano in oggetto da parte del Consiglio Comunale, secondo la procedura di formazione degli atti di pianificazione dettata dall'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio n. 5/2011, laddove si prevede che "[...] 3. La Giunta dell'amministrazione procedente entro novanta giorni dalla pubblicazione del piano, per i comuni al di sotto dei quindicimila abitanti, entro centoventi giorni per quelli al di sopra di detta soglia, a pena di decadenza, valuta e recepisce le osservazioni al piano di cui all'articolo 7 del presente regolamento. 4. Il piano integrato con le osservazioni ed il rapporto ambientale è trasmesso alle amministrazioni competenti per l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni ed ogni altro atto endoprocedimentale obbligatorio. [...] 5. Il piano adottato, acquisiti i pareri obbligatori ed il parere di cui al comma 7 dell'articolo 2, è trasmesso al competente organo consiliare che lo approva, tenendo conto di eventuali osservazioni accoglibili, comprese quelle dell'amministrazione provinciale o regionale e dei pareri e degli atti di cui al comma 4, o lo restituisce alla Giunta per la rielaborazione, nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento degli atti al Consiglio comunale a pena di decadenza del piano adottato. [...]".

Si richiamano, altresì, le previsioni di cui al capitolo 9, paragrafo 6, del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti adottato dall'ENAC in cui, nel dettare disposizioni in ordine ai Piani di Rischio, si stabilisce, tra l'altro, che: "[...] Il piano di rischio è redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il piano è redatto in maniera coordinata. L'ENAC, ricevuto il piano di rischio dai Comuni, esprime il proprio parere sulla base di valutazioni di tipo aeronautico. Nelle proprie valutazioni



S.L.

**VISTO:**  
Il Sindaco

**IL SEGRETARIO GENERALE**



*l'ENAC tiene conto dei dati aeronautici che caratterizzano l'aeroporto nello scenario attuale e futuro così come delineato nel piano di sviluppo segnalando le eventuali esigenze di adeguamento. [...]*

Per gli aspetti prettamente tecnici che caratterizzano la proposta, assume particolare rilievo l'istruttoria svolta dagli uffici comunali e le valutazioni della dirigenza, alla quale compete, ai sensi degli artt. 49 e 147 bis del D.Lgs. 267/2000, l'esercizio del controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile, che trova estrinsecazione nel parere di regolarità tecnica attestante la regolarità e la correttezza della proposta di deliberazione. Nel quadro normativo disciplinante compiti e responsabilità della dirigenza, assume rilievo, altresì, l'attività di vigilanza e controllo sulla correttezza delle procedure attuative dell'atto proposto, ove dovesse essere confermato in sede deliberante, anche con riferimento al rispetto dei tempi del procedimento ai sensi dell'art. 2 della L. 241/1990 e s.m.i..

Spettano all'organo deliberante le valutazioni concludenti con riguardo al principio costituzionale di buon andamento e imparzialità cui si informa l'azione amministrativa.

**VISTO:**  
**Al Sindaco**

Il Segretario Generale

17

Deliberazione di G.C. n. 504 del 21/9/2017 composta da n. 17 pagine progressivamente numerate, nonché da allegati dichiarati nell'atto.

**SI ATTESTA:**

- Che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio il 28-9-2017 e vi rimarrà per quindici giorni (art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000).
- Che con nota in pari data è stata comunicata in elenco ai Capi Gruppo Consiliari (art.125 del D.Lgs.267/2000).

Il Funzionario Responsabile

**DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'**

Constatato che sono decorsi dieci giorni dalla pubblicazione e che si è provveduto alla prescritta comunicazione ai Capi Gruppo consiliari, si dà atto che la presente deliberazione è divenuta da oggi esecutiva, ai sensi dell'art.134, comma 3, del D.Lgs.267/2000 .....

IL SEGRETARIO GENERALE

Addi .....

Il presente provvedimento viene assegnato a:

---

---

---

---

---

---

---

---

per le procedure attuative.

Addi.....

IL SEGRETARIO GENERALE

**Attestazione di compiuta pubblicazione:**

**Data e firma per ricevuta di copia del presente atto da parte dell'addetto al ritiro**

---

---

---

---

---

---

---

---

**Attestazione di conformità**

*(da utilizzare e compilare, con le diciture del caso, solo per le copie conformi della presente deliberazione)*

La presente copia, composta da n. .... pagine, progressivamente numerate, è conforme all'originale della deliberazione di Giunta Comunale n. .... del .....

divenuta esecutiva in data .....

Gli allegati dichiarati nell'atto:

sono rilasciati in copia conforme unitamente alla presente;

sono visionabili in originale presso l'archivio in cui sono depositati;

Il Funzionario responsabile