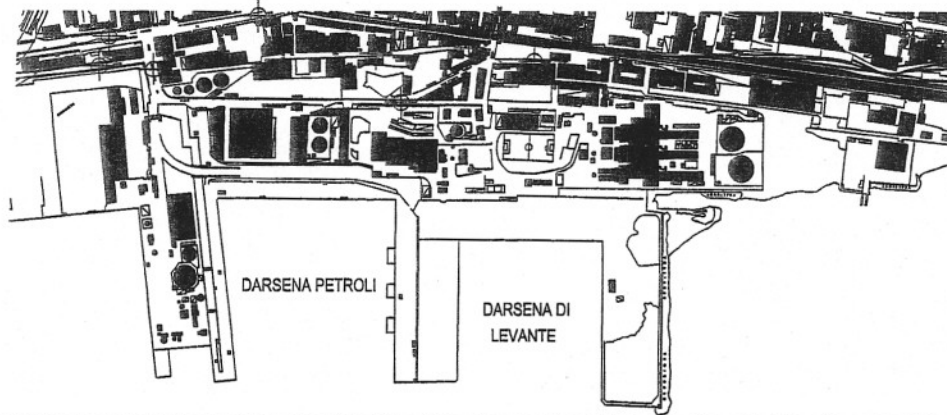




AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI




LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLA DARSENA DI LEVANTE A TERMINAL CONTENITORI, MEDIANTE COLMATA E CONSEGUENTI OPERE DI COLLEGAMENTO

DOCUMENTI PROGETTUALI

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO PER L'AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI:

Dott. Ing. Pasquale Cascone

ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI IMPRESE TRA:

 **TECHNITAL** S.p.A.-Mandatari

**ACQUA
TECNO** S.r.l.

 **SERVIZI INTEGRATI** S.r.l.

 **D.A.M. Sp.A**

REDAZIONE DELL'ELABORATO

SOCIETA'
ACQUATECNO

RESPONSABILE :
Dott. Ing. Paolo Turbolente

DIREZIONE DI PROGETTO PER L'ATI :

TECHNITAL S.p.A.

Dott. Ing. Alberto Scotti

TITOLO ELABORATO:

**VOTO DI APPROVAZIONE DEL NUOVO PRP DEL PORTO DI NAPOLI
N. 203/04 DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI
DEL 29.10.2004**

ELABORATO N° :

Allegato 5

NOME FILE:

ARCHIVIO:

	ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO
DATA	GIUGNO 2007		
SIGLA			
REVISIONE	1		
	2		
	3		





Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Presidenza

PRESIDENTE

Prot. n. 3435

Roma li [3 NOV. 2004

RACCOMANDATA

Mr. OASCONO
Mr. RUSSO
copy a me
VERIFICARE n. 10-XI-04

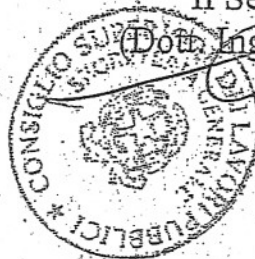
All'Autorità Portuale di Napoli
Piazzale Pisacane
80133 NAPOLI
(fax. 081/206888)

OGGETTO: Affare N.203/2004 – Piano Regolatore Portuale -Porto di Napoli.

In relazione alla richiesta di parere in merito all'affare di cui all'oggetto qui inviata con nota n. 5272 in data 07.07.04, si trasmette copia conforme del parere n. 203 reso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 29 ottobre 2004.

A. ISTITUZIONALE		
A. AMM. CONT.		
A. TECNICA	X	
COORDINAMENTO	X	
7912		

Il Segretario Capo
(Dott. Ing. Pietro Ciaravola)



ut
Russo
[Signature]

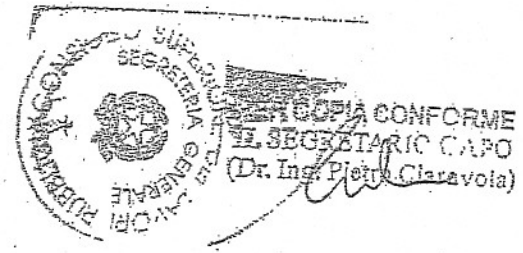
11 0 NOV. 2004



Consiglio Superiore

DEI

LAVORI PUBBLICI
Assemblea Generale



29.10.2004

Adunanza del _____

N.º del Protocollo 203/04

OGGETTO

Porto di Napoli – Piano Regolatore Portuale (Rif. Affare n. 65/2003).

L'ASSEMBLEA

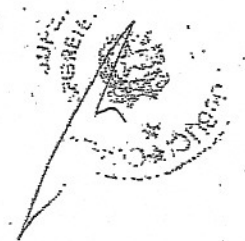
VISTE le note n. 5272 del 7.7.2004, n. 960 del 21.7.2004 e n. 5893 del 28.7.2004 con le quali l'Autorità Portuale di Napoli ha trasmesso, per esame e parere, l'affare in oggetto indicato;

VISTA la nota n. 878 del 9.9.2004 con la quale sono stati richiesti atti integrativi;

VISTE le note n. 7491 del 21/10/2004 e n. 7585 del 25/10/2004 con le quali sono stati trasmessi atti integrativi;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Mauro, Sessa, Viale, D'Antonio, Da Deppo, Burghignoli, Prestininzi, Piroddi, Stura, Albenzio, Fiadini.)



P R E M E S S O

Con nota n. 5272 del 7.7.2004 l'Autorità Portuale di Napoli ha trasmesso, per esame e parere, ai sensi dell'art. 5 della legge 84/94, il nuovo Piano Regolatore Portuale di Napoli, che rappresenta una versione aggiornata della proposta di P.R.P. esaminata da questo Consesso nella seduta del 18.06.2003 (voto n. 65) con il parere che la proposta di P.R.P. *"debba essere restituita affinché, ottenuta l'Intesa, sia integrata ed adeguata secondo le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse nei suesposti considerato"*.

Successivamente, con note n. 960 del 21/7/2004, e n. 5893 del 28.7.2004 sono pervenuti alcuni atti integrativi.

Con nota n. 878 del 9.9.2004, che viene successivamente riportata, questo Consesso ha richiesto ulteriori atti integrativi, pervenuti con note n. 7491 del 21.10.2004 e n. 7585 del 25.10.2004.

Il Piano Regolatore Portuale all'esame costituisce quindi un aggiornamento della precedente proposta di Piano Regolatore Portuale, rivista e rielaborata sulla base delle prescrizioni contenute nel voto di questo Consesso n. 65 del 18/6/2003.

Pertanto, per quanto concerne la descrizione del Piano nelle sue linee essenziali, si richiamano integralmente le Premesse del citato voto n. 65/03.

Di seguito si riportano, i "considerato" del voto stesso:

"Il porto di Napoli (porto di 2^a categoria, 1^a classe) è soggetto al Piano Regolatore portuale attualmente vigente, approvato con D.M. n. 2478 del 22/4/1958.

Il progetto di variante al P.R.P., di che trattasi, risulta adottato dall'Autorità Portuale di Napoli con delibera del Comitato portuale in data 23 ottobre 2002; tuttavia "l'Intesa" con il Comune di Napoli, come si evince dall'allegata delibera del Consiglio Comunale n. 261 del 26/7/2002,



diversamente da quanto ritenuto dall'Autorità Portuale, in effetti non risulta ancora conseguita in quanto non è stata definita la delocalizzazione dell'area petroli come più avanti sarà meglio chiarito.

In merito si rammenta che, ai sensi dell'art. 5 comma 3 della legge n. 84/94, "il Piano Regolatore Portuale è adottato dal Comitato Portuale previa intesa con il Comune o i Comuni interessati".

Pertanto deve essere trasmessa una delibera di Consiglio Comunale che esprima "l'Intesa" sulla proposta di P.R.P. nella sua globalità.

Inoltre, in merito a quanto prescritto dal comma 3 dell'art. 5 della legge sopra citata, che stabilisce che "le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti", si rileva che, secondo quanto si evince dalla documentazione in atti ed in particolare dal parere espresso dal Dipartimento Urbanistica del Comune di Napoli in data 3/4/2002, con delibera n. 35 del 19/2/2001 è stata adottata una Variante generale al P.R.G. del 1972. Pertanto, nelle more della sua approvazione, sono in vigore le norme di salvaguardia; di conseguenza allo stato la proposta di P.R.P. non risulta pienamente conforme alla attuale strumentazione urbanistica comunale (variante in itinere), così come evidenziato nel parere del dipartimento Urbanistica sopra richiamato (cfr. in particolare p.ti 1 e 2.3 del parere sopra citato).

Il progetto del nuovo P.R.P. di Napoli in esame riguarda il Piano regolatore del porto e d'assetto del territorio demaniale marittimo - costiero compreso tra le località di La Pietra e di Pietrarsa.

L'assetto complessivo della circoscrizione portuale comprende perciò la zona costiera di La Pietra di Bagnoli, Coroglio, Nisida, Posillipo, largo Sermoneta, Mergellina, Rotonda Diaz, Santa Lucia e Borgo Marinaro, Molosiglio, Molo S. Vincenzo - Darsena di Levante (ambito portuale), San Giovanni, fino a Pietrarsa, come risulta dalla normativa di attuazione del P.R.P. (v. art. 2 comma 3). Fanno parte della circoscrizione portuale sia l'ambito



portuale vero e proprio, che comprende il territorio portuale oggetto del P.R.P. del 1958 (dal molo S. Vincenzo alla nuova darsena A. Vigliena), sia la residua circoscrizione di competenza, così come stabilito dal D.M. del Ministero dei Trasporti del 6/4/1994.

Al riguardo, è necessario che sia predisposto un elaborato grafico in scala adeguata, che consenta il raffronto tra la configurazione attuale, le previsioni del P.R.P. del 1958 con gli adeguamenti tecnico - funzionali già approvati e la proposta di nuovo P.R.P. in esame.

Secondo quanto indicato all'art. 2, comma 4 della normativa di attuazione del P.R.P., gli ambiti di pertinenza del piano "sono articolati in aree territoriali, al loro interno omogenee, al fine di evidenziare, ad una scala di rappresentazione grafica e descrittiva più specifica, gli obiettivi da perseguire, le destinazioni funzionali, gli interventi proposti". In merito l'Assemblea evidenzia che la descrizione dell'assetto pianificatorio previsto per i vari ambiti deve essere accompagnata da tavole grafiche, in scala adeguata ad uno strumento urbanistico di dettaglio, che individuino per ciascun ambito le specifiche funzioni previste ai sensi dell'art. 4, comma 3 della legge 84/94, ivi comprese quelle diportistiche, e, di conseguenza, le destinazioni d'uso delle aree inserite in ciascun ambito, tra cui i parcheggi, le sedi viarie, le aree di sosta, il verde etc., nonché le opere portuali previste e le attrezzature di servizio alle strutture portuali (Stazione Marittima, sedi Autorità competenti, edifici di servizio, edifici commerciali, etc.), precisando per i fabbricati l'altezza massima, la cubatura, etc.

In linea generale l'Assemblea evidenzia altresì che l'estensione e la complessità del sistema portuale napoletano, la sua continua interrelazione con tutta l'area urbana costiera e le sue interferenze con l'intero territorio, comunale e metropolitano, richiedono un esame accurato del sistema urbano e territoriale e dei relativi strumenti di pianificazione e programmazione generali e settoriali.



A questo proposito si rileva che, mentre la relazione generale effettua una ricognizione ad ampio spettro, di tipo talvolta dottrinale e "storico" non sempre direttamente attinente alle tematiche specifiche del P.R.P. e delle sue relazioni con il territorio, essa non documenta lo stato dell'arte attuale della strumentazione territoriale sovraordinata - eventuali piani regionali e provinciali, generali e di settore (per es. il piano regionale trasporti) - né approfondisce i rapporti del P.R.P. con l'unico strumento urbanistico di parte comunale effettivamente aggiornato che è la variante generale di P.R.G. in formazione, com'è d'altra parte attestato anche dalle osservazioni dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Napoli.

Inoltre, al di là della conformità con gli strumenti urbanistici e dell'Intesa con il Comune, per il loro livello di approfondimento e per le scale di rappresentazione adottate, richieste dalla legge, sono la dimensione e la rilevanza dello stesso PRP che richiederebbero un attento e continuo confronto con l'assetto delle aree urbane fronteggianti la circoscrizione portuale, sia in termini viabilistici sia in termini più specificamente urbanistico - architettonici e volumetrici; confronto che gli elaborati presentati non consentono di effettuare appieno.

Ci si riferisce in particolare alle "schede tecniche", che costituiscono di fatto la disciplina di progetto per le singole aree. A tale proposito si rileva che ad una accurata e dettagliata analisi dell'edilizia esistente non sempre fa riscontro una chiara e univoca determinazione di detta disciplina: ad esempio, laddove la previsione di delocalizzazione convive con la possibilità di ricostruzione e di aumento di volume; oppure (v. Banchina di Villa del Popolo) "la delocalizzazione.... non implica il loro abbattimento"; o, ancora, il sito della rilocalizzazione non è indicato se non in modo ipotetico nella tavola che viene, forse impropriamente, denominata "verifica di fattibilità".



Non sembra inoltre potersi condividere la norma che generalizza la "ricostruzione a parità di volume" (anche, per esempio, per i silos granari) contrariamente al principio, comunemente accettato, che il volume da ricostruire debba essere comunque commisurato al valore del volume da delocalizzare.

Si richiama altresì la necessità che le schede siano integrate dalle opportune indicazioni in merito agli standard richiesti (spazio pubblico, parcheggi, ecc.) e ai carichi urbanistici ammissibili, in termini di volumi e superfici edificabili, così come indicato all'art. 38 delle Norme di Attuazione dello stesso P.R.P. di stesura, peraltro, non del tutto chiara riguardo al grado di coerenza delle schede stesse.

Quanto alla Normativa di attuazione si rileva in generale che in numerosi articoli (quali ad es. 3, il 4, il 5, il 39 e segg.) prevale un taglio ottativo o descrittivo su quello più propriamente normativo, mentre quest'ultimo si presenta spesso alquanto generico.

Sotto il profilo dell'assetto funzionale il piano in esame (vedi tav. P.5) prevede la suddivisione e classificazione dell'ambito portuale in tre aree dette "strategiche, di trasformazione e di stabilità".

Lo schema di piano, nel confermare la multifunzionalità delle attività attualmente presenti, affida alle aree "strategiche" il compito di assicurare lo sviluppo futuro, anche sotto il profilo economico, delle attività considerate a più alta crescita (zona container e zona passeggeri crocieristi); per le "aree di trasformazione" sono previsti (art. 7, punto 5) "consistenti cambiamenti legati alla necessità di delocalizzazione di alcuni edifici (incompatibili con la destinazione funzionale di specifiche aree), alla dismissione di infrastrutture (binari ferroviari) ed alla costruzione di nuove opere marittime"; per le "aree di stabilità" (v. art. 7, punto 5) si prevede "essenzialmente una razionalizzazione dell'uso degli spazi e degli edifici mantenendo inalterato l'assetto complessivo".



Al riguardo si rileva che nella relazione allegata al progetto vengono sviluppate delle considerazioni sul possibile incremento dei traffici marittimi, senza tuttavia produrre una analisi costi-benefici in quanto ritenuta, al momento, affetta da notevoli indeterminazioni sia in relazione ai benefici attesi, sia in relazione ai costi presunti delle opere che, peraltro, non risultano ancora definite.

Emerge quindi la necessità di approfondire le analisi in merito allo sviluppo dei traffici portuali e alla localizzazione delle attività presenti, comprese quelle a rischio (area petroli), al fine di superare le indeterminazioni tuttora riscontrabili.

Infatti se è vero che notevoli approfondimenti e studi sono stati compiuti al fine di ottimizzare i traffici portuali, tenendo presente l'esigenza di razionalizzare gli accosti e conseguentemente l'assetto viario e trasportistico connesso, è tuttavia evidente che le incertezze relative alla localizzazione della zona petroli non consentono di programmare con certezza le principali opere foranee e le strutture connesse con l'attuale darsena petroli ed il vicino molo Bausan.

L'esigenza prospettata di prolungare la diga "Duca degli Abruzzi" al fine di proteggere la parte della diga "Duca d'Aosta" destinata a recepire alcune attività proprie dell'area petroli, richiede sotto il profilo economico, come rappresentato dalla stessa Autorità portuale all'art. 39 comma 11, che...."la permanenza del traffico petroli nel porto di Napoli fosse assicurata per un periodo consistente, sufficiente ad ammortizzare i notevoli investimenti necessari"...

Peraltro, nel citato parere del Dipartimento Urbanistica del Comune, si afferma che "la variante al P.R.G. adottata individua nella dismissione dell'area petrolchimica della zona orientale e della collegata darsena petroli, esistente nell'ambito portuale, la precondizione per qualsiasi programma di



riqualificazione ambientale dell'area e di sua destinazione a nuovi insediamenti per attività produttive non inquinanti.- L'Art. 29... delle Norme di attuazione prevede testualmente "la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti relativi al traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli, previo accordo con la regione Campania e le altre amministrazioni competenti.

Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, al fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientali".

Dette trasformazioni nella sostanza riguardano la possibilità di trasferire gli attracchi delle navi gasiere sulla diga foranea per il solo tempo occorrente ad individuare una localizzazione anche per le navi gasiere in aree esterne all'ambito cittadino; perciò la nuova configurazione foranea della diga "Duca d'Aosta" ed il prolungamento di 400 metri della diga "Duca degli Abruzzi", su fondali profondi, non trovano giustificazioni e motivazioni adeguate perché non risolvono i problemi relativi alla navigazione in sicurezza, in quanto le attività petrolifere restano ancora localizzate nella darsena petroli (ad eccezione delle sole navi gasiere) e perché richiedono ingenti costi di realizzazione.

Va inoltre ricordato che il trasferimento degli attracchi delle navi gasiere in prossimità della diga "Duca degli Abruzzi" con una soluzione progettuale peraltro non ancora definita, ma solo indicata nelle planimetrie di progetto, risulterebbe comunque solo temporanea, in attesa di trovare idonea ubicazione al di fuori del Comune di Napoli.

Si fa anche cenno che il prolungamento della diga foranea "Duca degli Abruzzi" e la ristrutturazione della diga "Duca d'Aosta", oltre ad essere opere molto costose, comportano notevoli problemi di impatto ambientale in relazione alla posa in opera di notevoli quantitativi di materiale.



In merito si evidenzia che non risulta agli atti lo studio di fattibilità, contenente le indagini e gli studi marittimi occorrenti per una valutazione sommaria degli interventi proposti; manca anche il rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale previsto all'art. 5, comma 5 L. 84/94 ai fini degli adempimenti previsti dal D.P.R. n. 175/1988 e ss.mm.

Si osserva altresì che, nel caso si intenda realizzare le opere esterne, occorre allegare al progetto i rilievi dei fondali; lo studio marittimo del paraggio, delle altezze d'onda significative, delle rotte delle navi in entrata ed uscita e delle manovre di accosto sia in prossimità delle nuove opere esterne (indicate con le lettere L3 ed L4 nelle planimetrie allegate) sia all'interno del porto, in prossimità degli attracchi passeggeri (indicati con le lettere L1 ed L2 nelle planimetrie allegate).

In definitiva, le aree destinate allo sviluppo del traffico passeggeri e merci (relativamente al trasporto su container), non ancora definite negli elaborati trasmessi, come sopra evidenziato, rappresentano, allo stato attuale, mere linee di previsione di Piano regolatore portuale conseguenti alle ipotesi considerate (spostamento darsena petroli, sviluppo area passeggeri crocieristi), ma proiettate in un futuro non prossimo e subordinate alla soluzione dei problemi della delocalizzazione dell'area petrolifera e del dragaggio delle zone portuali collegate, problemi, questi, di difficile soluzione, che da numerosi anni non trovano adeguate risposte.

In particolare, la realizzazione dell'area container, che richiede il riempimento della darsena di levante con il materiale da dragare nell'ambito portuale, (con funzioni di cassa di colmata), è subordinata sia alle autorizzazioni del Ministero dell'Ambiente, sulla base delle indagini sulla caratterizzazione dei siti, che richiedono un iter lungo e complesso, sia alla delocalizzazione della vicina darsena petroli, come richiesto dal Comune di Napoli, secondo quanto contenuto nel già citato parere del Dipartimento urbanistica del Comune di



Napoli in data 3/4/2002, dove, relativamente alle indicazioni contenute nello scenario "if - then", di cui alla Tav. P2, si rileva che "la possibilità di conseguire l'intesa è subordinata all'obbligo di limitare ogni trasformazione dell'area petroli, nelle more della delocalizzazione dei depositi, al solo miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale, senza realizzare nuovi impianti; si precisa che, in tal senso, sono esplicitamente da escludere opere finalizzate allo spostamento del traffico petrolifero sulla diga foranea". Inoltre la mancata e/o differita esecuzione della cassa di colmata non consente di eseguire i lavori di adeguamento degli altri ambiti portuali dove è necessario il dragaggio degli antistanti fondali.

Per quanto concerne la viabilità nell'ambito portuale e le interazioni con le reti viarie della città di Napoli, oltre a quanto osservato, in linea generale, in merito alla necessità di evidenziare le principali reti di accesso al porto, si raccomanda di predisporre alcune tavole che, in scala adeguata, illustrino la viabilità esistente e quella nuova prevista nel progetto di P.R.P. o in altri strumenti di pianificazione territoriale.

Si ritiene, inoltre, che un'analisi dei flussi di traffico possa essere utile per verificare le reti di trasporto con particolare riferimento allo scambio dei passeggeri in transito tra la stazione ferroviaria e gli accessi alle aree passeggeri del Porto.

In conclusione si osserva che il nuovo Piano Regolatore Portuale non fornisce soluzioni definite, ma si limita a prospettare la possibilità di realizzare ipotesi anche alternative, alcune delle quali (come ad esempio il prolungamento della diga foranea e la ristrutturazione della diga "Duca degli Abruzzi") appaiono, peraltro, prive di concrete motivazioni tecniche ed economiche. Inoltre alcune delle soluzioni ipotizzate non sono totalmente compatibili tra loro, dato che l'adozione di una ipotesi progettuale esclude di conseguenza l'ipotesi alternativa (vedi ad esempio sistemazione delle aree passeggeri).



Tutto ciò richiede un ulteriore approfondimento delle problematiche trattate al fine di individuare una proposta di Piano univoco e definito negli aspetti essenziali, pur in una visione prospettica "a lungo tempo" della situazione del porto, della circoscrizione di competenza e delle interazioni che vi sono con la programmazione urbanistica generale del Comune di Napoli.

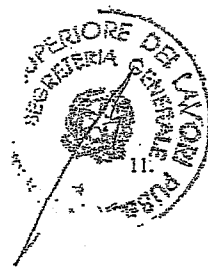
Si rileva infine che non è stato trasmesso uno Studio d'impatto ambientale e che non sono agli atti i pareri e le autorizzazioni di competenza degli Enti proposti alla tutela dei vincoli ambientali, storico - artistici, archeologici ed idrologici".

Si riporta di seguito la già citata nota n. 878 del 9/9/2004 relativa alla richiesta di atti integrativi: "Con riferimento alla proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale di cui all'oggetto, a seguito dell'esame degli elaborati integrativi trasmessi con nota n. 260 del 27/07/2004 del Comune di Napoli e con nota n. 5893 del 28/07/2004 di codesta Autorità Portuale, nonché in relazione a quanto emerso nella riunione del 27/07/2004, si rappresenta quanto segue.

Nella citata nota n. 260 in data 27/07/2004 a firma del Vicesindaco del Comune, viene tra l'altro precisato che:

"La delibera di C.C. n. 261 del 26/07/2002 - allegata alla presente nota - nell'approvare la delibera di Giunta Comunale n. 2070 del 7/6/2002, ha espresso l'intesa preliminare del Comune di Napoli all'adozione del Piano Regolatore del Porto da parte del Comitato portuale ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il dispositivo della delibera n. 2070 già citata precisa che l'intesa è espressa alle condizioni ("nei limiti e con le motivazioni", secondo l'espressione della delibera) formulate nel parere tecnico allegato alla medesima deliberazione.



L'accettazione delle condizioni fissate per ognuno dei punti citati nel documento allegato, alla delibera dà luogo al perfezionamento dell'intesa espressa con la citata delibera comunale n. 261 del 26 luglio 2002.

In particolare, per quanto riguarda il tema degli impianti petroliferi, oltre a quanto espresso in proposito nel documento allegato alla delibera in argomento, si precisa che con delibera di Consiglio Comunale n. 106 del 25/05/2004, che approva la delibera di Giunta Comunale n. 1618 del 18/05/2004, viene recepita tra l'altro, anche la proposta di modifica relativa agli impianti petroliferi, di cui alla delibera di Giunta della Regione Campania n. 083/AC del 25/02/2004. Con tale recepimento viene introdotta la seguente variazione all'art. 142 delle Norme di Attuazione: "3 bis. Con l'approvazione dello strumento urbanistico esecutivo è individuata, eventualmente recependo quella definita dal Piano di Trasferimento degli impianti petroliferi, l'area, di dimensioni molto limitate, destinata alla localizzazione provvisoria degli impianti petroliferi, nelle more del definitivo trasferimento".

Al riguardo, preso atto delle determinazioni assunte con gli atti sopra citati dal Comune di Napoli e della Regione Campania in merito alla "realizzazione provvisoria degli impianti petroliferi", si evidenzia la necessità che vengano coerentemente modificati e qui trasmessi tutti gli elaborati del Piano Regolatore Portuale già trasmessi, stralciando dagli stessi il tratto di diga foranea denominato "L3" in cui era stato ipotizzato l'attracco delle navi gasiere e altresì modificando conseguentemente il previsto assetto delle nuova darsena containers, il cui sviluppo deve essere comunque limitato in relazione alla contiguità della darsena petroli ed ai connessi problemi di sicurezza che richiedono l'individuazione di un'adeguata zona di rispetto.

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti relativi alla prevenzione antincendio ed alla sicurezza dell'ambito portuale (ai sensi del D.M. 16.5.2001, n. 293), si rileva che la documentazione integrativa trasmessa risulta limitata



alla sola zona orientale del Porto. Al riguardo tenuto conto che il Rapporto integrato di sicurezza portuale deve riguardare tutta l'area portuale e le risultanze dei relativi studi e del Piano di Emergenza Esterno devono essere tenuti in debita considerazione per l'individuazione di tutte le condizioni di sviluppo dell'area portuale e per la conseguente definizione degli elaborati del nuovo P.R.P., si rappresenta la necessità di integrare la documentazione trasmessa nel senso sopraindicato.

Infine, si rammenta che negli elaborati generali aggiornati del P.R.P. da trasmettere deve essere riportata anche l'area destinata ad "approdo turistico", di cui alla tavola allegato 58 in atti – che del resto rientra negli ambiti portuali e che è stata oggetto dell'Accordo di programma del 23/12/2000 – così come esplicitamente richiesto nella citata delibera di Giunta Regionale n. 83 del 25/02/2004, nella delibera del Consiglio Comunale n. 106 del 25/05/2004 e nel successivo decreto del Presidente della Giunta regionale n. 323 dell'11/06/2004.

Si resta in attesa degli elaborati indicati, rappresentando che nel frattempo i tempi per l'emissione del parere di competenza restato sospesi."

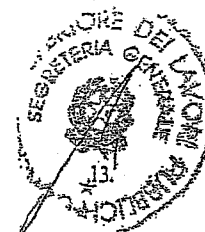
Si riporta di seguito la relazione di accompagnamento all'ultima stesura del Piano Regolatore Portuale all'esame:

Relazione di aggiornamento al 18.6.2004.

"PREMESSA

1) Il Piano Regolatore attualmente vigente nel Porto di Napoli (PRP) è stato approvato con D.M. n. 2478 del 27/04/1958; a detto PRP del 1958 fino ad oggi sono state apportate quattro varianti che riguardano:

- l'ampliamento della darsena Villa del Popolo mediante la costruzione di un nuovo molo radicato alla testata del Molo Carmine (l'attuale Molo Martello), in sostituzione di un molo a martello all'epoca esistente;



- l'acquisizione delle aree a monte dell'attuale cinta doganale;
- lo spostamento del fascio di binari;
- una riduzione delle aree urbane destinate all'ampliamento del fascio di binari portuali;

2) Con delibera n. 77 del 19/12/2000 il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Napoli ha approvato:

- la documentazione costituente il Piano Regolatore del Porto di Napoli e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero della Circostrizione dell'Autorità Portuale, costituita da:
 - parte prima: Relazione;
 - parte seconda: Normativa di attuazione;
 - parte terza: Schede normative e grafici;
- la trasmissione dei relativi atti al Comune di Napoli al fine di promuovere l'intesa da realizzarsi ai sensi dell'art.5, comma 3 della legge 28/01/1994, n. 84.

3) Il Segretario Generale dell'Autorità Portuale ha trasmesso al Comune di Napoli, con nota prot. A.P. n. 8611 del 22/12/2000, gli atti approvati con la citata delibera n. 77/2000, al fine della realizzazione dell'intesa preliminare all'adozione da parte del Comitato Portuale, di cui all'art. 5, comma 3, della legge 28/01/1994 n. 84.

4) Il Comune di Napoli ha approvato l'intesa preliminare all'adozione del Piano Regolatore del Porto di Napoli da parte del Comitato Portuale, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28/01/1994 n. 84, con delibera di Consiglio Comunale n. 261 del 26/07/2002, corredata di delibera di Giunta Comunale n. 2070 del 07/06/2002 (completa di parere del dipartimento urbanistica, parte integrante e sostanziale, nonché di documenti di istruttoria denominati, rispettivamente, proposta di deliberazione prot. 02 del 15/05/2002 del Comune di



Napoli e di Osservazioni del Segretario Generale del Comune di Napoli del 05/06/2002), più n. 1 Mozione e più n. 2 Emendamenti.

5) Il Comitato Portuale con delibera n. 31 del 23/10/2002 ha adottato il Piano Regolatore Portuale, vista la delibera n. 261 del 26/07/2002 con cui il Consiglio Comunale di Napoli si è espresso favorevolmente sull'intesa prevista dall'art. 5 della citata legge n.84/1994.

6) L'Autorità Portuale di Napoli con nota n. 1630 del 26/02/2003 ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per esame e parere, ai sensi dell'art.5 della legge 84/94, comma 3, il Piano Regolatore Portuale di Napoli.

7) Con nota n. 3750 del 16/05/2003 la stessa Autorità Portuale ha trasmesso – secondo esigenze – ulteriori documenti a corredo del Piano Regolatore Portuale di Napoli.

8) Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere sul Piano Regolatore del Porto di Napoli con voto dell'Assemblea Generale n. 65 del 18/06/2003.”

(.....)

In merito sembra opportuno sintetizzare che il Piano Regolatore Portuale di Napoli è sostanzialmente un piano di ristrutturazione, rifunzionalizzazione e razionalizzazione dell'esistente con parziali ampliamenti, al fine di ottimizzare l'uso dello spazio portuale sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo. La suddivisione dello spazio portuale in zone omogenee (zonizzazione) è stata sviluppata ipotizzando diversi "scenari" che tengono conto della non staticità delle funzioni e delle attività interne al porto al fine di consentire un buon livello di flessibilità d'uso che non degeneri nella commistione impropria di funzioni incompatibili. Pertanto, si è proceduto alla ricognizione della situazione attuale dell'area portuale e delle sue strutture onde acquisire tutti gli elementi necessari alla definizione degli scenari di sviluppo, sia



dal punto di vista fisico che economico, che hanno portato alla messa a punto degli "elementi di piano" ed alla conseguente redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP).

In particolare, la Relazione di cui al precedente punto 2) è articolata su cinque capitoli:

- *il capitolo I attiene allo stato dei luoghi e relazioni con la città: Stato dei luoghi, Storia della trasformazione dei siti, Aree militari, Paesaggio costiero e portuale, Relazioni porto-città;*
- *il capitolo II attiene all'interscambio marittimo ed aree competitive: Interscambio marittimo; Aree competitive e collocazione dei Porti Italiani nel contesto euro - mediterraneo; Rete transeuropea dei trasporti; Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti; Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime; Sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa quale alternativa dinamica in una catena di trasporto sostenibile; Mezzogiorno; Porto di Napoli;*
- *il capitolo III attiene ad indirizzi di programmazione, quadro legislativo di riferimento e pianificazione urbanistica: Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (Scelte di fondo e sviluppo sostenibile; Logistica ed intermodalità, Riorganizzazione e potenziamento dei servizi ferroviari, Porti, Sicurezza nelle attività marittime e portuali, Strategie di carattere generale); Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e pianificazione portuale; Quadro di riferimento e pianificazione urbanistica;*
- *il capitolo IV attiene agli "scenari" ed agli "elementi" di piano: Piano Regolatore del Porto di Napoli del 1958 e relative Varianti; Linee per l'elaborazione del Piano; Studi preparatori e consulenza svolta dal Consorzio ARPA - Agenzia per la Ricerca e la Produzione Avanzata: consorzio costituito dall'Università Federico II di Napoli congiuntamente ad altri soggetti - (Consulenza per la redazione del Piano Regolatore del*



Porto; Metodologia, fasi e contenuti del lavoro dell'ARPA; le Condizioni del Piano Regolatore; Scelte di base, Orizzonte temporale del Piano, Aree strategiche e flessibilità del Piano; Identificazione degli scenari evolutivi; Dalla "descrizione" della realtà agli "elementi" di Piano); Flessibilità automatica del Piano; Funzioni portuali come selezione di un portafoglio efficiente; Stima dei rendimenti attesi e dei rischi delle singole attività portuali;

- *il capitolo V attiene a Piano Regolatore del Porto ed assetto del territorio demaniale marittimo-costiero: Prescrizioni di sviluppo; Obiettivi; Destinazioni funzionali; Classificazione delle aree di intervento; Politiche infrastrutturali nelle previsioni di riequilibrio modale; Politiche regionali; Sviluppo del territorio demaniale portuale e costiero e compatibilità ambientali.*

La Normativa di Attuazione di cui al precedente punto 2) attiene a:

- *Norme Generali (dall'art. n. 1 all'art. n. 8);*
- *Le procedure di adozione e di approvazione (dall'art. n. 9 all'art. n. 16);*
- *L'attuazione del Piano Regolatore Portuale (dall'art. n. 17 all'art. n. 18);*
- *L'efficacia giuridica del Piano (dall'art. n. 19 all'art. n. 21);*
- *Normativa Tecnica (dall'art. n. 22 all'art. n. 46);*
- *Piano dell'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero -*
Circoscrizione Autorità Portuale (dall'art. n. 47 all'art. n. 58);
- *Norme finali e transitorie (art. n. 59).*

Fanno parte del precitato documento denominato Normativa di attuazione i seguenti grafici:

- 1) - *Planimetria generale;*
- 2) - *Tavola P1: Destinazioni funzionali;*
- 3) - *Tavola P2: Scenario if / then;*
- 4) - *Tavola P3: Viabilità, opere marittime e uso degli ormeggi;*



- 5) - *Tavola P4: Indicazioni normative per gli edifici;*
- 6) - *Tavola P5: Indicazioni e classificazione delle aree di intervento;*
- 7) - *Tavola D: Circostrizione Autorità Portuale di Napoli – corografia;*
- 8) - *Tavola D1: Stato dei luoghi e natura delle Concessioni demaniali;*
- 9) - *Tavola D2: Stato dei luoghi e natura delle Concessioni demaniali;*
- 10) - *Tavola D3: Stato dei luoghi e natura delle Concessioni demaniali;*
- 11) - *Tavola D4: Stato dei luoghi e natura delle Concessioni demaniali;*
- 12) - *Tavola D5: Stato dei luoghi e natura delle Concessioni demaniali.*

Le Schede normative e grafici di cui al precedente punto 2) costituiscono un elaborato costituito da n. 197 pagine e descrivono i contenuti formulati nella Relazione di Piano di cui al precedente punto 2).

Si riporta di seguito l'elenco degli elaborati così come integrati ed aggiornati con la citata nota n. 7585 del 25.10.2004.

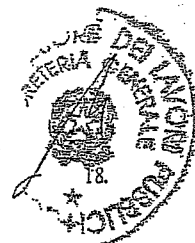
Elenco Elaborati "P.R.P."

Allegato n. 1: Planimetria generale – Quadro di raffronto tra la configurazione attuale con adeguamenti tecnico-funzionali realizzati e/o in corso di ultimazione, le previsioni del PRP del 1958 e successive varianti e la proposta di nuovo PRP – scala 1:8000;

Allegato n. 1 bis: Planimetria generale – Grafico di sintesi che sovrappone il PRP del 1958 (e successive varianti) alla configurazione attuale comprensiva di adeguamenti tecnico-funzionali realizzati e/o in corso di ultimazione – scala 1:5000;

Allegato n. 1 ter: Planimetria generale – Grafico di sintesi che riporta il nuovo PRP con l'evidenziazione delle parti di PRP del 1958 (e successive varianti) ancora da realizzare e che vengono confermate – scala 1:5000;

Allegato n. 2: Planimetria generale – Aree di parcheggio – scala 1:5000;



- Allegato n. 3: Planimetria generale – Aree di parcheggio – Particolare n.1 – scala 1:1000;
- Allegato n. 4: Planimetria generale – Aree di parcheggio – Particolare n.2 – scala 1:1000
- Allegato n. 27 Grafico denominato STUDIO di MANOVRABILITA' – scala 1:2000
- Allegati n. 30 – 34: Carta Batimetria Generale – varie scale
- Allegato n. 35: Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità portuale di Napoli n. 27 del 26.7.2002
- Allegato n. 39: Planimetria Generale – Situazione attuale – con indicazione della viabilità portuale esistente – scala 1:5000;
- Allegato n. 40: Planimetria Generale – Situazione futura – con indicazione della viabilità portuale di progetto – scala 1:5000;
- Allegato n. 40 bis: Planimetria Generale – Situazione futura – con indicazione della viabilità portuale di progetto e della viabilità esterna di interconnessione ai varchi portuali – scala 1:5000;
- Allegato n. 41: Planimetria Generale – Situazione futura – con indicazione della viabilità portuale di progetto - particolare n.1 – scala 1:2000;
- Allegato n. 48: Planimetria Generale – Situazione attuale Aree containers e merci sfuse – scala 1:5000;
- Allegato n. 49: Planimetria Generale – Situazione di progetto Aree containers – scala 1:5000;
- Allegato n. 50: Planimetria Generale – Situazione di progetto Aree containers - Scenario if/then – scala 1:5000;
- Allegato n. 51: Planimetria Generale – Assetto definitivo degli interventi – scala 1:5000;
- Allegato n. 52: Planimetria Generale – Assetto definitivo degli interventi – scenario if/then - scala 1:5000;



- Allegato n. 53: Planimetria Generale situazione di progetto - Sezioni strutture - scala 1:5000;
- Allegato n. 57: Planimetria Generale - R01/02 - Situazione attuale con indicazione dell'area demaniale portuale oggetto di intervento da parte dell'Autorità Portuale nell'ambito dell'accordo di Programma sottoscritto in data 23/12/2000 - con larghezza del canale di accesso da levante soggetta a verifica in fase di progettazione esecutiva - nonché del porto turistico previsto nell'ambito dello stesso Accordo di Programma - scala 1:5000;
- Allegato n. 58: Planimetria Generale - Situazione di progetto - Particolare porto turistico previsto nell'ambito dell'Accordo di Programma del 23/12/2000 - scala 1:2500;
- Allegato n. 58 bis: Planimetria Generale - Situazione di progetto - Particolare porto turistico previsto nell'ambito dell'Accordo di Programma del 23/12/2000 - scala 1:2500;
- Allegato n. 64: Grafico denominato PIANO DRAGAGGI - Planimetria generale Ormeggi - scala 1:5000;
- Allegato n. 65: Grafico denominato PIANO DRAGAGGI - Planimetria generale Quote di progetto - scala 1:5000;
- Allegato n. 66: Grafico denominato PIANO DRAGAGGI - Planimetria generale Quote di progetto (con indicazione del Porto Turistico previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/12/2000) - scala 1:5000;
- Allegato n. 66 bis: Grafico denominato PIANO DRAGAGGI - Planimetria generale Quote di progetto (con indicazione del Porto Turistico previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 23/12/2000) - scala 1:5000;



Allegato n. 67: Planimetria generale – Circostrizione Portuale (da località La Pietra a località Pietrarsa) – scala 1:10000.

Allegato n. 67 bis: Planimetria generale – Circostrizione Portuale (da località La Pietra a località Pietrarsa) – assetto definitivo degli interventi – scala 1:10000;

Allegato n. 68: denominato RAPPORTO INTEGRATO DI SICUREZZA PORTUALE/Rapporto preliminare e NOTA INTRODUTTIVA SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE;

Allegato n. 69: denominato PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA CAPITANERIA DI PORTO/AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI RELATIVO ALLA DARSENA PETROLI;

Allegato n. 70: denominato PLANIMETRIA AREE DI DANNO identificate nel PIANO DI EMERGENZA ESTERNA PER ATTIVITA' A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE NELLA ZONA ORIENTALE DI NAPOLI;

Allegato n. 71: denominato PARTICOLARE PLANIMETRIA AREE PORTUALI DI DANNO identificate nel PIANO DI EMERGENZA ESTERNA PER ATTIVITA' A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE NELLA ZONA ORIENTALE DI NAPOLI.

— Detta documentazione integra e/o aggiorna e/o sostituisce gli elaborati trasmessi dall'Autorità Portuale di Napoli con note prot. N. 527 del 07.07.2004, n. 960 del 21.07.2004, n. 5853 del 28.07.2004 e n. 21.10.2004, tra i quali si evidenziano in particolare i seguenti:

Allegato n. 42: Relazione denominata STUDIO METEOMARINO – Imboccatura di Levante, predisposta da ACQUA TECNO (mandatante) del Raggruppamento Technital S.p.A. (capogruppo mandataria).



nell'ambito della gara affidata con la suindicata delibera n.39/2003;

Allegato n. 47: Elaborato denominato STUDIO DI NAVIGABILITA' - costituito da Relazione Tecnica, Allegato A ed Allegato B - redatto dall'A.T.I. Technital S.p.A. (mandataria) nell'ambito della gara di cui alla suindicata delibera n.39/2003 ed inerente al dimensionamento della larghezza del canale di accesso da levante, in corrispondenza del previsto ormeggio da 630 metri;

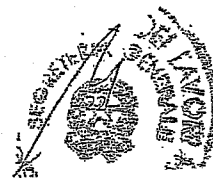
CONSIDERATO

L'Assemblea rileva preliminarmente che la proposta di Piano Regolatore Portuale di Napoli in esame costituisce l'aggiornamento con modifiche ed integrazioni della precedente proposta di P.R.P., sulla quale questo Consesso si è espresso con il precedente voto n. 65 del 18.6.2003.

Come ampiamente riportato nelle Premesse di tale voto, che si richiamano integralmente, il porto di Napoli, porto di 2^a categoria 1^a classe, è attualmente soggetto al Piano Regolatore Portuale approvato con D.M. n. 2478 del 27.4.1958.

Tale Piano Regolatore Portuale venne elaborato sulla base del Testo Unico di cui al R.D. 28.10.1885 n. 3095 e del relativo Regolamento di esecuzione ex R.D. 26.11.1904 n. 713, soltanto recentemente abrogati con l'emanazione della legge n. 84/94.

Il Piano Regolatore Portuale del 1958 si configurava essenzialmente come una sommatoria di opere; tale strumento pianificatorio recepiva altresì gli effetti del processo di industrializzazione del litorale partenopeo attuato negli anni '50 in assenza di una pianificazione territoriale organica e quindi secondo



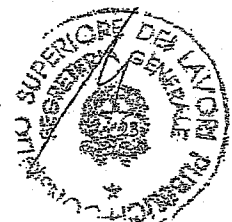
logiche d'intervento che attualmente appaiono incompatibili sotto il profilo dell'impatto ambientale e vengono quindi ribaltate in base ai principi dello "sviluppo sostenibile". Si rammenta, al riguardo, il caso dell'area costiera di Bagnoli, nella quale è già stato avviato il processo di deindustrializzazione e riqualificazione ambientale. Altrettanto significativa risulta la problematica che concerne la "darsena petroli" - di seguito ampiamente trattata - che da un lato riflette l'esigenza di un radicale risanamento ambientale di tale area e del relativo entroterra, dall'altro fa emergere la complessità e le difficoltà attuative legate ai processi di delocalizzazione degli impianti industriali e delle connesse attività portuali.

Nel 1958 il porto di Napoli era già costituito da un bacino d'acqua di 2.892.000 m² racchiuso ad occidente dal molo S. Vincenzo e dalla diga Duca degli Abruzzi e, ad oriente, dalla diga Duca D'Aosta (allora molto meno lunga dell'attuale).

All'epoca in cui venne elaborato il primo Piano Regolatore Portuale, si era in presenza di un movimento turistico e passeggeri di 1,9 milioni di unità circa all'anno e di un movimento commerciale di 8,5 milioni di tonnellate annue di merci, di cui oltre 4 milioni di tonnellate di combustibili liquidi e circa 1 milione di tonnellate di carbone.

La proposta di Piano Regolatore Portuale ora in esame si configura sostanzialmente come un piano di ristrutturazione ed ampliamento parziale dell'ambito portuale, nonché di razionalizzazione della situazione esistente, soprattutto per le aree con problemi di espansione.

Secondo quanto riportato nella Relazione Generale, la finalità sottesa al P.R.P. è quella di *"andare oltre un insieme di opere o di progetti di opere e contenere i fabbisogni di spazio e le relazioni ottimali porto-territorio"*, contribuendo anche alla formazione della pianificazione territoriale, attraverso



l'indicazione organica di esigenze e scelte preferenziali per il porto nel suo insieme.

Infatti il nuovo P.R.P. proposto viene definito come "Piano Regolatore del porto e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero compreso tra le località di La Pietra e di Pietrarsa".

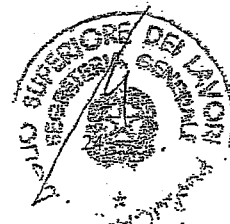
Secondo quanto viene riportato nella Normativa Tecnica di Attuazione del P.R.P. (art. 2, comma 3), l'assetto complessivo della Circostrizione portuale comprende le zone costiere di La Pietra di Bagnoli, Coroglio, Nisida, Posillipo, Largo Sermoneta, Mergellina, Rotonda Diaz, Santa Lucia e Borgo Marinaro, Molosiglio, Molo S. Vincenzo - Darsena di Levante, San Giovanni, fino a Pietrarsa; fanno quindi parte della Circostrizione portuale sia l'ambito portuale vero e proprio, sia la residua Circostrizione di competenza, i cui limiti sono stati fissati nel D.M. del Ministero di Trasporti del 6.4.1994.

Secondo quanto indicato agli articoli 5 e 7 della citata Normativa Tecnica di Attuazione del P.R.P., il Piano Regolatore Portuale individua, - in relazione alla "qualità delle trasformazioni ipotizzate"- "aree strategiche", "aree di trasformazione" ed "aree di stabilità".

Le "aree strategiche" sono soggette alle trasformazioni più rilevanti, con l'obiettivo "di indurre, o rendere possibile, attraverso la loro modificazione ed espansione, quella di altre aree del porto o della città".

Le "aree di trasformazione" sono soggette a modificazioni legate soprattutto alla necessità di delocalizzare alcuni edifici incompatibili con la destinazione funzionale di specifiche aree, alla dismissione di infrastrutture (binari ferroviari) e alla costruzione di nuove opere marittime.

Infine le "aree di stabilità" sono soggette essenzialmente ad una razionalizzazione dell'uso degli spazi e degli edifici, mantenendo inalterato l'assetto complessivo.



ASPETTI AMMINISTRATIVI

Sotto il profilo degli adempimenti amministrativi, l'Assemblea rileva quanto segue.

- Con delibera n. 77 del 19.12.2000 il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Napoli ha preliminarmente adottato il "Piano Regolatore del Porto di Napoli e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero della Circoscrizione dell'Autorità Portuale", trasmettendo i relativi atti al Comune di Napoli al fine di promuovere l'intesa da realizzarsi ai sensi dell'art. 5, comma 3 della legge 28.1.1994, n. 84.

- Il Comune di Napoli ha deliberato "l'Intesa preliminare all'adozione del Piano Regolatore del Porto di Napoli" da parte del Comitato Portuale, ai sensi dell'art. 5, comma 3, della legge 28.1.1994, n. 84, con delibera di Consiglio Comunale n. 261 del 26.7.2002, corredata di delibera di Giunta Comunale n. 2070 del 7.6.2002.

- Il Comitato Portuale, a seguito della sopra citata delibera relativa all'Intesa, con delibera n. 31 del 23.10.2002 ha adottato definitivamente il Piano Regolatore Portuale.

Al riguardo, in merito alle condizioni poste a base dell'Intesa da parte del Comune di Napoli, la Sezione rileva che la stessa Amministrazione Comunale di Napoli, con nota prot. n. 260 in data 27.7.2004, trasmessa a questo Consiglio Superiore, ha precisato quanto segue.

"Il dispositivo della delibera n. 2070, già citata, precisa che l'Intesa è espressa alle condizioni ("nei limiti e con le motivazioni", secondo l'espressione della delibera) formulate nel parere tecnico allegato alla medesima deliberazione.

L'accettazione delle condizioni fissate per ognuno dei punti citati nel documento allegato alla delibera dà luogo al perfezionamento dell'Intesa espressa con la citata delibera comunale n. 261 del 26.7.2002.



In particolare, per quanto riguarda il tema degli impianti petroliferi, oltre a quanto espresso in proposito nel documento allegato alla delibera in argomento, si precisa che con delibera del Consiglio Comunale n. 106 del 25.5.2004, che approva la delibera di Giunta Comunale n. 1618 del 18.5.2004, viene recepita, tra l'altro, anche, la proposta di modifica relativa agli impianti petroliferi, di cui alla delibera di Giunta della Regione Campania n. 083/AC del 25.2.2004.

Con tale recepimento viene introdotta la seguente variazione all'art. 142 delle Norme di Attuazione: "3 bis. Con l'approvazione dello strumento urbanistico esecutivo è individuata, eventualmente recependo quella definitiva dal Piano di Trasferimento degli impianti petroliferi, l'area, di dimensioni molto limitate, destinata alla localizzazione provvisoria degli impianti petroliferi, nelle more del definitivo trasferimento".

La questione assume particolare rilevanza in relazione alle problematiche successivamente trattate con riferimento agli "Aspetti marittimi".

Per quanto concerne la congruità tra Piano Regolatore Portuale e P.R.G. Comunale, si rileva che nel decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 323 dell'11.6.2004, che ha definitivamente approvato con prescrizioni la "Variante al Piano Regolatore Portuale Generale concernente: Centro Storico - Zona Orientale e Zona Nord-Occidentale" - a seguito della citata delibera regionale n. 083/AC del 25.2.2004 - viene esplicitamente riportato che: "Il Comune di Napoli recepisce le proposte di modifica e gli atti di programmazione negoziata già vigenti, intervenuti tra il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale nonché la Regione Campania".

Riguardo agli altri adempimenti di carattere amministrativo propedeutici all'approvazione della proposta di P.R.P., si rileva che non sono stati trasmessi né lo Studio d'impatto ambientale né i pareri e le autorizzazioni di competenza degli



Enti preposti alla tutela dei vincoli ambientali, storico-artistici, archeologici ed idrologici.

Al riguardo si evidenzia che la Soprintendenza per i Beni archeologici delle Province di Napoli e Caserta, su richiesta del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con fax-prot. n. 19735 del 28.7.2004 ha comunicato che *“per quanto riguarda il Piano Regolatore Portuale di Napoli, rientrante nelle competenze di questa Soprintendenza, nessuna comunicazione è pervenuta a questo Ufficio, né alcun atto è stato presentato”*.

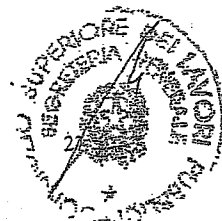
Pertanto l'Autorità Portuale di Napoli dovrà altresì acquisire tali pareri, al fine di completare l'iter procedimentale.

ASPETTI URBANISTICI.

Sotto il profilo urbanistico, per quanto concerne l'attuale localizzazione della darsena petroli, l'Assemblea – in linea con quanto deliberato in merito dalle Amministrazioni comunale e regionale (vedasi al riguardo le già citate delibere di Giunta regionale n. 083/AC del 25.2.2004 e di Consiglio comunale n. 106 del 25.5.2004) – evidenzia che soltanto a seguito della definitiva dismissione degli impianti petroliferi e della conseguente delocalizzazione dell' "area petroli", potrà essere pienamente raggiunto l'obiettivo del risanamento ambientale e della riqualificazione della zona orientale del porto e della città.

Per quanto concerne la "Normativa di Attuazione del P.R.P." in atti, in linea generale si rileva che l'impianto normativo è strutturato in modo chiaro e sistematico nei suoi diversi capitoli che riguardano le Norme Generali, le Procedure, l'Attuazione, l'Efficacia Giuridica, ecc. fino alla Normativa Tecnica vera e propria.

Altrettanto chiaro è il collegamento con le Schede Tecniche, che, per ciascun ambito, specificano gli obiettivi e le previsioni del Piano e costituiscono di fatto la disciplina di assetto per le singole aree. Dette schede presentano una



analisi dettagliata dei luoghi e dell'edilizia esistente sotto i profili funzionale, tipologico, architettonico e dello stato di conservazione.

Per quanto riguarda più direttamente la disciplina delle trasformazioni edilizie, si rileva che essa risulta talvolta troppo flessibile, ad esempio nei casi in cui consente, in alternativa, la demolizione di un edificio e la sua ricostruzione "in sito" o "in altro luogo", senza peraltro specificare tale localizzazione; inoltre non viene precisato quale sarà il soggetto al quale è rimessa la scelta, né quale sia lo strumento urbanistico (Piano Particolareggiato o altra tipologia di Piano) mediante il quale tale intervento dovrà essere attuato.

Altrettanta indeterminazione si rileva nella mancata precisazione delle destinazioni d'uso degli edifici, una volta ricostruiti.

Inoltre, né la Normativa di Attuazione, né gli elaborati grafici del P.R.P. definiscono esattamente gli standard urbanistici relativi alla dotazione di servizi generali, quali parcheggi, aree verdi, spazi pubblici, ecc. ed alle attrezzature di servizio alle strutture portuali, né quantificano i carichi urbanistici ammissibili in termini di volumi e di superfici edificabili; pertanto, per tali aspetti, la Normativa di Attuazione del P.R.P. dovrà essere opportunamente completata, d'intesa con il Comune di Napoli, individuando per ciascuna delle aree "strategiche", "di trasformazione" o "di stabilità", un'adeguata dotazione di servizi ed attrezzature, sulla base degli standard urbanistici richiesti per funzioni terziario-commerciali o simili, definendo altresì carichi urbanistici compatibili con le destinazioni d'uso previste nei diversi ambiti portuali.

Inoltre, circa alcuni punti specifici della Normativa di Attuazione e delle relative Schede, si osserva quanto segue:

- al capo V le "Prescrizioni Normative per edifici e manufatti", definite all'art. 45, trovano puntuale riscontro nella disciplina delle Schede Tecniche, mentre le "Tipologie di intervento", definite all'art. 46 (riprese in sostanza dal titolo IV della L. 457/78) non sembrano utilizzate ai fini della



disciplina medesima, nella quale, come già evidenziato, non viene fatto riferimento a tali tipologie;

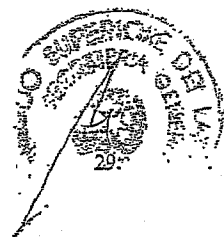
- il criterio, generalmente applicato nelle Schede, che la ricostruzione degli edifici di cui è prevista la possibile demolizione avvenga sempre "a parità di volume", indipendentemente dalla loro destinazione attuale (per es. silos o magazzini), in assenza dell'indicazione di quella futura e indipendentemente dal loro stato di conservazione (che spesso risulta cattivo o pessimo), non risulta condivisibile, in quanto è contrario al principio, comunemente accettato nelle normative urbanistiche, che il volume da ricostruire sia commisurato al valore del volume da delocalizzare e al valore della nuova destinazione;
- come già rilevato, contrariamente a quanto previsto dall'art. 38 che recita: "*le Schede tecniche individuano la dotazione di parcheggi*", tali Schede non indicano esplicitamente gli standard relativi ai parcheggi, mentre sarebbe opportuno che esse recassero tali indicazioni insieme a quelle relative agli altri standard urbanistici (verde, spazi pubblici);
- con riferimento all'area "Darsena Acton", (Scheda A1 - edificio n. 6), si configura una contraddizione tra le dichiarate "*qualità storico-architettoniche con caratteristiche significative di monumentalità*" e la norma conseguente che consente anche la "*demolizione con ricostruzione in sito*".

ASPETTI MARITTIMI E DELLA NAVIGAZIONE

Le principali modifiche all'assetto planimetrico delle dighe foranee e delle banchine, previste nella proposta di Piano ora all'esame, riguardano essenzialmente la realizzazione delle seguenti opere:

ZONA ORIENTALE

- < chiusura della darsena di levante mediante l'esecuzione di una banchina in cassoni parallela alla diga foranea Duca D'Aosta per consentire



l'attracco delle moderne navi porta-containers è colmata dello specchio acqueo esistente per realizzare un nuovo piazzale per lo stoccaggio e la movimentazione dei containers;

- < realizzazione di un porto turistico in una parte dello specchio acqueo in cui il P.R.P. del 1958 aveva previsto la costruzione di n. 3 darsene;
- < prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta (circa 250 m) con struttura in cassoni (lunghezza ridotta rispetto alle previsioni del P.R.P. del 1958).

- **ZONA CENTRALE**

- < recepimento nel P.R.P. delle opere approvate con gli adeguamenti tecnico-funzionali realizzati, riguardanti, in sintesi, la riprofilatura e l'ampliamento di alcuni pontili e moli.

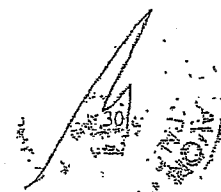
- **ZONA OCCIDENTALE**

- < realizzazione della banchina ad L nel molo S. Vincenzo e prolungamento delle banchine del molo Stazione Marittima per potenziare il traffico passeggeri;
- < prolungamento della diga foranea Duca degli Abruzzi, opera già prevista nel P.R.P. del 1958.

Sotto il profilo marittimo si osserva che le principali variazioni apportate al P.R.P., relative alla zona orientale, sono state verificate attraverso l'implementazione di appositi studi di settore riguardanti gli aspetti più rilevanti che influiscono sul dimensionamento planimetrico delle opere foranee.

Il fronte banchina del nuovo terminal contenitori (darsena di levante) presenta uno sviluppo di circa 630 metri, essendo stato dimensionato in previsione dell'accosto di 2 navi containers (lunghezza 315 m, larghezza 46 m, pescaggio 15 m).

Le simulazioni numeriche con il modello matematico, idoneo a studiare la penetrazione del moto ondoso nel bacino portuale, sono state condotte su



diverse ipotesi di realizzazione delle strutture della banchina e della diga foranea, differenti tra loro principalmente per tipologia di materiali e lunghezza.

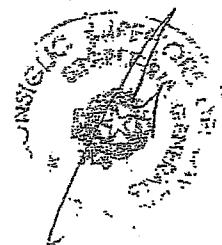
Con riferimento al diagramma di amplificazione dell'altezza del moto ondoso residuo lungo il canale di levante, i progettisti hanno considerato le direzioni a cui corrispondono i valori massimi del coefficiente di amplificazione-attenuazione per un angolo $\varnothing = 155^\circ$ N appartenente al settore di traversia secondario e per un angolo $\varnothing = 205^\circ$ N al limite del settore di traversia principale più vicino all'asse del canale di levante.

I risultati ottenuti, come riferiscono i progettisti nello studio allegato, dimostrano la maggiore efficacia rispetto alle altre ipotesi progettuali delle configurazioni n. 3 e n. 10. Esse prevedono la realizzazione delle seguenti tipologie di opere:

- banchina con cassoni forati per il tratto in corrispondenza della darsena e impalcato a giorno per la parte sporgente verso sud-est;
- prolungamento per una lunghezza di 250 m dell'antemurale Duca D'Aosta con struttura in cassoni con parete forata verso l'interno;
- scogliera a protezione del porto turistico.

Per quanto riguarda la struttura delle dighe, che i progettisti hanno previsto di realizzare mediante cassoni forati, non si esprimono osservazioni sul progetto delle opere, che, in questa fase, viene esaminato esclusivamente sotto il profilo della fattibilità; tuttavia l'Assemblea raccomanda di tenere in debito conto gli studi marittimi sopra richiamati, rispettando le conclusioni raggiunte circa le dimensioni e la tipologia delle opere da progettare, al fine di ridurre l'agitazione interna rispetto alla situazione attuale.

Per quanto riguarda lo studio di navigabilità, si evidenzia che è stato condotto con un simulatore matematico di manovra (programma SHIPMA) idoneo ad analizzare numerose situazioni di navigazione (manovre di entrata e di uscita



in diverse condizioni meteo-marine) per diverse ipotesi di configurazione degli interventi.

Le rotte di accesso (angolazione iniziale 180° N) consentono una manovra di allineamento con l'asse del canale di navigazione interno (135° N) la quale avviene lungo un tratto curvilineo con raggio $R = 1000$ m.

In proposito si osserva che la traversia principale è compresa tra 240° N e 180° N e la traversia secondaria (interna al golfo di Napoli, ma con maggiore penetrazione all'interno del canale) è compresa tra 180° N e 140° N.

I risultati degli studi effettuati appaiono, nel complesso, soddisfacenti; tuttavia si rileva che i valori di larghezza minima del canale, determinati con gli studi di navigabilità sopra richiamati, *"variano da 168 a 181 m a seconda delle caratteristiche di pescaggio e manovrabilità della nave tanker di progetto e delle condizioni ambientali di riferimento"*, come riportato nelle conclusioni dello studio di navigabilità (pag. 6).

Tali valori, sommati all'ingombro della maggiore nave in attracco (larghezza = 50 m) consentono di ritenere appena sufficiente l'attuale larghezza minima del canale pari a 231 m.

Pertanto, in relazione a questo aspetto ed alla necessità di migliorare le condizioni di sicurezza, tenuto conto che nel canale affaccia la darsena petroli, l'Assemblea raccomanda di valutare l'opportunità di prevedere un arretramento del filo della banchina di levante di almeno 20 m come, del resto, previsto in alcune ipotesi progettuali; ciò consentirebbe di ottenere maggiori margini di manovra per le navi in entrata ed in uscita.

Peraltro l'Assemblea auspica che in tempi contenuti possa essere definitivamente risolta la problematica relativa alla delocalizzazione della darsena petroli, al fine di eliminare fonti di rischio e riqualificare la zona orientale del porto, coerentemente con le scelte strategiche deliberate dal Comune



e con lo scenario di cui alle ipotesi di sviluppo descritte negli elaborati grafici del P.R.P..

Relativamente al porto turistico, di cui all'Accordo di programma del 23/12/2000, la cui presenza non deve interferire con la navigazione in condizioni di sicurezza per l'accesso alla banchina di levante, l'Assemblea evidenzia che le rotte del naviglio turistico devono essere tenute nettamente distinte da quelle delle navi commerciali, predisponendo adeguati sistemi di segnalazione.

Per quanto concerne la zona occidentale del porto, in cui le modifiche principali riguardano l'esecuzione di una banchina ad L (a metà del molo S. Vincenzo) ed il prolungamento della diga foranea Duca degli Abruzzi, si osserva che gli studi allegati sono stati eseguiti con prove su modello fisico e tengono conto di varie ipotesi di prolungamento della diga foranea, come previsto nel precedente P.R.P. approvato con D.M. del 1958.

In proposito l'Assemblea evidenzia che gli studi in questione, effettuati a partire dal 1986, prevedevano come soluzione ottimale l'esecuzione di un prolungamento del molo, con due tratti aventi direzione leggermente diversa tra loro; tuttavia detta ipotesi progettuale non è stata del tutto recepita in atti, perciò si rileva la necessità di verificare di nuovo il profilo e la lunghezza della diga foranea, in relazione a quanto sopra segnalato ed in funzione delle attuali previsioni circa lo sviluppo dei traffici passeggeri.

Riguardo alle manovre di entrata ed uscita delle moderne navi passeggeri, si osserva che ai fini della navigabilità sono state eseguite numerose simulazioni che risultano agli atti.

I risultati ottenuti hanno comportato alcune variazioni planimetriche rispetto alla precedente proposta di P.R.P./2003, che risultano recepite nella versione ora in esame.

ASPETTI RELATIVI ALLA VIABILITA' - PIANO DEI DRAGAGGI

Il porto di Napoli presenta una rete viaria Est-Ovest, parallela alle aree interne, che consente i collegamenti dei piazzali e delle banchine (merci e passeggeri) con le principali strade di comunicazione cittadine ed autostradali. Il raccordo con le autostrade avviene con innesto diretto attraverso una bretella che entra nella parte orientale del porto.

La principale strada portuale di collegamento tra le zone est-ovest (darsena petroli - molo Beverello) corre quasi parallela all'arteria cittadina sita lungo la cinta portuale; in proposito si osserva che la viabilità portuale serve anche a compensare il traffico esterno.

Nel precedente voto di questa Assemblea (voto n. 65 del 18.6.2003) era stata evidenziata, tra l'altro, la necessità di *"approfondire le analisi in merito allo sviluppo dei traffici portuali ed alla localizzazione delle attività presenti, comprese quelle a rischio (area petroli), al fine di superare le indeterminazioni ancora riscontrabili"*; era stato anche osservato che le considerazioni esposte dai progettisti circa i prevedibili incrementi dei traffici marittimi non erano accompagnate da un'analisi costi-benefici.

Al riguardo si prende atto che sono stati prodotti gli studi indicati nel citato voto, riferiti alle varie tipologie di traffico presenti negli ambiti portuali (rinfuse solide e liquide, merci containerizzate, passeggeri con transiti interni al golfo, croceristi), alle ipotesi di sviluppo prevedibili ed alla interazione con le principali reti viarie urbane e portuali.

Essi forniscono un quadro sufficientemente aggiornato della situazione viaria e trasportistica in generale.

In proposito si evidenzia che sono stati integrati gli elaborati grafici al fine di completare e ed indicare con maggior dettaglio le reti viarie portuali, attuali e future, evidenziando, tra l'altro, anche alcune aree destinate ai parcheggi. A tal riguardo si segnala peraltro la necessità di prevedere una adeguata

dotazione di parcheggi anche nelle aree cantieristica, containers, merci sfuse e petroli.

In relazione allo sviluppo dei traffici marittimi ed alla segnalata esigenza di allegare al progetto i rilievi dei fondali si rileva che sono stati redatti elaborati grafici contenenti un rilievo aggiornato delle batimetrie dei fondali e delle quote di piano regolatore previste negli specchi acquei.

Ciò ha consentito ai progettisti di definire un piano dei dragaggi con indicazione delle quantità di escavo che sono necessarie per portare i fondali alla situazione di progetto.

ASPETTI RELATIVI ALLA SICUREZZA

La documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità Portuale di Napoli è costituita dal Rapporto preliminare di sicurezza e dagli elaborati redatti direttamente dall'Autorità o da Società consulenti delle varie aziende interessate dalla stessa Autorità Portuale, ai sensi del D.M. 16/05/2001 n° 293.

Tali studi riportano in sostanza gli elementi di valutazione che la stessa norma richiede ed indicano, per ogni attività specifica, gli eventi incidentali connessi a tali attività e le misure e procedure operative finalizzate alla riduzione dei rischi ipotizzati.

In particolare viene evidenziato dalla stessa documentazione che le aree di danno relative alla darsena petroli non interessano le aree esterne alla stessa, con particolare rilievo per la darsena di Levante.

In base a tali elementi, la Prefettura di Napoli ha anche provveduto all'aggiornamento ed approvazione del Piano di emergenza esterna per le attività a rischio di incidente rilevante nella zona orientale di Napoli, anch'esso approvato sulla base delle analisi dei Rapporti di Sicurezza presentati dai vari gestori.

Pertanto tale documentazione, che, se pur rispondente a quanto indicato dai disposti del richiamato D.M., risulta limitata alla sola zona orientale del Porto,



dovrà essere estesa all'intera zona portuale e le risultanze degli studi effettuati nonché del relativo Piano d'emergenza esterno dovranno essere tenuti in debita considerazione per gli interventi di attuazione del P.R.P..

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea all'unanimità

E' DEL PARERE

- CHE sulla proposta di Nuovo Piano Regolatore Portuale di Napoli, con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni formulate nei suesposti "considerato", possa essere espresso parere favorevole.

PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO C.A.S.V.
(Dr. Ing. Pietro Chiarini)

