



ALLEGATO (2)

Direzione Pianificazione e Gestione del Territorio – Sito Unesco
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale

PG/2017/676367 del 7/9/2017

All'Assessore al Diritto alla città, ai Beni comuni e all'Urbanistica

Al Direttore centrale Pianificazione e gestione del territorio – sito Unesco

Oggetto: istruttoria delle osservazioni pervenute alla delibera di Giunta n. 103 del 2.3.2017.

A seguito del deposito degli atti relativi alla delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2.3.2017 relativa alla adozione del Piano di rischio aeroportuale (di seguito PRA), effettuato dal 24 aprile 2017 per sessanta giorni secondo le modalità previste dal Regolamento per l'attuazione del governo del territorio della regione Campania n. 5/2011, sono pervenute allo scrivente Servizio entro i termini n. 5 osservazioni, e una integrazione ad una osservazione fuori termine.

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.

In particolare, 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;
- osservazione a firma di GREEN ITALIA, WWF Napoli, Possibile Napoli pervenuta in data 21/06/2017 e acquisita con PG/490623 21/6/2017;
- 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.

Mediante pec all'indirizzo 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;
- osservazione a firma di GESAC S.p.A. pervenuta in data 21/06/2017 e acquisita con PG/490509 del 21/6/2017.

Risulta inoltre pervenuta fuori termine una integrazione all'osservazione a firma di GESAC trasmessa allo scrivente servizio mediante pec del 21/7/2017 e acquisita con PG/586898 del 21/7/2017.

Il quadro riepilogativo delle osservazioni pervenute e dei diversi protocolli assegnati è riportato nella tabella che segue.

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

ID	Soggetto proponente	Prot. Segreteria della Giunta	Prot. PEC del servizio	Altro protocollo
OSS-01	RE-Investimenti	PG/487170 del 20/6/2017	PG/490466 del 21/6/2017	PG/490966 del 21/6/2017
OSS-02	Green Italia, WWF Napoli, Possibile Napoli	PG/490623 del 21/6/2017		
OSS-03	Assoutenti Città metropolitana, Cittadinanza attiva in difesa di Napoli, Comitato per la quiete pubblica napoletana	PG/490788 del 21/6/2017	PG/490575 del 21/6/2017	PG/491405 del 21/6/2017 PG/559340 del 13/7/2017
OSS-04	Renzo Menarini		PG/478224 del 16/6/2017	
OSS-05	GESAC S.p.A.		PG/490509 del 21/6/2017 PG/586898 del 21/7/2017	

Di tali osservazioni il Servizio di Pianificazione urbanistica generale ha effettuato una puntuale istruttoria tecnica, tenendo conto dei motivi esposti dagli osservanti ed esponendo per ciascuna osservazione le ragioni tecniche a sostegno delle controdeduzioni del servizio. L'integrazione GESAC S.p.A. pervenuta fuori termine è stata comunque presa in esame, con spirito collaborativo, e trattata assieme all'osservazione PG/490509 del 21/6/2017.

I criteri 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".

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

Poichè le osservazioni contengono al loro interno più argomenti, essi sono stati individuati mediante dei sub progressivi.

Le sub-osservazioni, in analogia con quanto effettuato durante l'iter di approvazione della Variante generale, 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.

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.

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

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

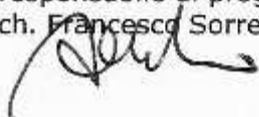
Si allega alla presente:

Allegato A – Osservazioni pervenute.

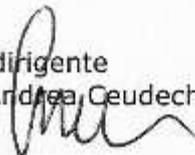
1. Nota PG/492595 del 21/6/2017 del Servizio Segreteria della Giunta con allegate:
 - Osservazione PG/487170 del 20/6/2017 proponente RE-INVESTIMENTI srl (OSS-01);
 - Osservazione PG/490623 del 21/6/2017 proponente GREEN ITALIA, WWF Napoli, Possibile Napoli (OSS-02);
 - Osservazione PG/490788 del 21/6/2017 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.

Il responsabile di progetto
arch. Francesco Sorrentino



Il dirigente
arch. Andrea Ceudech



COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



Direzione Pianificazione e Gestione del Territorio – Sito Unesco
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale

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).

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



Dipartimento Segreteria Generale
Servizio Segreteria della Giunta Comunale

PG/2017/472585
21-6-2017

Al Dirigente del Servizio
Pianificazione Urbanistica Generale
Arch. Andrea Ceudech

Oggetto: trasmissioni osservazioni in ordine all'adozione, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 04 agosto 2011, del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) redatto ai sensi del D.Lgs n. 96/2005 e s.m.i. di cui alla deliberazione di G.C. n. 103 del 02.03.2017.

Visti gli atti d'Ufficio;

Visto l'avviso di deposito del Piano di rischio aeroportuale di cui alla suddetta deliberazione, sottoscritto dal dirigente del Servizio Pianificazione Urbanistica Generale, con il quale si rende noto che il deposito per sessanta giorni consecutivi, presso la Segreteria della Giunta della citata deliberazione di G.C. n.103 del 02.03.2017, è stato fissato dal 24/04/2017;

Si comunica, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il Governo del Territorio della Regione Campania n. 5 del 04/08/2011, in ordine all'adozione del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), redatto ai sensi del D.Lgs n. 96/2005 e s.m.i., di cui alla deliberazione di G.C. n. 103 del 02.03.2017, che:

- in data 20.06.2017 sono pervenute le osservazioni della RE-INVESTIMENTI s.r.l. (acquisite al protocollo PG/2017/487170 del 20.06.2017);
- in data 21.06.2017 sono pervenute le osservazioni di Green Italia (acquisite al protocollo PG/2017/490623 del 21.06.2017);
- in data 21.06.2017 sono pervenute le osservazioni delle associazioni cittadine Assoutenti Città Metropolitana di Napoli, Cittadinanza Attiva in Difesa di Napoli e Comitato per la quiete pubblica napoletana e la vivibilità cittadina (acquisite al protocollo PG/2017/490788 del 21.06.2017).

Le suddette osservazioni sono trasmesse a codesto Servizio in allegato alla presente.

Cordiali saluti.

IL DIRIGENTE
Dr. Lorenzo Di Dio

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

GRADIMANO
23/6/17

OSSERVAZIONI al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) di Napoli
Intervento di costruzione di tre abitazioni sito a Via Ulderico Masoni 10 - Perimetro di accorpamento Superiore

RE-INVESTIMENTI s.r.l.
VIA POSILLIPO n. 69/34
80123 NAPOLI



Alla Segreteria della Giunta Comunale
Palazzo San Giacomo
Napoli

Alla Direzione Centrale Pianificazione e gestione del Territorio - Sito Unesco
Via Diodoriana n. 3/11
Napoli

urbanistica@pec.comune.napoli.it

Oggetto: "Osservazioni, ai sensi dell'art.3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011, al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) redatto ai sensi del D.Lgs n. 96/2008 e s.m.i., adottato con delibera di G. C. n. 103 del 2.3.2017" - *Revoca di deposito del Piano di Rischio Aeroportuale, redatto ai sensi del D.Lgs n. 96/2008 e s.m.i., adottato con delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2.3.2017 - D.L.R. N° 34 del 2-04-2017*

Per definire in maniera delegata la presente osservazione è necessario fornire alcune premesse:

- la RE-INVESTIMENTI s.r.l., con sede in via Posillipo n°69/34, Napoli, registro delle Imprese di Napoli n. 05267164213, è proprietaria dell'immobile in via Ulderico Masoni 10, in N.C.E.U., sez. sca. fg. 13, part.lla 906/1, cat. d/7, per emissione del decreto di trasferimento del 9/1/07 a firma del giudice Dott.ssa Laura Tricomi della VII sez.ne del tribunale di Napoli, consegnato alla procedura fallimentare n°369/87, in danno allo "I.C.P. Porrefazione zaffe partenopea" s.p.a.;
- il fabbricato è sito su lotto avente forma trapezoidale. Esso risulta edificato prima del 01.09.1967 e successivamente ampliato e ammodernato nel 1981 in virtù della concessione edilizia n° 57, rilasciata dal comune di Napoli alla società Abeto in data 10.04.1979 - prot. n°243/76. Sull'area gravano ulteriori piccoli corpi di fabbrica legittimati con provvedimento di condono edilizio rilasciato in data 17.07.2008, prot. n. p.g./2008/82928 con oggetto del proposto intervento.
- Il 7/04/2010 la RE-INVESTIMENTI srl (amministratore delegato sig. Antonio Gallo), in qualità di proprietaria, presentava al Comune di Napoli "Istanza di Permesso di costruire" per un intervento di nuova costruzione relativo ad un immobile sito a via Ulderico Masoni n° 10" - (Dati catastali: N.C.E.U., sez. SCA, Foglio 13, particella 906, sub. 1) - Pratica Edilizia n. 107/2010;

¹ L'immobile ricade in zona D - agglomerati urbani di recente formazione, sottoposti ad espansione recente dellaabitato generata dal PRG approvata con DPR/PC n. 125 dell'11 giugno 2004, disciplinata dagli articoli 31 e 33 (D.L.R. n° 29 del 14/06/2004).

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

OSSERVAZIONI al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) di Napoli
Intervento di costruzione di un possibile sito a Via Bissani n° 10 - Veroselle di costruzione sospesa

- L'istanza del Permesso di Costruire riguarda la demolizione di un fabbricato industriale dismesso e la sua ricostruzione a parità di volume di una unità edilizia da destinare ad abitazioni e parcheggi pertinenziali.
- Il 9 ottobre 2012 - protocollo generale n. 2012/731234 del 26 settembre 2012 - il Funzionario economico finanziario Dr. N. Volpe della Direzione Centrale Pianificazione e Gestione del Territorio - sito UNESCO (Servizio Spettolo Unico Edilizia privata), invita il sig. Antonio Gallo, in qualità di rappresentante legale della RE-INVESTIMENTI srl, in relazione alla pratica edilizia n. 107/2010 al pagamento degli oneri di costruzione e di urbanizzazione.
- Il 23 novembre 2012 - protocollo generale n. 2012/837053 del 09 novembre 2012 - la direzione Centrale di Pianificazione e gestione del Territorio SSCP, (Responsabile del Procedimento Econ. Tec. C. Nazzaro e il dirigente ad interim avv. R. Contino) comunica al sig. Antonio Gallo, in qualità di rappresentante legale della RE-INVESTIMENTI srl, in relazione alla pratica edilizia n. 107/2010 che:

"L'istanza in oggetto è sospesa ai sensi dell'art. 12, comma 3 del DPR n. 380/01 s.m.i., fino all'adozione del suddetto "piano di rischio" da parte del Comune di Napoli" e contestualmente si annulla il mandato di pagamento del contributo di costruzione del 26/9/2012, notificato alla parte e non ancora evaso.
- allo stato attuale la normativa del PRA non consentirebbe di realizzare l'intervento richiesto che è stato sospeso ai sensi dell'art. 12, comma 3 del DPR n. 380/01 fino all'adozione del PRA ma che ha completato l'iter procedurale autorizzativo (pareri interni ed esterni assenti)

L'osservazione, ai fini di una giusta contestualizzazione rispetto all'obiettivo principale del PRA ovvero "di prevedere prioritariamente la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni (Zone di Tutela A, B, C, D) al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente aereo" (tale obiettivo ovviamente basa le sue azioni "sulla limitazione della presenza umana e sull'individuazione di attività non compatibili - incompatibili, sensibili e comportanti affollamento - nelle zone di tutela), è stata articolata nei seguenti paragrafi:

1. La cronologia del processo autorizzativo sospeso.
2. La situazione degli immobili produttivi attivi e dismessi.
3. Analisi del carico antropico: Densità edilizia e densità abitativa.
4. Altre valutazioni di merito.
5. L'osservazione proposta.

1. La cronologia del processo autorizzativo sospeso

Il parere del responsabile del procedimento in merito alla conformità dell'intervento è desumibile nella scheda tecnica del 29/08/2012 - proposta motivata del Comune di Napoli (Direzione Centrale 11 - Riqualificazione Urbana - Edilizia - Parificata - Servizio Edilizia Privata e Spettolo Unico dell'Edilizia) redatto dall'allora Responsabile del procedimento, il Forz. Tec. C. Nazzaro, e sottoscritto dall'allora dirigente dott. M. Apicci, che qui viene riportato integralmente:

¹ In caso di mancanza dell'intervento oggetto della domanda di permesso di costruire con le previsioni di strumenti urbanistici adottati, il sospeso ogni determinazione in ordine alla domanda. La durata di salvaguardia non ha efficacia decorrenza tre anni dalla data di adozione dello strumento urbanistico, ovvero cinque anni nell'ipotesi in cui lo strumento urbanistico sia stato sottoposto all'amministrazione competente all'approvazione entro un anno dalla conclusione della fase di pubblicazione.

*"L'intervento di nuova costruzione mediante la demolizione di un fabbricato industriale dismesso e la ricostruzione, a parità di volume, di un nuovo immobile residenziale con un impianto a blocco di 6 livelli fuori terra e di un livello interrato destinato a parcheggio è **assentibile** in quanto a norma dell'art. 33, comma 1 della Variante generale al Prg è consentita la sostituzione edilizia nel limite massimo della cubatura esistente, come nel caso in esame".*

Si apprende, sempre da questa scheda che sono stati acquisiti i seguenti **pareri favorevoli**:

- Servizio sicurezza geologica e sismologica (nota protocollo N. 781 del 6/8/2010);
 - Servizio Traffici e viabilità (nota protocollo n. 1853 del 6/9/2009);
 - Servizio ambiente in merito alla conoscenza per la tutela dell'inquinamento acustico (nota protocollo generale n. 337907 del 24/05/2011) e alla verifica della documentazione che attesti la rispondenza del progetto alle prescrizioni in materia di contenimento dei consumi energetici (protocollo generale n. 138405 del 15/12/2010);
 - Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Napoli (nota protocollo COM-NA - Ufficio Prevenzione Incendi n. 254/08 del aprile 2008).
- Il 26/09/2012 con protocollo PCI/2012/731234, il Funzionario economico finanziario Dr. N. Velpe della Direzione Centrale Pianificazione e Gestione del Territorio - sito UNESCO (Servizio Spaziale Unico Edilizia privata), **comunica** al sig. Antonio Esilio, in qualità di rappresentante legale della RE-INVESTIMENTI srl, in relazione alla pratica edilizia n. 107/2010 che:
- *Fatta la proposta motivata del responsabile del Procedimento, funzionario tecnico C. Nazzaro (29/08/2012), che ritiene assentibile il progetto presentato e propone il rilascio del permesso di costruire, previo pagamento degli oneri di urbanizzazione, pari a € 93.578,21 e dei costi di costruzione, ammontanti ad € 63.472,88 previsti dal Dpr 380/01 per un totale di € 161.051,09 si invita il sig. Giulio Antonio ad effettuare il pagamento delle somme entro 30 giorni dalla notifica del presente atto, tramite bonifico bancario (contice IBAN IT87 0 01010 03 5941 0000 0046 012) intestato alla Tesoreria del Comune di Napoli.*
 - *Al termine della stessa notifica è inserita la seguente affermazione: "In caso di mancato pagamento si procederà all'iscrizione della somma a ruolo esattoriale, ai sensi dell'art. 3 del D.lgs 13 aprile 1999, n. 112 con le maggiorazioni previste dall'art. 42 del T.U. 380/2001".*
- precedentemente, il 23/11/07, con protocollo n. 0073496/DIRGEMAPE, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) convocava tutti i Comuni della Regione Campania per il 4/12/07 ad un incontro presso l'aeroporto di Napoli con l'ENAC per illustrare i vincoli introdotti dal nuovo Codice della Navigazione (quinto comma art. 707 del Codice della Navigazione entrato in vigore con DL n. 96 del 9/3/05, Art. 707 modificato dal DL n. 151 del 15/3/06)
- Il 6/8/08, con protocollo n. 0050208/AP/DIRGEN, l'ENAC ricordava al Comune di Napoli che ad oggi ancora non aveva trasmesso il suo PRA, in assenza del quale, non possono essere autorizzate nuove opere od attività lungo le direzioni di atterraggio e decollo.
- Il 15/11/11, con protocollo 0033288/PP, l'ENAC ricordava che, in base al V comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione, i Comuni, in attesa dell'edizione del PRA, non possono autorizzare opere od attività nell'ambito delle relative aree di tutela definite dal menzionato Regolamento dell'ENAC.
- il 17/02/2012, con protocollo 0021362/PP, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) comunicava al Comune di Napoli, al Comune di Casoria e a quello di Afragola che:

¹ Parere positivo già dato al precedente permesso di costruire del 12/12/2007 e valevole maggiormente per questo nuovo progetto che prevede una riduzione dei posti auto rispetto al precedente.

OSSERVAZIONI al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) di Napoli
Bando di concorso di un tavolo di lavoro, Via Marina n. 10 - Procura di costruzione Napoli

- il Codice della Navigazione ha introdotto dalla sua entrata in vigore nell'ambito del Capo III - Vincoli alla proprietà privata nuove tipologie di vincoli finalizzati alla gestione sostenibile del rapporto aeroporto - territorio;
 - in particolare il quinto comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione prevede che dall'entrata in vigore nell'anno 2003 e revisionato nell'anno 2006¹ "tergo le direzioni di atterraggio e decollo i Comuni possono autorizzare nuove opere ed attività solo se coerenti con i piani di rischio che gli stessi adottano sulla base delle previsioni contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC";
 - si invitavano i comuni in tal senso a fornire evidenza che dalla data di emanazione del Decreto, non sia stata rilasciata alcuna autorizzazione edilizia all'interno dell'area di tutela del Piano di Rischio;
 - in considerazione del fatto che la normativa sopra illustrata è finalizzata alla tutela della sicurezza della vita umana, in caso di riscontrare inosservanze della stessa si darà luogo a tutte le iniziative ritenute più opportune tra quelle possibili
- Il **23 novembre 2012** - protocollo generale n. 2012/855063 del 09 novembre 2012 - la direzione Centrale di Pianificazione e gestione del Territorio SSUEP, (Responsabile del Procedimento Funz. Tec. C. Nazaro e il dirigente ad interim Avv. R. Contino) comunica al sig. Antonio Gallo, in qualità di rappresentante legale nella RE-INVESTIMENTI srl, in relazione alla pratica edilizia n. 107/2010 che:
- "l'istanza in oggetto è sospesa ai sensi dell'art. 12, comma 3 del DPR n. 380/2001² sinò all'adozione del suddetto "piano di rischio" da parte del Comune di Napoli"
 - si annulla il mandato di pagamento del contributo di costruzione del 26/9/2012, notificato alla parte e non ancora evaso

In questo caso si ravvisa che la sospensione viene notificata senza che il Piano del Rischio Aeroportuale sia stato effettivamente adottato (l'adozione del PRA avviene solo il 2 marzo 2017 con Delibera di Giunta n° 103/2017).

In tal senso il provvedimento di sospensione risulterebbe non legittimo se riferito all'art. 12 comma 3 del DPR n° 380/2001 che nello specifico stabilisce: "In caso di contrasto dell'intervento oggetto della domanda di permesso di costruire con le previsioni di strumenti urbanistici adottati, è sospesa ogni determinazione in ordine alla domanda...".

Ma, nella fattispecie la sospensione del Permesso di Costruire è implicitamente motivata dall'interpretazione che il nuovo dirigente ad interim Avv. R. Contino (sopraverato al Dirigente Dott. M. Aprea che aveva rilasciato il permesso di costruire previo pagamento degli oneri di urbanizzazione e di costruzione - nota protocollo PG/2012/731234 del 26/09/2012 e che aveva ignorato tutte e quattro le note dell'Enac inviate sin dal 23/11/07³, averlo di fatto ritenuto assente)

¹ D.Lgs. 151/2006 del 15/03/2006 punto 5.

² In caso di contrasto dell'intervento oggetto della domanda di permesso di costruire con le previsioni di strumenti urbanistici adottati, è sospesa ogni determinazione in ordine alla domanda. La misura di salvaguardia non ha efficacia decorso tre anni dalla data di adozione dello strumento urbanistico, ovvero cinque anni nell'ipotesi in cui lo strumento urbanistico sia stato sottoposto all'amministrazione competente all'approvazione oltre un anno dalla conclusione della fase di pubblicazione.

³ Cercato quello prima delimitato e che qui se ne riportano gli estratti.

- 22/11/07, con protocollo n. 0073496/PUR/0174/SP1
- 08/08, con protocollo n. 0050208/AP1/DIR/008
- 15/3/11, con protocollo 0033284/PP
- 17/02/2012, con protocollo 0023362/PP

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

il progetto sotto tutti i profili sia tecnico che amministrativo) ha inteso rispetto al contenuto della nota 0071362/PP² dell'ENAC del 17/02/2012, con la quale viene stabilito quanto segue:

- In particolare il quinto comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione prevede che, dall'entrata in vigore nell'anno 2003 e ratificato nell'anno 2006, lungo le direzioni di atterraggio e decollo i Comuni possono autorizzare nuove opere ed attività solo se coerenti con i piani di rischio che gli stessi adottano sulla base delle previsioni contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC.

e che dallo stesso Dirigente è richiamata nei "Rilevati che" del documento prima richiamato n. 2012/857063 del 09 novembre 2012.

C'è da rilevare, infatti, che la nota dell'Enac, si configura come un'azione di un ulteriore sollecito nei confronti dei comuni a dotarsi del PRA e che nell'ambito di una normale attività di mescolanza tra istituzioni pubbliche, sottolinea, in maniera a questo punto ridondante, che, ai sensi dell'art. 707 del codice della Navigazione Dlgs. 151/2006 "... Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso X W ICAO.

- In ogni caso per tutto quanto sopra riportato ad oggi, dopo l'atto di adozione del PRA da parte dell'organo della Giunta del Comune, il permesso di costruire - attualmente sospeso per le motivazioni sopra riportate - risulterebbe non rilasabile per il seguente motivo sostanziale:
 - Il contenuto dell'articolo 8, comma 1, lett. C) delle NTA del PRA stabilisce che nelle zone di tutela B²:
 - 1. *Fermo restando la disciplina della vigente urbanizzazione urbanistica e di specifiche norme di settore nonché quanto previsto al precedente art. 8, all'interno delle zone di tutela B non sono consentite:*
 - a) il cambio di destinazione verso una residenziale o verso attività incompatibili, sensibile o ad affollamento medio o elevato;

In tal senso ci si trova di fronte al fatto che l'intervento in esame prevede il cambio di destinazione d'uso e che quindi rispetto al contenuto della lett. C) del comma 1 dell'art. 8 delle NTA del PRA il progetto risulterebbe non conforme.

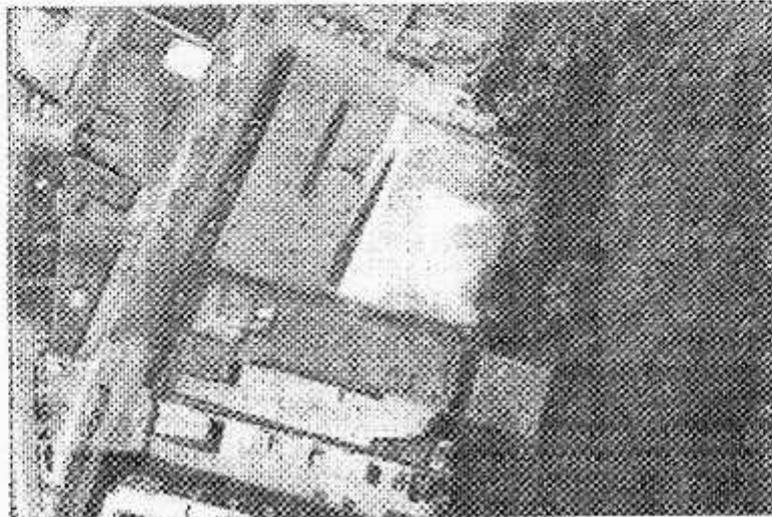
¹ D.Lgs. 151/2006 del 15/03/2006 punto 5.

² Ambito in cui ricade l'immobile oggetto dell'intervento in esame.

³ Interventi ammessi nelle zone di tutela. Si ripeta in tal senso la lettera f) che recita: *interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia e demolizione e ricostruzione a parità di volume e superficie esistenti, senza cambio di destinazione d'uso o utilizzo e che non comportino aggravamento dei fattori di rischio.*

2. La situazione degli immobili produttivi attivi e dismessi.

Nella documentazione del PRA, è precisamente alla pag. 25 della relazione denominata "Oss. Elaborato PRA Relazione alla finalità di analisi", viene menzionata in uno specifico paragrafo: "4.3.10. Potenziali interventi consentiti dal PRG", la situazione degli immobili produttivi attivi e dismessi.



In rosso l'individuazione del manufatto

Il contenuto di tale paragrafo risulta particolarmente importante per il nostro caso specifico perché nell'ambito della definizione delle trasformazioni ammesse dal PRA, per questi edifici produttivi (sia che essi siano attivi o dismessi), qualora questi ricadano nelle zone di uscita B, non risulta ammessa la trasformazione con cambio di destinazione d'uso da produttiva a residenziale (trasformazione questa ammessa invece dal PRG vigente¹⁰). In tal senso si riporta qui di seguito l'articolo 8 delle NTA del PRA dove alla lettera c) si richiama quanto affermato:

¹⁰ Art. 33 delle NTA: Sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia e parti di volume. Le utilizzazioni compatibili sono quelle di cui alle lettere a), c), e d) dell'articolo 21:

- a) abitazioni ordinarie, specialistiche e collettive; attività artigianali e commerciali al minimo per beni di prima necessità; altre destinazioni non specificamente residenziali, ma strettamente connesse con la residenza quali servizi collegati per le abitazioni, studi professionali, eccetera;
- b) attività per la produzione di servizi (a esempio direzionali, ricettive, culturali, sanitarie, per l'istruzione universitaria, sportiva, pertinenti all'ingegno, eccetera) e relative funzioni di servizio;
- c) attività per la produzione di beni e relative funzioni di servizio.

Articolo 5 - Zona di tutela B

1. Fermo restando la disciplina della vigente strumentazione urbanistica e di specifiche norme di settore nonché quanto previsto al precedente articolo 5, all'interno della zona di tutela B non sono consentiti:
- a) la realizzazione di nuovi volumi destinati a uso residenziale e ad attività incompatibili, sensibili o ad affollamento medio e elevato, nonché destinati ad attrezzature pubbliche a di uso pubblico;
 - b) l'incremento del volume residenziale esistente mediante ampliamento o cambio di destinazione d'uso e di cubitus, purché non accompagnato dall'esecuzione di opere edilizie;
 - c) il cambio di destinazione verso uso residenziale o verso attività incompatibili, sensibili o ad affollamento medio e elevato;
 - d) ogni erogazione alle attività esistenti che comporti il passaggio ad attività incompatibili, sensibili o ad affollamento medio e elevato, ovvero per le attività già incompatibili, sensibili o ad affollamento medio e elevato, che determinino apprezzamenti della categoria di qualità o del tasso di rischio.

Al fine di procedere ad un esame complessivo del contenuto presente alla lettera c) del comma 1 dell'art. 8 delle NTA del PRA (limitazione questa sostanziale alla realizzazione dell'intervento in esame), contestualizzarlo nella specifica realtà territoriale e confrontarlo rispetto invece alle possibilità che il PRA - attraverso le disposizioni del suo articolato normativo - genera nei confronti di casi in cui la norma risulta molto più permissiva¹¹, risulta utile verificare se il redattore della norma del PRA - nell'ambito di una volontà concreta di prevedere prioritariamente la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazione (zone di tutela A, B, C, D) al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente aereo - ha compiuto e meno scelte coerenti e oggettive rispetto alle potenzialità trasformative dettate dalla preesistenza di immobili produttivi (attivi e/o dismessi) - attecchimenti integrati nel tessuto edilizio esistente - e quasi politiche ha immaginato per la rigenerazione e valorizzazione di questi quando essi risultano dismessi e quindi non più attivi.

Fermo restando che la mitigazione delle conseguenze - di si riferisce a quelle prodotte da un eventuale incidente aereo - si basa normalmente e oggettivamente sulla limitazione della presenza umana e sull'individuazione di attività non compatibili (incompatibili, sensibili e comportanti affollamento) nelle zone di tutela, risulta qui opportuno approfondire se e come il redattore ha esplorato l'argomento della presenza umana legata alla preesistenza nel contesto edilizio degli immobili produttivi.

In tal senso è significativo riportare lo stralcio della relazione del PRA (pag. 25 dell'elaborato 05b del PRA - Relazione A10 Attività di analisi) che afferma:

"Diventa pertanto di particolare interesse stimare la consistenza di tutti attività, la percentuale di dismissione dei suddetti volumi e quella interessata da attività manifatturiere attive che comporterebbero un potenziale incremento dei volumi da esse occupate

In particolare la prima di queste operazioni consentirebbe in assenza del PRA il recupero di volumetrie consistenti con eventuali cambio di destinazione d'uso. Più in particolare:

¹¹ Art. 3 delle NTA del PRA:

- 4. "Le disposizioni del PRA non si applicano ai procedimenti pendenti relativi a istanze di condono edilizio, per edifici esistenti, presentati ai sensi delle leggi nn. 47/1985, 724/1994 e 124/2003
- 5. Sono confermati nella loro consistenza dimensionale e funzionale gli interventi legittimi in corso di esecuzione alla data di approvazione del PRA a cioè:
 - Piani urbanistici attuativi con volumi di permesso di costruire approvati, per i quali sia già stata stipulata la convenzione;
 - Piani edilizi perfezionati e/o ritrattati.

- nella zona di tutela B ricade una volumetria di circa 200.000 mc che insiste su una superficie di circa 3 ha per circa il 30-35% attualmente dimessa e per la parte impegnata almeno per il 20% da attività manifatturiere attive suscettibili di movimenti volumetrici nella misura complessiva di circa 9.000 mc/”

Come è possibile rilevare, nulla si dice sul carico antropico esistente per la presenza delle attività esistenti e analogamente nulla si dice su quello potenziale (carico antropico) che verrebbe a generarsi da una loro riconversione produttiva – in questo caso specifico ci si riferisce proprio alla riattivazione degli immobili dismessi.

La dinamica prodotta dal redattore del PRA sembra risolversi in un generico censimento di massima delle aree produttive. Infatti nella tabella 9 – “volumetrie a destinazione produttiva nelle zone di tutela” (incorporata alla pag. 26 del testo dell’elaborato 95b del PRA – Relazione A10 Attività di analisi) vengono individuati ed espressi alcuni dati. In particolare vengono individuati, rispetto a ciascuna zona di tutela del PRA, alcuni quadranti territoriali (area 1, area 2, ecc.) in cui vengono censiti gli immobili produttivi. Per quest’ultimi vengono definiti alcuni valori: la superficie, il volume, l’indice di fabbricazione, l’aliquota del dimesso (in mc) e quella dell’attivo (sempre in mc). Si riporta di seguito uno stralcio di questa tabella:

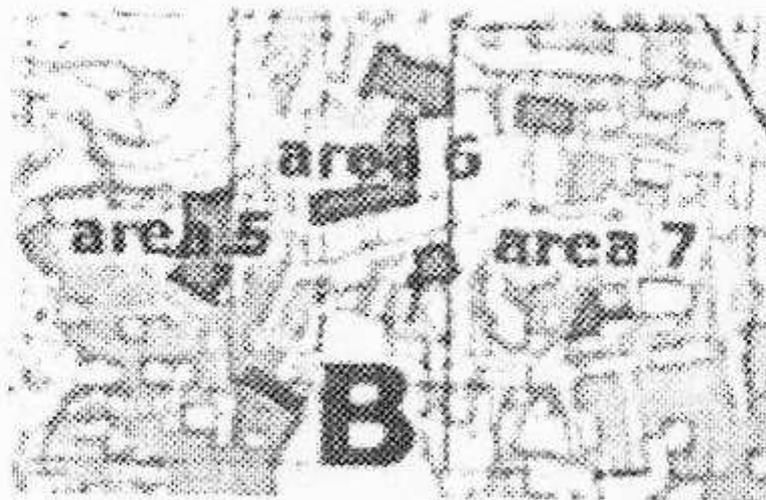
Volumetrie a destinazione produttiva in sottozona 9b di Prg						
	zona di tutela	superficie	volume	indice	di cui dimesso mc	di cui attivo mc
area 8	A	29.827	45.286	1,52	0	15.157
area 9	A	11.753	67.848	5,77	58.461	9.387
sub totale zona di tutela B		41.580	113.134	2,73	58.461	24.544
area 1	B	598	2.523	4,22	0	0
area 2	B	2.429	15.260	6,28	0	0
area 3	B	3.113	17.174	5,52	0	11.384
area 4	B	1.063	3.856	3,63	0	1.856
area 5	B	3.897	26.881	6,90	11.844	0
area 6	B	8.635	60.829	7,04	29.241	0
area 7	B	2.283	11.823	5,18	7.012	4.811
sub totale zona di tutela B		21.827	128.099	5,86	44.907	20.950

Nel nostro caso specifico, l’immobile dismesso (ex-Terrefazioni Alenia – situato in via Masani n. 10) ricade nell’area 5. Ma, come è possibile rilevare nell’immagine successiva, in tale area tale l’immobile, per una probabile dimenticanza, non viene segnalato e/o censito. Per cui nella tabella, per questo immobile, ovviamente, non troviamo i dati quantitativi.

A supporto di quanto affermato si riporta lo stralcio della Figura 12 – Volumetrie a destinazione produttiva nelle zone di tutela (pag. 27 della relazione presso richiamata) dove in blu è stato individuato il manufatto in esame non censito.

COMUNE DI NAPOLI
 SERVIZIO
 PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

20



La parte di relazione che analizza, nell'ambito dei "potenziali interventi consentiti dal PRG", l'aspetto relativo agli immobili produttivi dismessi e attivi si completa sostanzialmente con questo quadro ricognitivo sommario su richiamato. Infatti, come è evidente, l'analisi si è ridotta sostanzialmente ad una valutazione sintetica della consistenza volumetrica (esistente e potenziale).

E nella definizione dei contenuti presenti nelle norme tecniche di attuazione del PRA che però, per questi immobili, si operano scelte significative e si dettano precise disposizioni normative. Il redattore del PRA, al fine di evitare il "recupero di volumetrie consistenti con eventuali cambio di destinazione d'uso", alle lettere c) e d) del comma 1 dell'art. 8 delle NTA del PRA, stabilisce quanto segue:

1. Forma rotonda: la disciplina della vigente strumentazione urbanistica e di specifiche norme di settore nonché quanto previsto al precedente articolo 6, all'interno della zona di tutela B non sono consentite:

...

o il cambio di destinazione verso uso residenziale o verso attività incompatibile, sensibile o ad affollamento medio o elevato;

di ogni variazione alle attività esistenti che comporti il passaggio ad attività incompatibile, sensibile o ad affollamento medio o elevato, ovvero per le attività già incompatibili, sensibili o ad affollamento medio o elevato, che determini aggravamento della categoria di rischio o del fattore di rischio.

Tale disposizione risulta strettamente correlata al contenuto del comma 5 dell'art. 3 - Prescrizioni generali delle NTA in cui si afferma:

"3. In caso di immobili dismessi, ai fini dell'applicazione delle presenti norme, si considera come in atto la più recente attività documentabile legittimamente insediata. In tal caso, le eventuali attività incompatibili, sensibili o comportanti affollamento, sono considerate con la categoria di rischio immediatamente inferiore rispetto a quella legittima più recente, ad eccezione di quanto riportato al successivo articolo 7, comma 2, lettera f)."

Implicitamente, quindi, il redattore del Piano riconosce, per gli immobili produttivi (attivi e dismessi), la destinazione d'uso produttiva assicurando questa ad una preventiva valutazione del rischio riferita all'affollamento.

Senza entrare in merito alle classi di rischio individuate per gli immobili produttivi¹², qui si vuole rilevare come la norma non ha tenuto assolutamente conto di una valutazione del carico antropico (esistente e potenziale).

In generale per quest'operazione si sarebbero dovuti evidenziare i contributi e gli incrementi al carico antropico che possono intervenire in caso di:

- Stima del carico antropico esistente e previsto dal vigente PRC:
 - interventi edilizi derivanti da permessi di costruire;
 - interventi edilizi autorizzati derivanti da Piani attuativi approvati.
- Stima del carico antropico determinato per gli ampliamenti degli edifici abitivi ad uso residenziale e non residenziale previsti dalla normativa vigente e dalla regolamentazione edilizia comunale (Piano Casa);
- Stima del carico antropico derivanti da procedimenti pendenti relativi a istanze di condono edilizio;
- Stima del carico antropico derivante da procedimenti istruttori compiuti ma sospesi ai sensi dell'art. 107 del D.Lgs. 151/2006.

Questo approfondimento nel PRA non è avvenuto. Il PRA ha valutato, come vedremo successivamente, solo alcune componenti di valutazione del carico antropico, ovvero la densità edilizia e la densità abitativa esistente. È mancato nei fatti la determinazione del carico antropico potenziale generato ad esempio dalle possibilità di confermare interventi (presenti nell'art. 3 delle NTA del PRA) che qui di seguito sono riportati:

- procedimenti pendenti relativi a istanze di condono edilizio, per edifici esistenti, presentate ai sensi delle leggi nn. 47/1985, 124/1994 e 126/2003;
- Piani urbanistici attuativi con valore di permessi di costruire approvati, per i quali sia già stata stipulata la convenzione;
- Titoli edilizi perfezionati o rilasciati;
- Opere pubbliche per le quali sia iniziata l'approvazione del progetto definitivo, ovvero sia stata avviata la procedura di scelta del contraente ai sensi della vigente normativa in materia di contratti pubblici.

È evidente che per le finalità del PRA questo aspetto sia stato sottovalutato, tenendo conto che nella definizione di una misura per analizzare questo fattore (carico antropico) si sia tenuto conto, come vedremo successivamente, solo della densità abitativa e della densità edilizia che come fattori di analisi sono sì importanti ma non sufficientemente esaurienti.

In definitiva è anche accertato che la norma tecnica di attuazione del PRA stabilisce che non è possibile un intervento che possa trasformare la destinazione produttiva verso un uso residenziale. Tale determinazione di tipo normativa risulta molto debole tenuto conto che essa non risulta avvalorata da una necessaria analisi valutativa del carico antropico che nei fatti risulta estremamente utile per motivare la nostra osservazione.

¹² Attività ad affollamento basso - A, attività ad affollamento medio - B e attività ad affollamento elevato - C, per le attività incompatibili (allegato 1 delle NTA), per le attività sensibili (allegato 2 delle NTA) e per le attività comportanti affollamento (allegato 3 delle NTA).

3. Analisi del carico antropico: densità edilizia e densità abitativa

Nel paragrafo 4.2.5 "Edificazione esistente nella zona di tutela B" dell'elaborato "556 del PBA - Relazione A10 Attività di analisi" il PBA analizza la Densità edilizia confrontando la zona di Tutela B del PBA con le zone omogenee del PMU che vi ricadono. Qui di seguito ne viene riportata lo stralcio:

4.2.5. Edificazione esistente nella zona di tutela B

La zona di tutela B ricadente nel territorio comunale di Napoli ha una superficie pari a circa 824.000 mq e su di essa insiste un edificato esistente la cui consistenza è stimata in circa 2.304.000 mc. La densità di edificazione della zona, stimata in 2,80 mc/mq, può essere considerata di livello medio-alto.

La seguente tabella riporta la distribuzione dei suddetti dati nelle zone omogenee del vigente PRG:

Tab. 3 - Zona di tutela B e zonizzazione PRG

zonizzazione del PRG nella zona di tutela B del PBA		sup zona (mq)	volume edit. (mc)	dens. edit. (mc/mq)
zona A - insediamenti di interesse storico	zona A	198.950	815.972	4,10
	subtot. zona A	198.950	815.972	4,10
zona B - agglomerati urbani di recente formazione	sottozona Ba - edilizia di impianto	21.827	69.418	3,17
	sottozona Bb - espansione recente	265.343	1.349.870	5,09
	subtot. zona B	287.170	1.419.288	4,94
zona E - componenti strutturali la conformazione naturale del territorio	sottozona Ea - aree agricole	31.464	1.147	0,04
	sottozona Eb - aree incolte	56.621	32.340	0,57
	sottozona Ec - aree boscate	30.891	-	-
	sottozona Ee - tipi costanti cave	6.862	3.082	0,46
	subtot. zona E	115.638	36.579	0,32
zona F - parco territoriale e altre attrezzature e impianti a scala territoriale	sottozona Fa1 - aree agricole	82.473	6.500	0,08
	sottozona Fa2 - aree incolte	25.587	19.582	0,75
	sottozona Fa3 - aree boscate	46.669	409	0,01
	sottozona Fa4 - tipo Condottante	23.312	-	-
	sottozona Fa5 - tipi costanti e cave	6.224	4.686	0,75
	subtot. zona F	174.265	31.277	0,18
strade	subtot. Strade	24.731	1.170	0,05
tot. zona di tutela B		823.500	2.304.006	2,80

Il contenuto di questa tabella risulta particolarmente pertinente alla nostra disamina per approfondire aspetti che fanno a che fare con il carico antropico. Infatti tale tabella compota la densità edilizia esistente presente in ogni sottozona dell'attuale PRG vigente.

Il valore di tale parametro urbanistico indica, in generale, il grado di consumo del suolo ed il suo grado di utilizzo. Tale parametro è in un certo senso correlato al concetto di "carico antropico"¹¹ in quanto attraverso la valutazione della consistenza volumetrica può essere individuato il massimo valore di abitanti insediabili in

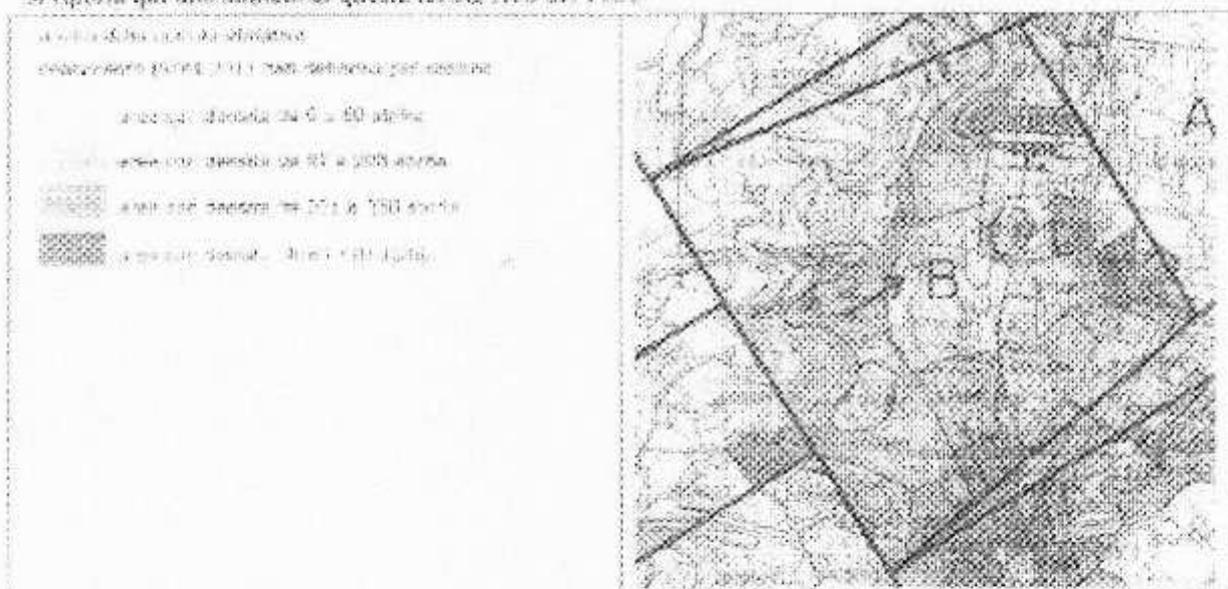
¹¹ Oggettivamente per verificare l'efficacia derivante dall'approvazione di un PBA - che ha come obiettivo la mitigazione di eventuali conseguenze prodotte da un impianto aereo e quindi di limitare la presenza umana nelle zone di tutela - è prioritario definire il carico antropico che coincide di fatto con il grado di presenza umana presente su una data area territoriale.

una data area territoriale. In ogni caso come è possibile notare nella Zona di Tutela B del PRA il massimo valore della densità edificatoria (dens. Edific.) pari a 5,09 mc/mq si registra nella zona omogenea Bb (area in cui ricade l'edificio in esame¹¹).

Tale valore, particolarmente elevato, è frutto di un'aggregazione territoriale che tiene conto di tutti volumi edificati appartenenti alla zona Bb del PRA che ricadono nella zona di tutela B del PRA. Per tale analisi non viene contemplata, come per quella elaborata per la definizione della densità territoriale abitativa, una valutazione ed un approfondimento per sezioni di censimento. Come avremo modo di vedere attraverso l'explorazione dei dati relativi alla densità abitativa (operata questa, invece, per sezioni di censimento) ci sono aree territoriali (ci riferiamo a quelle ricadenti nella Zona di Tutela B del PRA) che, per le evidenti differenze prodotte dai fattori di pressione (presenza di abitanti residenti), risultano fortemente disomogenee. In tal senso si fa qui riferimento alla tavola A06 del PRA denominata "Densità abitativa"¹². In tale tavola vengono individuate, per sezioni di censimento (dati Istat 2011), quattro range di densità¹³:

- Da 0 a 80 abitanti/ha;
- Da 81 a 200 abitanti/ha;
- Da 201 a 330 abitanti/ha;
- Oltre i 330 abitanti/ha.

Si riporta qui uno stralcio di questa tavola A06 del PRA:



Nel nostro caso particolare, l'immobile in esame - come è possibile vedere dalla precedente figura - ricade nella sezione di censimento n. 5710201. Esso ricade - nell'ambito del PRA - nella categoria di densità più

¹¹ L'intervento in oggetto ricade in Zona di tutela B del PRA e in zona Bb del PRA vigente.

¹² Rapporto fra numero di abitanti residenti e superficie territoriale.

¹³ Normalmente nella disciplina scientifica dell'urbanistica, a seconda della densità territoriale, i tessuti edificati vengono dettati in:

- Zone estensive e rare: 10-150 ab./ha;
- Zone estensive o semi-intense: 150-300 ab./ha;
- Zone intensive o intense: oltre 300/ha.

Nel caso del PRA in esame la definizione delle quattro classi è frutto di una scelta che non risulta legata alla canonica suddivisione delle densità richiamate.

OSSERVAZIONI al Piano di Rischio Annuale (PRA) di Napoli
Intervento di conversione di un immobile civile "in massa" n° 50 - Procedura di attuazione sospesa

bassa (da 0 a 80 abitanti/ha) e nell'ambito dell'analisi della densità territoriale, ricade in un'area con carico urbanistico basso coincidente con una zona di tipo estensiva a radda 10-150 ab./ha.

Questo dato di partenza risulta utile per verificare come il carico antropico aggiuntivo - derivante dall'intervento di trasformazione (si si riferisce al progetto in esame che prende in considerazione un immobile produttivo dismesso), - modificherà il valore del carico antropico complessivo della sezione di consistente in cui ricade lo stesso immobile.

L'intervento di trasformazione prevede 35 unità abitative e 2 unità commerciali che risultano così distribuite:

Piano terra

- 2 unità commerciali con una superficie complessiva di circa 110 mq, un'altezza pari a 3 m ed un volume complessivo di 330 mc;
- 3 unità abitative con una superficie complessiva di circa 253 mq, un'altezza pari a 2,70 ed un volume complessivo di 683 mc

Piano primo

- 7 unità abitative con una superficie complessiva di circa 406 mq, un'altezza pari a 2,70 ed un volume complessivo di 1096 mc

Piano secondo

- 7 unità abitative con una superficie complessiva di circa 406 mq, un'altezza pari a 2,70 ed un volume complessivo di 1096 mc

Piano terzo

- 7 unità abitative con una superficie complessiva di circa 406 mq, un'altezza pari a 2,70 ed un volume complessivo di 1096 mc

Piano quarto

- 7 unità abitative con una superficie complessiva di circa 406 mq, un'altezza pari a 2,70 ed un volume complessivo di 1096 mc

Piano quinto (attico)

- 2 unità abitative con una superficie complessiva di circa 166 mq, un'altezza pari a 2,70 ed un volume complessivo di 448 mc

Si riporta qui di seguito uno schema tabellare in cui sono riportati i dati sintetici e soprattutto il valore del carico antropico generato dal progetto

Superficie abitativa	superficie commerciale	volume abitativo	Abitanti insediabili	Abitanti equivalenti (quote commerciali)	Totale abitanti
mq	mq	mc	Val./100 mc	Ab/50 mq	
2043	110	5516	55	2,2	57

Come è possibile constatare il progetto produce un carico antropico aggiuntivo di circa 57 abitanti.

Qui di seguito, al fine di determinare i possibili carichi antropici prodotti da differenti attività (coerenti e ammissibili dal PRA per questo immobile), vengono valutati e confrontati in forma tabellare gli effetti mensurali della presenza umana sull'attuale densità territoriale.

In tal senso, nella successiva tabella, vengono calcolati i seguenti carichi antropici:

- quello generato dalla riativazione dell'immobile produttivo (ricordiamoci che attualmente l'immobile produttivo è dismesso) prendendo in considerazione che esso possa essere ancora utilizzato come attività manifatturiera (Es. Tortrefazione Alolaj)¹⁰ - consapevole che tale attività per il PRA non può essere consentita (attività incompatibile ai sensi dell'allegato 3 delle NTA del PRA). Tale ipotesi viene fatta per verificare qual è il "valore del carico antropico ammesso di riferimento iniziale", necessario per essere confrontato con quello generato dal progetto in esame e con quelli generati da altre attività programate alternative consentite dal PRA (attività commerciale all'ingrosso, attività commerciale al dettaglio, albergo)¹¹ e che di seguito si specificano ulteriormente:
 - quello generato da un'attività commerciale all'ingrosso rientrante nella categoria di rischio B - affollamento medio - dell'allegato 3 delle NTA del PRA;
 - quello generato da un'attività commerciale al dettaglio rientrante nella categoria di rischio B - affollamento medio - dell'allegato 3 delle NTA del PRA;
 - quello generato da un'attività alberghiera ricadente nella categoria di rischio B - affollamento medio - dell'allegato 3 delle NTA del PRA.

Per calcolare il valore del carico antropico sono stati utilizzati:

- le superfici utili;
- i volumi;
- le altezze di interpiano esistenti¹²;

che riguardano un'unità edilizia (l'immobile esistente) costituita da tre piani + piano terzo (attico).

Piano terra

- una superficie complessiva di circa 676 mq e di un volume pari a circa 3071,3 mc;

Piano primo

- una superficie complessiva di circa 470 mq e di un volume pari a circa 2279,5 mc;

Piano secondo

- una superficie complessiva di circa 470 mq e di un volume pari a circa 2279,5 mc;

Piano terzo (attico)

- una superficie complessiva di circa 266 mq e di un volume pari a circa 970 mc;

¹⁰ Che corrisponde all'Attività manifatturiera con il seguente codice Ateco: "10.83.01 Lavorazione del caffè" che svolge le seguenti attività: decaffeinazione e torrefazione del caffè; produzione di prodotti a base di caffè: caffè macinato, caffè solubile, estratti e concentrazioni di caffè; produzione di succedanei del caffè; sostituzione/omaggio di caffè; macinato, incluso quello in stoffa. Tale attività viene considerata

¹¹ Sono state considerate, a titolo esemplificativo, solo alcune attività - ammesse dal PRA - che ricadono nella categoria di rischio B visto che la nostra attività prova di essere decessa ricadeva in categoria C.

¹² In genere l'altezza dei piani è pari a 4,85 mt.

Si riporta qui di seguito lo schema tabellare in cui sono riportati i dati sintetici e soprattutto i valori del carico antropico nelle ipotesi prima richiamate.

Superficie orizz. mq	Volume cubo mc	Abitanti equivalenti			
		ATTIVITÀ MANIFATTURIERA Volume 150 mc ¹⁰	ENERGIE COMMERCIALI AL DETTAGLIATO ¹¹ 0,03 persone/mq per i piani terza; 0,04 persone/mq per i piani superiori.	ENERGIE COMMERCIALI AL DETTAGLIATO ¹² 0,2 persone/mq per i piani terza; 0,3 persone/mq per i piani superiori.	ALBERGO ¹³ (max. 100 posti letto)
1816	3594,7	87	68 ¹⁴	474 ¹⁵	100

A questo punto risulta utile confrontare i valori di questi carichi antropici con quello precedente riferito al progetto:

Confronto carichi antropici

¹⁰ Per la definizione di questo parametro riferito alle attività manifatturiere non sono stati trovati riferimenti normativi in merito. In tal senso si ritiene di difficile realizzazione la determinazione di un metodo preciso che garantisca la determinazione del n. di persone presenti nelle attività manifatturiere, in quanto il n. di persone è proprio ed in funzione della specifica attività produttiva che viene eseguita. Inoltre anche le attività produttive dispongono di uffici e di aree a servizio dell'attività. Si evidenzia comunque che, di norma, le attività manifatturiere debbano prevedere ampie volumi e altezze, superiori (nel nostro caso l'altezza media di riferimento è pari a 4,85 mt) rispetto alle altre destinazioni d'uso per l'installazione di macchinari di svariate dimensioni nelle attività, pertanto si ritiene di utilizzare un parametro che preveda un n. di persone inferiore alle destinazioni residenziali. Per i motivi sopra esposti si propone quindi di utilizzare la seguente quantificazione da ritenersi assolutamente "indicativa", utilizzando un volume di 150 mc per persona ricavato dal medesimo parametro utilizzato per la destinazione residenziale adeguata alle maggiori altezze delle attività manifatturiere (4,85 m esistenti) n. pers. = Vol. (ex ante) manifatturiera / (150 mc/persona)

¹¹ LETTERA CIRCOLARE M.I. n. 5210/4118/4 del 17 febbraio 1973 - Oggetto: Chiarimenti riguardanti l'applicazione del punto 97 dell'elenco allegato al decreto interministeriale n. 1973 del 27 settembre 1965 - parziali modifiche alla circolare n. 75 del 3 luglio 1967. In tale circolare vengono determinate per ogni categoria commerciale le densità di affollamento. In questo caso si è scelta la categoria "3.2 - esercizi commerciali all'ingrosso dove la densità mostra i valori più bassi e che sono:

- a) 0,03 persone/mq per i piani inferiori e piani terra;
- b) 0,04 persone/mq per i piani superiori;

¹² LETTERA CIRCOLARE M.I. n. 5210/4118/4 del 17 febbraio 1973 - Oggetto: Chiarimenti riguardanti l'applicazione del punto 97 dell'elenco allegato al decreto interministeriale n. 1973 del 27 settembre 1965 - parziali modifiche alla circolare n. 75 del 3 luglio 1967. In tale circolare vengono determinate per ogni categoria commerciale le densità di affollamento. In questo caso si è scelta la categoria "3 - nei grandi magazzini e supermercati alimentari dove la densità mostra i seguenti valori:

- a) 0,4 persone/mq per i piani inferiori e piani terra;
- b) 0,2 persone/mq per i piani superiori;

¹³ Per tale valore si è tenuto conto del massimo n° di posti letto ammessi dall'allegato 3 delle NTA del PRA (vedi voce 3 della tabella - rif. 63 del DPR 151/2011) riferita alla categoria di rischio B "affollamento medio".

¹⁴ Per tale calcolo si è fatto riferimento alla massima superficie di 1500 mq ammessa dall'allegato 3 delle NTA del PRA (vedi voce 4 della tabella - rif. 69 del DPR 151/2011) riferita alla categoria di rischio B "affollamento medio". In tale caso sono stati considerati le seguenti superfici: 670 mq piani terra e 830 mq altri piani.

¹⁵ Per tale calcolo si è fatto riferimento alla massima superficie di 1500 mq ammessa dall'allegato 3 delle NTA del PRA (vedi voce 4 della tabella - rif. 69 del DPR 151/2011) riferita alla categoria di rischio B "affollamento medio". In tale caso sono stati considerati le seguenti superfici: 670 mq piani terra e 830 mq altri piani.

OSSERVAZIONI al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) di Napoli
Incremento di insediamento di un area delle zone C in rispetto all' 80 - Promozione di insediamenti Superstiti

Progetto	Attività manifatturiera	Commercio all'ingrosso	Commercio al dettaglio	Attività ricettiva Albergo
57	57	68	434	100

Come è evidente i valori di carico antropico incrementati sono identici e contenuti nel caso del progetto e nell'ipotesi della rivitalizzazione dell'immobile in attività manifatturiera. Risulta modestamente più alto nel caso in cui l'immobile venga trasformato in attività di commercio all'ingrosso, sensibilmente più alto per l'attività alberghiera (in questo caso il valore del carico antropico risulta pari quasi al doppio di quello derivante dal progetto) e decisamente molto elevato nell'ipotesi in cui l'immobile venga utilizzato come attività commerciale al dettaglio.

Risulta a questo punto, così come ci siamo prefissati precedentemente come obiettivo, verificare come questi carichi antropici, incrementati rispetto alla situazione attuale (attività disonesta priva di carico antropico), incidono sulla densità abitativa della sezione di censimento prima richiamata.

Per fare questo abbiamo bisogno di costruire le seguenti tabelle:

La densità abitativa che considera l'incremento del carico antropico generato dal progetto in esame

N° Sezione di censimento	Popolazione residente al 2011	Superficie territoriale	Densità abitativa attuale	Carico antropico aggiuntivo (progetto)	Popolazione complessiva	Densità Abitativa generata	Range di densità
5710201	528	7,32	72,13	37	565	76,91	Da 0 a 80 abitabilità

La densità abitativa che considera l'incremento del carico antropico generato dalla rivitalizzazione MANIFATTURIERA dell'immobile

N° Sezione di censimento	Popolazione residente al 2011	Superficie territoriale	Densità abitativa attuale	Carico antropico aggiuntivo (progetto)	Popolazione complessiva	Densità Abitativa generata	Range di densità
5710201	528	7,32	72,13	37	565	76,91	Da 0 a 80 abitabilità

La densità abitativa che considera l'incremento del carico antropico generato dalla rivitalizzazione commerciale (COMMERCIO ALL'INGROSSO) dell'immobile

N° Sezione di censimento	Popolazione residente al 2011	Superficie territoriale	Densità abitativa attuale	Carico antropico aggiuntivo (progetto)	Popolazione complessiva	Densità Abitativa generata	Range di densità
5710201	528	7,32	72,13	68	596	81,42	Da 81 a 160 abitabilità

La densità abitativa che considera l'incremento del carico antropico generato dalla rivitalizzazione commerciale (COMMERCIO AL DETTAGLIO) dell'immobile

N° Sezione di censimento	Popolazione residente al 2011	Superficie territoriale	Densità abitativa attuale	Carico antropico aggiuntivo	Popolazione complessiva	Densità Abitativa	Range di densità

OSSERVAZIONI al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) di Napoli
 Intervento di costruzione di un immobile sito a Via Venezia n° 11 - Progetto di autorizzazione Sospesa

				totale		generata	
5710301	528	7,32	72,13	434	862	131,42	Da 81 a 200 abitanti/ha

L'attuale densità che considera l'incremento del carico antropico generato dalla costruzione come ALBERGHI (max 100 posti letto) dell'immobile

N° numero di cantinone	Popolazione residente al 2011	Superficie territoriale	Densità abitativa attuale	Carico antropico aggiuntivo (progetto)	Popolazione complessiva	Densità abitativa generata	Range di densità
5710301	528	7,32	72,13	100	628	85,79	Da 81 a 200 abitanti/ha

Nella lettura di queste tabelle è evidente quanto segue:

- L'incremento del carico antropico - quello generato dal progetto in esame e quello derivante dall'ipotesi di riattivazione dell'attività manifatturiera dell'immobile -, non produce la modifica dell'attuale range di densità che resta al di sotto di 80 ab/ha (nel contempo il tessuto territoriale conserva le caratteristiche di insediamento urbano con caratteristiche di Zona estensiva a radd: 10-150 ab./ha);
- L'incremento del carico antropico generato dalla riattivazione dell'immobile come attività commerciale all'ingrosso comporta, anche se di poco, un superamento della soglia di 80 ab/ha con il conseguente passaggio della densità abitativa alla classe di range superiore (da 81 a 200 abitanti/ha);
- L'incremento del carico antropico generato dalla riattivazione dell'immobile come attività alberghiera comporta, come nel caso precedente ma in questo caso con valori incrementali più alti, un superamento della soglia di 80 ab/ha con il conseguente passaggio della densità abitativa alla classe di range superiore (da 81 a 200 abitanti/ha);
- L'incremento del carico antropico generato dalla riattivazione dell'immobile come attività commerciale al dettaglio comporta, con valori incrementali più significativi, un superamento della soglia di 80 ab/ha con il conseguente passaggio della densità abitativa alla classe di range superiore (da 81 a 200 abitanti/ha). Anche in questo caso il tessuto territoriale conserverebbe le caratteristiche di insediamento urbano con caratteristiche di Zona estensiva a radd: 10-150 ab./ha.

In definitiva si può con certezza affermare che il carico antropico incrementale che si genererebbe con l'intervento progettuale in esame, in coerenza con quanto stabilito dal Regolamento dell'ENAC al punto 6.6 del capitolo 2 che qui di seguito si riporta:

COMUNE DI NAPOLI
 SERVIZIO
 PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio

Fanno testando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indici, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia:

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta limitazione 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.
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

risulta fortemente contegno e addirittura inferiore se confrontato con le attività che lo stesso PRA ammette per una riutilizzazione o/o riattivazione di questo edificio produttivo in disuso
Si ribadisce, al fine di completare la disamina di quest'aspetto, che:

l'intervento di ristrutturazione edilizia con cambio di destinazione a unità di volume (intervento in esame) non si configura come una scelta che interessa un'area inedita (non patrimonio di nuovo intervento) ma al contrario, in coerenza e in conformità con quanto stabilito dal Prez. Agente o dal Regolamento dell'Euac, prende in considerazione la rigenerazione di un volume esistente che passa da una destinazione produttiva (ex-impianto di tarrefazione) a una destinazione residenziale che non incide affatto sul carico antropico in quanto lo lascia invariato mentre invece, addirittura, lo incrementerebbe se si effettuassero delle altre trasformazioni attualmente consentite dal pra adottato come evidenziato nella tabella precedente.

4. Alcune violazioni di merito

In relazione agli interventi salvaguardati dal PRA, l'articolo 3 - *ambito di applicazione*, commi 4 e 5 delle NTA del PRA stabilisce quanto segue:

4. Le disposizioni del PRA non si applicano ai procedimenti pendenti relativi a istanze di condono edilizio, per edifici esistenti, presentate ai sensi delle leggi nn. 47/1985, 724/1987 e 336/2003.
5. Sono compatibili nella loro consistenza dimensionale e funzionale gli interventi legittimi in corso di esecuzione alla data di approvazione del PRA e cioè:
 - a) Piani urbanistici attuativi con valore di permesso di costruire approvati, per i quali sia già stato stipulato la convenzione;
 - b) Titoli edilizi perfezionati e/o rilasciati;
 - c) Opere pubbliche per le quali sia intervenuta l'approvazione del progetto definitivo, ovvero sia stata avviata la procedura di scelta del contraente ai sensi della vigente normativa in materia di contratti pubblici.

Come è possibile evincere in questo articolo non vengono considerati quelle istanze autorizzative che riguardano interventi diretti sull'edificato esistente²⁶ che hanno già ricevuto i pareri tecnici di assenso prima dell'adozione del PRA ma che sono stati sospesi in attesa dell'adozione dello stesso.

Si riporta a titolo esemplificativo come alcuni Piani di rischio - riferiti ad altre realtà territoriale e comunale - hanno contemplato tale casistica:

- Le disposizioni di cui al comma 1^o del presente articolo non si applicano per i titoli edilizi in corso di perfezionamento (a cui istanza sia già stata presentata alla data di adozione del PRA) ancorché non rilasciati e attuati (PRA di TREVISO)
- I titoli edilizi perfezionati ancorché non rilasciati e attuati (PRA di Biellone)

Tali sottolineature diventano utili per proporre un'osservazione che integri in tal senso l'articolo 3 delle NTA del PRA di Napoli che attualmente non prende in considerazione procedimenti autorizzativi completati (ma sospesi ai sensi dell'art. 12 comma 3 delle DPR 380/2001 e/o ai sensi dell'art. 707 del Codice della navigazione) e che riguardano nello specifico interventi "diretti" che interessano il tessuto edilizio preesistente (quale è quello della zona omogenea (ib) del PRG in cui stende l'intervento in oggetto) e non aree libere oggetto di nuova edificazione.

Si ribadisce che l'Istanza autorizzativa attualmente sospesa in virtù della nota prot. Gen. N° 2012/457065 del 9/11/2012 (viene commentata "che l'istanza è **SOSPESA** ai sensi dell'art. 12 comma 3 del D.P.R. 380 del 2001 fino all'adozione del Piano di Rischio del comune di Napoli) e **SI ANNULLA** il mandato del contratto di costruzione") si configura comunque come un procedimento autorizzativo che ha già acquisito:

- i pareri e gli atti di assenso interni
- i pareri e gli atti di assenso esterni

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

²⁶ Importante ricordare che parliamo di interventi sull'edificato esistente non interventi di nuova costruzione.

²⁷ Ambito di Applicazione del PRA.

In definitiva:

- a) La normativa del PRA non tiene conto di quei procedimenti istruttori che si sono conclusi con parere tecnico assenti e che riguardano, in particolare, interventi di ristrutturazione urbanistica con cambio di destinazione d'uso che producano carichi antropici aggiuntivi limitati;
- b) Gli interventi di cui a questa precedente lettera non vengono assimilati a quelli derivanti dall'attuazione di piani attuativi che hanno valore di permesso di costruire (lett. a) del comma 5 dell'art. 3 delle NTA del PRA) e a quelli che rientrano nei procedimenti pendenti relativi a istanze di condono edilizio (comma 4 dell'art. 3 delle NTA del PRA);
- c) Nell'analisi di supporto alla redazione del PRA, complessivamente e sostanzialmente, non si evince un documentato monitoraggio di tutti quegli interventi edilizi (interventi diretti non riconducibili all'attuazione di piani attuativi) che sono stati, dal 2006 ad oggi, autorizzati e quindi realizzati in contrasto con la normativa dell'art. 703 D.lgs. 151/2006¹³ e che nel PRA sono stati fatti salvi (vedi lett. a, comma 5 dell'art. 3 delle NTA del PRA);
- d) Il PRA non approfondisce in maniera esaustiva l'aspetto del carico antropico potenziale così come esaminato nei paragrafi 2) e 3).

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

¹³ Nelle direzioni di sorveglianza decolte possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso X IV ICAO.

5. L'osservazione proposta.

Per tutto quanto sopra si fine di considerare quelle pratiche edilizie che hanno avuto un procedimento istruttorio completo con pareri acquisiti (interni ed esterni) e che interessano interventi sul patrimonio edilizio esistente che non comportano incrementi significativi del carico antropico, si propone in questa sede di integrare l'art. 3 delle NTA del PRA con un comma aggiuntivo (4bis) modificando come segue l'articolato:

Art. 3 - Ambito di applicazione

- Le presenti norme si applicano alle aree, agli edifici e ai manufatti compresi nel territorio del Comune di Napoli e ricadenti nelle zone di tutela del PRA, così come indicate nella planimetria riportata negli elaborati cartografici costitutivi del presente piano.
 - La disciplina del PRA non si applica all'ambito territoriale del sedime aeroportuale che, ai sensi del Regolamento, è disciplinato da apposito Piano adottato dall'ENAC.
 - Le disposizioni del PRA non incidono sulle attività e sugli immobili legittimamente esistenti al momento di approvazione del PRA stesso.
 - Le disposizioni del PRA non si applicano ai procedimenti pendenti relativi a istanze di condono edilizio, per edifici esistenti, presentate ai sensi delle leggi nn. 47/1985, 724/1994 e 326/2003.
- 4bis. Le disposizioni di cui al comma 1 del presente articolo non si applicano per i titoli edilizi in corso di perfezionamento e/o di rilascio che abbiano avuto, alla data di adozione del PRA, già un procedimento istruttorio completato (pareri e atti di assenso interni, pareri e atti di assenso esterni) ma che risultano sospesi ai sensi dell'art. 707 del codice della Navigazione (D.Lgs. 151/2006) ovvero ai sensi dell'art. 12 comma 3 del DPR 380/2001.
- Sono confermati nella loro consistenza dimensionale e funzionale gli interventi legittimi in corso di esecuzione alla data di adozione del PRA e cioè:
 - a) Piani urbanistici attuativi con valore di permesso di costruire approvati, per i quali sia già stata stipulata la convenzione;
 - b) Titoli edilizi perfezionati e/o rilasciati;
 - c) Opere pubbliche per le quali sia intervenuta l'approvazione del progetto definitivo, ovvero sia stata avviata la procedura di scelta del contraente ai sensi della vigente normativa in materia di contratti pubblici.

RE-INVESTIMENTI s.r.l.
Via Fosillipi 29/34 - 80123 (NA)
Part. IVA 052671612
REA 743569

COMUNE DI NAPOLI
UFFICIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



AL COMUNE DI NAPOLI
Segreteria della Giunta comunale
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale

Oggetto: "Osservazioni, ai sensi dell'art.3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011, al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) redatto ai sensi del D.Lgs n.96/2005 e s.m.i., adottato con delibera di G.C. n. 103 del 23.2017"

Il Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) del Comune di Napoli, elaborato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione e nel rispetto dei contenuti e delle caratteristiche previste nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (Regolamento), e nella Circolare APT-33 del 30/08/2010, entrato in essere dall'Ente Nazionale Aviazione Civile, è finalizzato a fornire indicazioni e prescrizioni volte a tutelare i territori limitrofi all'aeroporto dai rischi connessi all'attività aerea principalmente mediante il contenimento del carico antropico e delle attività incompatibili.

L'ambito urbano di applicazione è correlato alla classificazione ICAO dell'aeroporto; nel caso di Napoli Capodichino, con pista di codice 4D, sono individuate 4 zone di tutela la cui estensione, specificamente illustrata al paragrafo 6.5 del "Regolamento", è correlata alle direzioni di decollo e atterraggio, alle caratteristiche della pista di volo e alla tipologia di aeromobili che possono operare nell'aeroporto.

Lo stesso "Regolamento" prevede anche che *"nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono indicare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio."*

Si chiede pertanto che, al fine di perseguire una reale ed efficace mitigazione del rischio legato alle attività aeree, l'ambito di applicazione del PRA sia esteso al di là di quello desunto dal paragrafo 6.5 del Regolamento, perché data l'orografia del territorio comunale di Napoli, alcune zone esterne a tale ambito presentano condizioni di rischio analoghe, se non maggiori, a quelle delle zone di tutela A-B-C in testata di pista.

In particolare: nelle manovre di atterraggio dal lato della testata 06 gli aeromobili sorvolano a quote molto basse (a quota minore di 300 m) ampie aree residenziali densamente popolate delle municipalità Vomero, Arenella e San Carlo all'Arena, mentre nelle manovre di decollo dal lato della testata 06 il sorvolo riguarda ampie zone del Centro Storico di Napoli, tutelato Unesco.

Il PRA è un documento contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni ai sensi dell'art. 707 del Codice della navigazione; le sue disposizioni formano parte della disciplina urbanistica, avendo carattere di prevalenza su tutte le altre disposizioni vigenti, essendo il PRA un obbligatorio adeguamento alle norme sovraordinate.

Il PRA del Comune di Napoli quindi integra le previsioni e le norme di attuazione del vigente PRG dello stesso Comune.

Il Comune di Napoli però, nel proprio PRG, non conferma la scelta di avere un aeroporto in città, disambiguando l'area di sedime dell'aeroporto di Napoli Capodichino a parco urbano di nuovo impianto; nelle Norme di Attuazione, all'art. 48, sottozona "F4 - Parco di nuovo impianto" si legge: *"Nell'area circostante con l'aeroporto esistente e nelle zone dell'approvazione del competente piano sovraordinato, che - nel rispetto delle competenze concorrenti - dovrà stabilire fasi, tempi e modalità per la costituzione dei siti aeroportuali della Campania, sono consentiti interventi atti a migliorare, nel rispetto delle norme esistenti, le condizioni di sicurezza e a ridurre l'impatto ambientale, nonché gli adeguamenti a tali fini"*.

Si osserva che la presenza dell'aeroporto all'interno dell'area significativamente urbanizzata del comune di Napoli è una anomalia, che lo stesso Comune denuncia nella pagina introduttiva dell'elaborato del PRA-Relazione A10, paragrafo 3.5.2 dove si legge: *"Preliminarmente è opportuno mettere in rilievo la peculiarità del sito aeroportuale di Capodichino, ubicato all'interno di un'area metropolitana significativamente urbanizzata, edificata e abitata. Il vigente piano regolatore generale della città di Napoli, in linea con la precedente strumentazione urbanistica, classifica gran parte dell'area aeroportuale quale"*

zona Fe - parchi di riserva impiantato, non confermando la funzione aeroportuale. Pertanto, gli effetti di un piano di rischio aeroportuale sono da riferirsi a motivazioni di sicurezza correlate al pericolo di permanenza dello scalo."

Nella Delibera di Giunta comunale di adozione del PRA n. 103/2017 si legge nel "precisato" che il PRA è stato redatto sulla base delle previsioni urbanistiche vigenti, aggiungendo poi che le motivazioni del PRA sono da riferirsi a motivazioni di sicurezza correlate al pericolo di permanenza dello scalo nella attuale collocazione.

Nel "verificato" si legge inoltre che per la proposta di PRA, come richiesto dall'art. 3 comma 1 del regolamento 5/2011, sussiste "la conformità alle leggi e regolamenti e agli eventuali strumenti urbanistici e territoriali sovra ordinati e di settore".

Si osserva invece che la conformità con la pianificazione sovraordinata non è riscontrata in quanto il PTR della Regione Campania, nel Quadro relativo alle reti delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti contempla espressamente l'ipotesi di realizzare un nuovo scalo commerciale in corrispondenza dell'attuale aeroporto militare di Grazzanise, con l'obiettivo di alleggerire il carico di transiti dall'aeroporto urbano di Capodichino, contribuendo così a decongestionare l'area urbana del capoluogo nonché l'intero sistema metropolitano. "Il sistema regionale si articolerà su un insieme di aeroporti che, differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti avzeviti e funzioni svolte, sarà in grado non solo di soddisfare la domanda determinata dall'evoluzione della dinamica in atto, ma anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo."

In fine si osserva che il Regolamento contempla la possibilità di valutare l'impatto di rischio derivante dalle attività aeree al fine di un suo contenimento (third party risk assessment). Al Cap. 6, paragrafo 6.8 il Regolamento sancisce in fatti che "In aggiunta ai piani di rischio di cui all'art. 707 del Codice della navigazione, precedentemente trattati, lo stesso codice prevede all'art. 715 la valutazione di rischio delle attività aeronautiche al fine di un suo contenimento. Tale valutazione, effettuata mediante l'uso di metodi scientifici, è applicabile solo ad aeroporti interessati da significativi volumi di traffico. A tal fine, sancendo quanto previsto dal citato art. 715, l'Enac individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e ne comunica i risultati ai Comuni interessati per l'adeguamento delle misure previste nei piani di rischio adottati".

Si chiede pertanto di voler attivare tale procedura in relazione alla elevata condizione di rischio che è determinata dalla collocazione dell'aeroporto di Capodichino nell'ambito urbano della città di Napoli.

Carmine Maturo
Portavoce di Green Italia
carmine@carminematuro.it
via Giovanni da Castel Rotognese 81, interno 1 - Roma



Annunziata Starita
Portavoce
Possibile Napoli - "G. Capuozzo"
napoli@possibile.it



Ornella Capezzuto
presidente
WWF Napoli
napoli@wwf.it



Corso Vittorio Emanuele 70 - Napoli

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



Alla Segreteria di Giunta Comunale di Napoli
c/o Palazzo San Giacomo Napoli
Al Servizio Pianificazione Urbanistica Generale
Via Diocleziano, 330 Napoli
via pec urbanistica@pec.comune.napoli.it

OSSERVAZIONI AL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

Le sottoscritte associazioni cittadine, alla luce della documentazione esaminata circa il Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), redatto ai sensi del d.lgs n. 96/2005 e s.m.i., adottato con delibera di Giunta Comunale 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,

OSSERVANO CHE:

- 1) Il Museo di Capodimonte non risulta essere stato inserito nell'elenco dei beni sotto tutela della zona C come si evince dalla relazione A10 Attività di analisi del PRA a pag.27 nella fig.12. Tale polo museale, infatti, è menzionato nel doc. prot. DSA-DEC-2008-00000622 del 22/07/2008 (doc. VIA tuttora ancora vigente) nel quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali dettano chiare prescrizioni circa l'uso della pista 06 per evitare i sorvoli sulla Reggia di Capodimonte. Questione tra l'altro assurda agli onori delle cronache cittadine per le lamentele e gli allarmi sollevati dal Direttore del Museo stesso a tutela delle opere d'arte ivi custodite.
- 2) Nella Relazione per la verifica di esclusione dalla procedura Vas ai sensi del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e del D.P.G.R.C. 17/2009 "Regolamento di attuazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in Regione Campania" a firma dell'Arch. Francesco Sorrentino e dell'Arch. Andrea Ceudech si afferma che "non si ha alcun tipo di impatto sul patrimonio edilizio, monumentale paesaggistico, ambientale" e per tali motivi si esclude dal PRA redatto dal Comune di Napoli la procedura VAS. Come, invece, si evince dal D.Lgs. n° 152/2006 tale documento, mancante, sembrerebbe necessario a seguito dall'aumento del traffico aeroportuale "sui possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori".
- 3) Nella relazione A10 Attività di Analisi del PRA, nella tab. 4 a pag. 21 (relativa alla zona c) e nelle tabelle 12 e 14 a pag. 30 e 31 mancherebbero i riferimenti espliciti alla Pinacoteca di Capodimonte. Mancano del tutto i riferimenti agli elementi elencati dal punto 25 al punto 32 della tab.12, e dal punto 21 al punto 43 i punti 46,47,48 e 49 della tab. 14.
- 4) L' Art. 707 del Codice della Navigazione - come disposto dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" ENAC - in aggiunta a quello relativo al Rischio Terzi (Art. 715 del CdN) presupporrebbe la valutazione del piano di Rischio e quindi di una verifica di compatibilità fondamentale e ineliminabile per tutti i Comuni aeroportuali interessati, al fine di

determinare la coesistenza tra aeroporto, determinati livelli di attività di volo e territorio. Sembra del tutto assente la valutazione del rischio antropico stimata nei luoghi sensibili, i cosiddetti amplificatori di rischio, e le informazioni che consentono l'identificazione degli impianti di erogazione carburanti censiti e di conseguenza l'impossibilità di identificare l'impianto considerato a rischio di incidente rilevante (fonte Protezione Civile) presente tra gli impianti a supporto delle attività aeroportuali, citato a pag.20 della relazione A10 Attività di Analisi del PRA.

5) La definizione dei volumi esistenti e quelli realizzabili e i dati relativi al carico antropico nelle quattro zone di tutela A, B, C e D con la localizzazione di edifici, le analisi sugli edifici in zone di tutela, la organizzazione territoriale sono strumenti primari. Il calcolo dei volumi agricoli (abitazioni e attrezzature), residenziali e produttivi realizzabili, i dati sensibili esistenti, le misure per eventuali trasferimenti e rilocalizzazioni e la valutazione dei limiti operativi al traffico aereo pianificato in relazione al rischio terzi - Risk Assessment - dovrebbero risultare obiettivi scontati per la sicurezza delle operazioni aeroportuali e la salvaguardia della comunità dei cittadini insediati nella prossimità delle piste di volo. La cosiddetta strumentazione urbanistica relativa alla realizzazione di nuovi volumi destinati ad attività compatibili/incompatibili, l'eventuale indice di affollamento, ipotetici cambi di destinazione di attività dovrebbero essere oggetto di nuove analisi al fine di determinare anche una riduzione del rischio. Anche l'eventuale localizzazione di aziende di produzione di sostanze chimiche, di distributori di carburante e depositi di liquidi e gas infiammabili e/o esplosivi, in particolare se ubicati in zona A e B. Anche l'esistenza e/o pianificazione di centri commerciali, ospedali, centri universitari e/o attività ad elevato insediamento e/o affollamento di persone/cittadini dovrebbe costituire oggetto di analisi-verifica di compatibilità. Proprio per un più aderente calcolo del rischio occorre che venga calcolato il numero di persone, non solo residenti, che frequentano quotidianamente le strutture che ricadono nelle zone A, B, C e D (degenti e personale sanitario, studenti ed insegnanti, lavoratori degli uffici etc.etc.). Nel piano di rischio per incidente aereo relativo all'Aeroporto di Capodichino a Napoli, occorre necessariamente anche che tale calcolo venga effettuato per le aree di cui al successivo punto 6.

6) In relazione alla perimetrazione delle zone di tutela denominate A, B, C e D, per le quali sono sviluppati gli studi contenuti nel Piano di Rischio Aeroportuale predisposto dal Comune di Napoli, si evidenzia che sono da considerarsi aree di rischio anche altre aree del territorio comunale di Napoli, interessate dal sorvolo anche a bassa quota di aerei in manovra di decollo dalla pista 24 e in atterraggio dalla pista 06. Tali aree sono di tipo residenziale ad alta densità abitativa e ricadono nelle municipalità di Bagnoli, Fuorigrotta, Vomero, Arenella, Stella, San Carlo all'Arena, oltre al Centro Storico che è considerato dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità.

Il rischio quindi va valutato e calcolato non soltanto per le aree A, B, C e D indicate nel Piano di Rischio Aeroportuale, ma deve includere tutte le zone interessate dal sorvolo a bassa quota degli aerei in fase di atterraggio e decollo. Il Piano di Rischio Aeroportuale non risulterebbe essere esaustivo nella valutazione dell'effettivo rischio derivante dall'attività aeroportuale (vedi ALL.1)

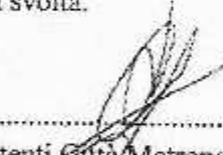
7) Dato l'elevato volume di traffico dell'aeroporto di Capodichino, e in considerazione delle abnormi previsioni di crescita desunte dal Master Plan GESAC, è obbligatorio che si valuti l'impatto di rischio derivante dalle attività aeree al fine di un suo contenimento (*Third Party Risk Assessment*) ai sensi dell'art. 715 del codice della Navigazione.

8) Il Comune di Napoli è dotato di un Piano Regolatore vigente. Nel PRG la scelta per l'area oggi "temporaneamente" utilizzata come aeroporto, classificata come zona Fc - Parco di nuovo impianto (art. 48 delle N.d.A), è quella di realizzare un parco urbano, scelta peraltro già presente nel

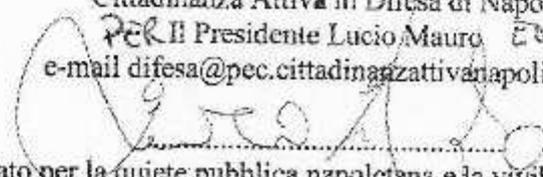
precedente Piano Regolatore del 1972. Dato l'enorme potenziamento del numero di voli giornalieri da e per l'Aeroporto di Capodichino e il conseguente aumento esponenziale del rischio che tale infrastruttura, collocata in pieno centro città, determina sulla popolazione residente, riteniamo sia fondamentale attuare le previsioni del PRG e chiedere la delocalizzazione dell'Aeroporto di Capodichino.

Alla luce delle osservazioni sovra esposte si insiste affinché l'amministrazione integri il PRA ovvero, motivi, le ragioni della mancata integrazione attese le necessità di sicurezza pubblica naturalmente connesse con l'attività svolta.

Napoli, 20 giugno 2017


.....
Assoutenti Città Metropolitana di Napoli
delegato Antonio di Gennaro
e-mail assoutentnapoli@alice.it

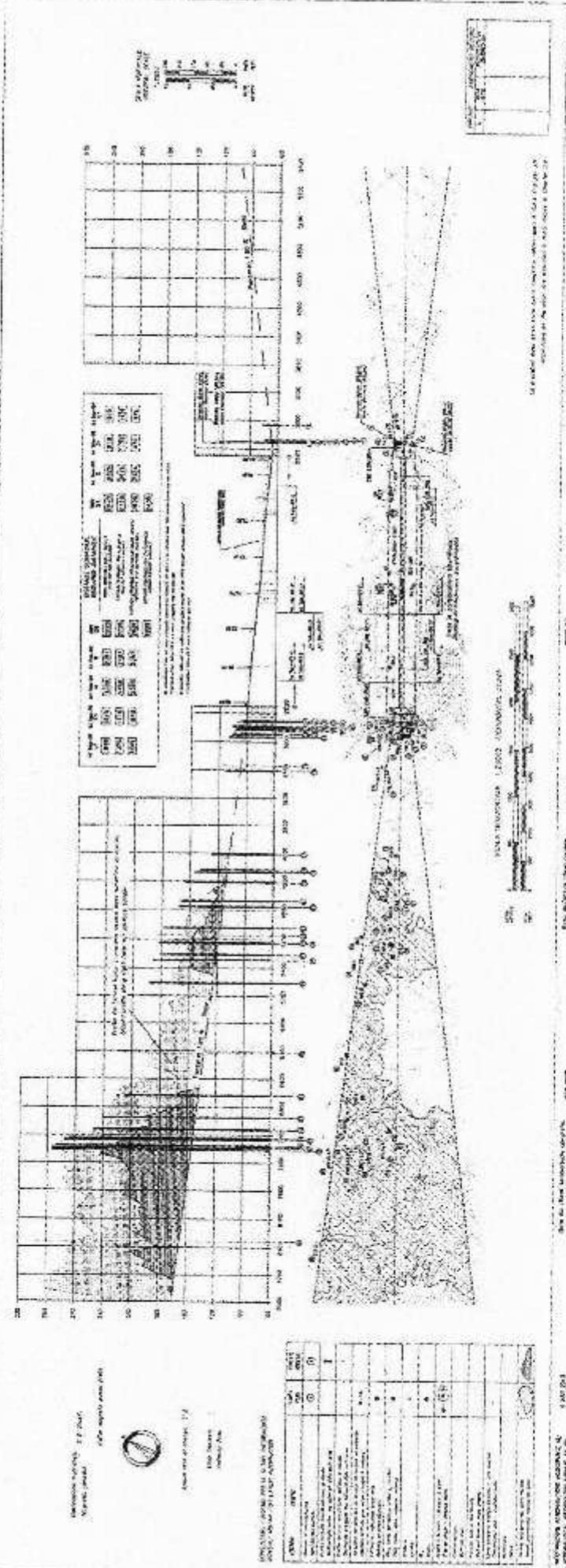

.....
Cittadinanza Attiva in Difesa di Napoli
PER Il Presidente Lucio Mauro *EBVIGE NASTRI*
e-mail difesa@pec.cittadinanzattivanapoli.com


.....
comitato per la quiete pubblica napoletana e la vivibilità cittadina
Il Presedente Gennaro Esposito
e-mail quietepubblicaevivibilitacittadina@pec.it

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO

PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

App. 11/65
 Dimensioni ed altitudini in metri
 Elevazioni sul livello del mare



CANTIERE TRONTO & OMO - Edilizia di base
 AEROSPAZIALE CANTIERE CAPRI TRONTO & OMO - Edilizia di base

DESCRIZIONE	QUANTITÀ	UNITÀ	VALORE UNITARIO (L. 1000)	TOTALE (L. 1000)
OPERE DI FONDAMENTO	1000	M ³	1000	1000000
OPERE DI FONDAZIONE	2000	M ³	2000	4000000
OPERE DI STRUTTURE	3000	M ³	3000	6000000
OPERE DI FINE FINISCHIA	4000	M ³	4000	8000000
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	5000	M ³	5000	10000000
OPERE DI INFRASTRUTTURE	6000	M ³	6000	12000000
OPERE DI VERDE	7000	M ³	7000	14000000
OPERE DI ALTRI SERVIZI	8000	M ³	8000	16000000
TOTALE				66000000

DESCRIZIONE	QUANTITÀ	UNITÀ	VALORE UNITARIO (L. 1000)	TOTALE (L. 1000)
OPERE DI FONDAMENTO	1000	M ³	1000	1000000
OPERE DI FONDAZIONE	2000	M ³	2000	4000000
OPERE DI STRUTTURE	3000	M ³	3000	6000000
OPERE DI FINE FINISCHIA	4000	M ³	4000	8000000
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	5000	M ³	5000	10000000
OPERE DI INFRASTRUTTURE	6000	M ³	6000	12000000
OPERE DI VERDE	7000	M ³	7000	14000000
OPERE DI ALTRI SERVIZI	8000	M ³	8000	16000000
TOTALE				66000000

[Handwritten signatures and initials]

Spett.le
Comune di Napoli
Servizio Pianificazione
Urbanistica Generale

Via pec a
urbanistica@pec.comune.napoli.it

oggetto: Osservazioni, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento n. 5 del 4/8/2011, Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio della Regione Campania n. 5 del 4/8/2011, al Piano di Rischio Aeroportuale (FRA), redatto ai sensi del D.lgs. n. 96/2003 e s.m.i., adottato con delibera di G.C. n. 163 del 2.3.2017.

Il Sottoscritto Renato MENARINI nato a Calderara di Reno (BO) il 29.01.1935, in qualità di Liquidatore della COGEI Costruzioni S.p.A. in Liquidazione, con sede in Bologna alla via Zanardi n. 2/7, nell'intento di fornire un apporto collaborativo, propone le seguenti brevi

osservazioni

1) La COGEI Costruzioni S.p.A., di seguito COGEI, giuda contratto per Notaio Renato Ciaccia del 5 luglio 2006, ha acquistato dalla Società Terminal Autostradale So. Te. A. un'area sua in Caserta, in località Masseria del Vecchio, di complessivi mq 237.046, distinta in catasto al foglio 12 particelle 11, 12, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 30, 50, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 64, 70, 80, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 96, 98, 100, 101, 102, 116, 128, 129, 130, 131, 132, 136, 142, 144, 145, 151, 152, 153, 154, 155, 159, 160, 161, 163, 164, 166, 167, 169, 170, 173, 176, 187, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 253, 336, 337, 338, 339,

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



340, 341, 343, 344, 345, 346, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356,
357, 358, 359, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 370, 371, 372, 373, 374, 375,
376, 380, 381, 382, 383, 423, 425, 427, 429, 431, 203, 206.

2) Tale area risulta delimitata dal sistema di raccordi autostradali A1 - A3,
dalla tangenziale di Napoli e dal ramo H39, che la circondano interamente.

Il vigente PRG del Comune di Casoria la qualifica come Zona I - "Terminali
Autostradate", ove, ai sensi dell'art. 14 delle relative Norme di Attuazione,
sono consentite, previa definizione di piano particolareggiato esecutivo o
attuativo convenzionato, "destinazioni compatibili con l'esercizio e la
costruzione dell'autostrada, ed in particolare le attività di carattere
commerciale, turistico, alberghiero, centri culturali, centri per congressi,
impianti per mostre e fiere, centri commerciali con annesso di mercato,
centri di vendita all'ingrosso e tutte le attività in genere di supporto al
terminal. Sono escluse le sole costruzioni per residenza ed eccezione di
quelle destinate al personale di servizio necessario per l'esercizio delle
attività autostradali".

Il vigente Piano Regolatore Generale opera, dunque, una distinzione che
scaturisce dalla particolare ubicazione e conformazione dell'area e che ne
valorizza un'intrinseca vocazione di ampio respiro.

3) Ai sensi del SIAD, il medesimo fondo ricade in "aree periferiche",
individuate come zona di compatibilità per la realizzazione, tra l'altro, di
strutture commerciali di medie e grandi dimensioni.

4) In pedissequa conformità alle richiamate previsioni urbanistiche, la
COGEI, subito dopo l'acquisizione dell'area ne ha immediatamente avviata
la progettazione, tanto che, già in data 27 marzo 2007, ha presentato al

Comune di Casoria proposta di Piano Attuativo ai sensi della L.R.C. 23 dicembre 2004 n. 16.

L'iniziativa è stata pienamente recepita e fatta propria dall'amministrazione, che ha avviato il procedimento in un contesto di proficua collaborazione con la scrivente.

Ne è scaturito il Piano Urbanistico Attuativo dell'area denominata "Ovale di Casoria" in località Messeria del Vecchio, approvato con Delibera di Giunta n. 161 del 5/8/2010.

Successivamente, ed in attuazione del predetto PUA, in data 29 ottobre 2010 è stata stipulata la Convenzione.

5) Di qui l'interesse a presentare osservazioni in relazione al PRA in oggetto, nella misura in cui detto strumento, sebbene adottato dal solo Comune di Napoli, sia destinato a riflettersi nei Piani di Rischio Aeroportuale che, ai sensi del punto 6.7 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, deve essere adottato in maniera coordinata dai vari Comuni interessati dalle zone di tutela, vale a dire, nella fattispecie, oltre il Comune di Napoli quelli di Afragola, Casalmuovo, Casavatore e appunto Casoria.

A) Preliminarmente, si osserva che il punto 6.7 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti prescrive 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".

Ne consegue che anche laddove, come nella fattispecie, risultino interessati



più Comuni, debba essere redatto un solo piano di rischio, sebbene in maniera coordinata tra i vari enti coinvolti.

È ciò come chiaramente indicato dall'uso del singolare, "il piano è redatto", ed in ossequio alla comprensibile *ratio* di concentrazione procedimentale, secondo metodi di definizione consensuale dell'azione amministrativa destinati a culminare, comunque, in un solo piano di rischio.

Ebbene, tale modello procedimentale risulta del tutto chiuso, laddove, come nella fattispecie, ciascun ente territoriale interessato proceda autonomamente ed in tempi distinti alla redazione del proprio piano di rischio.

Tanto più che il coordinamento si esaurirebbe, nella fattispecie, a quanto è dato intendere, nella richiesta di separati pareri all'Insc.

L'inidoneità di tale formula, che non si traduce affatto in una interazione decisionale tra i vari enti territoriali, appare palese in considerazione del disallineamento dell'azione amministrativa, tanto vero che non è dato nemmeno conoscere la tempistica con cui gli altri Comuni coinvolti procederanno alla eventuale redazione del P.R.A. ed i relativi contenuti.

Vale a dire che il coordinamento non è nemmeno preventivo, così palesandosi l'indebita dequotazione, con conseguente pregiudizio alla correttezza delle scelte amministrative adottate.

Con l'ulteriore annotazione che l'asimmetria temporale impedisce di verificare ex ante l'uniformità dei criteri adottati.

Si osserva, pertanto, che la redazione del Piano di Rischio postula, in ossequio al principio di buon andamento, per come delineato nello stesso cit. Regolamento, un preventivo coordinamento tra tutti gli enti interessati,

COMUNE DI NAPOLI
UFFICIO SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

ced

che nella fattispecie non è stato in alcun modo attivato.

B) Si segnala, inoltre, l'esistenza anomala della redazione di un Piano di Rischio rispetto ad un aeroporto la cui localizzazione, come riferito nella stessa relazione, è in dichiarato contrasto con le previsioni del PRG del Comune di Napoli, che destinano l'area a zona Fe - parchi di nuovo impianto.

C) Si osserva ancora che nella redazione del PRA non risulta in alcun modo esercitato il potere di ripermostrazione delle zone di tutela.

Sul punto si rappresenta che il punto 5.6. del Regolamento prevede che *"nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adottare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio"*.

È in relazione a tale previsione, il Consiglio di Stato, con sentenza n. 1360/2016, ha ribadito *"la possibilità per i Comuni di far constare, in base a tali regole del § 5.6., u.c., nei piani di rischio le loro specificità"*, come momento di esercizio delle prerogative in materia di urbanistica ed assetto del territorio.

Siffatto potere ha poi un campo elettivo di esercizio in riferimento alla zona D, quali zone di tutela minimale, per le quali non è affatto prescritta un'inedificabilità.

Vale a dire che risulta affidato ai Comuni un potere, nell'ambito della collaborazione istituzionale, teso alla riconfigurazione delle aree di tutela di cui alle linee guida alle esigenze delle realtà locali; potere che, nel caso di



specie, è rimasto immotivatamente non esercitato.

Si registra, invece, un'acritica trasposizione delle zone di tutela senza alcun adattamento alle specificità locali, il che integra un'indebita abdicazione alle prerogative istituzionali degli enti territoriali, quali preposti al governo del territorio, ed al contempo palesa un'assoluta carenza istruttoria e l'omessa considerazione dei molteplici interessi connessi all'uso del territorio.

E ciò in quanto la mancata ed immotivata riconfigurazione delle aree di tutela scaturisce dalla omessa acquisizione, già in fase istruttoria, della realtà dei territori interessati ed integra una scelta pianificatoria del tutto irragionevole, tanto più per le Zone D.

L'esercizio dei riferiti poteri, all'esito di una corretta istruttoria, avrebbe consentito di rilevare la specificità del territorio, ed in particolare del fondo di proprietà della scrivente, con conseguente e coerente ripertinazione della Zona di tutela D.

Il che ovviamente si osserva nella misura in cui le prescrizioni delle NTA del PRA in oggetto possono mai incidere, ma lo si esclude, sugli interventi di cui al PUA indicato sub n. 4 che precede.

D) Si osserva ancora, in rapporto a quanto dedotto sub 1 che precede, che l'esigenza di un PRA unitario per tutti i comuni interessati incide sull'operatività delle relative NTA.

In particolare, deve ritenersi che le previsioni di cui agli art. 3 e 4 delle NTA del PRA in oggetto vadano interpretate come destinate ad operare unicamente una volta concluso il procedimento di redazione del PRA per tutti i Comuni coinvolti.

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

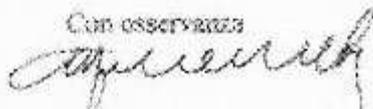


6

PQM

Si conclude affinché, in recepimento delle predette osservazioni, si voglia rinnovare il procedimento di redazione del piano di rischio, con previa attivazione del coordinamento tra tutti i Comuni interessati e, comunque, riproiettare la zona D, tenendo conto dell'effettiva conformazione del territorio e delle iniziative sullo stesso intraprese.

Con osservanza



11 E GIU. 2017

COMUNE NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

Pg/2017/490509 del 21/06



AEROPORTO

NAPOLI

Napoli, 20 giugno 2017

Prot. TEC/520/17

Spett.le Segreteria della Giunta comunale
Palazzo San Giacomo
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale
Via Diocleziano 33
urbanistica@pec.comune.napoli.it
pianificazione.urbanistica@comune.napoli.it

p.c. Spett.le ENAC
Direzione Operazioni Sud
c/o Blocco Tecnico ENAV
Aeroporto Napoli Capodichino
protocollo@pec.enac.gov.it

Oggetto: Aeroporto Internazionale di Napoli.

Osservazioni, ai sensi dell'art.3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011, al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) redatto ai sensi del D.Lgs n.96/2005 e s.m.i., adottato con delibera di G.C. n. 103 del 2.3.2017

A seguito della pubblicazione del Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Napoli in data 24 aprile 2017 e adottato con delibera comunale n.103/2017, in accordo alle istruzioni per la presentazione delle osservazioni e criteri generali per la loro valutazione, si trasmettono le osservazioni all'adozione del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), della Società di Gestione dell'Aeroporto di Napoli, Ge.S.A.C. SpA, ai sensi dell'art. 7 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011.

Cordiali Saluti


AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI
G.E.S.A.C. SpA
DIREZIONE INFRASTRUTTURE E OPERAZIONI DI VOLO
Ing. Alessandro Fiore
Direttore

COMUNTA NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

GE.S.A.C. S.p.A. Società di 2i Aeroporti
Ufficio Direzione Gesac
Aeroporto di Capodichino - 80144 NAPOLI
T +39 081 7898 111
F +39 081 7896 522

Capitale Sociale: € 26.000.000,00 i.v.
R.L. Napoli e C.F. 03166090673
R.E.A. Napoli n. 324719

Direzione e coordinamento
ex art. 2497 bis c.c.: 2i Aeroporti S.p.A.
C.F. 11180001002



Osservazioni al Piano di Rischio Aeroportuale

Osservazione alla Tavola A01 e P01

Osservazione estesa a tutte le voci di analisi ed in particolare alle tavole:

- a. A01
- b. A02.1
- c. A02.2
- d. A02.3
- e. A03
- f. A04
- g. A05
- h. A06
- i. A07
- j. A08
- k. A09
- l. P01
- m. P01

«Nell'ambito del sedime aeroportuale è erroneamente omessa l'area sita lungo Via Fratelli Wright e confinante ad ovest e a nord con il muro di recinzione aeroportuale. Tale area è infatti ricompresa tra le aree classificate come "sedime aeroportuale", nella tavola "GEN008 - Planimetria Sedime Aeroportuale", del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2013-2023 approvato da ENAC con nota prot. 0029893/ENAC/CIA del 19/03/2015, allegata per pronto riscontro (allegato n.1). L'area in questione è invece erroneamente definita come ricadente in Area C».

COMUNE DI NAPOLI
UFFICIO SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

[Handwritten signature] 50



Osservazione alla Relazione A10 - Attività di analisi

§ 4.2.12: *Complesso dell'ex ospedale psichiatrico Leonardo Bianchi - Ipotesi di rifunzionalizzazione*

«Nel § 4.2.12 - Complesso dell'ex ospedale psichiatrico Leonardo Bianchi - Ipotesi di rifunzionalizzazione, viene ipotizzato il mantenimento di attività riferibili alla funzione sanitaria come uffici amministrativi, laboratori di ricerca, archivi aperti alla consultazione, attività musicali o culturali.

Viene anche ipotizzato l'uso per attività correlate alla funzione sanitaria il cui rapporto tra numero di persone presenti e superficie impiegata è molto basso, quali ad esempio ippoterapia o riabilitazione in acqua.

- 1) Nella nota ENAC prot. 02/12/2016 - 012A810-P in cui viene espresso parere favorevole al Piano di Rischio Aeroportuale, viene espressamente indicato che: "come noto l'Aeroporto di Napoli rientra tra gli aeroporti individuati dall'ENAC per la valutazione del rischio derivante dall'attività aeronautica, ai sensi dell'art.715 del Codice della Navigazione, tramite l'applicazione del modello sviluppato e validato dall'ENAC".

Tali attività ipotizzate non risultano essere compatibili con l'attività operativa aeroportuale per i seguenti motivi: l'impronta a terra delle curve derivanti da tale valutazione era stata trasmessa con nota pro.296959 del 11/03/2016 ed è stata riportata negli elaborati grafici del Piano in parola.

Si evidenzia in particolare che quanto previsto per la rifunzionalizzazione del complesso dell'ex ospedale psichiatrico, ricadente in parte nell'area interna della sopra citata valutazione del rischio, risulta in contrasto con i criteri di tutela previsti, nella policy di attuazione dell'art.715 del Codice della Navigazione.

Non è pertanto condivisibile quanto riscontrato con nota PG/2017/102763 del 07/02/2017, con oggetto "Accoglimento delle raccomandazioni contenute nel parere dell'ENAC sulla proposta del Piano di Rischio Aeroportuale e conseguente modifica degli articoli 5 e 7 delle norme di attuazione".

Nella citata nota, infatti, viene erroneamente riscontrato come "in definitiva trattasi di fattispecie che non riguarda il procedimento in atto, relativo alla formazione del Piano di Rischio Aeroportuale, di cui all'articolo 707 del Codice".

Quanto espresso da ENAC nel citato parere del 05/12/2016 assume carattere prescrittivo di pari livello alle altre osservazioni fatte, anche alla luce di quanto

COMUNE DI NAPOLI
 SERVIZIO
 PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

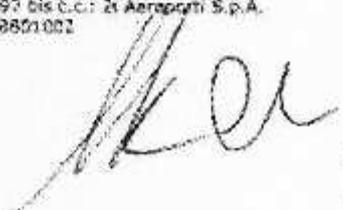
previsto nella "policy di attuazione dell'art.715 del Codice della Navigazione" di ENAC, approvata con deliberazione 2/2010 del 19/07/2010.

Nella policy è infatti previsto che "i Comuni ricevono da ENAC le planimetrie riguardanti le curve di output e adattano i propri strumenti di gestione e pianificazione del territorio tenendo conto delle indicazioni contenute nella policy emanata dal ENAC (...). Il Comune, una volta ricevute da ENAC le planimetrie su cui sono riportate tali curve, deve verificare la coerenza degli strumenti urbanistici vigenti con quanto indicato in seguito e procedere eventualmente al loro adeguamento. Tali adeguamenti interessano anche i Piani di Rischio redatti ai sensi dell'art.707, per le zone comuni ai due strumenti di tutela.

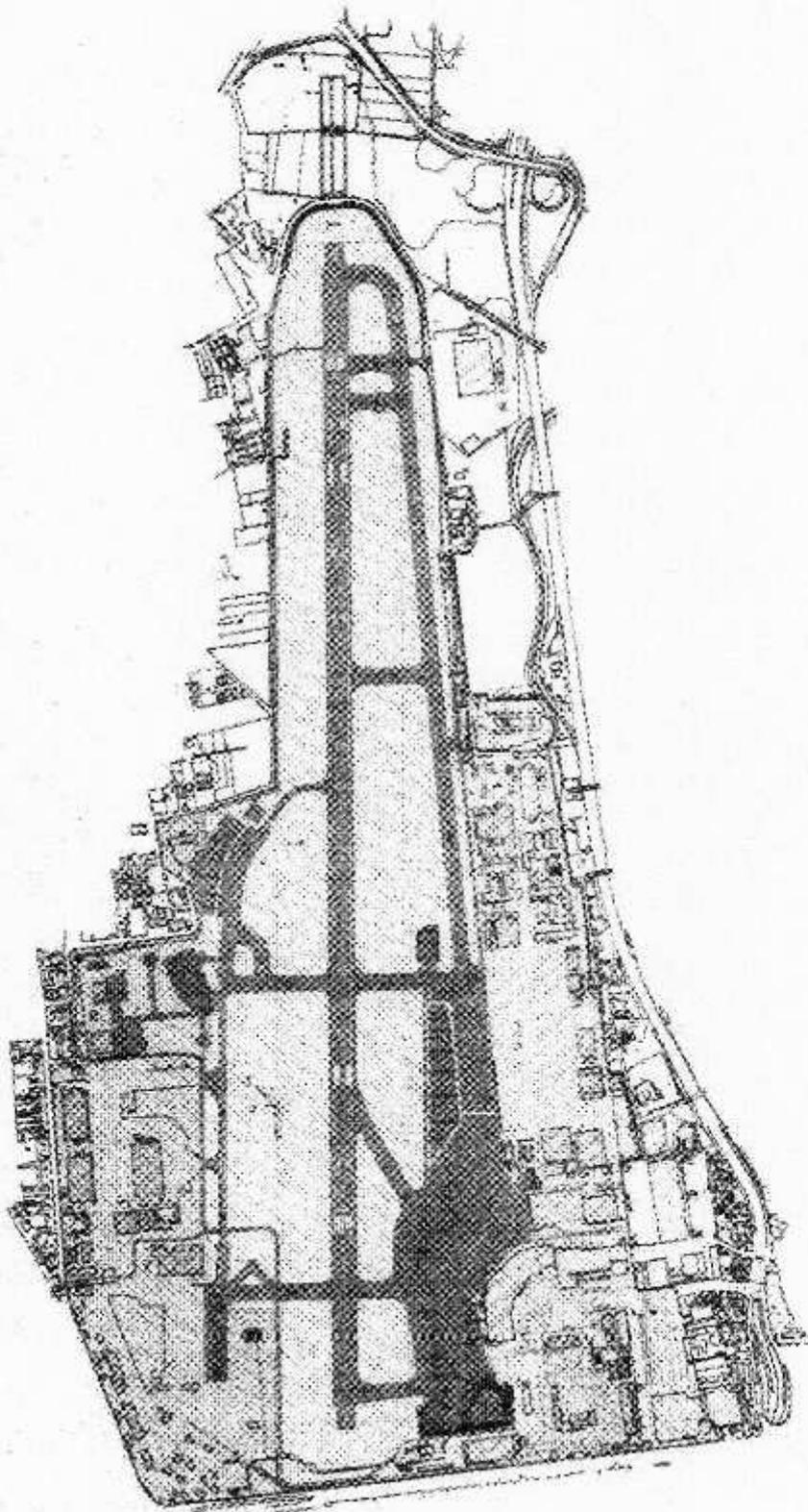
- 2) Sebbene non sia espressamente specificato se tali attività siano effettuate all'interno degli edifici, o nelle aree esterne, l'ippoterapia e la riabilitazione in acqua, qualora svolte all'esterno, non risultano compatibili con le "Linee Guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti", emanate da ENAC. Tali attività sono infatti fortemente attrattive per la fauna, costituendo un potenziale significativo rischio per la navigazione area.
- 3) Le ipotizzate attività "riferibili alla funzione sanitaria, non sono compatibili con la zonizzazione acustica approvata dalla Commissione art.5 del 31/10/2017. Infatti, sebbene questo non sia strettamente riconducibile ai citati art.707 e 715 del Codice della Navigazione, la caratterizzazione acustica definita dalla Commissione art.5 costituisce variante al Piano Regolatore Generale (P.R.G.) e deve essere recepita (così come di fatto è stata recepita) dalla zonizzazione acustica comunale. L'area del Leonardo Bianchi ricade nelle fasce A e B, rispettivamente non superiori a 65 e 75 DB(A), ovvero in aree non compatibili con ospedali.

Nella zonizzazione acustica comunale, alla Tavola III, è possibile verificare come il Leonardo Bianchi ricada in zona III, ovvero in aree di tipo misto, e non in classe I, cioè aree particolarmente protette, tra cui ricadenti, tra gli altri, sono i complessi ospedalieri».

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



PLANimetria secondo ASSORTIMENTALE: STATO ATTUALE E CONFINI AREE MILITARI/DIRIGIBILI
 Scala 1:4.000



LEGENDA

- Edifici (compresi anche quelli in costruzione)
- Strade (compresi anche quelli in costruzione)
- Aree verdi (compresi anche quelli in costruzione)



ADSPORTE INTERNAZIONALE di NAPOLI



PIANO di ZONING
 AEROPORTO 2013 - 2018

PLANimetria secondo ASSORTIMENTALE
 CON INCASTRONI AREE MILITARI E DIRIGIBILI

PROGETTO	DATA	SCALE
REVISIONI	DATA	SCALE
PROGETTISTA	DATA	SCALE
VERIFICATA	DATA	SCALE
APPROVATA	DATA	SCALE

AK OR

COMUNE di NAPOLI
 SERVIZIO
 PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

MAK

CONTRACCANTO

Divisione centrale
per urbanistica e gestione del territorio - 6° Uffic. Usc. Usc.

piano di rischio aeroportuale PRA

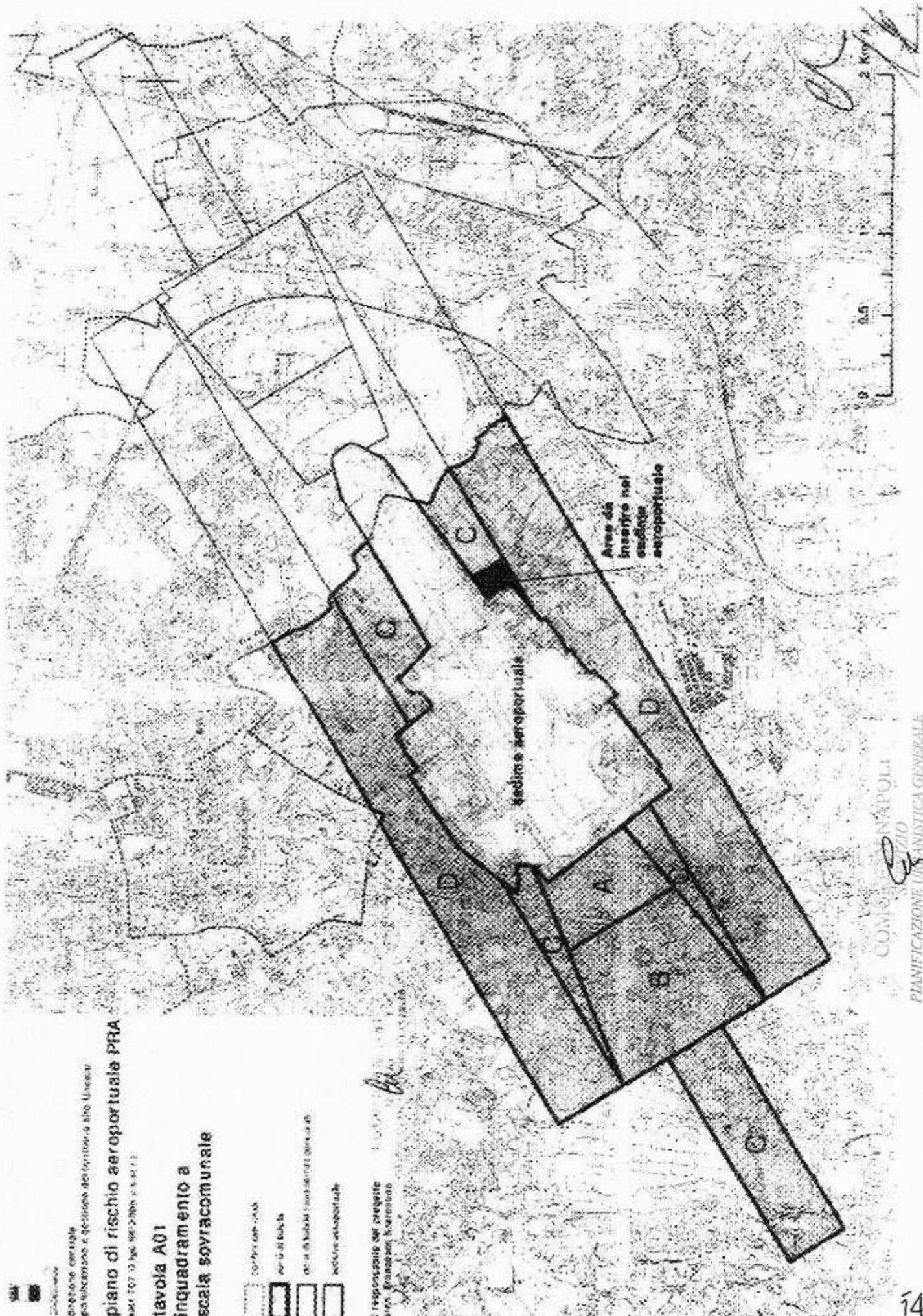
dati TO7 - 13.04.2008 - 13.04.2012

tavola A01 inquadramento a scala sovracomunale

-  confine amministrativo
-  confine di tutela
-  confine di tutela "contorno" dell'area ab.
-  rischio aeroportuale

responsabile del progetto
area: urbanistica - 6° Uffic. Usc. Usc.

13.04.2012 - 13.04.2012



COMUNE DI NAPOLI
UFFICIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

A "div@gesac.legalmail.it" <div@gesac.legalmail.it>
A "urbanistica@pec.comune.napoli.it" <urbanistica@pec.comune.napoli.it>,
"pianificazione.urbanistica@comune.napoli.it" <pianificazione.urbanistica@comune.napoli.it>
Cc "protocollo@pec.enac.gov.it" <protocollo@pec.enac.gov.it>, "elsa_venzo@gesac.it" <elsa_venzo@gesac.it>,
"michele_miedico@gesac.it" <michele_miedico@gesac.it>

Data venerdì 21 luglio 2017 - 16:20

170721_TEC-594-17 Integrazione alle osservazioni al PRA

PG/586898 del 24/07/2017

Si trasmette il documento in oggetto.

Saluti

Allegato(i)

BodyPart.html (178 bytes)

170721_TEC-594-17 Integrazione alle osservazioni al PRA.pdf (2265 Kb)

*SORDANI
24/7/17
Am*

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE
Am

Napoli, 21 luglio 2017

Prot. TEC/594/17

Spett.le Segreteria della Giunta comunale
Palazzo San Giacomo
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale
Via Diocleziano 33
urbanistica@pec.comune.napoli.it
pianificazione.urbanistica@comune.napoli.it

p.c. Spett.le ENAC
Direzione Operazioni Sud
c/o Blocco Tecnico ENAV
Aeroporto Napoli Capodichino
protocollo@pec.enac.gov.it

Oggetto: Aeroporto Internazionale di Napoli.

Osservazioni, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011, al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) redatto ai sensi del D.Lgs n.96/2005 e s.m.i., adottato con delibera di G.C. n. 103 del 2.3.2017

Integrazione alle osservazioni

In relazione alla pubblicazione del Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Napoli in data 24 aprile 2017 e adottato con delibera comunale n.103/2017, e a seguito della trasmissione delle osservazioni da parte della scrivente con protocollo TEC/520/17 in data 20 giugno 2017, si trasmettono in allegato le integrazioni alle osservazioni formulate sul Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), ai sensi dell'art. 7 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio della Regione Campania n. 5 del 4 agosto 2011.

Cordiali Saluti

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

Allegato 1 - Pianimetria sedime aeroportuale stato attuale e confini aree militari-civili

Allegato 2 - Aree da smettere al sedime aeroportuale


AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI
G.E.S.A.C. SpA
Planning & Compliance Manager
Arch. Medaglia Medica

G.E.S.A.C. S.p.A. Società di 2i Aeroporti
Uffici Direzionali Gesac
Aeroporto di Capodichino - 80144 NAPOLI
T +39 081 7896 111
F +39 081 7896 522

Capitale Sociale: € 26.000.000,00 i.v.
R.I. Napoli e C.F. 02168090833
R.E.A. Napoli n. 324314

Direzione e coordinamento
ex art. 2497 bis c.c. 2i Aeroporti S.p.A.
C.F. 11183801002



Osservazioni al Piano di Rischio Aeroportuale

Ulteriori Osservazione alla Tavola A01 e P01

Osservazione estesa a tutte le voci di analisi ed in particolare alle tavole:

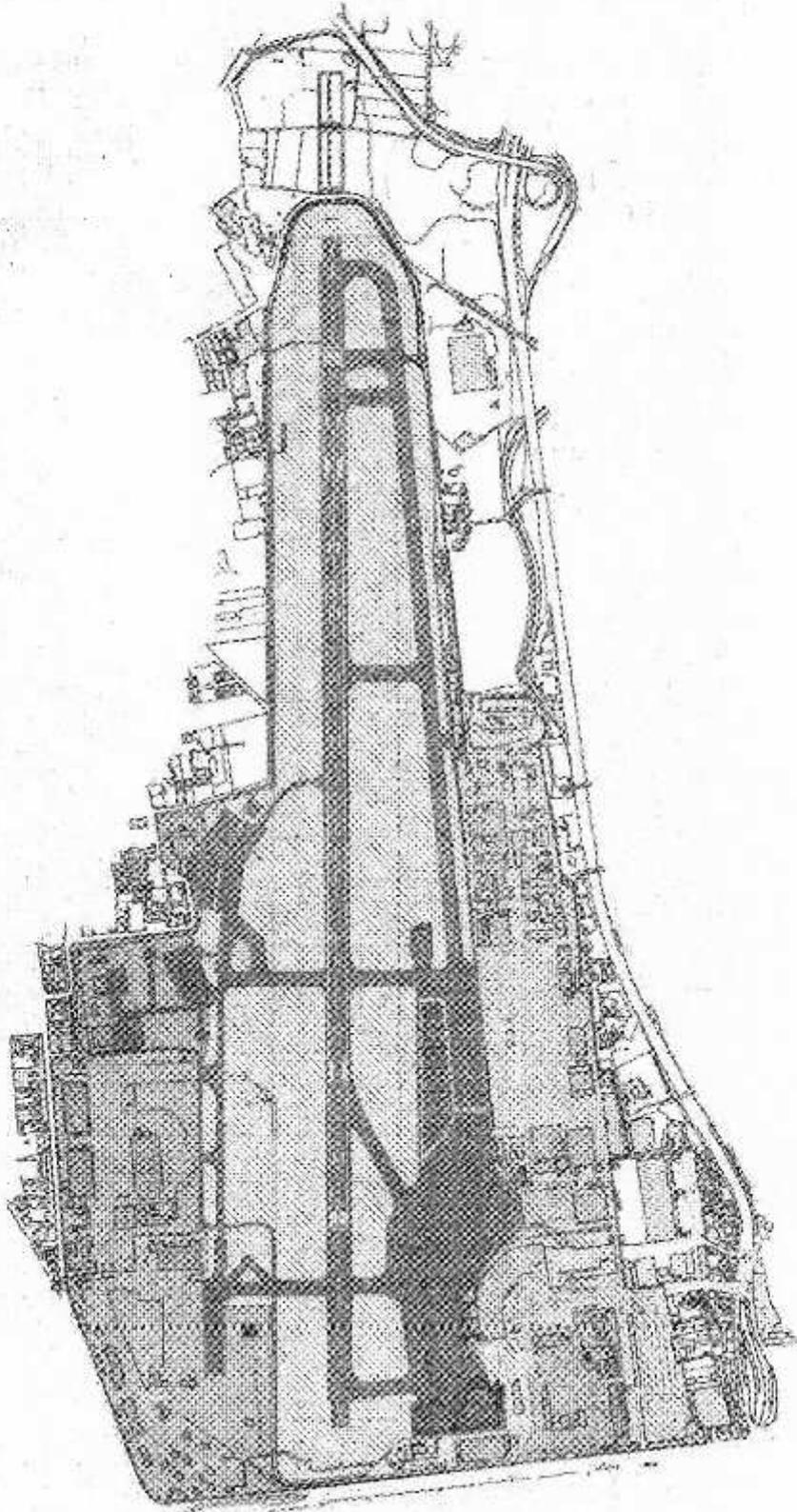
- a. A01
- b. A02.1
- c. A02.2
- d. A02.3
- e. A03
- f. A04
- g. A05
- h. A06
- i. A07
- j. A08
- k. A09
- l. P01
- m. P01

«Nell'ambito del sedime aeroportuale è erroneamente omessa l'area sita tra Viale Comandante Umberto Maddalena ad Est, Viale Fulco Ruffo di Calabria ad Ovest e Via Cupa Carbone a Sud, così come meglio rappresentato nella planimetria allegata. Tale area è infatti ricompresa tra le aree classificate come "sedime aeroportuale", nella tavola "GEN008 - Planimetria Sedime Aeroportuale", del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2013-2023 approvato da ENAC con nota prot. 9029893/ENAC/CIA del 19/03/2015, allegata per pronto riscontro (allegato n.1). L'area in questione è invece erroneamente definita come ricadente in Area C».



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI
R.I.A.C. S.p.A.
Planning & Compliance Manager
Arch. Michele Miele

PLANIMETRIA REGIONE AEROPORTUALE: STATO ATTUALE E CONFINI AREE MILITARI/CIVILI
 5000 1:4.500



LEGENDA

[Symbol]	AREE MILITARI/CIVILI
[Symbol]	AREE AEROPORTUALI
[Symbol]	AREE URBANE
[Symbol]	AREE VERDI



AGENZIA INTERNAZIONALE DI MAPPE



PAOLO A. SERRA
 INGEGNERE 2013 - 2010

PLANIMETRIA REGIONE AEROPORTUALE
 CON INDICAZIONE AREE MILITARI E CIVILI

PROGETTO	1998
REDAZIONE	1998
APPROVAZIONE	1998
SCALA	1:4.500
FOGLIO	1/1
PRODOTTORE	ENIAC
PRODOTTORE	ENIAC
PRODOTTORE	ENIAC

COMUNIA NAIPOLI
 SERVIZIO
 PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

Handwritten signature



Sezione centrale
 pianificazione e gestione del territorio e del verde

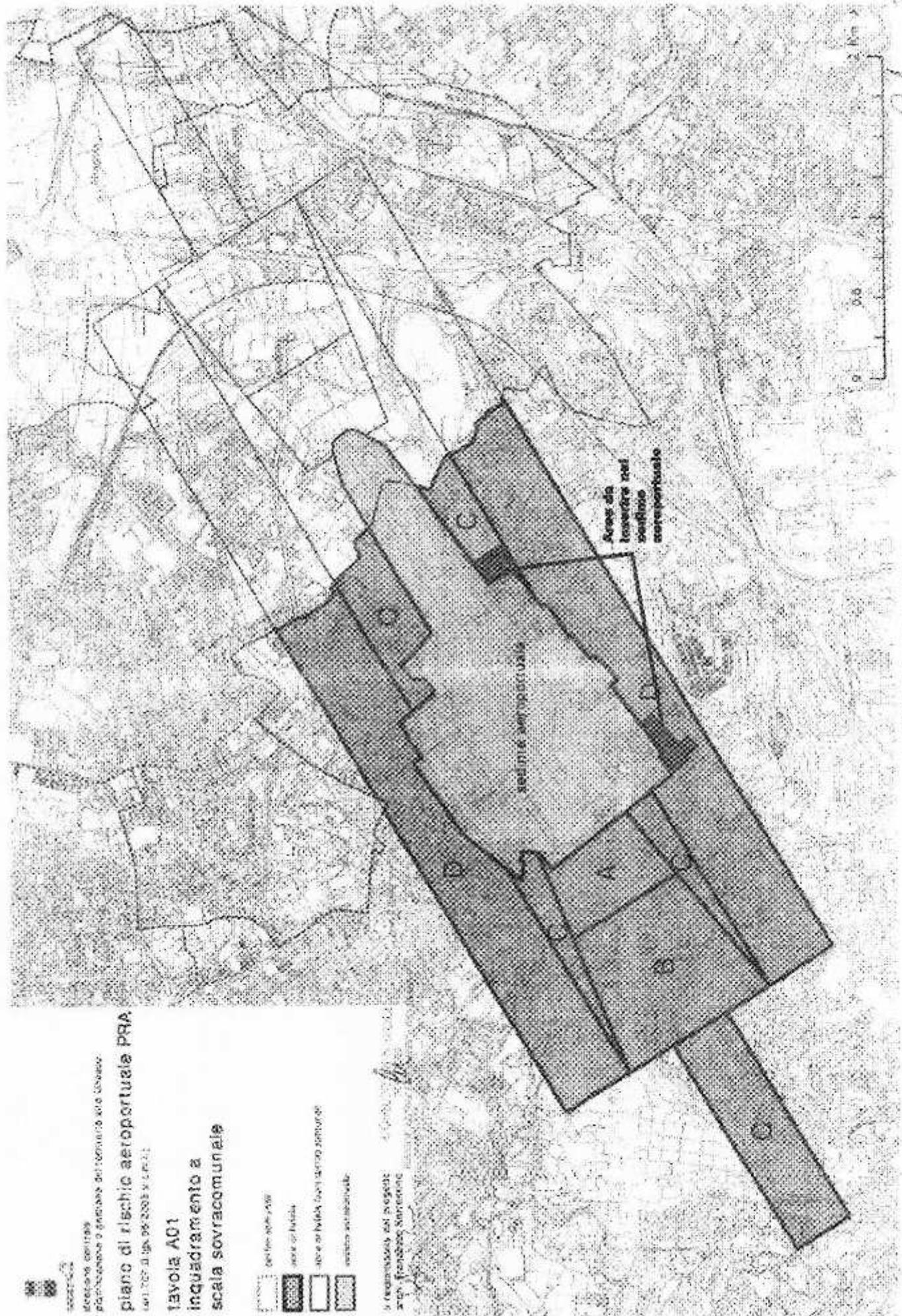
piano di rischio aeroportuale PRA

art. 207 al. 1a) del D.Lgs. n. 2008/2011

**tavola A01
 inquadramento a
 scala sovracomunale**

- confine della PRA
- area di tutela
- area di tutela dell'area sottostante
- settore in progetto

la redazione del progetto
 è stata finanziata dal Comune di Napoli



Area da
 tutelare nel
 sottile
 sottostante

COMUNE DI NAPOLI
 SERVIZIO
 PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE



Direzione Pianificazione e Gestione del Territorio – Sito Unesco
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale

Allegato B

N. 5 Schede istruttorie relative alle osservazioni presentate.

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

Osservazioni pervenute al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) adottato con delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2/3/2017.

Identificativo	Data presentazione	Protocollo	Proponente
OSS-01	21/06/17	PG/487170 del 21/06/2017	Re-Investimenti

Sintesi dell'osservazione

La *Re-Investimenti s.r.l.* esamina il caso di uno specifico immobile produttivo dismesso, ricadente in zona di tutela B, per il quale nel 2010 è stata presentata un'istanza di permesso di costruire finalizzata alla trasformazione in un fabbricato da destinare in parte minore ad attività commerciale e in parte maggiore a residenza. Tale istanza, dopo il positivo completamento dell'iter istruttorio ma prima del pagamento degli oneri e del rilascio del permesso, nel 2012 è stata sospesa nelle more dell'approvazione del PRA. In base alla disciplina del PRA ora adottato, l'intervento richiesto non potrebbe essere assentito. Sulla scorta di alcune considerazioni tecniche, l'osservazione tende a dimostrare che l'intervento in progetto non determini incremento di carico antropico rispetto alla destinazione preesistente e, inoltre, non determini un carico antropico maggiore rispetto ad altre destinazioni ammesse dal PRA.

L'osservazione, di seguito riportata in una sintesi dal mero valore ricognitivo ma che si intende richiamata nella sua interezza, si compone dei seguenti punti:

Sub 1). -Riportato al paragrafo 5 dell'osservazione- Si propone di escludere dall'ambito di applicazione delle norme del PRA gli interventi per i quali, alla data di adozione del Piano, i titoli edilizi in corso di perfezionamento e/o rilascio già abbiano avuto un processo istruttorio completo di pareri e atti di assenso interni ed esterni, pur risultando sospesi ai sensi dell'art. 707 del Codice della navigazione, ovvero del comma 3 dell'art. 12 del DPR 380/2001.

Controdeduzioni

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 simili. 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.

Conclusioni

Osservazione non accoglibile:

Sub 1): non accoglibile.

COMUNE DI NAPOLI
SERVIZIO
PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE

Osservazioni pervenute al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) adottato con delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2/3/2017.

Identificativo	Data presentazione	Protocollo	Proponente
OSS-02	21/06/17	PG/490623 del 21/06/2017	Green Italia + 2

Sintesi dell'osservazione

Carmine Maturò per Green Italia, Annarita Starita per Possibile Napoli-“G. Capuozzo”- e Ornella Capezzuto per WWF Napoli richiedono di estendere l'ambito di applicazione del PRA, rilevano un contrasto con le previsioni del PRG e del PTR e richiedono l'attivazione della procedura di cui all'art. 715 del Codice della navigazione.

L'osservazione, di seguito riportata in una sintesi dal mero valore ricognitivo ma che si intende richiamata nella sua interezza, si compone dei seguenti punti:

Sub 1). -Riportato al primo punto evidenziato in grassetto- Si richiede che l'ambito di applicazione del PRA sia esteso al di là di quello desunto dal paragrafo 6.5 del Regolamento per la costruzione e la gestione degli aeroporti, includendo anche altre aree sorvolate a quote basse nelle manovre di decollo e atterraggio.

Sub 2). -Riportato al secondo punto evidenziato in grassetto- Si osserva che la presenza dell'aeroporto all'interno dell'area significativamente urbanizzata del Comune di Napoli è un'anomalia, peraltro evidenziata anche negli elaborati dello stesso PRA.

Sub 3). -Riportato al terzo punto evidenziato in grassetto- Si osserva il contrasto con la pianificazione sovraordinata in quanto il PTR della Regione Campania, in merito alla pianificazione dei trasporti, contempla l'ipotesi di realizzare un nuovo scalo commerciale in corrispondenza dell'attuale aeroporto militare di Grazzanise, con l'obiettivo di alleggerire il carico dei transiti dall'aeroporto urbano di Capodichino.

Sub 4). -Riportato al quarto punto evidenziato in grassetto- Si chiede di attivare la procedura di valutazione dell'impatto di rischio di cui all'art. 715 del Codice della Navigazione, richiamata al paragrafo 6.8 del cap. 9 del Regolamento per la costruzione e la gestione degli aeroporti.

Controdeduzioni

Preliminarmente va rilevato che l'osservazione, seppure riferita ad argomentazioni di buon senso, 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 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.

Conclusioni

Osservazione non accoglibile:

- Sub 1): non accoglibile;
- Sub 2): non circostanziata;
- Sub 3): non accoglibile;
- Sub 4): non pertinente.



COMUNE DI NAPOLI

Direzione centrale
Pianificazione e gestione del territorio - sito Unesco
Servizio Pianificazione urbanistica generale

Osservazioni pervenute al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) adottato con delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2/3/2017.

Identificativo	Data presentazione	Protocollo	Proponente
OSS-03	21/06/17	PG/491405 del 21/6/2017	Assoutenti Città Metropolitana di Napoli +2

Sintesi dell'osservazione

Antonio di Gennaro per *Assoutenti Città Metropolitana di Napoli*, Edvige Nastri per *Cittadinanza Attiva in Difesa di Napoli* e Gennaro Esposito per *Comitato per la quiete pubblica di Napoli e la vivibilità cittadina* rilevano carenze nel PRA per le quali ritengono necessarie integrazioni, ovvero motivazioni delle mancate integrazioni, relativamente alla sicurezza pubblica.

L'osservazione, di seguito riportata in una sintesi dal mero valore ricognitivo ma che si intende richiamata nella sua interezza, si compone dei seguenti punti:

Sub 1). Il Museo di Capodimonte non risulta inserito nell'elenco dei beni sotto tutela della zona C come si evince dalla Relazione A10 Attività di analisi del PRA a pag. 27 nella fig. 12.

Sub 2). Nella relazione per la verifica di esclusione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si afferma che il PRA non ha impatti sul patrimonio edilizio monumentale, paesaggistico e ambientale e pertanto lo si esclude dalla procedura VAS. Tale documento sembrerebbe necessario a seguito dell'aumento del traffico aeroportuale e dei possibili effetti significativi sull'ambiente e sulla salute.

Sub 3). Nella Relazione A10 Attività di analisi del PRA, tabelle 4, 12 e 14 mancherebbero i riferimenti espliciti alla Pinacoteca di Capodimonte. Mancano altresì i riferimenti a vari elementi elencati nelle tabelle 12 e 14.

Sub 4). Sembra del tutto assente la valutazione del carico antropico nei luoghi sensibili, i cosiddetti amplificatori di rischio, e le informazioni che consentono l'identificazione degli impianti di erogazione carburante, compreso l'impianto considerato a rischio di incidente rilevante.

Sub 5). Si rileva l'importanza della definizione dei volumi esistenti e quelli realizzabili destinati ad attività compatibili/incompatibili nonché dei dati relativi al carico antropico. L'eventuale indice di affollamento, ipotetici cambi di destinazione, la localizzazione di aziende a rischio, centri commerciali, ospedali, centri universitari, ecc. dovrebbero essere oggetto di nuove analisi e verifica di compatibilità. Per un più aderente calcolo del rischio occorre che venga calcolato il numero di persone, non solo residenti, che frequentano quotidianamente le strutture che ricadono nelle zone di tutela.

Sub 6). Oltre alle aree di tutela indicate dal PRA sono da considerarsi aree di rischio anche altre aree del territorio comunale interessate dal sorvolo anche a bassa quota di aerei in manovra.

Sub 7). Dato l'elevato volume di traffico dell'aeroporto di Capodichino e in considerazione delle previsioni di crescita, è obbligatorio che si valuti il rischio i sensi dell'art. 715 del Codice della navigazione.

Sub 8). Nel PRG di Napoli l'area oggi temporaneamente utilizzata come aeroporto è classificata come zona FC - Parco di nuovo impianto. Dato il potenziamento di voli e in conseguente aumento del rischio per la popolazione residente, si ritiene fondamentale attuare le previsioni del PRG e delocalizzare l'aeroporto.

Controdeduzioni

Preliminarmente va rilevato che l'osservazione è 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 alla 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, regolamenta 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 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 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.

Conclusioni

Osservazione non accoglibile:

- Sub 1): non accoglibile;
- Sub 2): non pertinente;
- Sub 3): pleonastica;
- Sub 4): pleonastica;
- Sub 5): pleonastica;
- Sub 6): non accoglibile.
- Sub 7): non pertinente;
- Sub 8): non pertinente.

Osservazioni pervenute al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) adottato con delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2/3/2017.

Identificativo	Data presentazione	Protocollo	Proponente
OSS-04	16/06/17	PG/478224 del 16/06/2017	Renzo Menarini

Sintesi dell'osservazione

Renzo Menarini per *COGEI Costruzioni S.p.A.* rileva carenze nella formazione del PRA per le quali chiede di rinnovare il procedimento, con previa attivazione del coordinamento tra tutti i comuni e comunque di ripermire la zona di tutela D tenendo conto della conformazione del territorio e delle iniziative sullo stesso intraprese, nonché di sospendere l'applicazione delle norme di attuazione fino all'approvazione dei Piani di rischio di tutti i comuni interessati dall'aeroporto di Capodichino,

L'osservazione, di seguito riportata in una sintesi dal mero valore ricognitivo ma che si intende richiamata nella sua interezza, si compone dei seguenti punti:

Sub 1). -Riportato al punto A dell'osservazione- Si ritiene che sia d'obbligo produrre un unico PRA elaborato da parte di una sorta di consorzio di tutti i comuni interessati dalle zone di tutela dell'aeroporto di Capodichino e che il Comune di Napoli, senza un preventivo coordinamento con gli altri Enti, abbia proceduto autonomamente alla redazione del PRA per il territorio di propria competenza.

Sub 2). -Riportato al punto B dell'osservazione- Si ritiene anomala la redazione di un piano di rischio rispetto ad un aeroporto la cui localizzazione contrasta con le previsioni del PRG che destina l'area a zona FC -parchi di nuovo impianto-.

Sub 3). -Riportato al punto C dell'osservazione- Si osserva che nella redazione del PRA non risulta esercitato il potere di ripermire delle zone di tutela. L'esercizio dei riferiti poteri avrebbe consentito di rilevare la specificità del territorio ed in particolare del fondo di proprietà della Cogel Costruzioni S.p.A., ricadente nel territorio del Comune di Casoria, con conseguente ripermire della zona di tutela D.

Sub 4). -Riportato al punto D dell'osservazione- Si ritiene che, in conseguenza di quanto riportato sub 1, le previsioni di cui agli articoli 3 e 4 del PRA adottato vadano interpretate come destinate a operare unicamente una volta concluso il procedimento di approvazione del PRA per tutti i comuni coinvolti.

Controdeduzioni

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.

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.

Conclusioni

Osservazione non accoglibile:

Sub 1): pleonastica;

Sub 2): non pertinente;

Sub 3): non pertinente;

Sub 4): non accoglibile.

Osservazioni pervenute al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) adottato con delibera di Giunta Comunale n. 103 del 2/3/2017.

Identificativo	Data presentazione	Protocollo	Proponente
OSS-05	21/06/17	PG/490509 del 21/06/2017 e integrazione PG/586898 del 21/7/2017	GE.S.A.C. S.p.A.

Sintesi dell'osservazione

Alessandro Fidato per GE.S.A.C. S.p.A. indica ulteriori lotti da inserire nell'area di sedime aeroportuale e ritiene che il PRA debba adeguarsi agli esiti della valutazione del rischio di cui all'art. 715 del Codice della navigazione. In particolare, ritiene che tali esiti siano in contrasto con la destinazione d'uso prevista per il complesso ospedaliero Leonardo Bianchi. Infine, ritiene che tale destinazione sia anche in contrasto con la disciplina della zonizzazione acustica.

L'osservazione, di seguito riportata in una sintesi dal mero valore ricognitivo ma che si intende richiamata nella sua interezza, si compone dei seguenti punti:

Sub 1). -Riportato al paragrafo "Osservazione alla tavola A01 e P01"- Rispetto alle indicazioni del PRA, si segnala la maggiore ampiezza del perimetro del sedime aeroportuale di cui alle previsioni fino al 2023 contenute nel Piano di sviluppo aeroportuale (Masterplan) approvato in via tecnica dall'Ente nazionale aviazione civile (ENAC). Con l'integrazione PG/586898 del 21/7/2017 viene ulteriormente richiesto l'ampliamento dell'area di sedime aeroportuale.

Sub 2). -Riportato al punto 1 del paragrafo "Osservazione alla Relazione A10 - Attività di analisi"- Si ritiene che le attività ipotizzate negli elaborati di analisi per il complesso ospedaliero Leonardo Bianchi non siano compatibili con l'attività operativa aeroportuale. In particolare si ritiene che, anche alla luce del parere sul PRA rilasciato dall'ENAC, quanto previsto per la rifunzionalizzazione dell'ex ospedale psichiatrico contrasti con i criteri di tutela di cui all'art. 715 del Codice della navigazione.

Sub 3). -Riportato al punto 2 del paragrafo "Osservazione alla Relazione A10 - Attività di analisi"- Si ritiene che le attività di ippoterapia e riabilitazione in acqua, ipotizzate negli elaborati di analisi per il complesso ospedaliero Leonardo Bianchi, siano fortemente attrattive per la fauna, costituendo un potenziale rischio per la navigazione aerea.

Sub 4). -Riportato al punto 3 del paragrafo "Osservazione alla Relazione A10 - Attività di analisi"- Si ritiene che le attività ipotizzate negli elaborati di analisi per il complesso ospedaliero Leonardo Bianchi, non siano compatibili con la zonizzazione acustica della non meglio specificata Commissione art.5 (verosimilmente trattasi dell'art. 5 del D.M. 31/10/97).

Controdeduzioni

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 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 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.

Conclusioni

Osservazione non accoglibile:

Sub 1): non accoglibile;

Sub 2): non pertinente;

Sub 3): non pertinente;

Sub 4): non pertinente.