

COMUNE DI NAPOLI

ORIGINALE

SERVIZIO
ASSESSORATO

ESECUZIONE IMMEDIATA

Acc C

DELIBERAZIONE

Proposta di delibera prot. n. 04 del 13.05.2003

Categoria Classe Fascicolo

Annotazioni

REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE - DELIB. N. 1525

OGGETTO: dichiarazione di pubblico interesse, ai sensi dell'art. 37 ter I comma della L.109/94 e successive modifiche ed integrazioni della proposta presentata dalla Soc. Porto Fiorito s.c.a.r.l. per la progettazione, costruzione e gestione di un porto turistico con relative infrastrutture e attrezzature, da realizzarsi in località Vigliena - S. Giovanni a Teduccio.

13 MAG. 2003

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

Si dà atto che sono presenti i seguenti n. 15 Amministratori in carica:

SINDACO:

Rosa IERVOLINO RUSSO

P

ASSESSORI:

ROCCO PAPA

P

PARIDE CAPUTI

P

PASQUALE LOSA

P

ENRICO CARDILLO

P

ALFREDO PONTICELLI

P

RAFFAELE PORTA

P

GIULIA PARENTE

P

NICOLA ADDATI

P

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

Assume la Presidenza il Sindaco ps. Rosa Iervolino Russo
Partecipa il Segretario del Comune dr. Vincenzo Mazzetti

IL PRESIDENTE

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

Visto

IL SINDACO

Il SEGRETARIO GENERALE

La giunta su relazione e proposta del ViceSindaco

Premesso che il consiglio comunale con delibera n. 434 del 24.11.1999 e n. 84 del 25.05.2000, ha individuato gli interventi pubblici o di pubblica utilità da realizzarsi secondo le procedure della finanza di progetto di cui agli artt.37 bis e susseguiti, della L. 109/94 e successive modifiche ed integrazioni;

- che nell'ambito degli interventi suddetti vi è la riqualificazione dell'area ex Corradini, attraverso la realizzazione di un porto turistico con relative infrastrutture, nonché la realizzazione di strutture ricettive e impianti sportivi;
- che a seguito delle predette delibere la Soc. Porto Fiorito s.c.a.r.l. presentava, in data 28.7.2000, una proposta per la realizzazione di un porto turistico e relative infrastrutture a terra in corrispondenza dell'ex Opificio Corradini, sito in località Vigliena - S. Giovanni a Teduccio;
- che con accordo di programma, promosso dal Presidente della Giunta Regionale, sottoscritto in data 23.12.2000 dalla Regione Campania, Comune di Napoli, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Ministero dei trasporti, Ministero dei Lavori pubblici- opere marittime e Università Federico II, si è convenuto, tra l'altro, di procedere alla riqualificazione dell'area in questione attraverso la realizzazione di un approdo turistico, con soluzioni che anticipano le indicazioni alla variante al P.R.G. adottato con delibera consiliare n.35/2001- e l'adeguamento dell'area portuale limitrofa costituente il nuovo terminal di levante con la configurazione delle aree retrostanti, in località S. Giovanni a Teduccio;
- che il Consiglio Comunale di Napoli con deliberazione n. 14 del 16.1.2001, ha proceduto a ratificare l'accordo in questione;
- che con D.P.G.R.C.n. 325 dell'1.3.2001 il Presidente della Giunta regionale ha approvato l'accordo in questione;
- che il predetto accordo, conseguita l'approvazione con il richiamato Decreto 325/2001, pubblicato sul BURC n. 14 del 12.3.2001, ha prodotto gli effetti della variante al PRG vigente;

- 3
- che, con nota prot. 1889 del 16 luglio 2001 del servizio pianificazione urbanistica e con nota prot. 81 del 18.03.03 del Vice Sindaco sono state richieste alla soc. Porto Fiorito integrazioni e parziali modifiche alla proposta presentata;
 - che in data 2 luglio 2002 la società Porto Fiorito scarl ha provveduto alla consegna della documentazione integrativa alla proposta originaria, ulteriormente integrata con consegne del 18 marzo 2003, 16 aprile 2003 e 6 maggio 2003;
 - che gli elaborati della proposta che formano oggetto della presente istruttoria sono tutti allegati al presente provvedimento;
 - che con Protocollo d'intesa del 21.11.2001 tra Comune di Napoli e Autorità Portuale, relativo alla predisposizione del Piano urbanistico esecutivo della linea di costa, è stato concordato di procedere in merito all'iniziativa di finanza di progetto relativa all'area ex Corradini;
 - che, al fine di addivenire ad un'azione integrata e coordinata tra Comune e Autorità portuale per l'affidamento in concessione delle aree e degli immobili sia di proprietà comunale sia di proprietà del Demanio marittimo e per la definizione del procedimento congiunto di aggiudicazione delle suddette concessioni a favore del soggetto aggiudicatario, in data 8.5.2003 è stato sottoscritto un accordo di programma.
 - Che con disposizione del coordinatore del Dipartimento Urbanistica n. 22 del 17.09.2002 è stato costituito un gruppo di lavoro per rafforzare l'attività interna al dipartimento al fine di portare a termine l'istruttoria della proposta in questione;
 - che con nota prot. Vice Sindaco n. 291 del 22.11.2002 l'amministrazione comunale ha chiesto al presidente della regione Campania di avvalersi della collaborazione dell'Unità di Finanza di Progetto Regionale, istituita con delibera di giunta regionale n. 1460/2001 con compiti di assistenza agli enti locali, per la conclusione dell'iter istruttorio delle proposte di finanza di progetto presentate all'amministrazione comunale;
 - che il gruppo di lavoro si è avvalso della consulenza del dott. Roberto Mostacci, del Cresme e del prof. Alberto Lacava.

Visto
IL SINDACO
RRS

IL SEGRETARIO GENERALE

Considerato che, così come è prescritto dall'art. 37 ter della L.109/94, la proposta è stata sottoposta a valutazione in ordine alla fattibilità sotto il profilo costruttivo, urbanistico ed ambientale, nonché della qualità progettuale, della funzionalità, della fruibilità dell'opera, dell'accessibilità al pubblico, del rendimento, del costo di gestione e di manutenzione, della durata della concessione, dei tempi di ultimazione dei lavori della concessione, delle tariffe da applicare, della metodologia di aggiornamento delle stesse, del valore economico e finanziario del piano e del contenuto della bozza di convenzione;

- che nel corso della valutazione della proposta l'amministrazione ha instaurato un contraddittorio con il proponente, secondo la procedura prevista dall'art. 37 ter della L.109/94 e dalla Determina dell'Autorità di vigilanza sui LL.PP. n. 20 del 4.10.2001;
- che nel corso di tale contraddittorio diversi aspetti che erano stati ritenuti non coincidenti con il pubblico interesse sono stati modificati dal proponente, a vantaggio dell'amministrazione;
- che nella valutazione comparativa delle ulteriori proposte pervenute all'Amministrazione per la realizzazione di opere in altre zone della città, secondo le procedure del project financing di cui alla medesima delibera di consiglio comunale n. 434 del 24.11.1999, si è accertato che l'eventuale successiva realizzazione delle suddette opere non interferisce con l'attuazione del progetto in questione.

Ritenuto che al fine della prosecuzione della procedura di cui all'art. 37 bis e susseguenti della L.109/94 è necessario che si addivenga al riconoscimento del pubblico interesse della proposta presentata;

- che il suddetto pubblico interesse in primo luogo va individuato nell'inserimento del presente intervento nell'atto di programmazione di cui alla delibera di Consiglio comunale n. 434 del 24.11.1999;
- che tale pubblico interesse va individuato, inoltre, negli strumenti di pianificazione dell'amministrazione, a cominciare dalla variante al Prg adottata che indica

5

l'intervento per la "formazione di insediamenti universitari, per la nautica e il tempo libero, riutilizzando i complessi ex industriali Cirio e Corradini" addirittura tra quelli "di immediato possibile avvio...che possono stimolare sensibilmente la rinascita della zona orientale";

- che a conferma di ciò si ricorda che la suddetta iniziativa è stata scelta per formare il Prusst della città di Napoli;
- che inoltre essa è stata inserita nel progetto integrato della città di Napoli a valere sulla misura 5.1 del POR Campania quale elemento premiante ai fini della stessa;
- che il più volte richiamato interesse pubblico è correlato ~~in~~ ^{al} primo luogo all'esigenza di riqualificare dal punto di vista urbanistico quel settore di città fortemente degradato, operando in particolare un migliore collegamento tra gli abitati e la linea di costa che superi la barriera attualmente rappresentata dalla linea ferroviaria;
- che l'amministrazione intende avviare con questo intervento il processo di valorizzazione della linea di costa, sia dal punto di vista ambientale sia dal punto di vista funzionale, per migliorare le condizioni di fruizione di questa importante risorsa da parte di cittadini e turisti;
- che l'interesse pubblico risiede, infine, nel contributo che l'intervento può offrire al rafforzamento del tessuto produttivo di quell'area, che ha subito negli ultimi anni una grave crisi, e di conseguenza nell'aumento dei livelli occupazionali, come illustrato nella relazione d'istruttoria allegata alla presente quale parte integrante e sostanziale;
- che la proposta presentata, come più specificamente e dettagliatamente rappresentato nella relazione istruttoria, può ritenersi con le prescrizioni ivi formulate, conforme alle scelte urbanistiche e quindi un primo tassello efficace e coerente ai fini dell'attuazione del complesso delle scelte previste per quest'area dalla variante al Prg che riguardano, come è noto, un territorio più vasto di quello interessato dal presente intervento.

Visto
IL SINDACO
RRS

Ritenuto che l'attuazione del presente intervento rappresenta una prima importante e coerente fase dell'iniziativa di riqualificazione prevista nella fascia litoranea orientale della città;

- che l'amministrazione è intenzionata a sviluppare l'iniziativa nella completa dimensione configurata negli strumenti di pianificazione del Comune;
- che nell'ambito di questa successiva attività una particolare attenzione sarà riservata ai problemi di accessibilità e fruibilità dell'area oggetto del presente intervento, come indicati nella allegata relazione istruttoria.

Considerato che, in ogni caso, la proposta presentata dalla Soc. Porto Fiorito s.c.a.r.l., successivamente alla dichiarazione di pubblico interesse, sarà posta a base di gara, con le modifiche apportate dall'amministrazione, e pertanto potendo essere la stessa oggetto di eventuali ulteriori offerte e di eventuale procedura negoziata fra il promotore ed i soggetti presentatori delle due migliori offerte o dell'unica migliore offerta, potrà essere interessata da miglioramenti, così da accrescere il pubblico interesse per l'amministrazione.

Atteso che sulla base dei motivi esposti nella allegata relazione ed anche in considerazione dei pareri acquisiti non appaiono elementi ostativi alla dichiarazione di pubblico interesse della proposta presentata e che la proposta si ritiene fattibile con le prescrizioni di seguito indicate:

a. gli aspetti urbanistici, ambientali e edilizi

1. Per quanto riguarda *l'attrezzatura sportiva e la sala polifunzionale*, il promotore è tenuto a stipulare apposite convenzioni con il comune di Napoli che, a garanzia di una idonea utilizzazione delle stesse attrezzature da parte dei cittadini, preveda modalità di gestione recanti condizioni analoghe a quelle praticate per attrezzature pubbliche comunali della stessa tipologia date in gestione a privati.

2. In merito ai *parcheggi pubblici da realizzare lungo la strada di accesso*, la superficie relativa non deve essere inferiore a mq 2.224, e le aree di sosta per le auto vanno opportunamente individuate senza compromettere la funzionalità

della viabilità di accesso riadeguata, in conformità alle indicazioni riportate al paragrafo 4b della relazione allegata.

3. Per quanto riguarda le *attività commerciali*, le destinazioni commerciali di media distribuzione previste devono essere del tipo non alimentare e non superare ciascuna i 2 500 mq di superficie utile di vendita, fermo restando che la destinazione alimentare nella media distribuzione potrà essere introdotta a seguito di eventuale conforme modificazione del piano commerciale.

4. Per quanto riguarda la *fruibilità pubblica pedonale degli spazi esterni*, ferme restando le recinzioni come previste, si prescrive di assumere modalità di gestione affinché l'accesso al pubblico sia garantito anche oltre l'orario di apertura degli esercizi commerciali al fine di permettere la massima fruizione a tutti i cittadini.

5. Al fine di migliorare l'*accessibilità pedonale*, si deve prevedere sin dal progetto definitivo un accesso pedonale all'area - attraverso l'edificio silos, opportunamente separato da quello veicolare - che consenta lo scavalco della linea ferroviaria attraverso l'edificio ponte e l'accesso diretto alla passeggiata a mare prevista sulla sommità dei moli frangiflutto, oltre che agli spazi esterni della Corradini. Dovranno essere a tal fine studiate soluzioni che dal punto vista qualitativo e funzionale incentivino i cittadini alla massima fruizione di questo collegamento.

6. In merito agli interventi di *sistemazione della foce dell'Alveo Pollena*, le opere previste dal progetto definitivo devono essere verificate e concordate, ai fini della compatibilità delle stesse con la funzionalità dell'impianto fognario esistente, con l'ente gestore dell'impianto.

7. In merito agli *effetti sull'ambiente circostante*, il concessionario dovrà presentare in sede di progetto definitivo una relazione di approfondimento relativa ai seguenti aspetti:

- in merito all'impatto dell'opera sull'ambiente, l'effetto considerato nullo del drenaggio sulle componenti flora e fauna acquatica e gli ecosistemi (relazioni biologiche),

Visto
IL SINDACO
RRJ

IL SEGRETARIO GENERALE

8

- la trattazione dell'impatto visivo e della variabilità dei livelli idrici nella darsena, nonché delle opportune misure di compensazione ambientali e delle norme di tutela ambientale che si intendono applicati all'intervento;

b. Il sistema dei trasporti e della mobilità

8. Per quanto riguarda la *viabilità esterna di accesso*, si rileva che le indicazioni riportate nella relazione contrassegnata con il codice Y4, con cui si concorda, non è coerente con quanto rappresentato graficamente nella tavola contrassegnata con il codice Y1, in cui è proposto un asse stradale con due corsie di 2,75 metri per verso di marcia, senza marciapiedi laterali. Pertanto, in considerazione della diffidenza tra la relazione Y4 e la Tavola Y1, si ritiene necessario che gli elaborati grafici del progetto definitivo vengano adeguati in funzione di quanto indicato nella relazione citata.

9. Nel progetto definitivo, *il sistema dei collegamenti viari* deve essere conformato nel rispetto dei principi espressi nel piano della rete stradale primaria del Comune assumendo come criterio guida irrinunciabile del progetto l'esigenza della circolazione sicura dei pedoni, e cioè, che tutte le strade, incluse quelle indispensabili per il traffico veicolare, devono avere marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e possibilità di sosta per i pedoni. In generale le strade saranno progettate con particolare attenzione alle esigenze della componente pedonale, adottando accorgimenti finalizzati alla creazione di un ambiente confortevole, in cui poter passeggiare in sicurezza e tranquillità.

c. le opere marittime

10. La parte dell'insediamento adiacente al porto commerciale ovvero al realizzando terminal di levante, sia attuata in stretto coordinamento con l'Autorità portuale di Napoli, sia nella fase di progettazione degli interventi che in fase di esecuzione degli stessi.

11. L'elaborazione del progetto definitivo dovrà conformarsi alle indicazioni formulate nella relazione allegata al presente provvedimento relativamente alle parti che riguardano e interferiscono in maniera diretta con l'area d'intervento.

d. piano economico e finanziario

12. Anche in considerazione del fatto che il Comune non può farsi carico di oneri non quantificati, devono essere eliminati gli oneri che la proposta pone a carico del Comune relativamente a espropri, bonifica terreni, spostamento dei sottoservizi, danni per causa di forza maggiore, canoni demaniali e altri eventuali analoghi, in quanto non quantificati. Il contributo del Comune resta pertanto fissato esclusivamente nella concessione novantanovenale degli immobili ex Corradini attualmente di proprietà comunale.

e. convenzione

13. Nell'approvazione del progetto esecutivo dell'intervento, a parità di efficacia e di funzionalità delle soluzioni progettuali proposte, saranno preferite dall'A.C. quelle che, per gli oneri di esproprio e di spostamento di sottoservizi, presentano minori costi per il promotore.

14. La bozza di convenzione sia rivista in congruenza con le necessarie modifiche conseguenti le prescrizioni su riportate.

- che in relazione alle prescrizioni sopra riportate si richiede apposita dichiarazione da parte del proponente con la quale espressamente accetta di ottemperarvi.

Ritenuto che la maggiore dimensione dello specchio d'acqua utile dell'approdo configura una variazione alle norme urbanistiche vigenti;

- che, pertanto, risulta necessario procedere all'approvazione di relativa variante;
- che tale variante può avvenire, così come previsto dall'art.37 quater della legge 109/1994, successivamente alla dichiarazione di pubblico interesse.

Visto
IL SINDACO
RRS

IL SEGRETARIO GENERALE

10

Considerato che l'accordo di programma, ratificato dal consiglio comunale con delibera n.14 del 16 gennaio 2001, prevede tra l'altro che gli interventi disciplinati dall'accordo medesimo si attuino mediante progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva ai sensi della L. 109/94 nel rispetto della disciplina urbanistica delle norme d'attuazione della variante al Prg adottato;

- che tale approvazione rientra nelle competenze della giunta comunale.

Visti: l'art. 37 bis e susseguenti della L. 109/94 e successive modifiche ed integrazioni;

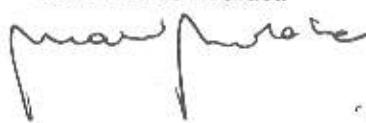
- l'art. 1 della L. 7 agosto 1990 n. 241, in particolare dove si dispone che "l'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità di efficacia e di pubblicità secondo le modalità previste dalla presente legge e dalle altre disposizioni che disciplinano singoli procedimenti".

Considerati tutti gli atti e gli elaborati elencati nell'allegato A;

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

Il dirigente responsabile unico del procedimento

arch. Mario Moraca



CON VOTI UNANIMI
DELIBERA

- 1) Dichiarare di pubblico interesse la proposta della Soc. Porto Fiorito s.c.a.r.l. relativa alla progettazione, costruzione e gestione di un porto turistico con

11

relative infrastrutture e attrezzature, da realizzarsi in località Vigliena - S. Giovanni a Teduccio.

2) Ritenere emendata la proposta come appresso specificato:

a. gli aspetti urbanistici, ambientali e edili

✗ 2.1 Per quanto riguarda *l'attrezzatura sportiva e la sala polifunzionale*, il promotore è tenuto a stipulare apposite convenzioni con il comune di Napoli che, a garanzia di una idonea utilizzazione delle stesse attrezzature da parte dei cittadini, preveda modalità di gestione recanti condizioni analoghe a quelle praticate per attrezzature pubbliche comunali della stessa tipologia date in gestione a privati.

✗ 2.2 In merito ai *parcheggi pubblici da realizzare lungo la strada di accesso*, la superficie relativa non deve essere inferiore a mq. 2.224, e le aree di sosta per le auto vanno opportunamente individuate senza compromettere la funzionalità della viabilità di accesso riadeguata, in conformità alle indicazioni riportate al paragrafo 4b della relazione allegata.

✗ 2.3 Per quanto riguarda le *attività commerciali*, le destinazioni commerciali di media distribuzione previste devono essere del tipo non alimentare e non superare ciascuna i 2.500 mq di superficie utile di vendita, fermo restando che la destinazione alimentare nella media distribuzione potrà essere introdotta a seguito di eventuale conforme modifica del piano commerciale.

✗ 2.4 Per quanto riguarda *la fruibilità pubblica pedonale degli spazi esterni*, ferme restando le recinzioni come previste, si prescrive di assumere modalità di gestione affinché l'accesso al pubblico sia garantito anche oltre l'orario di apertura degli esercizi commerciali al fine di permettere la massima fruizione a tutti i cittadini

✗ 2.5 Al fine di migliorare *l'accessibilità pedonale*, si deve prevedere sin dal progetto definitivo un accesso pedonale all'area - attraverso l'edificio silos, opportunamente separato da quello veicolare - che consenta lo scavalco della linea ferroviaria attraverso l'edificio ponte e l'accesso diretto alla passeggiata a mare prevista sulla sommità dei moli frangiflutto, oltre che agli spazi esterni della

IL SINDACO
RRS

IL SEGRETARIO GENERALE

Corradini. Dovranno essere a tal fine studiate soluzioni che dal punto vista qualitativo e funzionale incentivino i cittadini alla massima fruizione di questo collegamento.

- ✓ 2.6 In merito agli interventi di *sistemazione della foce dell'Alveo Pollena*, le opere previste dal progetto definitivo devono essere verificate e concordate, ai fini della compatibilità delle stesse con la funzionalità dell'impianto fognario esistente, con l'ente gestore dell'impianto.
- ✓ 2.7 In merito agli *effetti sull'ambiente circostante*, il concessionario dovrà presentare in sede di progetto definitivo una relazione di approfondimento relativa ai seguenti aspetti:
 - in merito all'impatto dell'opera sull'ambiente, l'effetto considerato nullo del drenaggio sulle componenti flora e fauna acquatica e gli ecosistemi (relazioni biologiche);
 - la trattazione dell'impatto visivo e della variabilità dei livelli idrici nella darsena, nonché delle opportune misure di compensazione ambientali e delle norme di tutela ambientale che si intendono applicati all'intervento;

b. Il sistema dei trasporti e della mobilità

- ✓ 2.8 Per quanto riguarda la *viabilità esterna di accesso*, si rileva che le indicazioni riportate nella relazione contrassegnata con il codice Y4, con cui si concorda, non è coerente con quanto rappresentato graficamente nella tavola contrassegnata con il codice Y1, in cui è proposto un asse stradale con due corsie di 2,75 metri per verso di marcia, senza marciapiedi laterali. Pertanto, in considerazione della difformità tra la relazione Y4 e la Tavola Y1, si ritiene necessario che gli elaborati grafici del progetto definitivo vengano adeguati in funzione di quanto indicato nella relazione citata.
- ✓ 2.9 Nel progetto definitivo, *il sistema dei collegamenti viari* deve essere conformato nel rispetto dei principi espressi nel piano della rete stradale primaria del Comune assumendo come criterio guida irrinunciabile del progetto l'esigenza della circolazione sicura dei pedoni, e cioè, che tutte le strade, incluse quelle

indispensabili per il traffico veicolare, devono avere marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e possibilità di sosta per i pedoni. In generale le strade saranno progettate con particolare attenzione alle esigenze della componente pedonale, adottando accorgimenti finalizzati alla creazione di un ambiente confortevole, in cui poter passeggiare in sicurezza e tranquillità.

c. le opere marittime

- ✗ 2.10 La parte dell'insediamento adiacente al porto commerciale ovvero al realizzando terminal di levante, sia attuata in stretto coordinamento con l'Autorità portuale di Napoli, sia nella fase di progettazione degli interventi che in fase di esecuzione degli stessi.
- ✗ 2.11 L'elaborazione del progetto definitivo dovrà conformarsi alle indicazioni formulate nella relazione allegata al presente provvedimento relativamente alle parti che riguardano e interferiscono in maniera diretta con l'area d'intervento.

d. piano economico e finanziario

2.12 Anche in considerazione del fatto che il Comune non può farsi carico di oneri non quantificati, devono essere eliminati gli oneri che la proposta pone a carico del Comune relativamente a espropri, bonifica terreni, spostamento dei sottoservizi, danni per causa di forza maggiore, canoni demaniali e altri eventuali analoghi, in quanto non quantificati. Il contributo del Comune resta pertanto fissato esclusivamente nella concessione novantanovenale degli immobili ex Corradini attualmente di proprietà comunale.

e. convenzione

- Visto
IL SINDACO
RRS
- ✗ 2.13 Nell'approvazione del progetto esecutivo dell'intervento, a parità di efficacia e di funzionalità delle soluzioni progettuali proposte, saranno preferite

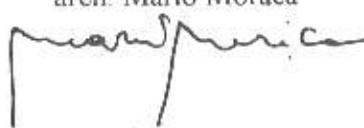
dall'A.C. quelle che, per gli oneri di esproprio e di spostamento di sottoservizi, presentano minori costi per il promotore.

2.14 La bozza di convenzione sia rivista in congruenza con le necessarie modifiche conseguenti le prescrizioni su riportate.

- 3) Stabilire che sarà a carico dell'aggiudicatario l'acquisizione di tutti i pareri, in particolare quelli di cui agli artt. 2 e 151 del T.U.490/99 e che eventuali variazioni al progetto dettate dall'Autorità deputata alla tutela dei vincoli, non dovrà comportare oneri a carico dell'Amministrazione.
- 4) Riservarsi, con successivo provvedimento, di attivare le procedure di cui all'art. 14, VIII comma, ultimo periodo, della L.109/94 per rendere conforme la proposta al Prg vigente.
- 5) Incaricare il Servizio Gare e contratti di predisporre il bando e gli atti per l'espletamento della gara.
- 6) Riservarsi, con successivo provvedimento, la nomina del responsabile unico del procedimento e la formazione della relativa struttura per l'attuazione del presente intervento.

Il dirigente responsabile unico del procedimento

arch. Mario Moraca



Il Vice Sindaco

Prof. Ing. Rocco Papa



15
Segue Deliberazione di Giunta n. 1525 del 13.5.2003

La Giunta,

Visto il favorevole parere di regolarità tecnica;

Lette e fatte proprie le osservazioni del Segretario Generale;

Con voti UNANIMI adotta la proposta emendandola nel senso di sostituire, al secondo rigo del capo 2.1. del dispositivo la parola "promotore" con la parola "aggiudicatario".

LA GIUNTA

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

DELIBERA

di dare esecuzione immediata alla presente deliberazione dando mandato ai competenti uffici di attuarne le determinazioni.
Letto, confermato e sottoscritto

L'ASSESSORE ANZIANO

DM

IL SINDACO

RRS

IL SEGRETARIO GENERALE

[Large handwritten signature]



16

C O M U N E D I N A P O L I

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N. 04 DEL 13.05.2003, AVENTE AD OGGETTO: dichiarazione di pubblico interesse, ai sensi dell'art. 37 ter I comma della L.109/94 e succ.mod. ed int., della proposta presentata dalla Soc. Portofiorito s.c.a.r.l. per la progettazione, costruzione e gestione di un porto turistico con relative infrastrutture, nonché di strutture ricettive ed impianti sportivi, da realizzarsi in località Vigliena - S. Giovanni a Teduccio.

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

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

Addi, 13.05.2003

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

17

Osservazioni del Segretario Generale

Letti gli artt. 37 bis, 37 ter e 37 quater della Legge n. 109/1994;

Visto che, come dichiarato nella parte narrativa dello schema di deliberazione, redatta sotto la responsabilità del dirigente, "la proposta è stata sottoposta a valutazione in ordine alla fattibilità sotto il profilo costruttivo, urbanistico e ambientale, nonché della qualità progettuale, della funzionalità, della fruibilità dell'opera, dell'accessibilità al pubblico, del rendimento, del costo di gestione e di manutenzione, della durata della concessione, dei tempi di ultimazione dei lavori della concessione, delle tariffe da applicare, della metodologia di aggiornamento delle stesse, del valore economico e finanziario del piano e del contenuto della bozza di convenzione";
che, come parimenti dichiarato nella parte narrativa dello schema di deliberazione, redatta sotto la responsabilità del dirigente, "sulla base dei motivi esposti nell'allegata relazione istruttoria ed anche in considerazione dei pareri acquisiti, non appaiono elementi ostativi alla dichiarazione di pubblico interesse della proposta presentata e che la proposta si ritiene fattibile con le prescrizioni di seguito indicate" e "che la proposta presentata (...) successivamente alla dichiarazione di pubblico interesse sarà posta a base di gara con le modifiche apportate dall'Amministrazione";
Visto che, con la proposta in esame, l'Amministrazione si riserva, con successivo provvedimento, di a) attivare le procedure di cui all'art. 14, comma 8, ultimo periodo della L. 109/94 per rendere conforme la proposta al PRG vigente; b) nominare il responsabile unico del procedimento;
si ritiene che al capo 2.1 del dispositivo, al secondo rigo, la parola "promotore" sia stata erroneamente indicata in luogo della parola "aggiudicatario"; si propone emendamento in tal senso.

Nulla altro da osservare

Napoli, 13.5.2003

Il Vicesegretario Generale

Visto
IL SINDACO
RRS

Visto
L'Assessore Anziano

- 1) Relazione istruttoria;
- 2) delibera di consiglio comunale n. 434 del 24.11.1999;
- 3) delibera di consiglio comunale n. 84 del 25.05.2000;
- 4) delibera di consiglio comunale n. 14 del 16.1.2001 di ratifica dell'accordo di programma, promosso dal Presidente della Giunta Regionale, sottoscritto in data 23.12.2000 dalla Regione Campania, Comune di Napoli, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Ministero dei trasporti, Ministero dei Lavori pubblici- opere marittime e Università Federico II;
- 5) D.P.G.R.C. n. 325 dell'1.3.2001;
- 6) nota prot.1889 del 16 luglio 2001 del servizio pianificazione urbanistica;
- 7) nota prot. 81 del 18.03.03 del Vice Sindaco;
- 8) protocollo d'intesa del 21.11.2001 tra Comune di Napoli e Autorità Portuale;
- 9) nota prot. Vice Sindaco n. 291 del 22.11.2002,
- 10) accordo di programma tra comune di Napoli ed Autorità portuale di Napoli sottoscritto in data 8 maggio 2003;
- 11) atti costituenti la proposta della società Porto Fiorito S.c.a.r.l.



19

COMUNE DI NAPOLI

Dipartimento urbanistica

Relazione relativa all'istruttoria della proposta progettuale presentata dalla soc. Porto Fiorito srl al Comune di Napoli, ai sensi dell'art.37 bis della legge 109/1994 e della delibera consiliare n.434/1999, riguardante la realizzazione e gestione di un porto turistico e relative infrastrutture e attrezzature in località Vigliena - S.Giovanni a Teduccio (ex Corradini).

1. Procedura attivata e condizioni formali preliminari

Con delibera di giunta n.2832 del 26 agosto 1999 veniva approvato, ai sensi del Dm 8 ottobre 1998, il programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (Prusst) della città di Napoli, riguardante la riqualificazione della fascia litoranea del quartiere di S.Giovanni a Teduccio mediante la realizzazione di un sistema di interventi di livello urbano e territoriale, oltre che locale, tra loro integrati, tra i quali la realizzazione di un insediamento universitario e di un porto turistico con relative infrastrutture e attrezzature nei due complessi ex industriali Cirio e Corradini, così come previsto dall'ambito n.14 Cirio-Corradini individuato dalla variante generale al Prg in corso di approvazione.

Con delibera di giunta n.1947 del'11 giugno 1999 e con successivo atto notarile del 10 novembre 1999 rep. 101156, l'amministrazione comunale acquistava il complesso immobiliare denominato "ex stabilimento metallurgico Corradini" sito in località Vigliena- S.Giovanni a Teduccio.

Con delibera consiliare n. 434 del 24.11.1999, relativa all'individuazione, ai sensi dell'art. 37 bis della legge 109/94 e successive modifiche e integrazioni, degli interventi pubblici o di pubblica utilità da realizzarsi con il concorso totale o parziale di capitale privato, e all'attivazione delle procedure per l'inoltro di proposte progettuali da parte di soggetti privati dotati di idonei requisiti previsti dalla legge, veniva individuato - tra gli interventi ritenuti prioritari ai fini della riqualificazione urbana, non conformi allo strumento urbanistico vigente, ma tuttavia coerenti con le previsioni della variante al Prg in corso di approvazione - il completamento della

riqualificazione dell'area ex Corradini non utilizzata dall'Università Federico II e dell'area prospiciente, di mare e di costa, per la realizzazione di un porto turistico con relative infrastrutture, nonché la realizzazione di strutture ricettive e impianti sportivi.

Con la medesima delibera consiliare n.434 si disponeva di demandare al servizio pianificazione urbanistica le procedure scaturenti dal medesimo atto, ivi compresa la pubblicazione di apposito avviso teso a sollecitare la presentazione di proposte progettuali da parte dei soggetti privati e lo svolgimento delle necessarie istruttorie per la selezione delle proposte al consiglio.

In ottemperanza alla citata delibera n. 434 del 24.11.99, in data 5/2/2000 veniva pubblicato l'avviso per la presentazione delle proposte progettuali fissando il termine ultimo entro sessanta giorni dalla data della stessa pubblicazione del bando.

Con delibera n.84 del 25/5/2000 il Consiglio Comunale portava al 30/7/2000 il termine per la presentazione delle proposte da parte dei soggetti privati.

Accogliendo l'invito dell'Amministrazione, la società Porto Fiorito s.c.a.r.l. presentava, in data 28.07.2000 prot. 106448, una proposta, con relativa documentazione progettuale e tecnica - economica (vedi elenco all. 1), per la realizzazione di un porto turistico e relative infrastrutture a terra in corrispondenza dell'ex opificio Corradini, sito in località Vigliena - S.Giovanni a Teduccio.

L'Amministrazione comunale, mediante gli Uffici competenti, preliminarmente all'esame della proposta presentata, accertava in data 14.12.2000, con esito positivo, il possesso da parte del proponente dei requisiti di legge per la qualifica del promotore, di cui all'allegato verbale di qualificazione (all.2).

Successivamente, al fine della realizzazione dei nuovi insediamenti universitari nelle aree degli ex stabilimenti industriali Cirio e Corradini in attuazione del Prusst approvato, in data 23 dicembre 2000 veniva sottoscritto un accordo di programma, ai sensi dell'art.34 del TU 267/2000, tra Regione Campania, Comune di Napoli, Autorità portuale di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Ministero dei trasporti, Ministero dei LL.PP e Università Federico II di Napoli. Con il suddetto accordo si conveniva, tra l'altro, di procedere alla riqualificazione dell'area degli ex stabilimenti industriali Cirio e Corradini attraverso la realizzazione di nuove sedi universitarie, di attrezzature pubbliche, di un approdo turistico e l'adeguamento dell'area portuale. Detto accordo di programma viene ratificato con delibera di consiglio comunale n. 14 del 16 gennaio 2001 e approvato con decreto del presidente della giunta regionale della Campania n. 325 del 1 marzo 2001 e pubblicato sul bollettino ufficiale della regione Campania n. 14 del 12 marzo 2001. L'accordo di programma, che comprende gli interventi previsti dalla proposta di project financing in esame, ha prodotto gli effetti della variante al Prg vigente,

21

determinando la sussistenza della condizione richiesta dalla legge 109/1994 in merito alla conformità urbanistica degli interventi.

Con il medesimo accordo di programma vengono definiti gli elementi normativi e le indicazioni per la progettazione degli interventi, stabilendo, tra l'altro, che gli interventi previsti dall'accordo medesimo si attuano mediante progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, ai sensi della legge 109/1994, nel rispetto della disciplina urbanistica delle norme di attuazione della variante generale al Prg adottata.

In data 16 luglio 2001, con nota prot. 1889 (all.3), il servizio pianificazione urbanistica, in relazione alla nuova disciplina urbanistica definita dall'accordo di programma, al parere espresso dall'unità tecnica finanza di progetto (Utfp) - costituita presso il ministero del tesoro per coadiuvare le amministrazioni locali nell'analisi delle proposte di interventi da realizzarsi con le modalità del project financing - e in definitiva all'istruttoria degli uffici competenti dell'amministrazione comunale, ha richiesto l'integrazione o parziale modifica degli elaborati presentati dalla società Porto Fiorito S.c.a.r.l. che, in data 2 luglio 2002, ha provveduto alla consegna della documentazione integrativa alla proposta originaria (vedi elenco all.4).

Con ordine di servizio n.22 del 17.09.2002, al fine della conclusione dell'iter istruttorio, il coordinatore del dipartimento urbanistica ha proceduto alla costituzione di un apposito gruppo di lavoro e alla nomina del responsabile unico del procedimento nella persona dell'arch. Mario Moraca, dirigente del servizio piani e programmi per le periferie.

Con nota n.291 del 22 novembre 2002 l'amministrazione comunale ha chiesto al presidente della regione Campania di avvalersi della collaborazione della Unità di Finanza di Progetto Regionale, istituita con delibera di giunta regionale n.1460/2001 con compiti di assistenza degli enti locali, per la conclusione dell'iter istruttorio delle proposte di finanza di progetto presentate all'amministrazione comunale, e per la definizione delle relativa procedure amministrative, con particolare riferimento agli aspetti inerenti la valutazione economico-finanziaria delle proposte medesime.

Permanendo nella nuova proposta presentata carenze in alcuni aspetti, ed in base anche al parere espresso in data 11 febbraio 2003 prot.14 dall'Unità di finanza di progetto regionale (all.5), l'Amministrazione ha richiesto, in data 18.03.03 prot.81 (all.6), alla società Porto Fiorito scar una ulteriore integrazione dei documenti presentati.

Al fine di addivenire ad un'azione integrata e coordinata tra il comune di Napoli e l'autorità portuale di Napoli, ai sensi delle delibere di giunta n.1020 del 3 aprile 2003 e n.1234 del 17 aprile 2003, in data 8 maggio 2003 è stato stipulato un accordo di programma tra il Comune di Napoli e Autorità Portuale di Napoli, di cui al III comma dell'art.34 del TU 267/2000,

riguardante il coordinamento delle modalità di affidamento in concessione delle aree e degli immobili sia di proprietà comunale sia di proprietà del demanio marittimo a favore del soggetto aggiudicatario, e la definizione del procedimento congiunto di aggiudicazione delle concessioni disciplinate dall'art.19 della legge 109/1994, dalla legge 84/1994 e dal codice della navigazione.

Nelle date 16 aprile e 6 maggio 2003 la soc. Porto Fiorito ha presentato gli ulteriori documenti a modifica e integrazione di quelli presentati (vedi allegato n.7).

I suddetti elaborati sono stati trasmessi, ai fini delle rispettive valutazioni di competenza, all'Autorità portuale di Napoli e all'Unità di Finanza di progetto regionale, i cui pareri, trasmessi in data 6 maggio 2003 e 13 maggio 2003 , si allegano alla presente relazione costituendone parte integrante (all.8 -9).

La società Porto Fiorito scarl, in merito ad alcune problematiche evidenziate in sede di riunioni congiunte con l'amministrazione comunale, ha trasmesso in data 6 maggio 2003 prot.31 una nota di chiarimento relativa alle modalità di gestione degli spazi d'uso pubblico, degli accessi carrabili e pedonali e alla disponibilità dell'utilizzazione della sala polifunzionale per il quartiere (all.10).

Con nota n.1.202 del 13 maggio 2003 il responsabile del procedimento ha rappresentato al sindaco e al vice sindaco la situazione dell'istruttoria in corso, chiedendo indicazioni ai fini della predisposizione della delibera di dichiarazione di pubblico interesse, le quali sono state fornite con nota n. s/356 del 13 maggio 2003.

2. Contenuti ed obiettivi

Con la delibera di consiglio comunale n. 434 del 24.11.1999 sono stati individuati nel territorio comunale alcuni interventi pubblici, coerenti con la nuova disciplina urbanistica in corso di approvazione, che rivestono carattere prioritario per l'amministrazione, ai fini della riqualificazione di parti della città interessate da gravi fenomeni di degrado ambientale e sociale. L'attuale fase di pianificazione in itinere restituisce un quadro di completezza e coerenza urbanistica che ha consentito l'individuazione di interventi circoscritti, con caratteri di unitarietà e di autonomia, tali da rendere possibile l'avvio anticipato delle procedure attuative.

Pertanto, al fine di rendere possibili azioni urbanistiche particolarmente incisive finalizzate a determinare una riqualificazione urbanistica anche nelle aree circostanti, il Comune ha inteso promuovere la realizzazione di interventi di riqualificazione urbana di dimensioni significative, sia sul piano del recupero urbano complessivo della città, sia su quello dello sviluppo sociale, attraverso il rilancio dell'economia e dell'occupazione.

L'amministrazione comunale, inoltre, allo scopo di conseguire una più ampia disponibilità finanziaria per la realizzazione degli interventi pubblici, ha ritenuto opportuno fare ricorso al coinvolgimento di risorse private nella esecuzione delle opere pubbliche attraverso le procedure e modalità di cui all'art. 37 bis della legge 109/94.

Tra questi interventi è stato individuato il completamento della riqualificazione dell'area ex Corradini non utilizzata dall'Università Federico II e dell'area prospiciente, di mare e costa, per la realizzazione di un porto turistico, strutture ricettive e impianti sportivi. Tale intervento rientra nel programma P.r.u.s.s.t. approvato con delibera di giunta n.2832/1999 e nell'ambito n.14 Cirio Corradini individuato dalla variante al Prg adottata, la cui attuazione è stata definita con accordo di programma, stipulato in data 23 dicembre 2000, tra comune di Napoli, regione Campania, autorità portuale, ministero dei Trasporti e università Federico II di Napoli, approvato con Dpgrc n.325 del 1.03.01.

L'obiettivo prefigurato dalla variante generale al Prg è quello di riqualificare il quartiere di San Giovanni, in particolare la sua fascia litoranea, costituendo un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale, oltre che di quartiere e recuperando il rapporto con il mare per la libera fruizione degli abitanti.

L'accordo di programma, confermando le previsioni urbanistiche della variante, individua parte delle aree incluse nell'ambito definendo le modalità attuative degli interventi da realizzare, gli elementi normativi e le indicazioni per la progettazione degli interventi.

24

In particolare si prevede che l'area dell'insediamento dismesso dell'industria metallurgica Corradini sia destinata in parte ad accogliere le funzioni rappresentative delle nuovi sedi universitarie collocate nell'area Cirio, e in parte ad accogliere attrezzature e servizi connessi alle attività nautiche, mediante interventi di recupero sia dell'impianto che degli edifici vincolati ai sensi della legge n.1089/1939. Nell'area del litorale antistante la ex Corradini si prevede la realizzazione di un approdo per imbarcazioni da diporto dimensionato con uno specchio d'acqua utile non superiore a 90.000 mq. Si prevede inoltre la riqualificazione del collegamento carrabile tra via Ponte dei Granili e l'area ex Corradini. Viene consentito ai fini dell'edificazione dei cantieri navali previsti quali attrezzature qualificanti l'approdo, l'edificazione per una superficie coperta non superiore a 6.500 mq.

Con l'accordo di programma, vengono inoltre fornite, ai fini della progettazione degli interventi, alcune indicazioni di carattere progettuale che, in conformità alle norme urbanistiche della variante adottata, definiscono le linee guida e le caratteristiche dei singoli interventi. In particolare vengono fornite indicazioni progettuali riguardanti la localizzazione, la giacitura e le caratteristiche dell'approdo turistico, il sistema infrastrutturale della viabilità e dei parcheggi al fine dell'accessibilità e fruibilità pubblica dell'area, le modalità d'intervento sull'insediamento ex Corradini e le relative destinazioni d'uso degli edifici, la realizzazione dei servizi di cantieristica per la nautica e di un approdo per gli aliscafi.

3. Sintesi della proposta presentata

La proposta progettuale esaminata, di cui di seguito si descrivono le caratteristiche tecniche ed economiche, è quella ripresentata dalla soc. Porto Fiorito in data 2 luglio 2002 a seguito delle modifiche e integrazioni richieste dall'amministrazione con note n.1889 del 16 luglio 2001, e successivamente integrata con ulteriori modifiche nelle date 16 aprile e 6 maggio 2003.

a. Elementi urbanistici e architettonici

La proposta progettuale presentata dalla società Porto Fiorito riguarda la realizzazione di un porto turistico, con le relative infrastrutture a terra, in località Vigliena nel quartiere di S. Giovanni a Teduccio. Il progetto interessa un porzione di territorio compresa tra la linea ferroviaria costiera e il litorale; tale area si estende: ad ovest fino alla darsena di levante del porto di Napoli e alla centrale elettrica di Vigliena, e a est fino all'invaso stradale ottenuto con la copertura dell'alveo Pollena in prossimità del largo Robertelli.

25

L'area di intervento è parte di quella individuata in sede di accordo di programma del 23 dicembre 2000. Detta area d'intervento è formata da spazi a terra per circa 10,5 ettari, comprendenti : parte dell'insediamento dismesso dell'industria metallurgica e metalmeccanica Corradini, parte del litorale di S.Giovanni a Teduccio, parte della centrale elettrica di Vigliena, e dalla viabilità di collegamento con il corso S.Giovanni a Teduccio, costituita dall'unico asse via Marina dei Gigli- stradone Vigliena. E' formata inoltre dallo specchio d'acqua prospiciente tali aree per circa 34,4 ettari.

La proposta prevede una rettifica del perimetro individuato nell'accordo di programma: in particolare viene proposto l'ampliamento dello specchio d'acqua per ulteriori 7,7 ettari circa, in corrispondenza del confine orientale dell'area. La suddetta rettifica è motivata dai proponenti come conseguenza dello spostamento del molo di sopraflutto più ad oriente rispetto all'originaria proposta. Il progetto conserva la scelta di un'unica opera foranea con imboccatura ad ovest, ma prevede una diversa configurazione delle due strutture foranee a differente comportamento nei confronti della azioni ondose. Il molo di sopraflutto viene orientato parallelemente alla diga Duca d'Aosta ed esposto all'azione diretta delle onde incidenti, mentre il molo di sottoflutto viene posto ortogonalmente al primo e protetto dallo stesso dal suo prolungamento (120 metri) oltre il punto di connessione. Inoltre il prolungamento della diga di sopraflutto garantisce anche un'adeguata protezione del manufatto scaricatore di piena della rete fognaria cittadina (Alveo Pollena) posto nelle immediate vicinanze della diga di sottoflutto, evitando che vengano a determinarsi fenomeni di rigurgito idraulico nel collettore fognario a seguito dell'azione del moto ondoso incidente.

Il progetto prevede la realizzazione di un porto turistico per 850 posti barca in uno specchio d'acqua protetto, suddiviso in cinque bacini interni separati da strutture fisse banchinate, di superficie pari a di 145.000 mq, di cui: 65.000 mq per aree di ormeggio, 65.000 mq per canali di navigazione secondari, 11.500 mq per canale di navigazione principale e 3.500 mq per aree di manovra all'imboccatura. Lungo i moli principali sono previsti 226 box auto coperti, un ristorante-club house e una torre di controllo, inoltre la parte superiore dei moli, corrispondente alla copertura dei box auto, viene sistemata per la formazione di una passeggiata a mare.

L'area a terra individuata per ospitare le attrezzature del porto e quelle di supporto ha una superficie complessiva di circa 95.000 mq. Nella parte occidentale, a confine con l'area della centrale elettrica e la darsena di levante, sono localizzati i capannoni per le attività di manutenzione e rimessaggio dei natanti per mq.6.480 di superficie coperta, e la banchina per l'attracco degli aliscafi. di mq.3.024. Nella parte est, in corrispondenza dell'alveo Pollena, viene prevista la realizzazione di un edificio silos parcheggi, a scavalco della linea ferroviaria, con

rampa di accesso dal corso S.Giovanni, destinato ad ospitare, oltre che n.730 posti auto di pertinenza del porto turistico, una sala polifunzionale e attività commerciali (negozi). Gli edifici dell'ex Corradini vengono recuperati e restaurati e destinati ad attività commerciali, artigianali, ricettive (residence), di servizio ed a funzioni espositive per la nautica, inoltre viene prevista la realizzazione, nell'area libera all'interno della ex Corradini, di un parcheggio pertinenziale interrato per 320 posti auto, la cui copertura viene destinata a verde per la formazione di una piazza per la sosta e lo svago con affaccio a mare.

Negli edifici oggetto di interventi di recupero la proposta prevede di insediare attività di servizio necessarie al porto turistico, ma anche per la fruibilità dell'insediamento da parte degli abitanti del quartiere di S.Giovanni. I servizi e le attività proposte sono le seguenti:

- attività ricettive, in particolare residence composto da mini appartamenti, per la locazione di durata almeno settimanale;
- attività di artigianato di servizio destinate alla nautica quali assistenza agli apparati elettronici, agli impianti frigoriferi e di condizionamento, alle tappezzerie e arredi, ai natanti di servizio, eccetera;
- pubblici esercizi, quali pizzerie, ristoranti, tavole calde, pub, bar e ritrovi;
- negozi specializzati nella vendita di prodotti destinati alla nautica: abbigliamento, sportivi e oggettistica;
- uffici per attività connesse alla nautica: banche, assicurazioni, imprese di servizi, agenzie di viaggio, noleggio imbarcazioni, ecc;
- negozi alimentari e supermercato di medie dimensioni;
- negozi di componenti e motori per la nautica, punti vendita ed esposizione delle imbarcazioni.

In corrispondenza dell'area destinata alle attività ricettive e a ridosso della banchina del porto viene prevista la realizzazione di una struttura sportiva (palestre e fitness center, club di vela e diving) con annessi servizi e la sistemazione a verde della relativa copertura. Lungo la strada interna al porto turistico, antistante la ex Corradini, sono previsti spazi per la sosta temporanea della auto per complessivi mq.1.227.

Al fine di garantire l'accessibilità all'area, il progetto prevede l'adeguamento e la realizzazione di infrastrutture di connessione con la viabilità esistente, in particolare l'accesso carrabile all'area del porto viene garantito attraverso l'adeguamento della via Marina dei Gigli-Stradone Vigliena e il suo prolungamento, adiacente alla centrale elettrica, fino al cancello di accesso al porto turistico, previsto in prossimità dell'attracco aliscafi, dal quale ha inizio la nuova viabilità interna che la proposta intende riservare agli utenti delle attrezzature impiantate. La proposta

ipotizza, pertanto, una fruibilità controllata dell'intero insediamento, sia carrabile che pedonale, mediante varchi di accesso sorvegliati, posti all'inizio della viabilità interna e all'interno dell'edificio silos parcheggi, e la dotazione di una recinzione posta lungo il perimetro esterno dell'area Corradini.

Si riportano di seguito i quadri di sintesi delle superfici di intervento con le relative destinazioni d'uso.

Arearie a mare

Utilizzazioni	Superficie in mq.
Specchio d'acqua per ormeggio barche (n.850)	65.000
Canali di navigazione secondari	65.000
canale di navigazione principale	11.500
Area di manovra all'imboccatura	3.500
Totale specchio d'acqua bacino portuale	145.000
Superfici banchinate (moli, club house-ristorante, n.226 box auto, torre di controllo, strada carrabile, aree a verde)	46.831
Area cantieri navali (capannoni mq.6.480)	40.457
Piazzale arrivo aliscafi	3.024
totale	235.312

Arearie ex Corradini: tot. mq.39.828

Utilizzazioni	superficie in mq	superficie linda solaio in mq
Fabbricati ex Corradini da recuperare	10.250	12.912
Attrezzatura sportiva	2.645	2.645
Parcheggi coperti pertinenziali attività (320 posti auto)	4.392	6.992
Percorsi pedonali, aree pavimentate, viabilità carrabile interna	11.515	
parcheggi scoperti (69 posti auto)	1.227	
aree a verde (comprese coperture parcheggio e attrezzatura sportiva) pubbliche e private	9.606	

Area edificio silos parcheggi e sovrappasso:

Utilizzazioni	Superficie in mq	superficie lorda di solaio in mq
Piazza di accesso su corso S.Giovanni	441	
viabilità e piazzali perimetrali all'immobile	2.465	
edificio silos parcheggi con sovrappasso (730 posti auto, sala polifunzionale 973 mq, centro commerciale 2.645 mq)	5.843	26.188
Totale	8.749	26.188

Destinazioni d'uso edifici ex Corradini

Destinazioni	superficie lorda di solaio in mq
Residence	2.284
attività commerciali	2.100
attività artigianali di servizio	3.700
uffici	2.158
saloni espositivi	2.670
totale	12.912

Vengono previsti complessivamente mq.35.404 di superficie destinata a parcheggio pertinenziale, per complessivi n.1.345 posti auto, di cui n.1276 coperti e n. 69 a raso previsti lungo la viabilità interna al porto.

Le aree per spazi attrezzati a verde, comprensive anche di quelle ad uso privato (residence e banchine porto), assommano a complessivi mq.12.606, di cui mq.6.274 previsti sulla copertura del parcheggio interrato (piazza belvedere) e dell'attrezzatura sportiva.

Le superfici destinate ad attività commerciali, artigianali, terziarie e di servizio risultano pari a complessivi mq.17.304 di superficie lorda di solaio, costituite dalle superfici per le attività commerciali, artigianali e di servizio previste nella ex Corradini per mq.12.918, da quelle relativa al centro commerciale previsto nell'edificio silos per mq. 2.645 e da quella relativa al club-house ristorante per mq.1.747.

Le superfici previste dal progetto per attrezzature pubbliche o di uso pubblico risultano pari a complessivi mq.11.618, di cui circa mq.8.000 di aree per spazi pubblici o di uso pubblico a

29
verde (piazzale belvedere a verde soprastante il parcheggio e spazio di copertura dell'attrezzatura sportiva), mq.2.645 per attrezzature sportive (palestra centro fitness, club vela diving) e mq.973 per sala polifunzionale prevista nell'edificio silos.

Il progetto prevede inoltre anche la sistemazione della foce dell'Alveo Pollena, posta in prossimità del silos parcheggi, mediante la realizzazione di due pennelli a scogliera a protezione delle sponde del manufatto di scarico; tali opere assicurano, inoltre, la protezione della foce dai fenomeni di insabbiamento che possono determinarsi per effetto del trasporto del materiale solido connesso alle correnti marine.

In merito agli impianti a rete, il progetto fornisce una descrizione delle caratteristiche degli impianti da realizzare (rete idrica, rete antincendio, rete elettrica e di illuminazione, rete fognaria, e impianto di circolazione forzata) a servizio delle aree di banchina e delle aree a terra, in particolare viene prevista la realizzazione di un cunicolo di sottoservizi il cui tracciato segue la linea di banchina e si sviluppa lungo la viabilità principale interna al porto.

In merito all'inserimento ambientale e paesaggistico dell'intervento, è stato redatto uno studio preliminare che, attraverso un'analisi qualitativa e quantitativa degli impatti indotti dall'opera sul sistema ambientale e sulla base di valutazioni di merito sui potenziali impatti dell'opera, individua gli aspetti ambientali che hanno maggiore peso nella realizzazione delle opere da eseguire, quali: i fattori territoriali e paesaggistici, l'interesse turistico, la modifica orografica della linea di costa. Dal punto di vista territoriale e paesaggistico il proponente evidenzia che l'intervento proposto, in considerazione dell'elevato stato di degrado ambientale in cui attualmente versa l'intera area, può determinare solo una condizione di miglioramento oggettivo dello stato dei luoghi che si estende anche agli aspetti relativi all'intrusione visiva e alla riqualificazione dei fattori ambientali relativi alla fascia costiera e all'ambiente marino. In merito all'interesse turistico, il proponente sostiene che il nuovo approdo portuale e le relative infrastrutture e attrezzature previste daranno luogo ad un flusso turistico che si inserisce favorevolmente nel contesto del circuito più ampio di livello regionale e nazionale. Infine per quanto concerne eventuali impatti derivanti da modifiche dell'orografia della costa, viene evidenziato che la tipologia dell'opera foranea prevista non produce turbative sensibili al regime litoraneo preesistente.

Infine, nella relazione geologica preliminare vengono descritte le caratteristiche idromorfologiche e geo-litologiche dell'area d'intervento, individuate da studi e indagini geologico-geotecniche, inoltre viene fornita, sulla base di prove in situ e di laboratorio, una caratterizzazione geotecnica dell'area interessata dall'intervento progettuale, con particolare

30

riguardo al comportamento meccanico dei terreni di fondazione delle opere a mare e quelle a terra.

Per quanto riguarda la *situazione patrimoniale delle aree*, il proponente, sulla base di analisi effettuate, fa presente che le opere da realizzare ricadono in parte su aree demaniali, in parte su aree e immobili di proprietà comunale; in particolare le aree di costa demaniale ammontano a circa 67.975 mq, le zone di mare territoriale, all'interno delle quali verranno realizzate le colmate e le attrezzature portuali, sommano a circa 285.565 mq. Le aree di costa comprendono: circa 12.056 mq. dell'ex Corradini di proprietà del Comune di Napoli, aree attualmente rientranti nel perimetro della centrale elettrica ex Enel, e altre porzioni di aree di soggetti terzi.

b. elementi economici e finanziari

In merito alle spese supportate per l'elaborazione della proposta, il proponente espone un importo pari ad euro 1.550.000, di cui 1.000.000 di euro per spese tecniche e 550.000 euro per diritti di ingegno. Vengono specificate le principali voci delle spese sostenute, ritenendo le stesse congrue in riferimento al valore dell'investimento complessivo e alle integrazioni documentali (modifiche e integrazioni del progetto, del piano economico finanziario, dell'asseverazione bancaria e della bozza di convenzione) resesi necessarie per adeguare la proposta a quanto richiesto dall'amministrazione. In particolare si evidenzia che l'incidenza dei costi suddetti rispetto all'investimento totale risulta pari al 1,9% e pertanto al di sotto delle indicazioni tariffarie vigenti, che per interventi analoghi prevedono compensi professionali di gran lunga maggiori.

Il costo complessivo delle opere per la realizzazione del porto turistico e delle relative infrastrutture, attrezzature e servizi risulta pari a euro 77.627.660 (150.498 milioni di lire), di cui:

- euro 30.416.956 per le opere a mare (moli, scogliere di protezione, pontili, banchine, dragaggi, sistemazione foce alveo),
- euro 42.464.636 per le opere a terra (cantieri navali, piazzale aliscafi, strada di accesso, area ex Corradini, silos parcheggi e sovrappasso, attrezzature e sistemazione superficiale moli);
- euro 3.713.325 per gli impianti a rete (rete elettrica, impianto di illuminazione esterna, rete idrica, rete fognaria e impianto di depurazione),
- euro 1.032.914 per allacciamenti (spostamento e sistemazione sottoservizi).

Il piano economico finanziario, modificato dal proponente in relazione a quanto richiesto dall'amministrazione, è stato elaborato sulla base delle seguenti condizioni:

- rinuncia del contributo in denaro a carico del Comune per la realizzazione della strada di accesso al porto pari a circa 4,1 milioni di euro, richiesto nella precedente elaborazione progettuale, facendo ricadere l'intero onere sulla Società di Progetto;
- l'inclusione, nei costi a carico del promotore, anche delle eventuali spese per espropri di aree e fabbricati fino alla concorrenza di 500.000 euro;
- l'accettazione da parte del promotore di sostenere gli oneri per spostamenti dei sottoservizi fino alla concorrenza di 1.000.000 di euro;
- la sostituzione della originaria struttura commerciale prevista lungo la banchina, con un'attrezzatura sportiva (palestra centro fitness, club vela e diving) di pari superficie da dare in locazione ad operatore del settore;
- la cessione in diritto superficiario a titolo gratuito novantanovennale degli edifici ed aree dell'ex Corradini di proprietà del Comune di Napoli, e del demanio marittimo, come prezzo a carico del soggetto pubblico necessario all'equilibrio economico-finanziario. I prezzi di cessione degli immobili realizzati con destinazione commerciale e ricettiva sono stati ridotti del 15%;
- allungamento del periodo di concessione demaniale del porto da trenta a quaranta anni, il che ha determinato un incremento dei prezzi dei posti barca e dei posti auto, mediamente del 9%. Il proponente ipotizza la cessione quarantennale a titolo oneroso, impropriamente chiamata vendita, di 600 posti barca e la locazione dei rimanenti 250.

Nel piano vengono determinati i costi di gestione della struttura, suddivisi in costi fissi della società di progetto, costi condominiali, costi del consorzio tra i titolari dei posti barca ceduti (proprietari), e costi dei canoni demaniali, per i quali viene richiesto il relativo dimezzamento rispetto ai minimi di legge.

Il fabbisogno di finanziamento per la realizzazione del progetto viene stimato in complessivi circa 67,6 milioni di euro e viene coperto per 12,9 milioni di euro da finanziamenti propri, con un rapporto di indebitamento che il piano economico e finanziario indica variabile tra il 4,58 per i primi anni, e l'1,67 per l'arco temporale di 14 anni.

In definitiva, dall'analisi della performance economico-finanziaria dell'intero progetto, il proponente perviene alle seguenti risultanze:

- che il rendimento della concessione, pari all'8%, risulta sostanzialmente pari al costo medio ponderato del capitale investito;

- che l'equilibrio economico-finanziario relativo alla realizzazione e gestione dell'intervento nella sua unitarietà è reso possibile soltanto in funzione di un allungamento a 40 anni, dal collaudo delle opere, del periodo di concessione demaniale e dalla previsione di un prezzo a carico dell'amministrazione, ai sensi dell'art.19 comma 2 della legge 109/1994, consistente nel diritto di superficie e concessione demaniale novantanovenne sugli immobili di proprietà del Comune di Napoli, il cui valore viene stimato pari a circa 5,7 milioni di euro, sulla base di un'incidenza d'area del 18% sul valore di mercato delle destinazioni d'uso previste.

I tempi per le esecuzione delle opere, riportati nel cronoprogramma delle attività operative, vengono previsti in complessivi quattro anni, decorrenti dalla consegna delle aree da parte delle amministrazioni competenti.

4. Valutazione della proposta

Una valutazione preliminare della proposta ha riguardato gli aspetti relativi alla sua ricevibilità nel senso della sua conformità alle previsioni di cui all'art.37 bis della legge 109/1994, sia sotto il profilo della presentazione nel termine prescritto, sia sotto il profilo del possesso dei requisiti previsti per il promotore che della completezza della documentazione allegata alla proposta.

Il possesso dei requisiti previsti dalla normativa è stato accertato con esito positivo dalla specifica commissione in data 14 dicembre 2000 (all.2), che faceva presente, inoltre, che in fase di procedura negoziata i soggetti promotori devono comunque possedere i requisiti di cui all'art.98 del regolamento (Dpr 554/1999) al fine di ottenere l'eventuale affidamento della concessione.

In merito alla completezza della documentazione, l'art.37 bis stabilisce che " le proposte devono contenere uno studio di inquadramento territoriale e ambientale, uno studio di fattibilità, un progetto preliminare, una bozza di convenzione, un piano economico-finanziario asseverato da un istituto di credito, una specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione nonché l'indicazione degli elementi di cui all'art.21 comma 2 lettera b, e delle garanzie offerte dal promotore all'amministrazione aggiudicatrice".

Dall'esame dei documenti presentati si rileva che la proposta in linea generale può ritenersi completa e rispondente al livello di elaborazione progettuale richiesto (progetto preliminare), specie a seguito delle modifiche e integrazioni presentate dal proponente a più riprese su

richiesta dell'amministrazione. Pur riscontrando per alcune elaborazioni la permanenza della carenza di un'idonea documentazione di supporto, la documentazione presentata può considerarsi comunque sufficiente a consentire il completo esame della proposta.

Per quanto riguarda la valutazione della fattibilità della proposta, ai fini della dichiarazione di pubblico interesse, si è proceduto all'esame dei diversi aspetti progettuali in essa contenuti sulla base di quanto previsto dall'art.37 ter della legge 109/1994. Tale articolo stabilisce che "le amministrazioni aggiudicatrici valutano la fattibilità delle proposte sotto il profilo costruttivo, urbanistico e ambientale, nonché della qualità progettuale, della funzionalità, della fruibilità dell'opera, dell'accessibilità al pubblico, del rendimento, del costo di gestione e di manutenzione, della durata della concessione, dei tempi di ultimazione dei lavori della concessione, delle tariffe da applicare, della metodologia di aggiornamento delle stesse, del valore economico e finanziario del piano e del contenuto di bozza di convenzione, verificano l'assenza di elementi ostativi alla loro realizzazione".

A tal proposito si ritiene opportuno precisare che le valutazioni che di seguito si riportano fanno riferimento all'istruttoria svolta dal gruppo di lavoro, appositamente costituito presso il dipartimento urbanistica, che si è avvalso della collaborazione dell'Unità di Finanza di Progetto Regionale, che ha fornito il parere dell'11.02.2003 prot.14 (all.5) e il parere del 6.05.2003 prot.16/03 e 13.05.2003 (all.8) e, ai sensi dell'art.3 comma 1 dell'accordo di programma dell'8 maggio 2003, dell'Autorità Portuale di Napoli, il cui parere è stato trasmesso in data 6 maggio 2003 prot.3691 (all.9). Ci si è avvalsi, inoltre, anche della consulenza del dott. Roberto Mostacci del Cresme e del prof. Alberto La Cava.

Nella valutazione del piano economico e finanziario l'amministrazione ha instaurato un contraddittorio con il proponente secondo una procedura prevista dalla legge e che nella sua pratica applicazione, nel caso di specie, è stata giudicata corretta dall'Unità di Finanza di Progetto regionale nel parere dell'11 febbraio 2003. Nel corso di tale contraddittorio diversi aspetti che erano stati ritenuti non coincidenti con il pubblico interesse sono stati modificati dal proponente, a vantaggio dell'amministrazione.

L'interesse pubblico per l'iniziativa proposta deve essere valutato in primo luogo con riferimento alla rispondenza del progetto proposto agli obiettivi pubblici desumibili dagli strumenti di pianificazione approvati e da altri eventuali atti che riportano gli indirizzi in proposito dell'amministrazione.

L'area in questione è regolamentata dall'art.144, ambito n.14: Cirio Corradini, delle norme di attuazione della variante al Prg adottata con delibera consiliare n.35/2001.

La suddetta normativa, al comma 2, specifica che "Nel presente ambito la variante persegue l'obiettivo della riqualificazione della fascia litoranea del quartiere di S.Giovanni, dal ponte dei Granili a Pietrarsa, con la costituzione di un sistema di attrezzature di livello urbano e territoriale oltre che a servizio dell'intero quartiere, e il recupero del rapporto tra il quartiere e il mare, interrotto dalla realizzazione della linea ferroviaria costiera. Le attrezzature previste riguardano il settore della formazione universitaria, anche al fine di anticipare e sostenere la riqualificazione e il rilancio produttivo della zona orientale, e altre attività per i ragazzi, i giovani, e più in generale, per il tempo libero". Gli obiettivi sono ulteriormente specificati al comma 3 come segue.

- "a) la riqualificazione dei due complessi ex industriali Cirio Corradini al fine di costituire un sistema di attrezzature di rilevante interesse urbano e ospitare attività connesse alla valorizzazione della risorsa mare;
- b) la realizzazione di un approdo per imbarcazioni da diporto nello specchio d'acqua antistante la Corradini proporzionato per 500 posti barca;
- c) la realizzazione di attrezzature e servizi connessi all'attività nautica o di supporto a essa, da sistemare in una parte del complesso ex industriale Corradini;
- d) la ristrutturazione della centrale termoelettrica dell'Enel a Vigliena, a seguito delle sua dismissione, per la realizzazione di una struttura per lo spettacolo e il tempo libero, in particolare dedicata ai giovani e alla musica;
- e) la dismissione dell'impianto di depurazione di S.Giovanni e il conseguente ripristino del litorale;
- f) la costituzione a Pietrarsa di un centro museale-didattico per ragazzi dedicato alla storia dei trasporti e della mobilità, con annessa attrezzatura ricettiva;
- g) la riconfigurazione della spiaggia, dove possibile, con il ripascimento, per tutto il tratto di litorale non impegnato dall'approdo".

Gli obiettivi suddetti sono confermati dall'accordo di programma, sottoscritto in data 23 dicembre 2000, tra regione Campania, comune di Napoli, autorità portuale di Napoli, università Federico II di Napoli, ministero dei Lavori Pubblici, ministero dei Trasporti e capitaneria di porto di Napoli, approvato con Dpgrc n.325 del 1 marzo 2001.

La disciplina urbanistica definita dagli elementi normativi allegati al suddetto accordo di programma prevede che "gli interventi si attuano mediante progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva ai sensi della legge 109/1994 nel rispetto della disciplina delle norme di attuazione della variante generale al Prg in corso di adozione, per quanto non in contrasto con le presenti norme. Le suddette prescrizioni sono integrate dalle indicazioni riportate nel compendio di indirizzi di progettazione". In particolare, per l'intervento in esame, viene previsto:

- 35
- per l'approdo turistico, l'indicazione di una giacitura legata alle preesistenze insediative della zona, *in asse con via Bernardo Quaranta, in modo che, a scala geografica e territoriale, il vecchio casale di Barra costituisca la radice simbolica del porto*;
 - per quanto riguarda il sistema infrastrutturale della viabilità e dei parcheggi da realizzare, l'esclusione, in generale, delle aree di sosta a raso, privilegiando soluzioni che prevedano l'interramento di tali attrezzature o la loro allocazione all'interno di silos fuori terra, prevedendo in superficie soltanto piccole aree di parcheggio per la sosta breve o riservata, ciò al fine di salvaguardare e valorizzare il valore paesaggistico dell'area costiera. Pertanto vengono individuate alcune soluzioni di aree parcheggio configurate come terminali del sistema di accesso all'area costiera, le cui rampe di accesso costituirebbero efficienti scavalchi della barriera ferroviaria, alternativi agli esistenti passaggi a livello che risultano insufficienti sia qualitativamente che quantitativamente. In merito alla via Marina dei Gigli, viabilità di accesso all'area, si prevede la razionalizzazione del tracciato al fine di costituire un idoneo accesso carrabile agli insediamenti posti a valle della linea ferroviaria;
 - che le rampe di accesso ai parcheggi, a scavalco della linea ferroviaria, oltre che assicurare gli attraversamenti carrabili necessari a raggiungere l'approdo turistico e le relative attrezzature, devono garantire anche gli attraversamenti pedonali indispensabili al raggiungimento dell'obiettivo di recuperare il litorale per i cittadini;
 - che, in merito all'area ex Corradini, in generale l'intervento dovrà garantire l'integrazione del nuovo contesto urbano prevedendo punti di accesso e permeabilità capaci di aprire la nuova struttura verso il quartiere, pur nel rispetto delle specifiche esigenze gestionali. Gli spazi esterni tra gli edifici dell'ex Corradini dovranno essere trattati come un insieme unitario salvaguardandone il carattere originario di borgo e garantendone l'integrale fruibilità pubblica pedonale;
 - la destinazione degli edifici dell'ex Corradini non destinati ad attività dell'università, recuperati con interventi conformi alla disciplina della variante generale, ad attività commerciali collegate alla nautica diportistica, ad attrezzature turistico ricettive, a sale polifunzionali per funzioni espositive e di intrattenimento e ad attrezzature sportive;
 - in merito all'approdo turistico, uno specchio d'acqua utile per l'ormeggio, che si ritiene opportuno venga individuato escludendo a tale uso la fascia in corrispondenza del basamento dell'impianto dell'ex Corradini, di superficie non superiore a 90.000mq, dimensionata per un numero orientativo di 600 posti barca. Viene inoltre suggerito di prevedere un dimensionamento del molo paraonde tale da poter ospitare al proprio interno posti auto a servizio del porto e nel tratto di sopraflutto attrezzature per la nautica (yacht club);
- ✓

- la realizzazione, al di sopra dei moli principali del porto, di un percorso pedonale pubblico al fine di realizzare una passeggiata a mare, con accesso separato da quello riservato e controllato dell'area approdo imbarcazioni;
- la realizzazione dei servizi di cantieristica per l'assistenza, la manutenzione e il rimessaggio delle imbarcazioni, per una superficie coperta non superiore a 6.500 mq, mediante la formazione di una piattaforma di imbonimento a ridosso dell'ultima darsena del porto di Napoli,
- la realizzazione di un approdo per gli aliscafi la cui posizione deve consentire l'interscambio con la stazione della linea ferroviaria metropolitana.

In definitiva l'amministrazione si propone, in questo tratto di costa di conseguire una riqualificazione urbana mediante la costituzione di un porto turistico con annessi attrezzi di servizio e produttive connesse con le attività nautiche, sale polifunzionali per funzioni espositive e di intrattenimento e infine attrezzi sportivi. Si propone inoltre di realizzare soluzioni architettoniche che consentano l'agevole superamento della linea ferroviaria che costituisce attualmente una barriera tra gli abitati e la costa, rendendo in tal modo pienamente fruibile il nuovo insediamento dai cittadini del quartiere di S.Giovanni, ma anche di un territorio più vasto, tenuto conto che quella che si intende costituire è un'attrezzatura a scala urbana e territoriale.

La proposta qui in esame rappresenta un primo stralcio non solo rispetto all'ambito che la variante sottopone a riqualificazione urbanistica, nei termini sopra ricordati, ma anche rispetto all'area oggetto dell'accordo di programma, così come si evince dalla planimetria allegata. Ne consegue che gli obiettivi urbanistici precedentemente riepilogati potranno essere completamente conseguiti solo con la realizzazione delle restanti parti, a cominciare dal restauro dell'area ex Corradini non inclusa nel presente intervento e dalla sistemazione delle adiacenti aree FS con la costituzione della stazione di S.Giovanni quale nodo di interscambio in conformità a quanto previsto dagli strumenti di programmazione del Comune.

La proposta presentata va quindi esaminata valutando se essa è conforme alle scelte urbanistiche del Comune e se rappresenta un coerente e efficace tassello nell'ottica di una loro processuale realizzazione. A conclusione dell'istruttoria compiuta si può ritenere che, con le prescrizioni in questa stessa relazione individuate, la risposta al quesito su esposto sia sostanzialmente positiva. Si riassumono qui di seguito gli elementi sintetici e conclusivi di tale giudizio che sono poi analiticamente esposti nel prosieguo della relazione.

La proposta ipotizza una utilizzazione degli edifici ex Corradini esclusivamente per attività commerciali. Le attrezzi pubbliche (o di uso pubblico) previste consistono in una struttura

sportiva coperta (palestra, centro fitness, club vela e diving), una sala polifunzionale e spazi pubblici a verde (piazzale belvedere), e impegnano una superficie utile pari a 11.618 mq, contro una superficie di mq. 17.304 destinata a attività commerciali, espositive, eccetera e una superficie pari a 35.404 mq destinata a parcheggi pertinenziali.

Per entrambe le attrezzature in argomento, per come esse sono configurate dalla proposta, la definizione di attrezzature di uso pubblico è più esatta di quella di attrezzatura pubblica. Per esse infatti la proposta chiede una concessione 99ennale e propone che in questo lungo periodo esse siano affidate a un gestore senza ipotizzare la stipula di una convenzione con il comune che regoli le attività di gestione, e stabilisca, pertanto, modalità assimilabili a quelle che caratterizzano la gestione delle attrezzature pubbliche.

In proposito occorre osservare preliminarmente che la ripartizione percentuale degli spazi disponibili - considerati come la sommatoria di quelli da restaurare e quelli da formare ex novo - tra le funzioni indicate dalle citate norme urbanistiche, non deve rispondere a precisi riferimenti quantitativi che non sono fissati dalle citate norme, fermi restando gli obblighi in materia di standard del cui rispetto si da conto in altra parte della relazione.

L'entità della superficie destinata ad attrezzature resta quindi una scelta discrezionale dell'amministrazione, eventualmente dipendente dai criteri che si intendono adottare per la fattibilità economica dell'operazione.

Resta comunque e preliminarmente il problema della qualificazione pubblica o di uso pubblico delle attrezzature che può essere conseguita a condizione che per le attrezzature in argomento si stipuli una convenzione che preveda condizioni analoghe a quelle praticate dal Comune in altri analoghi casi di attrezzature pubbliche date in gestione a soggetti privati.

L'argomento è stato ovviamente oggetto di particolare attenzione in occasione degli incontri tenuti con il soggetto proponente nel quadro del confronto che si è sviluppato, nel merito della proposta presentata, e nei termini di legge.

A questo proposito i rappresentati del proponente hanno sostenuto:

- che l'insieme delle attrezzature a carattere commerciale previste sono nella misura minima necessaria per rispondere adeguatamente alla domanda prodotta dagli utenti dell'attrezzatura portuale e da tutti i cittadini che frequenteranno l'area per scopi ricreativi;
- che l'entità delle suddette attività a carattere commerciale e il tempo di concessione richiesto per gli edifici che le ospitano è imposto dal piano economico-finanziario dell'iniziativa e in particolare dall'esigenza manifestata dal Comune di coprire l'insieme dei costi con i ricavi di gestione senza dover corrispondere alcun contributo pubblico in denaro.

Gli amministratori comunali presenti ai suddetti incontri hanno ribadito l'obiettivo del Comune di procedere a una riqualificazione dell'area, ritenendo che le opere proposte, nella loro combinazione percentuale proposta tra attività commerciali e artigianali e attrezzature di uso pubblico, rispondono a questo obiettivo, tenuto conto dei vincoli economici prospettati.

In altri termini il Comune riterrebbe ovviamente preferibile che il mix di funzioni previste nel nuovo insediamento vedesse una maggiore percentuale di funzioni eminentemente pubbliche, a scala urbana e di quartiere, se ciò fosse compatibile con le esigenze espresse di bilancio economico in pareggio dell'iniziativa. Ritiene in ogni caso che la soluzione configurata presenta le caratteristiche necessarie per produrre quegli effetti di riqualificazione economica e sociale che il Comune intende conseguire in quell'area. Si deve notare in proposito il positivo ruolo che le nuove attività, nel loro insieme, assumono dal punto di vista del rafforzamento del tessuto produttivo di un quartiere di prestigiose tradizioni industriali che negli ultimi anni ha purtroppo visto un progressivo e inesorabile indebolimento dell'apparato produttivo. E' oltre tutto indiscutibile che le attività commerciali previste a servizio del porto, in particolare ristoranti, bar, pub, eccetera, sono un'indispensabile dotazione delle aree dedicate allo svago e al tempo libero, come quella che si intende configurare con la presente iniziativa.

La validità della soluzione proposta resta comunque condizionata dalla verifica della congruenza, dal punto di vista dell'amministrazione pubblica, del piano economico finanziario, di cui si da conto in altra parte della presente relazione.

D'altra parte una condizione più vantaggiosa per il Comune nel senso precedentemente indicato può ovviamente conseguirsi con la gara a cui andrà sottoposta la presente proposta nell'eventualità che essa sia dichiarata di pubblico interesse.

Nella valutazione della proposta definitiva si fa riferimento, oltre agli elementi normativi precedentemente citati, alle osservazioni trasmesse al proponente, come evidenziato al paragrafo 1, con nota n.81 del 18.03.03, con la quale è stata richiesta una ulteriore integrazione e modifica della documentazione presentata. Tale richiesta di integrazione e modifica scaturiva dalla istruttoria degli uffici dell'amministrazione e anche dal parere espresso formalmente dall'Unità di Finanza di Progetto Regionale. Le problematiche segnalate riguardavano diversi aspetti della proposta presentata che sinteticamente si riportano di seguito:

- l'asseverazione bancaria presentata non rispondente a quanto stabilito dall'Autorità per la vigilanza dei lavori pubblici nell'atto di regolazione n. 14 del 5 luglio 2001;
- la lievitazione dei costi a Euro 1.550.000,00 per l'elaborazione della proposta, senza fornire alcuna documentazione giustificativa sulla congruità delle spese;

- la impraticabilità della proposta circa l'acquisizione in proprietà degli immobili comunali e di quelli demaniali a seguito della sdeemanializzazione dei medesimi;
- la difformità urbanistica della proposta relativamente all'aumento della superficie dello specchio d'acqua utile che dagli originari 90.000 mq. per 600 posti barca venivano portati a 130.000 mq. per 850 posti barca;
- la difformità urbanistica della realizzazione un nuovo edificio a destinazione commerciale da realizzare nell'area della ex Corradini;
- l'assenza di una struttura da destinare ad attività sportive così come previsto dalla disciplina urbanistica;
- la inadeguatezza del collegamento carrabile tra via Ponte dei Granili e l'area ex Corradini;
- l'adeguamento del molo aliscafi all'effettiva disponibilità dell'area dei serbatoi della centrale ENEL;
- l'assenza della distinzione tra spazi pubblici da quelli privati;
- la necessità di estendere il diritto di superficie a tutte le aree ed edifici comunali e demaniali;
- la mancanza di quantificazione di alcuni costi quali: gli espropri, la bonifica o lo spostamento di sottoservizi;
- l'assenza di una idonea documentazione giustificativa dei costi parametrici esposti;
- l'assenza di idonei capitolati prestazionali atti a garantire la buona qualità delle opere;
- l'eccessivo sbilanciamento dell'indebitamento rispetto al complessivo piano finanziario;
- la riformulazione della bozza di convenzione in alcuni suoi aspetti amministrativi e legislativi.

a. Gli aspetti urbanistici, ambientali e edili

In linea generale si rileva che la proposta risulta rispondente ai criteri e agli obiettivi definiti dalla nuova disciplina urbanistica e gli interventi previsti risultano sostanzialmente conformi agli elementi normativi approvati con l'accordo di programma, fatta eccezione per alcuni aspetti di seguito riportati.

In merito alla *delimitazione dell'area*, la proposta prevede una rettifica del perimetro individuato nell'accordo di programma, in particolare viene ampliato lo specchio d'acqua di circa 7,7 ettari. Tale ampliamento, riguardante solamente la parte a mare, viene giustificato dal proponente dalla

40

esigenza di una conformazione dell'approdo turistico per motivi meteo marini, diversa da quella indicata dall'accordo di programma, e dello spostamento del molo di sottoflutto più ad est (Alveo Pollena), così come indicato dal medesimo accordo di programma. Si ritiene che la suddetta rettifica, necessaria per garantire una migliore funzionalità portuale, possa essere considerata compatibile con quanto definito dall'accordo di programma, che assumeva come delimitazione dello specchio d'acqua per la realizzazione del porto un'ipotesi progettuale indicativa.

In merito alle *dimensioni dello specchio d'acqua utile* per la realizzazione dell'approdo, il progetto prevede una superficie pari a 130.000 mq che risulta superiore al limite fissato dall'accordo di programma, pari a 90.000 mq. Il proponente ha motivato la necessità della maggiore dimensione dell'approdo in relazione all'incremento dei costi conseguenti alle variazioni progettuali richieste al progetto originario, ritenendo, pertanto, che l'equilibrio economico del progetto potesse essere raggiunto solo attraverso un incremento dei posti barca (da 600 a 850) da realizzare. Si precisa che tale variazione non modifica la superficie complessiva dello specchio d'acqua definito dall'accordo di programma. Pertanto, anche se tale modificazione non presenta controindicazioni dal punto di vista urbanistico, in quanto resta fissata la funzione originariamente prevista e la dimensione complessiva dello specchio d'acqua dedicato alla suddetta funzione, la maggiore dimensione configura una variazione alle norme urbanistiche vigenti e, quindi, risulta necessario procedere all'approvazione di relativa variante che può avvenire – come suggerito anche dal parere dall'Unità Tecnica di Finanza Regionale – successivamente alla dichiarazione di interesse pubblico, così come previsto dall'art.37 quater della legge 109/1994.

In merito alle *caratteristiche costruttive delle opere* si rileva che il proponente ha presentato, con riferimento alle diverse tipologie di intervento previste (recupero, opere marittime, nuova edilizia), una documentazione sommaria relativa alle specifiche caratteristiche delle opere, sia dal punto di vista costruttivo che prestazionale. Tale carenza non può ritenersi, comunque, significativa al fine delle valutazioni complessive sul progetto, che, trattandosi di una progettazione preliminare, si attiene a fornire i soli elementi progettuali maggiormente identificativi delle opere. D'altra parte si fa presente che la modalità di finanza di progetto prevede che l'aggiudicatario della concessione provvede alla realizzazione e gestione delle opere per tutto il periodo della concessione medesima. Si ritiene pertanto che la garanzia dell'amministrazione su questo aspetto risiede soprattutto nell'interesse che l'aggiudicatario ha

41

concretamente per la qualità e durevolezza delle opere. Sia perché l'appetibilità delle opere stesse sul mercato - che l'eventuale promotore ha tutto l'interesse a incentivare - dipende ovviamente dalla qualità che esse avranno; sia perché una cattiva qualità dei materiali farebbe salire i costi di manutenzione e gestione oltre il valore preventivato danneggiando economicamente l'eventuale promotore.

In merito alle *destinazioni d'uso degli edifici dell'ex Corradini*, il proponente ha ottemperato alla prescrizione riguardante l'eliminazione della nuova struttura commerciale e la previsione di una struttura sportiva coperta, che viene localizzata al posto della struttura commerciale eliminata e viene destinata a palestra centro fitness, club vela e diving. Per l'attrezzatura sportiva non vengono fornite indicazioni progettuali di dettaglio, ma soltanto indicazioni dimensionali generali. Vale anche a questo proposito la considerazione svolta in generale sul tema delle caratteristiche costruttive delle opere.

Per quanto riguarda il rispetto degli *standards minimi urbanistici di cui al Dm 1444/1968*, il proponente considera, ai fini del calcolo degli standards, le sole superfici lorde di solaio destinate ad attività commerciali, artigianali e di servizio, pari a mq.12.912, previste negli edifici dell'ex Corradini, non includendo, erroneamente, le altre superfici destinate ad analoghe attività previste in altri edifici, quali il centro commerciale ubicato nell'edificio silos di mq.2.645 e il club house-ristorante sul molo di mq.1.747. Pertanto la superficie linda di solaio destinata ad attività commerciali, artigianali, terziarie e di servizio, prevista dall'intervento, assomma complessivamente a mq.17.304, per la quale va prevista una superficie minima da destinare a standards urbanistici (verde, parcheggi), di cui all'art.5 del dm 1444/1968, pari a mq. 13.842 (17.304x0.8), di cui la metà (mq.6.900) da destinare a parcheggi pubblici. Le superfici previste dal progetto per attrezzature pubbliche o di uso pubblico risultano pari a mq.11.618, di cui circa mq.8.000 per spazi pubblici o di uso pubblico a verde (piazzale belvedere a verde soprastante parcheggio e spazio copertura attrezzatura sportiva), mq.2.645 per attrezzature sportive, e mq.973 per sala polifunzionale. La quota di standard da riservare a parcheggio pubblico - non quantificata nel progetto ma ipotizzata lungo la viabilità di accesso al porto il cui riadeguamento, con una sezione di 13 metri di ampiezza, consentirebbe di prevedere aree di parcheggio in alcuni tratti stradali e nelle aree residue degli spazi di manovra - deve essere assicurata almeno fino al conseguimento dello standard minimo come precedentemente indicato e pertanto non può essere inferiore a mq.2.224 (13.842 – 11.618). La eventuale minore dotazione di parcheggi pubblici può essere ritenuta ammissibile in quanto, così come espresso dal parere

2

42

del competente servizio in merito agli aspetti trasportistici, di cui al successivo paragrafo b), si prevede in generale che l'accessibilità all'intera zona debba essere garantita prevalentemente dal trasporto pubblico con la massima valorizzazione del nodo di interscambio (bus-tram-metropolitana-linee del mare) da realizzare a S.Giovanni, escludendo a tal fine la realizzazione di parcheggi di interscambio, e di conseguenza riducendo al minimo possibile le aree di parcheggio pubblico al fine di disincentivare al massimo il trasporto privato su gomma.

Le superfici delle attrezzature previste, pertanto, soddisfano la dotazione minima di attrezzature pubbliche a norma di legge.

Per quanto riguarda l'attrezzatura sportiva e la sala polifunzionale, il promotore è tenuto a stipulare apposita convenzione con il comune di Napoli la quale, a garanzia di una idonea utilizzazione delle stesse da parte degli abitanti del quartiere, preveda modalità di gestione, con condizioni analoghe a quelle praticate per attrezzature pubbliche comunali della stessa tipologia date in gestione a privati.

In merito ai parcheggi pubblici da realizzare lungo la strada di accesso, va prescritto che la superficie dovrà essere inferiore alla dotazione minima, pari a mq.2.224, e le aree di sosta per le auto vanno opportunamente individuate senza compromettere la funzionalità della viabilità di accesso riadeguata, nei termini indicati al successivo sub paragrafo b).

In merito alla *funzionalità dell'intero insediamento portuale*, una prima considerazione riguarda il rapporto tra la superficie dello specchio d'acqua e la superficie terrestre che è normalmente considerato pari a 1,25: ciò significa che a uno specchio d'acqua per l'ormeggio delle imbarcazioni pari a 130.000 mq dovrebbe corrispondere un'area a terra pari a 10,4 ettari. Nel progetto l'area necessaria per ospitare le attrezzature del porto e quelle di supporto ha una superficie complessiva di 10,5 ettari - comprensiva anche della viabilità di accesso in quanto intesa come viabilità dedicata al porto - quindi sostanzialmente adeguata.

Per quanto riguarda la *compatibilità delle attività commerciali* previste dal progetto rispetto al Piano delle Attività Commerciali, approvato con delibera consiliare n.46 del 9 marzo 2001 e con delibera di giunta regionale n.3955/2001, si rileva che il progetto prevede strutture commerciali per la media distribuzione e l'area d'intervento non rientra tra quelle individuate dal piano del commercio per la media distribuzione. Si precisa, comunque, che la suddetta delibera consiliare dispone "la compatibilità della media distribuzione non alimentare e dei negozi di vicinato in tutte le zone del Prg senza necessità di apposita individuazione planimetrica", intendendo per media distribuzione quelle strutture commerciali che, ai sensi della legge regionale 1/2000,

hanno una superficie utile di vendita compresa tra i 250 e 2500 mq. Il progetto prevede diverse attrezzature commerciali (saloni esposizione, mini market, artigianato di servizio, centro commerciale edificio silos) e tra queste anche una destinata alla distribuzione alimentare, classificabile come media distribuzione. Pertanto le suddette attività commerciali risultano compatibili con il piano approvato salvo la media distribuzione alimentare.

Si ritiene pertanto opportuno prescrivere che le destinazioni commerciali di media distribuzione previste devono essere del tipo non alimentare e non superare ciascuna i 2.500 mq di superficie utile di vendita, fermo restando che la destinazione alimentare potrà essere introdotta anche nella media distribuzione solo a seguito di eventuale conforme modifica del piano commerciale del Comune.

Per quanto riguarda *la dotazione di parcheggi pertinenziali per le attività commerciali di media distribuzione ed per attrezzature pubbliche* o di uso pubblico previste, ai sensi di quanto disposto dalla legge regionale n.1/2000 e dalla legge 122/1989, il fabbisogno per le attività commerciali risulta pari a mq.7.528 e per le attrezzature risulta pari a mq.1.510, per un totale di mq.9.038. Il progetto prevede complessivamente mq.35.404 per parcheggi pertinenziali di cui circa mq.24.000 destinati agli 850 posti barca (1 posto auto per posto barca: 226 p.a. moli + 624 silos), mq.1.227 a raso per la sosta temporanea e mq.10.177 per le attività commerciali e le attrezzature di uso pubblico (mq.6.992 parcheggio interrato + mq.3.000 silos). Pertanto la dotazione di parcheggi pertinenziali per attività commerciali e per le attrezzature pubbliche risulta adeguatamente soddisfatta.

Per quanto riguarda la *fruibilità pubblica pedonale degli spazi esterni*, la proposta, contrariamente a quanto indicato nell'accordo di programma e richiesto da quest'ufficio, prevede che la totalità degli spazi esterni inclusi nell'area interessata abbia un regime di uso pubblico a gestione privata. Tale soluzione interessa sia le aree delle banchine del porto sia gli spazi dell'area ex Corradini esterni ai fabbricati nei quali saranno poste le nuove funzioni, commerciali, artigianali e sociali che il progetto prevede. Viene proposto, pertanto, che questi spazi siano recintati e che l'accesso ad essi, previsto solamente in corrispondenza della viabilità esterna, - sia pure consentito a tutti i cittadini - debba essere soggetto a restrizioni di orario e di altra natura che si rendessero eventualmente necessarie. La suddetta ipotesi viene giustificata dal proponente per la necessità di proteggere adeguatamente le nascenti attività in considerazione del fatto che esse sono collocate in una condizione ambientale ritenuta difficile. Essa configura un modello di gestione diverso da quello che questa amministrazione aveva inizialmente ipotizzato

affinchè garantisse - pur nel rispetto delle specifiche esigenze gestionali - l'integrazione del nuovo contesto urbano attraverso punti di accesso e permeabilità capaci di aprire la nuova struttura verso il quartiere. A questo proposito era stato prospettato che le restrizioni potessero riguardare le sole banchine dell'approdo turistico e non anche l'area della Corradini. Inoltre, la recinzione dello spazio interessato dall'intervento potrebbe comportare un condizionamento del progetto che riguarderebbe anche l'adiacente spazio residuo dell'ex Corradini, per il quale è stato ipotizzato un riuso finalizzato alla costituzione di un insediamento universitario. La questione, che ha una indiscutibile rilevanza urbanistica, non richiede tuttavia soluzioni strutturali e difficilmente modificabili, perché attiene soprattutto al livello della gestione e non tanto a quello della configurazione dell'intervento. Di conseguenza quest'ufficio, pur attribuendo all'argomento una notevole importanza e pur essendo orientato per un uso pubblico senza limitazioni o con restrizioni ridotte al minimo, non ritiene tuttavia che esso possa costituire elemento ostativo all'eventuale dichiarazione di pubblico interesse, nell'ipotesi che l'esame sugli altri aspetti avesse un esito positivo. Conformemente all'indirizzo fornito in proposito dall'amministrazione si ritiene pertanto accoglibile la proposta con la prescrizione che l'accesso al pubblico deve essere garantito anche oltre l'orario di apertura degli esercizi commerciali, al fine di permettere la massima fruizione a tutti i cittadini.

Si ritiene, inoltre che, al fine di migliorare l'accessibilità pedonale, si debba richiedere di prevedere un accesso pedonale all'area, attraverso l'edificio silos, opportunamente separato da quello veicolare, che consenta lo scavalco della linea ferroviaria attraverso l'edificio ponte e l'accesso diretto alla passeggiata a mare prevista sulla sommità dei moli frangiflutti, oltre che agli spazi esterni della Corradini.

In merito agli interventi di *sistemazione della foce dell'Alveo Pollena*, si ritiene opportuno che le opere previste dal progetto siano opportunamente verificate e concordate, ai fini della compatibilità delle stesse con la funzionalità dell'impianto fognario esistente, con l'ente gestore dell'impianto.

Una considerazione a parte merita la valutazione degli *effetti sull'ambiente circostante*. Le prescrizioni in merito alle caratteristiche degli studi in materia ambientale da elaborare in relazione alle diverse tipologie di progetto, sono indicate nel Dpr del 12.04.1996. In particolare il progetto definitivo dell'opera in esame rientra tra le tipologie progettuali indicate nell'allegato A del citato Dpr e quindi dovrà essere assoggettato alla procedura della valutazione di impatto ambientale.

65
Allo stato per il livello progettuale (preliminare) dell'opera vale, ad integrazione e specificazione del Dpr del 12.04.1996, il decreto 14.04.1998 del Ministero dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei LL.PP. riguardante "l'approvazione dei requisiti per la redazione dei progetti da allegare ad istanza di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto". Tale Decreto definisce, per le opere considerate, i contenuti del progetto preliminare e, tra questi, lo studio di inserimento ambientale e paesistico, non ritenendo necessaria in questa fase l'elaborazione di uno studio di impatto ambientale. Pertanto, lo studio, così come presentato, risulta rispondente a quanto richiesto dalle norme vigenti.

In merito alle valutazioni effettuate dallo studio si osserva che non è stato ben approfondito, tra le 11 categorie ambientali considerate, l'effetto del drenaggio (considerato nullo nel progetto) sulle componenti flora e fauna acquatica e gli ecosistemi. Inoltre lo studio è carente sotto l'aspetto dell'impatto visivo, la variabilità dei livelli idrici nella darsena, nonché le opportune misure di compensazione ambientale e le norme di tutela ambientale che si intendono applicati all'intervento. Occorre però segnalare che i suddetti approfondimenti non cambiano la valutazione complessiva dello studio ambientale che consente di esprimere, dal punto di vista dell'inserimento ambientale e paesistico, un parere positivo sul progetto presentato. Si segnala infine che nella premessa dello studio presentato è stato considerato erroneamente l'approdo turistico in esame compreso nell'allegato B del Dpr 12.04.96.

A conclusione dell'esame si può ritenere che lo studio presentato dal promotore, per quanto riguarda la problematica ambientale e paesaggistica, possa essere considerato sufficiente ai fini della proposta di concessione, con i seguenti approfondimenti ed integrazioni, da elaborare in sede di progetto definitivo, relativi ai seguenti aspetti:

- in merito all'impatto dell'opera sull'ambiente, l'effetto considerato nullo del drenaggio sulle componenti flora e fauna acquatica e gli ecosistemi (relazioni biologiche);
- la trattazione dell'impatto visivo e della variabilità dei livelli idrici nella darsena, nonché delle opportune misure di compensazione ambientale e delle norme di tutela ambientale che si intendono applicati all'intervento.

Si ritiene opportuno, infine, evidenziare che l'area oggetto d'intervento, interessando un tratto del territorio costiero compreso in una fascia della profondità di 300 metri dalla costiera, risulta assoggettata, ai sensi dell'art.146 del decreto legislativo 29 ottobre 1999 n.490, a vincolo di tutela ambientale; inoltre alcuni edifici dell'ex Corradini sono sottoposti a vincolo di tutela ai sensi dell'art.2 del medesimo decreto legislativo n.490. Gli articoli n.23 e n.151 del medesimo

27

decreto legislativo n.490, dispongono l'obbligo di sottoporre i progetti delle opere agli organismi preposti alla tutela dei beni al fine di ottenerne la preventiva approvazione. Pertanto, così come suggerito dall'Unità di Finanza di progetto regionale nel parere del 6 maggio 2003, l'acquisizione della suddetta approvazione dovrà intervenire, successivamente alle procedure di gara, in fase di progetto definitivo ed essere a carico del soggetto aggiudicatario della concessione. La circostanza dovrà essere opportunamente segnalata nel bando di gara restando inteso che il promotore assume tutti i rischi relativamente alle variazioni che tali pareri possono introdurre nel progetto in esame.

Per quanto riguarda la *qualità progettuale* della proposta, si fa presente che il progetto in esame è il risultato di alcune modifiche e integrazioni migliorative apportate dal proponente alla proposta originaria, conseguenti ad osservazioni e indicazioni formulate dall'amministrazione in sede di istruttoria, al fine di pervenire ad una ipotesi progettuale che meglio rispondesse, dal punto di vista funzionale e qualitativo, ai contenuti e agli obiettivi definiti dall'amministrazione per l'intervento in questione. Si ritiene, pertanto, che la proposta progettuale rielaborata possa essere considerata complessivamente adeguata e che le soluzioni progettuali scelte risultano sufficientemente rispondenti ai requisiti compositivi, qualitativi e funzionali previsti per un porto turistico e annessi attrezzi.

b. Il sistema dei trasporti e della mobilità

Il sistema dei trasporti e della mobilità e il tema, in generale, dell'accessibilità all'area è stato oggetto di un parere del competente servizio *infrastrutture studi e progettazione* che è allegato alla presente come documento integrante (all.11). La proposta è stata esaminata alla luce delle indicazioni e dei principi contenuti nei documenti di pianificazione e programmazione dei trasporti già approvati dall'amministrazione comunale (piano comunale dei trasporti, piano della rete stradale, piano delle stazioni e dei nodi di interscambio).

Dal punto di vista della mobilità, il progetto, con riferimento alle infrastrutture a servizio del trasporto privato, definisce la viabilità e le aree per la sosta. Per quanto concerne, invece, il trasporto pubblico, vengono definite unicamente le aree da destinare alla realizzazione di un approdo per gli aliscafi.

67

Le osservazioni e prescrizioni che si formulano al progetto sono finalizzate alla previsione di interventi infrastrutturali che possano garantire un incremento dell'accessibilità alle funzioni di nuovo impianto, attraverso il miglioramento del sistema viario e il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su ferro.

Tali indicazioni progettuali vanno considerate congiuntamente a una serie di *condizioni al contorno* derivanti in primo luogo dagli accordi intcorsi o in via di definizione, tra l'Amministrazione comunale e le società di trasporto pubblico che operano nell'area in questione, ovvero ferrovie dello Stato e Azienda napoletana della mobilità.

Viabilità. Al fine di garantire l'accessibilità all'area, è previsto l'adeguamento e la realizzazione di infrastrutture di connessione con la viabilità esistente. L'accesso carrabile all'area del porto turistico è garantito unicamente da via Marina dei Gigli e dallo stradone di Vigliena, riqualificato e prolungato fino al cancello di accesso al porto turistico, punto dal quale ha inizio la nuova viabilità carrabile interna, di cui la proposta ipotizza una utilizzazione riservata agli utenti delle attrezzature impiantate. Sulla base della simulazione dei flussi di traffico presentata dal promotore, effettuata con riferimento allo scenario temporale in cui si realizzerà l'intervento, sono state definite le caratteristiche della piattaforma della strada di accesso all'area. In particolare, partendo da una sezione minima disponibile di circa 13 metri, si è proposta una soluzione con una corsia di larghezza pari 3,50 metri per verso di marcia, soluzione ritenuta adeguata in considerazione dell'ingombro dinamico dovuto al transito dei mezzi pesanti diretti al cantiere navale. Il progetto prevede, inoltre, che la strada si configuri come strada di tipo E, ai sensi dell'art. 2 del codice della strada. In considerazione di ciò, al fine di garantire al nuovo asse stradale un assetto coerente con il suo ruolo urbano, si ritiene necessario che le corsie veicolari siano fiancheggiate da marciapiedi di almeno 2 metri, in modo da configurare la strada come un vero e proprio viale urbano, fruibile sia dai veicoli che dai pedoni. Tale esigenza, in considerazione dell'ingombro ipotizzato per le corsie veicolari, pari complessivamente a 7 metri, e dell'ingombro delle banchine laterali, pari complessivamente a 1 metro, risulta compatibile con la sezione minima disponibile rilevata dal progettista, pari a 13 metri.

In definitiva, si valuta positivamente lo studio effettuato per il dimensionamento del nuovo asse stradale, rilevando, tuttavia che quanto indicato nella relazione contrassegnata con il codice Y4, con cui si concorda, non è coerente con quanto rappresentato graficamente nella tavola contrassegnata con il codice Y1, in cui è proposto un asse stradale con due corsie di 2,75 metri per verso di marcia, senza marciapiedi laterali. pertanto, in considerazione della diffidenza tra la relazione Y4 e la Tavola Y1, si ritiene necessario che gli elaborati grafici del progetto vengano adeguati in funzione di quanto indicato nella relazione citata.

J

Si ritiene opportuno, comunque, prescrivere che il sistema dei collegamenti viari deve essere conformato nel rispetto dei principi espressi nel piano della rete stradale primaria, assumendo come criterio guida irrinunciabile del progetto l'esigenza della circolazione sicura dei pedoni, e cioè, che tutte le strade, incluse quelle indispensabili per il traffico veicolare, devono avere marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e possibilità di sosta per i pedoni.

Il progetto, infine, non prevede percorsi pedonali che garantiscano un efficace raccordo dell'area del porto turistico con il quartiere, inoltre, l'unico scavalco della barriera ferroviaria viene destinato al solo transito veicolare, escludendo la possibilità dell'accesso pedonale. Vale in proposito la prescrizione formulata al precedente sub paragrafo 4a).

Sosta. Il progetto prevede le seguenti infrastrutture destinate alla sosta delle auto:

- un parcheggio a servizio del porto turistico, allocato in un silos fuori terra posto all'estremità orientale dell'area di intervento, con accesso dal corso San Giovanni a Teduccio, in corrispondenza dell'intersezione con via Alveo artificiale;
- un parcheggio di tipo pertinenziale, interrato su due livelli, ubicato sull'area libera a verde all'interno della ex Corradini, accessibile unicamente dalla viabilità carrabile interna al porto turistico, a servizio delle attività insediate all'interno dell'area;
- un parcheggio a servizio del porto turistico ubicato lungo i moli frangiflutti.

Vengono previste inoltre aree per la sosta temporanea disposte lungo la viabilità interna al porto.

Si rileva che il parcheggio pertinenziale viene localizzato su un'area che il Programma urbano dei parcheggi destina a parcheggio di scambio a raso. Condividendo la scelta operata dal progetto che prevede unicamente la realizzazione di parcheggi di destinazione e pertinenziali, si ritiene che nell'area in questione non debbano essere proposte infrastrutture destinate alla sosta di interscambio e che il nodo trasportistico da realizzare a San Giovanni debba garantire unicamente l'interscambio tra le diverse modalità del trasporto pubblico (linea via mare, linea metropolitana 2, linea regionale Fs per Salerno, linee tranviarie e linee del trasporto collettivo su gomma). Ciò per diversi motivi quali: la vicinanza di alcuni parcheggi di interscambio da realizzare (Galileo Ferraris-linea metropolitana 2 e San Giovanni linea metropolitana 4) e il futuro declassamento a viabilità locale di corso S.Giovanni che verrebbe inficiato dagli elevati livelli di congestione determinati da un parcheggio di interscambio.

Trasporto pubblico. Il progetto prevede, riguardo al trasporto pubblico, la realizzazione di un approdo per aliscafi, che si può considerare assolutamente fondamentale per l'accessibilità alle attività di nuovo impianto. Il progetto, di contro, non formula alcuna previsione riguardo al collegamento delle attività da impiantare con la rete ferroviaria metropolitana, tralasciando

69

completamente la possibilità di usufruire del trasporto collettivo su ferro per il raggiungimento delle suddette attività.

Al fine di garantire un'adeguata accessibilità pedonale alla stazione di S.Giovanni e all'attracco aliscafi, si ritiene necessario proporre che l'elaborazione del progetto definitivo debba tener conto delle seguenti raccomandazioni:

- di progettare e configurare il sistema viario in modo tale che esso converga verso i punti di accesso alle stazioni, anche laddove questi risultino esterni all'area di intervento, come nel caso di quello che si propone nella parte Corradini destinata a insediamento universitario;
- di progettare le strade con particolare attenzione alle esigenze della componente pedonale, adottando accorgimenti finalizzati alla creazione di un ambiente confortevole, in cui poter passeggiare in sicurezza e tranquillità;
- di garantire che tutti gli assi viari che conducono alla stazione di approdo degli aliscafi siano di proprietà pubblica e adibiti all'uso pubblico;
- di configurare i percorsi pedonali all'interno dell'ex Corradini, per la parte ricadente nell'area di intervento, in maniera tale che essi, oltre che essere pubblici e adibiti all'uso pubblico, risultino organizzati anche in funzione del nuovo accesso alla rete metropolitana;
- di prevedere un più diretto collegamento tra l'abitato di San Giovanni e la linea di costa attraverso l'inserimento nel progetto di una serie di attraversamenti del fascio binari, in particolare nel punto in cui si prevede la realizzazione del parcheggio a servizio del porto turistico, adottando, a tal fine soluzioni progettuali che consentano anche l'utilizzo pedonale delle rampe di accesso, e in corrispondenza dell'incrocio con via Ferrante Imperato e via Pietro Signorini.

In merito alle *condizioni al contorno*, finalizzate a incrementare l'offerta del trasporto pubblico su ferro, si ritiene indispensabile che l'amministrazione comunale curi con particolare attenzione, nell'ambito delle iniziative trasportistiche in corso, i seguenti programmi:

- di prevedere una serie di interventi sulle stazioni esistenti o in via di realizzazione e sulla viabilità circostante, al fine di garantirne una più agevole fruizione da parte dei futuri potenziali utenti degli insediamenti previsti nell'intera area (università, porto turistico, attrezzature d'uso pubblico);
 - di prevedere, a S.Giovanni, la realizzazione di un nodo di interscambio tra le diverse modalità di trasporto pubblico;
 - di prevedere due nuove stazioni sulla linea ferroviaria costiera, Vigliena e Due Palazzi, rispettivamente a ovest e a est della stazione S. Giovanni, in modo di assicurare una completa copertura territoriale.
- 70

In particolare per la stazione San Giovanni della linea metropolitana 2 si ritiene necessaria la realizzazione di un ulteriore punto di accesso/uscita nell'area dell'ex Corradini in cui è previsto l'insediamento dell'università. Tale punto di accesso/uscita risulta esterno all'area di intervento, ma strategico ai fini del raggiungimento delle attrezzature di nuovo impianto e ai fini dell'interscambio con l'approdo per gli aliscafi. Inoltre, allo scopo di migliorare l'accessibilità pedonale all'area, occorre procedere, con le Ferrovie dello Stato, a una verifica della possibilità di destinare a un diverso uso l'edificio di stazione attuale, a seguito della sua dismissione, in considerazione di quanto previsto dalla variante al Prg adottata, che prevede l'eliminazione del suddetto edificio in modo da collegare piazza Nardella e corso S.Giovanni alla spiaggia mediante opere a scavalco della barriera ferroviaria. Si ritiene, infine, necessario procedere, nell'area FS immediatamente a est dell'attuale edificio di stazione, al completamento del reticolo viario a valle del corso S.Giovanni, interrotto a causa della presenza della linea ferroviaria a raso e della barriera proprietaria costituita dalle aree FS. L'intervento che si propone, garantendo un collegamento carrabile e pedonale parallelo al corso S.Giovanni da piazza Nardella fino al vicoletto Municipio, oltre a integrare la trama viaria locale, permette di conseguire l'importante obiettivo di ridurre le condizioni di degrado e di marginalizzazione che sempre si determinano nelle aree disposte lungo le barriere infrastrutturali. In prossimità della stazione si ritiene indispensabile la realizzazione di un efficiente nodo di interscambio tra le diverse modalità del trasporto pubblico: linee via mare - linea metropolitana 2 – linea regionale Fs per Salerno – linee tranviarie e gli attestamenti delle linee su gomma. In tal modo, potenziando l'accessibilità alle nuove attrezzature previste attraverso le diverse modalità del trasporto pubblico, diventa ragionevole ipotizzare una riduzione dell'utilizzo del mezzo privato per il loro raggiungimento, riduzione assolutamente indispensabile in considerazione della scarsa disponibilità degli spazi utilizzabili per il trasporto privato e per i relativi parcheggi. Al fine, quindi, di realizzare tale nodo di interscambio tra il trasporto pubblico su ferro, su gomma e via mare risulta necessario:

- confermare l'approdo per gli aliscafi previsto dal progetto;
- realizzare un ulteriore punto di ingresso /uscita della stazione San Giovanni nell'area in cui si prevede l'insediamento universitario, dal momento che l'uscita verso il corso S.Giovanni non è in grado di garantire un veloce collegamento con l'area di approdo per la presenza della barriera costituita dalla linea ferroviaria a raso;
- garantire, attraverso un'adatta e unitaria configurazione dei percorsi pedonali, l'integrazione tra la stazione, l'approdo degli aliscafi e l'attestamento delle linee di autobus, al fine di una agevole fruizione delle diverse infrastrutture e di un interscambio tra di esse veloce e confortevole;

- utilizzare, per la realizzazione del nodo di interscambio, anche le strutture dell'attuale deposito dell'ANM posto tra il corso S.Giovanni e la linea ferroviaria.

c. Le opere marittime

Gli aspetti relativi alle opere marittime e in generale alla funzionalità portuale sono stati sottoposti alle valutazioni della competente Autorità portuale di Napoli che, ai sensi di quanto concordato con l'accordo di programma sottoscritto con il Comune di Napoli in data 8 maggio 2003, a seguito dell'esame della proposta, in data 6 maggio 2003 ha trasmesso il proprio parere di merito, che si allega alla presente relazione come documento integrante (all.9).

In esito all'istruttoria tecnica effettuata sui vari aspetti progettuali contenuti nella proposta per quanto attiene la parte marittima, l'autorità portuale ha espresso un sostanziale parere favorevole con la raccomandazione che la parte dell'insediamento adiacente al porto commerciale ovvero al realizzando terminal di levante, sia attuata in stretto coordinamento con l'Autorità portuale di Napoli, sia nella fase di progettazione degli interventi che in fase di esecuzione degli stessi. Inoltre, in merito alle eventuali interferenze tra il traffico commerciale e il traffico diportistico, l'autorità portuale, ritenendo le stesse modestissime e tali da non comportare problemi, considera che il problema possa essere risolto con un'apposita regolamentazione, emanata dall'autorità marittima, relativamente a ingresso e uscita dai rispettivi bacini portuali, anche in presenza di condizioni meteomarine sfavorevoli. Tale regolamentazione dovrà essere rigorosamente rispettata e dovrà prevedere per le navi commerciali l'assistenza dei rimorchiatori.

d. Gli aspetti economico finanziari

Il primo elemento da considerare per una verifica di questo aspetto è l'asseverazione bancaria che il piano ha effettivamente ottenuto. L'*Ufpr* ha giudicato tale asseverazione conforme allo schema predisposto dall'*Abi* ma ha rappresentato al tempo stesso che essa costituisce per l'amministrazione solo "uno degli elementi su cui basare le proprie determinazioni". L'asseverazione rappresenta infatti una importante attestazione di fattibilità dal punto della capacità dell'investimento di ottenere credito bancario anche se non è ovviamente sufficiente a

52
decretare l'interesse pubblico, dovendosi a questo fine, come la stessa *Ufpr* suggerisce, acquisire ulteriori elementi di verifica.

Il piano economico e finanziario è un elaborato complesso in cui gli elementi di base, relativi a costi e ricavi, sono considerati come un insieme organico. Prima di prendere in considerazione il tema dei costi e ricavi occorre pertanto valutare la validità di tale elaborazione nel suo complesso: in esito all'effettuazione di questo esame il Cresme ha ritenuto il piano economico e finanziario "teoricamente congruo sotto il profilo della fattibilità economico-finanziaria in base alle condizioni che la hanno generato, compresi i costi parametrici utilizzati."

Tanto premesso è stato effettuato un esame anche dei singoli elementi che compongono il piano dal quale è scaturito in generale un giudizio tecnico oltre che di fattibilità, anche di sostanziale congruità degli elementi utilizzati, come di seguito si precisa indicando anche le ulteriori correzioni che si rendono necessarie per la sua accettazione.

Prendiamo in considerazione in primo luogo i costi.

In merito alla *congruità delle spese sostenute dal proponente*, si fa presente che l'art. 37 bis della legge 109/1994 prevede che le "proposte devono inoltre *indicare* l'importo delle spese sostenute per la loro predisposizione comprensivo anche dei diritti sulle opere di ingegno di cui all'art.2578 del codice civile, e che tale importo, soggetto all'accettazione da parte dell'amministrazione aggiudicatrice, non può superare il 2,5% del valore dell'investimento, come desumibile dal piano economico-finanziario". Il proponente ha fornito una descrizione delle principali voci che hanno determinato l'importo delle spese sostenute, per una stima pari a 1.500.000 euro, di cui 550.000 euro per diritti di ingegno, ritenendole congrue in riferimento al valore complessivo dell'investimento (1,9%) e alle integrazioni documentali resesi necessarie per adeguare la proposta a quanto richiesto dall'amministrazione. Pur rilevando la mancanza di una indicazione analitica dei costi relativi alle singole voci di spesa, si ritiene che l'importo stimato dal proponente possa considerarsi accettabile sia in riferimento alla quantità della documentazione approntata, sia al valore percentuale complessivamente inferiore al 2,5% del valore dell'investimento e sia in confronto ai compensi professionali documentati dal proponente per interventi analoghi.

La valutazione della proposta è stata effettuata, secondo quanto previsto dal comma 1 dell'art. 37 ter della legge 109/94 che, sotto l'aspetto economico finanziario, prevede la valutazione del rendimento, del costo di gestione e manutenzione, della durata della concessione, dei tempi di ultimazione dei lavori della concessione, delle tariffe da applicare, della metodologia di aggiornamento delle stesse e del valore economico e finanziario del piano.

Prima di analizzare le singole voci di costo e ricavi esposte dal promotore nel piano economico finanziario, si premettono alcune considerazioni, d'ordine generale, circa l'ultima proposta progettuale presentata dal promotore, a seguito delle richieste dell'amministrazione con la citata nota n.81 del 18.03.03.

Prendendo atto delle decisioni di considerare il progetto nella sua unitarietà e di modificare alcune scelte iniziali (ad esempio la trasformazione della volumetria commerciale in impianti sportivi coperti o il concorso del proponente fino a due miliardi di lire per la sistemazione dei sottoservizi) si evidenzia innanzitutto la coerenza del progetto in questa forma unitaria con l'istituto del project financing.

Tra gli input modificativi che trovano coerenza nella nuova proposta va considerato l'azzeramento del contributo richiesto inizialmente al Comune per la realizzazione della strada di accesso al porto.

Per quanto riguarda i costi delle *opere a mare* si riporta la valutazione effettuata dalla Autorità Portuale di Napoli con nota del 6 maggio 2003: "Il sommario di spesa per opere a mare, riportato in tab. 3 del piano economico-finanziario presentato, è stato verificato con i prezzi di mercato rilevati da opere marittime realizzate di recente nella regione risultando congruo con una oscillazione di pochi punti percentuali."

Per quanto riguarda le *opere a terra*, come già descritto precedentemente, la proposta presentata prevede una spesa complessiva pari a E. 42.464.791, così articolata:

1. Cantieri navali	E. 2.550.780
2. Piazzale arrivo aliscafi	E. 1.315.571
3. Strada di accesso da Ponte dei Granili	E. 4.131.831
4. Area di recupero ex Corradini	E. 20.108.152
5. Area del blocco parcheggi e del sovrappasso	E. 12.295.883
6. Area afferente lo specchio d'acqua (club house, box auto, torre di controllo)	E. 2.062.573

La suddetta spesa, articolata per singole opere, è stata valutata dal promotore moltiplicando la superficie londa di pavimento per i rispettivi costi parametrici. Tali costi parametrici, in verità, non vengono supportati da una relazione tecnico - prestazionale e computo metrico estimativo e neppure dalla descrizione della metodologia di determinazione dei costi medesimi. Al riguardo tuttavia si ribadisce che sarà interesse dello stesso promotore realizzare il complessivo intervento con un livello medio – alto delle caratteristiche tecnico – prestazionali dei materiali, per le ragioni precedentemente indicate.

54

In proposito il parere reso dal Cresme osserva che "i costi relativi alle opere edili, possono ritenersi sufficientemente congrui alla luce di recenti analisi realizzate da questo istituto nell'area napoletana; in alcuni e molto limitati casi può essere eventualmente individuata una leggera sovrastima dei costi, ma con percentuali di scostamento da valori medi di riferimento compresi in un range comunque accettabile; tale leggera e limitata sovrastima può ritenersi legata ad un fattore prudenziale, ovvero tale da garantire al realizzatore un margine operativo anche in presenza di eventuali modificazioni della struttura dei lavori in fase di realizzazione".

Il giudizio è stato sostanzialmente confermato dalle verifiche condotte dal gruppo di lavoro. La verifica della spesa delle opere a terra è stata condotta confrontando i singoli costi parametrici esposti con quelli considerati dalla amministrazione in interventi analoghi di riqualificazione urbana (Piano urbanistico esecutivo di Coroglio e Programmi di Recupero Urbano ex legge 493/93) e con quelli riportati nella bibliografia tecnica, in particolare in "Prezzi tipologie Edilizie" 2002 edito dalla DEI tipografia del Genio Civile.

Da tale verifica è emersa una sostanziale congruità dei costi esposti relativamente alle opere di cui ai punti 1, 2, 3 e 6 mentre vi è una leggera sovrastima, da parte del proponente, per i costi esposti per le opere di recupero dei fabbricati dell'area ex Corradini (punto 4) e per l'edificio a ponte previsto nell'area del blocco parcheggi e sovrappasso (punto 5).

Relativamente ai fabbricati da recuperare dell'ex area Corradini, è stato presentato un costo parametrico, pari a E./mq 877,98 (L./mq 1.700.000) che, tenendo anche conto della diversità delle destinazioni d'uso previste e della semplicità tipologica dei fabbricati, è stato valutato essere sovrastimato di un importo pari a E./mq 103,29 (L./mq 200.000), il che comporta una sovrastima sul complessivo costo delle opere dell'area ex Corradini di E. 1.515.491,12 (L. 2.934.400.000), corrispondente a circa il 7,5 % della spesa esposta.

Riguardo, invece, all'edificio ponte di nuova realizzazione, è stato presentato un costo parametrico, pari a E./mq 1.032,91 (L./mq 2.000.000), che è stato valutato essere sovrastimato di un importo pari a E./mq 103,29 (L./mq 200.000), che comporta una sovrastima sul complessivo costo delle opere dell'area del blocco parcheggi di E. 422.874,91 (L. 818.800.000), corrispondente a circa il 3,4% della spesa esposta.

Pertanto la verifica effettuata ha riscontrato una sovrastima della complessiva spesa esposta dal proponente di E. 1.938.366,03 corrispondente ad una percentuale del 4,6% della suddetta spesa complessiva delle opere a terra.

"*Nel merito dei costi fissi societari legati alla gestione,*" nel parere il Cresme sostiene che "si evidenzia una generale congruenza per quanto riguarda i costi del personale; il piano economico finanziario riporta una serie di altri costi legati agli organismi societari e alle

relative spese per la sede sociale e gli ammortamenti di macchine, attrezzature per uffici e arredi; tali costi, alla luce della struttura societaria e di gestione possono ritenersi congruenti. Per quanto riguarda le altre spese, nonostante una loro non meglio definita specificazione, la percentuale complessiva sul totale dei costi riferita sia alla voce assicurazioni, consulenze, sia alla voce varie ed imprevisti rimane a regime al di sotto della soglia del 25%, un valore tale da escludere una sovrastima. Ovviamente tali costi nella fase iniziale di realizzazione del progetto sono in alcuni casi più elevati in dipendenza delle fasi realizzative stesse e dunque complessivamente tali costi possono ritenersi congruenti."

Si rileva infine che, relativamente alla strada di accesso da ponte dei Granili (punto 3), nella spesa parametrica esposta, pari a E./mq 243,03 (L./mq 470.580), viene compreso, senza quantificarlo, anche il costo relativo all'esproprio delle aree necessarie per la realizzazione della strada. Al riguardo si evidenzia che l'amministrazione non può farsi carico di oneri non quantificati e pertanto si prescrive che il suddetto onere per eventuali espropri sia posto a carico del promotore. Il contributo del comune resta pertanto fissato esclusivamente nella concessione novantanovenale degli immobili ex Corradini attualmente di proprietà comunale.

In definitiva, dalle verifiche condotte, si è riscontrato una sostanziale congruità di costi esposti, presentando gli stessi uno scostamento rispetto alla media dei casi presi a raffronto misurabile in pochi punti percentuali: la percentuale di scostamento stimata dall'ufficio, di circa 4,6%, che può ritenersi assorbito nell'alea di rischio connaturata con una operazione della complessità e ampiezza come quella considerata.

Passando ora ai *ricavi*, il parere del Cresme sostiene che "l'analisi della proposta di Porto Fiorito scarl in merito al sistema di tariffe previsto per l'utilizzazione delle attrezzature (spazi e parcheggi) fa riferimento a quanto contenuto nel piano economico finanziario, in particolare all'organizzazione e quantificazione delle tariffe relative al "condominio nautico (allegati B1, B2, B3, B4 e B5 del PEF)".

"Appare condivisibile e giustamente impostato, sostiene il suddetto parere, il sistema di calcolo delle quote millesimali di ripartizione dei costi del condominio nautico, così come appare condivisibile l'impostazione e il calcolo delle quote relative alle diverse tipologie di imbarcazioni, sistema costruito in base al mix funzionale previsto per il porto turistico".

"I principi che sottendono la formulazione delle tariffe appaiono dunque convincenti, sia in termini di strutturazione del sistema tariffario, sia in termini di prezzi che, se confrontati con i prezzi medi rilevati in altre situazioni analoghe/omologhe, evidenziano dunque una forte coerenza".

“In merito al sistema di *revisione delle tariffe*, la proposta non fa espressamente riferimento ad alcuna modalità specifica, tuttavia la costruzione del sistema tariffario del condominio nautico e la stessa costruzione del PEF fanno riferimento alle indicazioni di base contenute nella prima stesura del PEF, presentata nel 2000. A pag. 7 della suddetta relazione si può evincere come vi sia una impostazione che può ritenersi corretta dal punto di vista del calcolo dell'inflazione e quindi dell'eventuale rivalutazione dei prezzi, dei costi e dei ricavi. In tale interpretazione, la società Porto Fiorito scarl dunque non propone un sistema specifico di revisione dei prezzi delle tariffe del condominio nautico e delle locazione dei parcheggi, proposte nel PEF, in quanto fa indirettamente riferimento al normale sistema di revisione delle tariffe derivante dall'aggiornamento dei prezzi in base ai valori indice ISTAT riferiti all'andamento inflativo”.

Il tema dell'aggiornamento delle tariffe merita una riflessione di carattere generale. Il contesto entro il quale la norma colloca la verifica circa l'aggiornamento delle tariffe lascia intendere che essa si riferisca soprattutto alle tariffe da applicare nella gestione dei servizi pubblici; tariffe che è ovviamente indispensabile concordare e definire non solo con riferimento alla loro determinazione iniziale ma anche nel suo meccanismo di aggiornamento, a garanzia degli utenti del servizio pubblico. In questo caso non si tratta di questo tipo di tariffe – per le quali si è prescritto che debbano conformarsi alle condizioni praticate dal comune in casi analoghi – ma ai canoni proposti per alcune tipologie di opere, in particolare capannoni, piazzali a essi antistanti, club house e quella parte dei posti barca per i quali non è prevista la cessione della concessione. I canoni indicati nel piano economico e finanziario possono ritenersi sostanzialmente congrui, come si espone nella presente relazione. Per essi il proponente non espone uno specifico sistema di revisione, facendo evidentemente riferimento al normale sistema di revisione delle tariffe derivante dall'aggiornamento dei prezzi in base ai valori indice Istat riferiti all'andamento inflattivo. Un successo dell'iniziativa o un ulteriore incremento dell'attuale squilibrio tra domanda e offerta potrebbe ovviamente determinare un guadagno del promotore non contemplato nel piano economico e finanziario, come pure potrebbe verificarsi il caso contrario. In definitiva si può ritenere che questo fattore di incertezza debba rientrare nell'alea di rischio connaturata in una operazione di questa natura. Si nota in conclusione che l'argomento è oggetto di una considerazione generale nel parere dell'Unità di Finanza di Progetto Regionale che evidenzia in proposito la possibilità sia di ottenere un miglioramento dei rendimenti per il soggetto pubblico a seguito di procedura di gara per l'affidamento definitivo dell'opera, sia che il concedente possa attivare, nella fase esecutiva, controlli circa il rendimento reale dell'operazione per l'investitore privato. Tale questione è segnalata al responsabile del procedimento nell'attuazione del presente intervento per le relative determinazioni.

5X

In relazione ai *canoni di locazione dei capannoni, dei piazzali e del club-house*, il parere del Cresme riporta che "si può fare riferimento alla tabella 5d, dove è specificato il metodo di determinazione dei ricavi da locazione per questi beni. Il metodo utilizzato confronta il prezzo di mercato per un prodotto nuovo con i valori indicati per l'area in oggetto. Il metodo, in ovvia assenza di dati specifici di questo tipo per quest'area, appare condivisibile e, in relazione ai valori riportati nella tabella 5d, possono ritenersi congruenti i valori medi riferiti al prodotto nuovo".

"Per quanto riguarda il calcolo dei valori di locazione al mq per le aree descritte", prosegue il parere, "il proponente, pur non specificando nel dettaglio il metodo di calcolo, giunge a formulare due valori, per i capannoni e i piazzali, pari rispettivamente al 7,4% e al 5,8% del valore di mercato a mq della nuova costruzione. Questi valori possono ritenersi congrui, dato che complessivamente portano un rendimento medio ponderato delle locazioni pari al 6,3%, un valore sufficiente a garantire la redditività dell'operazione ma non a configurare un costo eccessivo per i locatari."

"Per quanto riguarda il club house, il canone fissato in 5,6 euro/mq al mese, pone il rendimento pari al 7% dell'investimento necessario alla sua realizzazione. Tale valore è in linea con le quotazioni medie di mercato di strutture simili e risulta sufficiente a garantire la redditività del concessionario in rapporto all'appetibilità sul mercato che tale struttura deve avere per i locatari che ne cureranno la gestione. "Pertanto in relazione a questi specifici parametri di costo e di ricavo, conclude il parere, "possono ritenersi congruenti le cifre indicate dal proponente."

Relativamente alle stime sui prezzi degli *affitti annui, delle locazioni e della vendita dei posti barca* si riporta quanto espresso, nel merito, dalla relazione della Unità di Finanza di Progetto Regionale.

"Il proponente – nell'ambito della ricerca di mercato effettuata dalla Marconsult Srl – allega stime sui prezzi degli affitti annui per un ormeggio da 12 metri, dato questo da cui è agevolmente ricavabile anche quello delle eventuali tariffe di locazione o di "vendita". Le stime, riferite alla costa ligure, sono state adattate alle esigenze del presumibile scenario competitivo di Porto Fiorito con un ragionamento logico tecnicamente condivisibile. Si segnala che il modello di listino prezzi per i posti barca (tab. 5 del piano economico-finanziario del marzo 2003) può ritenersi sostanzialmente coerente con le premesse ed i riferimenti contenuti nella analisi di mercato. La struttura tecnica sempre della tabella n. 5 – parte a. Posti barca – appare corretta nella sua struttura matematica e coerente con la politica commerciale (mix di vendita) ipotizzata. Parimenti corrette, nell'impostazione logico/finanziaria, appare la successiva ripartizione sub lettera b."

J

Un giudizio sostanzialmente positivo su questo aspetto si legge anche in uno specifico parere richiesto al Prof. Alberto La Cava, che così si esprime: "Un giudizio in merito ai dati finanziari assunti per lo studio del porto di Vigliena può essere effettuato oltre che, naturalmente, con una indagine di mercato, che richiede però tempi lunghi di attuazione, anche attraverso la comparazione con casi che si possono ritenere analoghi. Sono stati pertanto esaminati i casi di Ostia, Porto di Traiano, Punta Ala e Castiglioncello. In tutti questi casi, tenuto conto delle differenze territoriali dei bacini di utenza potenziale e della datazione della realizzazione delle opere, i canoni annuali di affitto dei posti barca possono essere considerati mediamente analoghi a quelli previsti per il porto di Vigliena per le diverse dimensioni delle barche. Anche la valutazione assunta per Vigliena di un valore iniziale di un posto barca in concessione per 40 anni (e quindi assimilabile come valore in larga misura alla proprietà) in grado di garantire una redditività del 10% degli investimenti, appare coerente con le altre esperienze dei porti turistici considerati."

Tale giudizio di congruità dei valori delle tariffe di locazione e di vendita viene confermato anche dalla Autorità Portuale di Napoli che nella, già citata, relazione, trasmessa in data 6 maggio 2003, evidenzia che: "Per quanto attiene le tariffe per la locazione dei posti barca ovvero l'ipotizzato ricavo per la loro cessione per tutta la durata della concessione si evidenzia che sussiste solo un obbligo per la loro pubblicità, che si concretizza nel deposito presso l'Autorità portuale, che potrà esercitare un controllo in merito ad eventuali discriminazioni."

"L'entità di detti importi" prosegue il parere dell'autorità "è completamente determinata dal concessionario in dipendenza degli oneri da sostenere a sulla base dell'andamento del mercato, sensibile alla qualità dei servizi offerti ed alla carenza di offerta di posti barca. Tale entità (riportata in tab 5 e tab. 5a) è stata confrontata con le tariffe e le quotazioni di analoghi impianti che, tenendo conto delle mutevoli condizioni al contorno, possono considerarsi allineati in linea di massima con le quotazioni di impianti locali e del Tirreno (Napoli-Mergellina, Salerno-Masuccio, Lavagna, La Spezia-porto Lotti), anche in considerazione che per detti porti le relative tariffe non sono incrementate dell'onere di costruzione delle opere di difesa del porto."

Per quanto riguarda i *prezzi di vendita degli spazi commerciali e produttivi*, il citato parere del Cresmesostiene che "L'impostazione e la definizione dei valori per tipologia di spazio è da ritenersi valida, e dunque congrua, soprattutto in relazione alla scelta di richiedere gli immobili di proprietà comunale in diritto di superficie novantanovenne. In questa impostazione appare oltremodo corretta la diminuzione dei prezzi di vendita di tali spazi ad un valore del 15% inferiore al valore medio di mercato individuato per ciascuna tipologia; questa diminuzione, associata al meccanismo del diritto di superficie novantanovenne, garantisce doppiamente la

buona riuscita del progetto, in quanto crea appetibilità di tali spazi nel mercato dal punto di vista del costo ma garantisce anche il concessionario rispetto al periodo di validità del diritto di superficie e dunque della formula di vendita da proporre sul mercato.”

Un giudizio complessivo sul piano economico e finanziario è quello riportato nel parere del Cresme che così si esprime “L’analisi economica-finanziaria evidenzia indicatori di performance che, in riferimento alla tipologia del progetto, sono da ritenersi sufficientemente congrui, al fine di garantire la fattibilità dell’operazione e la redditività per il realizzatore.”

“In particolare, prosegue il parere, si evidenzia che la positività del segno matematico del valore attuale netto (VAN) e il valore del tasso interno di rendimento (TIR), pari all’8%, garantisce la realizzabilità dell’operazione nell’arco temporale previsto e nella successiva gestione, che fa riferimento ad un periodo complessivo di quarant’anni. Si conferma come l’allungamento del periodo di concessione sia necessario a garantire la fattibilità e la redditività del progetto, ma si ricorda che tale periodo scatta dalla fine dei lavori, ciò comporta che il piano economico-finanziario è stato sviluppato per un periodo complessivo di 45 anni.” Tale periodo corrisponde di fatto alle condizioni della concessione demaniale rilasciata dall’autorità portuale.

Tale giudizio positivo degli indicatori di performance economico finanziaria viene confermato dalla Unità di Finanza di Progetto Regionale che segnala, però, che “l’equilibrio evidenziato dal piano economico finanziario su un periodo di concessione di 40 anni dovrebbe essere completato con l’attualizzazione dei flussi di reddito derivanti dalla gestione del fitness club per il periodo ulteriore (sino a 99 anni). Tale modifica potrebbe comportare una variazione del V.A.N. del progetto di circa 102.000 euro.” Questa condizione dovrà essere considerata nella determinazione delle condizioni di gestione da stabilirsi nel quadro della richiesta convenzione con il Comune.

Il proponente nel piano economico finanziario prevede “*un prezzo a carico dell’amministrazione* (ai sensi dell’art. 19 comma 2 della L. 109/94) consistente nel diritto di superficie (e, per la parte di competenza del demanio marittimo, nella concessione demaniale) novantanovennale sugli immobili di proprietà del Comune di Napoli, il cui valore è possibile stimare pari a circa 5,7 milioni di euro, sulla base di un’incidenza d’area del 18% sul valore di mercato delle destinazioni d’uso previste”. Tale apprezzamento appare congruo quale stima del diritto di superficie degli immobili interessati.

Al riguardo si fa presente, inoltre, che il prezzo di acquisto degli immobili e suoli dell’intero complesso ex Corradini, da parte dell’amministrazione, ammonta a L. 11.500.000.000 + L. 2.300.000.000 per IVA per complessive L. 13.800.000.000. Il proponente, come innanzi detto, ha valutato il diritto di superficie degli immobili e dei suoli in 5,7 milioni di euro (L.

60

11.036.739.000). Pertanto per poter procedere ad una valutazione di congruità tra quanto offerto dal proponente (valore di concessione degli immobili e dei suoli) e quanto pagato dall'amministrazione (valore di mercato degli immobili e dei suoli), si è provveduto a stimare il prezzo di vendita corrispondente al valore di concessione di 5,7 milioni di euro.

Allo scopo si ritiene opportuno di adottare, con una applicazione inversa, il criterio utilizzato dal proponente – e ritenuto congruo dai pareri ricevuti e citati in questa relazione – di deprezzare del 15% il prezzo di cessione degli immobili ristrutturati, legato all'ipotesi del diritto di superficie novantanovenale, rispetto alla piena proprietà. Pertanto, partendo dalla suddetta stima di concessione pari a 5,7 milioni di euro otteniamo un valore di mercato dei suoli corrispondente a : 5,7 milioni di euro/0,85 = **6,7 milioni di euro (L. 12.973.009.000)**, che risulta, di gran lunga superiore al prezzo pagato dall'amministrazione per l'acquisto degli immobili dell'intera ex Corradini, considerato che la parte da cedere al concessionario riguarda solo il 50% circa di quanto acquistato dall'amministrazione anche considerando eventuali lievitazione dei valori immobiliari che nella zona interessata non dovrebbero comunque essere di particolare entità. Alla luce di quanto esposto, si ritiene che possa considerarsi congrua la valutazione del diritto di superficie effettuata dal proponente.

Nel merito della problematica, infine, la Unità di Finanza di Progetto Regionale osserva che “i beni concessi in diritto di superficie risultano essenziali alla fattibilità stessa dell'intero progetto. Il loro apporto all'operazione determina in maniera condizionante l'equilibrio economico finanziario dell'iniziativa, indipendentemente dal valore attribuito. E' possibile ritenere che i beni apportati concorrono a determinare il valore dei rendimenti dell'iniziativa e, pertanto, in assenza di una loro partecipazione alla medesima deve ritenersi che il VAN dell'intera operazione risulterebbe negativo”.

Il proponente chiede che il Comune si faccia carico, a titolo di contributo, anche dei seguenti costi:

- *oneri relativi agli espropri* relativamente alle aree non ancora di proprietà pubblica, a cominciare dai suoli necessari per realizzare la strada di accesso carrabile all'insediamento. Di questo costo il proponente si dichiara disponibile a farsene carico entro l'importo di 500 mila euro. Tra questi terreni vi sono quelli che il proponente indica come di proprietà dell'Enel e la cui acquisizione chiede che sia a carico del Comune;
- *oneri relativi alla bonifica dei terreni*. Questo importo non è indicato dal proponente né è stato possibile, per mancanza di informazioni in proposito, pervenire a una stima di massima;
- *oneri relativi allo spostamento di sottoservizi*, il cui importo nemmeno è stato indicato. Il proponente si è reso disponibile a farsene carico fino a 1 milione di euro;

- eventuali *danni per cause di forza maggiore*, di cui il proponente chiede l'integrale rimborso;
- canoni demaniali relativi al *piazzale aliscafi* e alla *passeggiata a mare*.

Si ribadisce a questo proposito l'amministrazione comunale non può farsi carico di oneri non quantificati e pertanto deve essere eliminato ogni altro onere a carico del Comune corrispondenti ai costi suddetti. Il contributo del Comune resta pertanto fissato esclusivamente nella concessione novantanovenne degli immobili ex Corradini attualmente di proprietà comunale.

c. La convenzione

In merito alla bozza di convenzione, l'amministrazione con la surrichiamata nota n.81 del 18 marzo 2003 richiedeva al proponente, tra l'altro, la rielaborazione del documento presentato in relazione ad alcuni aspetti di carattere contrattuale, legislativo e amministrativo, prevedendo, tra l'altro:

- la modalità di concessione del diritto di superficie per le aree di proprietà comunale e di concessione demaniale per le parti di proprietà del demanio marittimo;
- la predisposizione di apposite clausole disciplinanti le modalità di gestione e dei servizi conformemente alla descrizione del loro modello giuridico prospettato nel piano economico-finanziario, in generale la necessità di una accentuazione dei profili di professionalità legati alla gestione, che potrebbero essere soddisfatti dalla previsione in una clausola apposita della costituzione di una società di progetto a norma dell'art. 37 quinque della legge 109/1994;
- l'adeguamento della convenzione ai contenuti tipici della concessione di costruzione e gestione sia con riguardo all'oggetto della medesima, riferito, allo stadio della progettazione di competenza del concessionario oltre che alle garanzie anche di natura assicurativa che disciplinano l'esecuzione e la gestione delle opere;
- l'adeguamento della convenzione agli istituti della revoca e della risoluzione della concessione così come disciplinati dall'art.37 della legge 109/1994 e del subentro nella medesima di cui all'art.37 octies ed infine con le disposizioni che disciplinano il perseguitamento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e i meccanismi di ripristino di tale equilibrio;
- il coordinamento delle clausole contrattuali che disciplinano contenuti e durata della concessione di costruzione e gestione e della concessione demaniale;
- la definizione dei contributi in immobili e in denaro a titolo di prezzo a carico dell'amministrazione concedente con esclusione di ogni altra attività prestazionale a carico del medesimo.

Il proponente, in riscontro alle suddette osservazioni, ha trasmesso in data 16 aprile 2003 la bozza di convenzione, il cui esame effettuato d'intesa con l'Unità di Finanza di progetto regionale, ha evidenziato limitatamente agli aspetti giuridici e normativi, non solo la non ottemperanza di quanto richiesto dall'amministrazione, ma la necessità di apportare ulteriori modifiche e integrazioni riguardanti i seguenti aspetti:

- il mancato riferimento alle procedure definite dall'accordo di programma tra il Comune di Napoli e l'Autorità portuale di Napoli;
- la mancata rispondenza alle norme vigenti sui lavori pubblici delle clausole relative al collaudo, all'affidamento a terzi sia dei lavori che della gestione, ai danni cagionati da cause di forza maggiore, alla regolamentazione dei nuovi prezzi, alle garanzie e fidejussioni, alla risoluzione revoca e subentro, nonché alla procedura di nomina del collegio arbitrale;
- la illegittimità della clausola denominata "impossibilità parziale sopravvenuta", non corrispondente ad alcuna delle fattispecie disciplinate dalla normativa dei lavori pubblici;
- l'aggiornamento della clausola relativa alla bonifica dei siti secondo la normativa di cui all'O.M. 29.12.1999, del Dm 471 del 25.10.1999 e del Dm Ambiente del 18.09.2001;
- l'eliminazione dell'obbligo del concedente di erogare eventuali contributi nazionali e/o comunitari e di far ricorso alla copertura finanziaria attraverso contributi comunitari, nazionali e regionali, atteso che i suddetti contributi sono percepiti solo dagli enti pubblici.

Le suddette modifiche e integrazioni sono state sottoposte ai rappresentanti del proponente che hanno proceduto al loro accoglimento, concordando con i rappresentanti dell'amministrazione comunale e dell'Unità di Finanza, in sede di apposita riunione convocata ai sensi dell'art.37 ter I comma della legge 109/1994, di cui si allega verbale (all.12), la nuova bozza di convenzione, ripresentata all'amministrazione il 6 maggio 2003.

Si ritiene ovviamente necessario che la bozza di convenzione sia rivista in congruenza con le necessarie modifiche conseguenti le prescrizioni riportate nel successivo paragrafo 5.

5. Prescrizioni

Si ritiene, in conclusione, per i motivi sopra esposti ed anche in considerazione dei pareri acquisiti, che non appaiono elementi ostativi alla dichiarazione di pubblico interesse e che la proposta si ritiene fattibile con le prescrizioni di seguito indicate:

- a. gli aspetti urbanistici, ambientali e edilizi

- 63
1. Per quanto riguarda *l'attrezzatura sportiva e la sala polifunzionale*, il promotore è tenuto a stipulare apposite convenzioni con il comune di Napoli che, a garanzia di una idonea utilizzazione delle stesse attrezzature da parte dei cittadini, preveda modalità di gestione recanti condizioni analoghe a quelle praticate per attrezzature pubbliche comunali della stessa tipologia date in gestione a privati.
 2. In merito ai *parcheggi pubblici da realizzare lungo la strada di accesso*, la superficie relativa non sarà inferiore a mq.2.224, e le aree di sosta per le auto vanno opportunamente individuate senza compromettere la funzionalità della viabilità di accesso riadeguata, in conformità alle indicazioni riportate al paragrafo 4b della presente relazione.
 3. Per quanto riguarda le *attività commerciali*, le destinazioni commerciali di media distribuzione previste devono essere del tipo non alimentare e non superare ciascuna i 2.500 mq di superficie utile di vendita, fermo restando che la destinazione alimentare nella media distribuzione potrà essere introdotta a seguito di eventuale conforme modificazione del piano commerciale.
 4. Per quanto riguarda la *fruibilità pubblica pedonale degli spazi esterni* : ferme restando le recinzioni come previste, si dovranno assumere modalità di gestione affinché l'accesso al pubblico sia garantito anche oltre l'orario di apertura degli esercizi commerciali, al fine di permettere la massima fruizione a tutti i cittadini.
 5. Al fine di migliorare *l'accessibilità pedonale*, si deve prevedere sin dal progetto definitivo un accesso pedonale all'area - attraverso l'edificio silos, opportunamente separato da quello veicolare - che consenta lo scavalco della linea ferroviaria attraverso l'edificio ponte e l'accesso diretto alla passeggiata a mare prevista in sommità dei moli frangiflutti, oltre che agli spazi esterni della Corradini. Dovranno essere a tal fine studiate soluzioni che dal punto vista qualitativo e funzionale incentivino i cittadini alla massima fruizione di questo collegamento.
 6. In merito agli interventi di *sistemazione della foce dell'Alveo Pollena*, le opere previste dal progetto definitivo devono essere verificate e concordate, ai fini della compatibilità delle stesse con la funzionalità dell'impianto fognario esistente, con l'ente gestore dell'impianto.
 7. In merito agli *effetti sull'ambiente circostante*, il concessionario dovrà presentare in sede di progetto definitivo una relazione di approfondimento relativa ai seguenti aspetti:
 - in merito all'impatto dell'opera sull'ambiente, l'effetto considerato nullo del drenaggio sulle componenti flora e fauna acquatica e gli ecosistemi (relazioni biologiche);
 - la trattazione dell'impatto visivo e della variabilità dei livelli idrici nella darsena, nonché delle opportune misure di compensazione ambientali e delle norme di tutela ambientale che si intendono applicati all'intervento;
- 45

b. Il sistema dei trasporti e della mobilità

8. Per quanto riguarda la *viabilità esterna di accesso*, si rileva che le indicazioni riportate nella relazione contrassegnata con il codice Y4, con cui si concorda, non è coerente con quanto rappresentato graficamente nella tavola contrassegnata con il codice Y1, in cui è proposto un asse stradale con due corsie di 2,75 metri per verso di marcia, senza marciapiedi laterali. Pertanto, in considerazione della diffidenza tra la relazione Y4 e la Tavola Y1, si ritiene necessario che gli elaborati grafici del progetto definitivo vengano adeguati in funzione di quanto indicato nella relazione citata.

9. Nel progetto definitivo, il *sistema dei collegamenti viari* deve essere conformato nel rispetto dei principi espressi nel piano della rete stradale primaria del Comune assumendo come criterio guida irrinunciabile del progetto l'esigenza della circolazione sicura dei pedoni, e cioè, che tutte le strade, incluse quelle indispensabili per il traffico veicolare, devono avere marciapiedi ampi, buone pavimentazioni, alberature, illuminazione diffusa e possibilità di sosta per i pedoni. In generale le strade devono essere progettate con particolare attenzione alle esigenze della componente pedonale, adottando accorgimenti finalizzati alla creazione di un ambiente confortevole, in cui poter passeggiare in sicurezza e tranquillità.

c. le opere marittime

10. La parte dell'insediamento adiacente al porto commerciale ovvero al realizzando terminal di levante, sia attuata in stretto coordinamento con l'Autorità portuale di Napoli, sia nella fase di progettazione degli interventi che in fase di esecuzione degli stessi.

11. L'elaborazione del progetto definitivo dovrà conformarsi alle indicazioni formulate nella presente relazione relativamente alle parti che riguardano e interferiscono in maniera diretta con l'area d'intervento.

d. piano economico finanziario

12. Anche in considerazione del fatto che il Comune non può farsi carico di oneri non quantificati, devono essere eliminati gli oneri che la proposta pone a carico del Comune relativamente a espropri, bonifica terreni, spostamento di sottoservizi, danni per causa di forza maggiore, canoni demaniali e altri eventuali analoghi, in quanto non quantificati. Il contributo del Comune resta pertanto fissato esclusivamente nella concessione novantanovenale degli immobili ex Corradini attualmente di proprietà comunale.

65

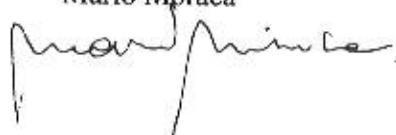
13. Resta a carico dell'aggiudicatario l'acquisizione di tutti i pareri sul progetto definitivo, in particolare di quelli di cui agli artt.2 e 151 del TU 490/1999 e che eventuali variazioni al progetto dettate dall'autorità deputata alla tutela dei vincoli, non dovrà comportare oneri a carico dell'amministrazione comunale.

14. La bozza di convenzione sia rivista in congruenza con le necessarie modifiche conseguenti la prescrizioni su riportate.

Si ricorda, infine, che in fase di procedura negoziata i soggetti promotori devono possedere i requisiti di cui all'art.98 del regolamento (Dpr 554/1999) al fine di ottenere l'eventuale affidamento della concessione.

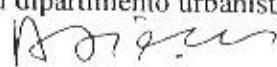
Il dirigente responsabile unico del procedimento

Mario Moraca



Il coordinatore del dipartimento urbanistico

Roberto Gianni



Al. 1 66

Atti Costituenti la proposta della società Porto Fiorito S.c.a.r.l.

Allegato 1

Elaborati presentati con n. prot. 106448 del 28 luglio 2000 presso il protocollo generale del comune di Napoli, da parte della società "porto fiorito S.C.A.R.L." costituenti la "Proposta per porto turistico".

- Offerta economica in busta chiusa sigillata;
- Progetto preliminare della soluzione di base;
- Progetto preliminare della soluzione alternativa;
- Analisi di fattibilità economico - finanziaria, con asseverazione di Banca Intesa;
- Relazione di fattibilità tecnico - operativa;
- Relazione di impatto ambientale;
- Schema di convenzione;
- Elementi di valutazione di cui all'articolo 21, comma 2, b) della L. 109/94 e s.m.i;
- Cronoprogramma dei tempi di realizzazione del Progetto;
- Fideiussione della Società Italiana Cauzioni s.p.a. ai sensi dell'articolo 30 della L. 104/94 e s.m.i e relative dichiarazioni di impegno a rilasciare successive fideiussioni, ai sensi degli 30 e 37 quater della citata L. 109/94 e s.m.i.

Elenco elaborati (opere a mare)

- A) Relazione descrittiva
- B) Relazione di fattibilità tecnico - operativa
- C) Relazione Idraulico - Marittima
 - C1) Tabulati SMB
 - C2) Piani d'onda - Grafici
 - C3) Piani d'onda - Tabulati
 - C4) Tabulati distribuzione dell'energia sottocosta
- D) Relazione geologica preliminare
- E) Studio di inserimento ambientale e paesaggistico
- F) Preventivo sommario di spesa

- | | |
|----------|--|
| Tav. B01 | Corografia |
| Tav. B02 | Inquadramento geografico |
| Tav. B03 | Rilievo dello stato attuale con batimetria |
| Tav. B04 | Stato attuale con inserimento del progetto |
| Tav. B05 | Planimetria generale degli interventi |
| Tav. B06 | Planimetria di progetto - disposizione dei posti barca |
| Tav. B07 | Planimetria di progetto - dragaggi e riempimenti |
| Tav. B08 | Planimetria di riferimento delle sezioni tipo |
| Tav. B09 | Sezione tipo opere foranee |
| Tav. B10 | Sezione tipo banchine di ormeggio |
| Tav. B11 | Sezione tipo pontili galleggianti |
| Tav. B12 | Arredi di banchina |

Tav. C01 Planimetria di tracciato - Impianto elettrico

Tav. C01 Planimetria di tracciato - Impianto idrico e fognario

Elenco elaborati (opere a terra)

- Tav. A1 Planimetria dello stato di fatto
- Tav. A2 Planimetria di progetto con zonizzazione
- Tav. A3 Planimetria di progetto
- Tav. A4 Spaccato tipologico dello stato di fatto con profili
- Tav. A5 Spaccato tipologico di progetto con profili
- Tav. A6 Pianta di progetto (1) con profili
- Tav. A7 Pianta di progetto (2) con profili
- Tav. A8 Pianta di progetto (3) con profili
- Tav. A9 Pianta e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 12/D/E)
- Tav. A10 Pianta e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 13/14)
- Tav. A11 Pianta e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 15/16/A/B/C)

Tav. A12 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 17/18/19/20/21/22/23/24)

Tav. A13 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 25/26/27/28/29/30)

Tav. A14 Assonometria

Tav. A15 Viste prospettiche

67

2

3067 del 15/12/00

68

Tra gli Atti del
progetto Funzione
attiva

Alle. m 2

~~Com. 3344~~

Comune di Napoli- Dip.to Affari Generali e Isp.to

Servizio Gare e Contratti

Verbale di qualificazione

L'anno duemila il giorno 14 del mese di dicembre alle ore 14.00, presso il Servizio Gare e Contratti si sono riuniti:

dott. Antonio Ruggiero, Dirigente Servizio Gare e Contratti;

dott. Giuseppe Carino, Istruttore direttivo Servizio Gare e Contratti;

dott. Mariagrazia Cesaria, Funzionario Amministrativo del Servizio Pianificazione Urbanistica.

Premesso che con avviso del 4.2.2000 venivano richieste a soggetti interessati proposte ai sensi dell'art.37bis e seguenti della L.109/94 e s.m.i..

Che con nota n.2684 del 13.11.2000 il Servizio Pianificazione Urbanistica chiedeva al Servizio Gare e Contratti di valutare la rispondenza ai requisiti previsti per i promotori, ai sensi della vigente normativa, delle istanze pervenute.

A tale scopo il predetto Servizio rimetteva la documentazione amministrativa delle 3 proposte pervenute a seguito del citato avviso pubblico e precisamente:

- 1) AGORA' 6 s.c.a.r.l.- promotore per la realizzazione di completamento del comparto orientale del Centro Direzionale;
- 2) Parco delle Cave s.c.a.r.l. promotore per la realizzazione di un parco attrezzato nell'area delle cave di Chiaiano;
- 3) Porto Fiorito s.c.a.r.l. promotore per la realizzazione di un porto turistico in località S.Giovanni.

La commissione procede alla individuazione dei requisiti che i soggetti di cui all'art.37bis della legge 109/94 debbono tenere, al fine della verifica del possesso

da parte dei soggetti promotori;

considerato che l'art.37bis della legge 109794 testualmente recita: "possono presentare le proposte di cui al comma 1, i soggetti dotati di idonei requisiti tecnici, organizzativi, finanziari e gestionali, specificati dal regolamento, nonché i soggetti di cui agli artt. 10 e 17 comma 1, lett. f, eventualmente associati o consorziati con enti finanziatori e con gestori di servizio";

che l'art.99 del D.P.R.554/99 - Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori -pubblici - recita: "possono presentare le proposte di cui all'art.37bis della legge, oltre ai soggetti elencati negli artt. 10 e 17, comma 1, lett.f, della legge, ... che negli ultimi tre anni hanno partecipato in modo significativo alla realizzazione di interventi di natura e di importo almeno pari a quello oggetto della proposta".

Osservato comunque che l'avviso è antecedente a detto Regolamento, la commissione ritiene che in questa prima fase della procedura (valutazione requisiti e proposta) al fine della verifica del possesso dei requisiti dei soggetti promotori, atteso che gli stessi sono tutti costruttori, debba farsi con riferimento agli art.17 (requisiti di ordine generale) e 32 (appalti di importo pari o superiore al controvalore in EURO di 5 milioni di D.S.P.) del D.P.R. 34/2000.

Tale tesi è, altresì, confortata dalla nota n.387 del 13.11.2000 dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto costituita presso il CIPE, che al punto 4 della Relazione allegata prevede che nel caso di promotore del tipo costruttore, l'analisi della qualifica deve essere fatta con riferimento al D.P.R.34/2000.

In tali sensi la commissione procede all'accertamento dei requisiti.

La Commissione, rilevato che parte della documentazione dei soggetti promotori è stata esibita in copia fotostatica, nulla disponendo l'avviso pubblico in ordine alle

70

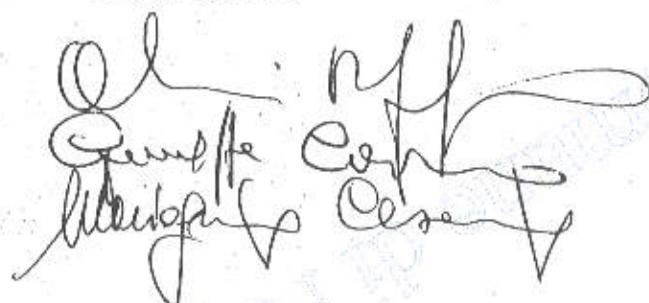
modalità di esibizione degli atti, si riserva la facoltà di far produrre idonea documentazione in ordine a quanto esibito.

Verificata la documentazione versata dai soggetti promotori innanzi indicati la Commissione accerta che gli stessi sono in possesso di tutti i requisiti previsti dalla normativa innanzi richiamata e, pertanto, ritiene che gli stessi siano idonei alla presentazione delle proposte. La Commissione, alla luce della verifica eseguita, fa comunque presente che i soggetti promotori risultano soddisfare gli ulteriori requisiti di esperienza e professionalità di cui al comma 1 dell'art. 99 del D.P.R.554/99.

Il presente verbale viene rimesso al Servizio Pianificazione Urbanistica per la valutazione della fattibilità delle proposte, non mancando di rappresentare che in fase di procedura negoziata i soggetti promotori devono comunque possedere i requisiti di cui all'art.98 del Regolamento (D.P.R.554/99) al fine di ottenere l'eventuale affidamento della concessione.

Del che è verbale chiuso alle ore 19.30

La Commissione



A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and surnames. The signature is fluid and cursive, appearing to read 'G. M. Gennarelli Cesentini'.



Ministero

71

All. m. 3

Comune di Napoli
assessorato alla vivibilità
servizio pianificazione urbanistica
Il dirigente

Prot. n. 1889 del 16 luglio 2001

Al legale rappresentante della società Porto fiorito SCARL
Piazza dei martiri, 58
80100 Napoli

Oggetto: Proposta progettuale presentata dalla Porto fiorito Scarl al comune di Napoli, ai sensi della delibera n. 434 del 24 novembre 1999, riguardante la costruzione e gestione di un porto turistico e le relative infrastrutture, nonché di strutture ricettive ed impianti sportivi

Con la presente nota si comunicano, ai fini di un eventuale dichiarazione di pubblico interesse da parte della amministrazione comunale, i punti sui quali si ritiene necessario che codesta società proponente produca una integrazione o parziale modifica degli elaborati presentati. La presente nota, ha carattere riassuntivo delle questioni emerse durante l'istruttoria della proposta presentata, facendo anche riferimento all'accordo di programma tra comune di Napoli, regione Campania, ministero dei trasporti, università degli studi di Napoli (allegato alla presente), ratificato con delibera di consiglio comunale n. 14 del 16 gennaio 2001, approvato con decreto del presidente della giunta regionale della Campania n. 325 del 1 marzo 2001 e pubblicato sul bollettino ufficiale della regione Campania n. 14 del 12 marzo 2001. Tale accordo prevede, tra l'altro, la realizzazione di un approdo turistico nell'area oggetto di intervento. La presente nota si basa inoltre sui pareri espressi formalmente, e per le vie brevi, dall'unità tecnica finanza di progetto (Utfp), costituita presso il ministero del tesoro per coadiuvare le amministrazioni locali nell'analisi delle proposte di interventi da realizzarsi con le modalità del project financing, di cui, come è noto, l'ufficio si avvale nello svolgimento delle attività in argomento.

La proposta presentata prevede la realizzazione di un porto turistico di 600 posti barca in uno specchio acqueo di 195.000 mq suddiviso in quattro bacini interni e di una colmata a ridosso della linea di costa ove realizzare attrezzature per il porto. E' prevista una viabilità interna costituita da una strada parallela alla linea di costa e posta tra questa ed il corso S. Giovanni, raggiungibile da via Marina Giglio con imbocco da via Ponte dei Francesi.

A ridosso della banchina del porto è prevista, nella parte occidentale dell'area interessata, la realizzazione di un parcheggio a raso, di aree verdi e attrezzature sportive. Sono previste, inoltre, attrezzature per il tempo libero (club-house, ristorante, impianti sportivi). Alle spalle di quest'ultima zona si trovano gli edifici ex Corradini non impegnati dall'università per i quali è previsto che, recuperati e restaurati, siano destinati ad ospitare attività commerciali artigianali e di servizio per la nautica. Sul lato occidentale del bacino vi sono, separati dalle attrezzature commerciali e per il tempo libero, i capannoni per le attività di manutenzione e rimessaggio dei natanti. Nella proposta sono previste due soluzioni alternative, più dettagliatamente esplicitate nel seguito della trattazione, le quali prevedono oneri a totale carico dell'amministrazione comunale: la prima prevede solo oneri relativi alla strada di accesso comunale per un importo pari a L. 8.000.000.000, la seconda prevede invece oneri relativi alla realizzazione di una darsena per aliscafi, di un parco pubblico, di attrezzature sportive pubbliche, della viabilità pubblica per l'area del porto e della strada di accesso comunale per un importo complessivo pari a L. 25.000.000.000.

Dati significativi della proposta di project financing presentata

La proposta prevede la realizzazione di un porto turistico e delle strutture ad esso correlate prevedendo, come si è detto, due ipotesi alternative.

La prima prevede la realizzazione a carico del concessionario di:

- specchio acqueo di 115.000 mq;
- canali di accesso e area di manovra per 45.000 mq;
- superfici banchinate per mq 35.000;
- capannoni per 7000 mq nell'area dei cantieri ampia 31.400 mq ;
- la realizzazione delle colmate necessarie a ingrandire l'area di costa;
- parcheggi coperti (area nord) per 150 posti auto;

- X3
- parcheggi a raso posti barca per 24.500 mq;
 - torre di controllo sup. 200 mq;
 - club-house sup. 2000 mq;
 - sistemazioni esterne club-house;
 - attrezzature sportive 3150 mq;
 - viabilità pubblica nell'area del porto 10.379 mq;
 - edifici da ristrutturare Sup. solaio 15.000 mq;
 - sistemazione aree esterne ex Corradini sup. 19.200 mq;
 - l'impiantistica in tutta l'area.

Mentre a carico del comune sono imputate le seguenti opere:

- strada di accesso comunale da Ponte dei Granili di 26.000 mq;

Importo dei lavori stimato 80.500.000.000

A carico del comune 8.000.000.000 oltre eventuali espropri.

La proposta alternativa prevede la realizzazione a carico del concessionario, oltre alle opere presenti nella proposta di base, anche di 700 posti auto coperti e di un centro commerciale di 7000 mq in area porto. Entrambe le suddette strutture sono localizzate nell'area antistante la Corradini mediante la realizzazione di un corpo di fabbrica la cui copertura è attrezzata come parco pubblico che, pur essendo in continuità con l'area esterna della Corradini è posta ad una quota più elevata di tale area.

A carico del comune imputa le seguenti opere:

- darsena aliscafi;
- parco pubblico pensile sup. 24.500 mq;
- strada di accesso comunale da Ponte dei Granili di 26.000 mq;
- viabilità pubblica nell'area del porto 10.379 mq;
- attrezzature sportive pubbliche per 4.500 mq.

Importo dei lavori stimato 103.000.000.000

A carico del comune 25.000.000.000 oltre eventuali espropri.

V

Per quanto riguarda le problematiche riscontrate durante l'esame dei documenti presentati si evidenziano i seguenti aspetti aspetti.

Problematiche di carattere generale

I requisiti previsti per i proponenti sono rispettati ai sensi della legge 109/1994 artt. 37 bis e 10, per quanto accertato d'intesa con il competente servizio gare e contratti del comune di Napoli, come si dà conto nell'allegato verbale del 14 dicembre 2000 sottoscritto dai due servizi, *gare e contratti e urbanistica*. Resta inteso che, preventivamente all'indizione della gara, il soggetto proponente dovrà dimostrare di possedere i requisiti previsti dagli artt. 98 e 99 del regolamento e presentare la cauzione prevista a norma di legge.

L'asseverazione bancaria presentata dal proponente non rispetta i requisiti previsti dalla circolare n. 34/2000 dell'autorità di vigilanza (cosiddetta Circolare Garri) in quanto non verifica le corrette ipotesi di costi, investimenti e ricavi. La predetta circolare impone di adeguare la suddetta asseverazione anche per i procedimenti avviati in precedenza. Di conseguenza il proponente dovrà fare pervenire, ove ottenesse la dichiarazione di pubblica utilità e preventivamente all'indizione della gara prevista dalla legge 109/94 all'art. 37-quater, l'asseverazione bancaria correttamente effettuata congiuntamente alla presentazione dei documenti attestanti il possesso dei requisiti di cui al punto precedente.

Problematiche riscontrate nel merito della proposta

La delibera di consiglio n. 434/1999, definiva l'intervento in oggetto come conforme allo strumento urbanistico in corso di approvazione ma non conforme allo strumento urbanistico vigente. L'attuazione dell'intervento, prima dell'approvazione del nuovo piano, avrebbe pertanto richiesto una specifica misura di adeguamento della disciplina urbanistica vigente. Tale adeguamento si è recentemente conseguito con l'accordo di programma sopra citato che include il porto turistico in un complesso di interventi pubblici o di interesse pubblico da realizzare nel tratto di costa orientale della città in conformità alla variante al prg in corso di approvazione.

Tale accordo è stato sottoscritto dalle seguenti amministrazioni: regione Campania, comune di Napoli, autorità portuale di Napoli, capitaneria di porto di Napoli, ministero dei Trasporti e ministero dei Lavori Pubblici. Esso ha provveduto a definire puntualmente

75

l'area interessata al suddetto complesso di interventi ed ha precisato alcune soluzioni progettuali sulla base degli indirizzi stabiliti dalla scheda d'ambito della variante in corso di approvazione.

Il documento in questione, che costituisce un compendio di indicazioni urbanistiche conformi alla variante ma ad una scala di maggior dettaglio rispetto alla variante stessa, è pertanto un documento essenziale per valutare la proposta in argomento.

Anche in base a queste indicazioni si rileva:

- che la perimetrazione della proposta di intervento deve essere rettificata in conformità alla delimitazione dell'accordo di programma, provvedendo ad escludere, pertanto, le aree in fase di dismissione dall'ENEL;
- che le proposte presentate prevedono; l'una la formazione di una colmata a mare nell'area antistante gli edifici dell'ex Corradini su cui realizzare un parcheggio a raso, spazi pubblici e club house e ristorante, mentre l'altra prevede l'edificazione di un corpo di fabbrica al posto del parcheggio a raso, nel quale realizzare posti auto coperti ed un market. Tali soluzioni contrastano con l'obiettivo che la variante generale al prg si pone rispetto alle previsioni sulla fascia costiera affermando che "esse sono orientate a salvaguardare il fronte a mare, individuando destinazioni e modalità di intervento coerenti con questo principio" citando espressamente come esempi rilevanti proprio gli edifici della ex Corradini. In conformità a quanto previsto dalla variante, l'accordo di programma, prevede quale indicazione progettuale, il recupero del lungomare portando il bacino portuale a diretto contatto con questo e recuperando per gli edifici della ex Corradini il ruolo di "cittadella" sul mare;
- che le proposte presentate non prevedono alcuna opera, anche pedonale, che consenta lo scavalcamento della ferrovia e quindi l'eliminazione dei collegamenti tramite passaggi a livello ed il collegamento diretto con corso S. Giovanni. I collegamenti rimangono quelli esistenti, prevedendo una riqualificazione della strada di accesso da via Ponte dei Granili, a totale carico dell'amministrazione. L'amministrazione comunale ha al contrario espresso, sia nella variante al prg sia nel programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile della città di Napoli Prusst, l'obiettivo di realizzare soluzioni di scavalcamento carrabile e pedonale della linea ferroviaria per ricollegare il quartiere di S. Giovanni con il litorale indispensabili per consentire un facile accesso per i luoghi di sosta delle auto e per il transito pedonale nel costruendo porto turistico. L'accordo di programma offre a questo proposito una soluzione coerente con gli indirizzi della variante che consiste nella

realizzazione di due scavalcamenti carrabili e pedonali della linea ferroviaria a nord e a sud dell'area di intervento ed in un collegamento esclusivamente pedonale che collega direttamente l'area in cui attualmente è il deposito A.N.M. con l'area ex Corradini. In particolare l'accordo di programma prevede, in stretta aderenza con i predetti scavalcamenti, la realizzazione di opportune soluzioni per la sosta delle auto a nord mediante il riutilizzo di un preesistente fabbricato ed a sud mediante il collegamento del sovrappasso con il molo foraneo ricavando in esso opportuni spazi di parcheggio;

- che la proposta di intervento prevede un contributo pubblico pari a 8 miliardi corrispondente al costo della riqualificazione della strada di accesso da via Ponte dei Granili (e a 25 miliardi nella proposta alternativa corrispondente al costo della riqualificazione della strada di accesso da via Ponte dei Granili, alla villa comunale, alla darsena aliscafi, alla viabilità pubblica nel porto, e ad attrezzature sportive). La legge 109/1994, che introduce la norma che consente di realizzare interventi pubblici o di uso pubblico con le modalità del project financing, consente, in materia di concessioni, l'erogazione di un prezzo solo "qualora nella gestione siano presenti prezzi o tariffe amministrati, controllati o predeterminati". Tale richiesta, quindi, non appare supportata dall'applicazione di prezzi o tariffe amministrati o controllati come previsto dalla legge;
- che il programma di realizzazione delle opere dovrà necessariamente essere coordinato con la data di cessazione della concessione demaniale al cantiere nautico presente sull'area (scadenza il 31/12/2001) e quella successiva relativa alla concessione demaniale al comune di Napoli delle aree di proprietà del demanio su cui dovrebbe essere realizzato l'intervento;
- che le opere che la società intende realizzare dovrebbero essere locate a terzi che le gestirebbero per la durata della concessione fino alla riconsegna alla amministrazione comunale, occorre pertanto uno specifico programma che disciplini le modalità di manutenzione e gestione delle opere realizzate e le modalità di rilascio delle stesse.

Problematiche relative alle garanzie.

Non sono state ancora affrontate in questa fase dell'istruttoria le problematiche relative alle garanzie da prestare da parte del proponente. Appare comunque evidente, che esse debbano essere prestate sia per i lavori da realizzare sia per il periodo gestionale. Inoltre devono essere previste nella convenzione le garanzie obbligatorie per legge (polizza di

22

assicurazione per i danni di esecuzione e responsabilità civile verso terzi, polizza di assicurazione civile indennitaria decennale, polizza assicurativa del progettista).

Si resta in attesa della eventuale integrazione o modifica dei documenti presentati onde poter proseguire nell'istruttoria della proposta avanzata da codesta società e poter sottoporre i risultati della stessa al consiglio comunale, rimanendo comunque a disposizione per un eventuale incontro che codesta spettabile società volesse richiedere per chiarimenti sull'istruttoria in corso.

AT, RG, 9 luglio 2001



Atti Costituenti la proposta della società Porto Fiorito S.c.a.r.l..

Allegato 4

Elaborati presentati al protocollo dell'ufficio urbanistica con n. 2487 del 2 luglio 2002 quali integrazioni e modificazioni della "Proposta per porto turistico" da parte della società porto fiorito S.c.a.r.l..

- Documento di controdeduzioni alla nota del servizio pianificazione urbanistica n. 1890/2001;
- Progetto preliminare edilizio e delle opere a mare;
- Piano economico - finanziaria, con asseverazione di Banca Intesa;
- Schema di convenzione;

Elenco grafici:

Planimetria con l'ubicazione delle aree di intervento

Planimetria delle aree in concessione

Tav. 1 stato di fatto

Tav. 2 aree richieste in concessione

Elenco elaborati (opere a mare)

- A) Relazione descrittiva
- B) Relazione di fattibilità tecnico - operativa
- C) Relazione Idraulico - Marittima
 - C1) Tabulati SMB
 - C2) Piani d'onda - Grafici
 - C3) Piani d'onda - Tabulati
 - C4) Tabulati distribuzione dell'energia sottocosta
- D) Relazione geologica preliminare
- E) Studio di inserimento ambientale e paesaggistico
- F) Preventivo sommario di spesa

Tav. B01 Corografia

Tav. B02 Inquadramento geografico

Tav. B03 Rilievo dello stato attuale con batimetria

Tav. B04 Stato attuale con inserimento del progetto

Tav. B05 Planimetria generale degli interventi

Tav. B06 Planimetria di progetto - disposizione dei posti barca

Tav. B07 Planimetria di progetto - dragaggi e riempimenti

Tav. B08 Planimetria di riferimento delle sezioni tipo

Tav. B09 Sezione tipo opere foranee

Tav. B10 Sezione tipo banchine di ormeggio

Tav. B11 Sezione tipo pontili galleggianti

Tav. B12 Arredi di banchina

Elenco elaborati (opere a terra)

Tav. A1 Planimetria dello stato di fatto

Tav. A2 Planimetria di progetto con zonizzazione

Tav. A3 Planimetria di progetto

Tav. A4 Spaccato tipologico dello stato di fatto con profili

Tav. A5 Spaccato tipologico di progetto con profili

Tav. A6 Pianta di progetto (1) con profili

Tav. A7 Pianta di progetto (2) con profili

Tav. A8 Pianta di progetto (3) con profili

Tav. A9 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 12/D/E)

Tav. A10 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 13/14)

Tav. A11 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 15/16/A/B/C)

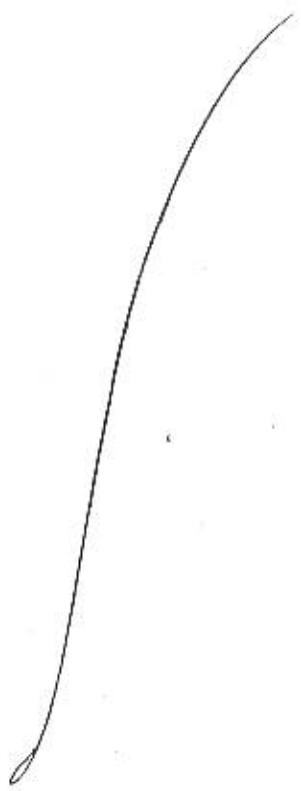
Tav. A12 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 17/18/19/20/21/22/23/24)

Tav. A13 Piante e prospetti di rilievo e progetto (edifici: 25/26/27/28/29/30)

Tav. A14 Assonometria

Tav. A15 Viste prospettiche

79



79



N
 Consiglio della Campania
 ex A.R.G. della Presidenza
 - Collegamento con gli Amministratori
 Unità di Pianificazione e Progetto Regionale

Per a 111

Per

Ref. nota del

Oggetto:

f
 Nota a 11/02/2003
 Città Diminuita - Isola Cia - 7° piano - 80133 Napoli

all. m. 5

Al Sindaco
 Al Vicesindaco del
 Comune di Napoli

Al Presidente dell'Autorità
 Portuale di Napoli

**OGGETTO: Parere sull'istruttoria relativa alla realizzazione e gestione del
 Porto Turistico in località Vignana**

Nei riscontrare la richiesta di assistenza tecnica dell'Unità di Pianificazione e Progetto Regionale (UPPR) avanzata dal Comune di Napoli in data 22/11/2002 quale contributo per la conclusione dell'istruttoria attualmente all'esame del Servizio di Pianificazione Urbanistica relativo alle valutazioni sia dal punto di vista degli adempimenti amministrativi e procedurali che sulla fattibilità tecnica ed economica relative alle tre proposte progettuali avanzate ex art. 37-bis della L. 109/94 e s.m.i. attivate con Delibera Consiliare n. 434/99, si precisa che l'avviso dell'UPPR che segue si limita allo stato alla proposta indicata nell'oggetto relativamente alla quale ha ricevuto la documentazione sufficiente per esprimere le proprie valutazioni collegiali.

Si premette, inoltre, che il presente parere viene reso a valle di gruppi di lavoro formati da esponenti dell'UPPR con gli organi tecnici comunali e dell'Autorità Portuale le cui risultanze sono state esaminate in sede collegiale dall'UPPR e fanno parte integrante di esso.

Considerato, infine, che l'intervento in questione necessariamente dovrà essere comparato ai fini della valutazione di pubblico interesse del medesimo da parte dell'amministrazione comunale precedente contestualmente alle altre due proposte

Almacea

12.02.03

✓



*Giunta Regionale della Campania
Ufficio A.A. P.G. della Presidenza
- Collegamento con gli Avvocati
Unità di Finanza di Progetto Regionale*

81

progettuali presentate a seguito della Delibera n. 434/99, appare opportuno innanzitutto esprimere un avviso in forma esemplificativa secondo i criteri di efficienza e speditezza del procedimento amministrativo di cui alla L. 241/90 (valutazione, in particolare, anche l'aspetto riguardante l'inserimento del progetto in parola all'interno del Progetto Integrato della Città di Napoli a valore sulla misura 5.1 del PGR Campania quale elemento prossimo ai fini della stessa, purché concorde con l'individuazione del concessionario entro il termine del 30/06/2003). Pertanto, tale procedimento, disciplinato dagli artt. 37-bis e segg., va attualmente analizzato secondo il deterso normativo nelle fasi omologhe allo studio istruttorio in cui le proposte progettuali si trovano.

In primo luogo, con riferimento in particolare alla proposta di cui all'oggetto, si condividono le valutazioni conferite nelle relazioni valutazione trasmessa dal Servizio Pianificazione Urbistica del 16/07/2001 e 22/01/2002 circa la sua ricevibilità nel senso della conformità alle previsioni di cui all'art. 37-bis sia sotto il profilo della presentazione nel termine precontratto prescritto dalla normativa vigente all'epoca, sia sotto il profilo del possesso dei requisiti previsti per il promotore che della completezza della documentazione allegata alla proposta ivi compresa l'asserzione bancaria del piano economico-finanziario effettuata, in conformità delle prescrizioni dell'Autorità di Vigilanza, allegato, alla variante progettuale presentata nel mercoledì giugno del 2002 resa necessaria per raggiungere la conformità urbanistica dell'intervento proposto come di seguito più diffusamente si specificherà.

Va rilevata, incidentalmente, la correttezza della impostazione assunta dall'Amministrazione Comunale circa l'esame della proposta ricevuta sotto il profilo dell'instaurazione del contraddittorio con l'aspirante promotore per pervenire all'accertamento e alla valutazione sostanziale della fattibilità della medesima e l'assenza di elementi ostativi per la sua realizzazione attraverso i quali procedere ad uno dei tre possibili esiti di tale fase disciplinata dall'art. 37-ter. Infatti, tali esiti possono schematicamente consistere: in una proposta fattibile, e pertanto si procede



3

ANCA 91 - 2011-01-01

82

Giunta Regionale della Campania
Piano A.R.G.G. del Presidente
- Relazione con gli Amministratori
Ufficio di Finanza di Progetto, Reggina

alla fase successiva delle variazioni di resistenza, in modo
flessibile, quando si tratta di una struttura in cui la resistenza
flessibile, in presenza di un terremoto, non è sufficiente per la
della norma per la resistenza flessibile, in presenza di un terremoto, non è sufficiente per la
prevista adattando le dimensioni delle sezioni, in modo che la resistenza
della struttura, in presenza di un terremoto, non è sufficiente per la

10. *Leucosia* (Leucosia) *leucosia* (Linnaeus) (Fig. 10)

Digitized by srujanika@gmail.com

10. *Journal of the American Statistical Association*, 1980, 75, 369-383.

chiedere il decreto di condannamento per il reato di pubblico interesse connesso all'assolvimento delle prescrizioni e condizioni concordate.

Pertanto, le risultanze degli incontri istituzionali svoltesi e le stesse osservazioni contenute nel presente parere ~~comprendono~~ elementi procedimentali predeterminati alla decisiva definizione delle modifiche da apportare alla proposta normativa.

Prima di entrare nel merito delle problematiche relative agli aspetti giuridico-amministrativi, tecnico-ingegneristici ed economico-finanziari da cui scaturiscono i contributi che l'Ufficio ritiene di sottoporre all'Amministrazione aggiudicatrice per una favorevole conclusione di tale fase istruttoria, è bene puntualizzare che l'esito di tale fase consiste nel riconoscimento del pubblico interesse della proposta presentata; riconoscimento che è caratterizzato da un'ampia discrezionalità politico-amministrativa conferita all'organo ordinariamente competente che è la Giunta Comunale. Nella fattispecie contraddistinta dalla previsione di un conferimento anche di beni immobili comunali in diritto di superficie a titolo di prezzo, andrà valutato al fine di individuare l'organo comunale in concreto competente, l'influenza dell'art. 42.



83

*Giunta Regionale della Campania
Settore A.A. S.P. della Presidenza
e Collegamenti con gli Amministratori
Ufficio di Finanza di Progetto Regionale*

lett. L), del T.U.R.L. che attribuisce al Consiglio Comunale la competenza "per le alienazioni peruvate immobiliari che non siano previste esplicitamente in atti fondamentali del Consiglio o che non costituiscano mere esecuzioni". Tale discrezionalità dovrà essere adeguatamente motivata soprattutto nel caso di rigetto della proposta, dato che l'Amministrazione dovrà indicare le ragioni e gli elementi dai quali desumere che l'interesse pubblico, che era a base dell'inscrizione dell'intervento nel documento programmatico (individuato addirittura come prioritario), non è in concreto soddisfatto dai contenuti essenziali della proposta progettuale.

La scelta riferita al singolo intervento dovrà accettare la sussistenza di un equilibrato rapporto tra gli interessi privati e quelli pubblici sindacando, in mancanza di criteri e parametri predeterminati, come nel caso di specie, il merito della proposta ricevuta alla luce delle condizioni e delle prospettive di sviluppo del territorio dove l'intervento dovrà essere realizzato, nonché la ricaduta che le infrastrutture e i servizi proposti possono avere per lo sviluppo complessivo della zona interessata dall'intervento; tale analisi di utilità sociale non potrà ovviamente prescindere, da un lato, da un riscontro positivo di coerenza della proposta con i costi ed i benefici sociali previsti negli studi di fattibilità posti a base dell'atto programmatico, ivi compresa la valutazione di congruità e sostenibilità in termini di risorse pubbliche richieste a titolo di prezzo ex art. 19 della L. 109/94 e s.m.i. e, dall'altro, da una delibrazione sull'attendibilità del piano economico-finanziario del promotore, così come asseverato, nell'ottica di accettare la concreta realizzabilità dell'intervento alle condizioni ivi contemplate.

Fattibilità giuridico-amministrativa

2



5

ANNALE - SERVIZIO 15

84

Giunta Regionale della Campania
 Palazzo della G.R. della Presidenza
 - V. Margherita con gli Avvocati
 Ufficio di Finanza di Progetto Reggiori

Napoli 6

Centro Direzionale - viale Cda - 7° piano - 80143 Napoli

La soluzione delle problematiche sollevate in tale ambito va ricercata alla luce degli atti amministrativi finora intervenuti, esaminati ed interpretati nella loro successione e nelle finalità che li hanno ispirati.

L'avvio della procedura ex art. 37-bis avviene con la Delibera n. 434/99 che costituisce un idoneo atto programmatore per la sua attivazione, nel quale si individuano, oltre ad interventi conformi alla strumentazione urbanistica, come ad esempio il completamento del Centro Direzionale, altri, come il Portogruario in località Vigliana, aventi sempre carattere prioritario, coerenti, però, solamente con le previsioni dello strumento di pianificazione in essere, e cioè conformi alla proposta di Variante al PRG di cui alla Delibera n. 127/97 della Giunta Comunale.

Successivamente l'Amministrazione ha proceduto a richiedere al Presidente della Regione la stipulazione di un Accordo di Programma per raggiungere il risultato di accelerare l'adozione e l'approvazione della Variante urbanistica al PRG riferita all'ambito in cui è previsto l'intervento in esame e ciò nonostante che secondo lo schema procedurale previsto dall'art. 37-quater tale conformità urbanistica delle proposte presentate ex art. 37-bis sia collocata a valle dell'individuazione della proposta di pubblico interesse, in virtù del richiamo dell'art. 14 comma 8, ultimo periodo, della L. 109/94 e s.m.i., che si riferisce all'art. 27 della L. 142/90 (attuale art. 34 del T.U.E.E.L.L.) che al comma 5 prevede le modalità con cui attraverso l'accordo si può procedere alla variazione degli strumenti urbanistici e cioè che il Consiglio Comunale provveda, come puntualmente è avvenuto con la Delibera n. 14 del 2001, alla ratifica dell'Accordo entro trenta giorni dal medesimo.

Il fatto che l'Accordo di Programma del 23/12/2000 abbia un oggetto più ampio rispetto alla finalità sopra indicata, in quanto interessa la riqualificazione complessiva



*Giunta Regionale della Campania
Sotto: Atto B.G. della Presidenza
e Collegamenti con gli Assessori
Unità di Finanza di Progetto Regionale*

della zona relativa agli ex stabilimenti industriali della Cirio e Comadi, non comporta l'equipollenza dell'assolvimento di tutte le altre condizioni rilevanti ai fini della procedibilità dell'iter di svolgimento della procedura ex art. 37-quater ed in particolare della conclusione dell'iter di varianza del piano regolatore portuale sullo stregua dell'art. 5 della L. 84/94. Ciò per due distinti ordini di motivi: innanzitutto, la lena del richiamato art. 14 comma 3, ultimo periodo, fa, attraverso un preciso richiamo, sempre riferimento esclusivamente alla conformità dei progetti agli strumenti urbanistici comunali; in secondo luogo, il cosiddetto "piano regolatore portuale" non assolve ad un ruolo conformativo del regime giuridico delle aree in esso comprese, in quanto caratterizzato all'interno delle aree portuali è uno strumento di natura esclusivamente tecnica, finalizzato ad individuare caratteristiche e destinazione funzionale delle aree per il coordinamento ed il corretto svolgimento delle attività portuali. Coerentemente a tale impostazione, mentre l'Accordo di Programma provvedeva un solo Decreto del Presidente della Giunta Regionale sia per l'approvazione della Variante al PRG comunale che per l'approvazione del piano regolatore portuale, il Decreto Presidenziale realmente intervenuto in data 1/3/2001 riveste tale efficacia soltanto in relazione alla prima finalità, subordinando invece l'efficacia dell'approvazione della varianza al piano regolatore portuale alla conclusione del normale iter autorizzativo.

In realtà, la realizzazione del progetto in esame contiene l'esigenza di contestualizzare e coordinare l'esercizio delle concorrenti competenze amministrative del Comune di Napoli e dell'Autorità Portuale che differiscono nell'oggetto e nella disciplina normativa dei relativi poteri, ma hanno carattere complementare per le considerazioni che seguono. Infatti, è indubbio che l'Autorità Portuale è competente per le necessarie autorizzazioni e concessioni demaniali quali presupposti e provvedimenti conseguenziali per il legittimo ed efficace svolgimento delle procedure di aggiudicazione della concessione di costruzione e gestione della parte di opere che rientrano nella sfera territoriale di competenza comunale.



86

*Giunta Regionale della Campania
Settore A.R. S.G. della Presidenza
e Collegamenti con gli Enti sovraffini
Unità di Finanza di Progetto Regionale*

L'ipotesi in esame è espressamente disciplinata dall'art. 7 comma 6 della L. 109/94 s.m.i., che prevede la possibilità di concludere un Accordo di Programma quando per realizzare un'opera pubblica si renda necessaria l'azione integrata e coordinata di diverse amministrazioni statali, regionali e locali, e ciò nel rispetto del diviso disposto dall'art. 19 comma 3 della stessa legge, che inhibe alle amministrazioni aggiudicatrici di affidare ad altri soggetti pubblici l'espletamento delle funzioni e delle attività di stazioni appaltanti di lavori pubblici.

Sulla praticabilità del ricorso a tale istituto e sul contenuto dell'intesa al riguardo sembra essersi manifestata nell'istruttoria svolta sinora un consenso di massima sia da parte dell'Amministrazione Comunale che da parte dell'Autorità Portuale. In concreto, nell'Accordo di Programma dovrebbero essere previsti i seguenti elementi:

1. la forma di compartecipazione dell'Autorità Portuale alle procedure di cui all'art. 37-quater della L. 109/94 e s.m.i.;
2. la definizione concordata dell'oggetto e delle modalità di concessione sulle aree di rispettiva competenza del diritto di superficie in favore del soggetto aggiudicatario, considerata la sostanziale impraticabilità di una delle ipotesi della proposta progettuale che prevedeva la ademanializzazione delle aree di competenza dell'Autorità Portuale ed il loro conferimento in piena proprietà, al pari delle contigue aree comunali, quale componente del prezzo a carico del Concedente ex art. 19 della L. 109/94 e s.m.i.;
3. la tempistica del compiimento degli atti da parte dell'Autorità Portuale successivi all'adozione della Variante del Piano Regolatore Portuale, ove – come sembra – sia già intervenuta, e cioè l'invio della predetta Variante al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del relativo parere, per il quale è previsto il silenzio-assenso entro quarantacinque giorni dalla ricezione dell'atto;
4. l'indicazione delle modalità di convocazione della conferenza di servizi disciplinata dall'art. 14 della L. 241/90 così come modificato dalla L. 340/00, al fine di acquisire tutte le intese, i pareri, etc. ed in particolare la positiva

Giuria Regionale della Campania
 Settore A.A. 32 della Provincia
 e Collegamenti con gli Istituzioni
 Ufficio di Finanza di Progetto Regionale

8

87

valutazione di rischio esposto alle di cui all'art. 5 comma 4 della L. 24/94, con la quale si consente la costruzione di nuovi impianti portuali al di fuori dell'area portuale o nei luoghi in cui non esiste la norma di controllo dell'Atacma. La Giuria Regionale non ritiene questo modo consentito un nuovo ed appunto atto di conferma del progetto, Decreto 1/3/2001 con cui approvare la predetta variazione.

Proposte di variazione

Le principali proposte di variazione in tale ambito sono sintetizzabili nei punti che seguono:

- 1) I progetti di variazione non possono obbligatoriamente di una precisazione della loro natura e delle proporzioni disponibile;
- 2) Gli elaborati progettuali dovranno farci carico di approntare adeguata soluzioni ai problemi riguardanti gli impianti idrico, elettrico, fognario etc.;
- 3) Andrebbe relazionata dettagliatamente la compatibilità della presenza nello specchio acqueo intorno al porto turistico della Centrale ENEL con le sue prese e scarico acque;
- 4) Andrebbe adeguatamente valutata la sufficienza della distanza dell'imbarcatura del porto turistico rispetto alla banchina di ormeggio delle navi porta-containers del tipo Super Post Panamax, in modo da escludere qualsiasi pericolosità sia per l'ingresso che per l'uscita dei natanti da diporto, il moto ondoso che la movimentazione delle sconitate navi nonché quello dovuto al transito di altre navi in transito per raggiungere le calate di riva nelle altre darsene e banchine dal porto commerciale, potrebbero provocare nello specchio acqueo del porto turistico, danni ai natanti da diporto sia ormeggiati che in entrata o in uscita dall'imbarcatura; in particolare vanno esaminate le soluzioni che escludano interferenze fra le rotte dei due distinti

P



28

*Giunta Regionale della Campania
Palazzo della Presidenza
e Collegamenti con gli Avvocati
Ufficio di Finanza di Progetto Regionale*

traffici commerciali e diportistici nel tratto di mare compreso fra la diga foranea del porto di Napoli e l'imboccatura del porto turistico;

5) Potrebbero facilmente risolversi tali interferenze qualora l'imboccatura del porto turistico fosse ubicata lungo levante, tuttavia potrebbero essere ricercate soluzioni tecniche alternative;

6) Lo specchio acqueo ed alcune strade fiscate del realizzando porto turistico occupano anche zone non coinvolte nell'esponente di programmazione regionale; di ciò dovrà tener conto lo stipulando accordo di programma di cui a pag. 7, già descritto.

Tali problematiche sono le uniche emerse nel corso di specifici incontri di lavoro con gli organi tecnici dell'Autorità Portuale e quindi sono già a conoscenza della medesima autorità, che sta vagliando adeguate soluzioni in merito.

Fattibilità economico-finanziaria

Come già accennato descrivendo i parametri per la valutazione dell'interesse pubblico della proposta, la valutazione della componente economico-finanziaria del progetto è stata effettuata nell'ottica di verificare:

- a) Il modello utilizzato per l'analisi di convenienza economica del Comune: essendo stato richiesto un intervento in beni (immobili) e denaro da parte del Comune, si è cercato di verificare in che modo fosse stata valutata la necessità di tali apporti al progetto per garantire l'equilibrio economico-finanziario;
- b) L'esistenza di condizioni di attrattività da un punto di vista dei privati: un'idea progettuale ben strutturata vedrà, in ogni caso nella fase di gara, proposte alternative eventualmente migliorative;
- c) La realizzabilità del progetto: solo condizioni economico-finanziarie accettabili dal mercato (sistema bancario ed altri soci privati) rendono credibile la realizzazione del progetto una volta aggiudicata la concessione, evitando così ritardi o addirittura la non realizzazione del progetto.





89

*Giurato Regionale della Campania
Settore Arch. S.S. della Presidenza
• Collegamenti con gli Atti
Uscita di Finanza del Progetto Regionale*

Sulla base della documentazione ricevuta ed analizzata, si possono effettuare le considerazioni che seguono.

La via preliminare, va in ogni caso segnalato che per quanto concerne l'analisi nel merito delle stime effettuate sulle diverse grandezze economiche e finanziarie inserite nel modello (stima dei costi e ricavi, flussi di cassa legati agli incassi/pagamenti) può essere condotta unicamente in relazione alla ~~giustezza~~ di ~~asservazione~~ banca già regolarmente intervenuta nel piano economico-finanziario del promotore che - come stabilito dall'Autorità dei Lavori Pubblici nell'Atto di Regolazione n. 14 del 05/07/2001 - non si sostanzia in una mera verifica di massima sulla sostenibilità delle proposte, ma, al contrario, deve attestare la correttezza del piano economico-finanziario e la congruità delle relative poste utilizzate per la sua elaborazione.

Ciò detto, in questa sede risulta di particolare rilievo la valutazione della congruità e della sostenibilità delle risorse pubbliche richieste a titolo di prezzo ex art. 19 della Legge n. 109/94 e s.m.i., in funzione del rendimento atteso dalla concessione.

Il progetto prevede la corresponsione di un contributo in denaro (pari a L/mld 8) e di un contributo in beni immobili (cessione della proprietà degli stessi quantificata in L/mld 15). La legge prevede la possibilità da parte del Soggetto Aggiudicatario di corrispondere un prezzo al concessionario solo qualora ciò sia necessario a garantire l'equilibrio economico-finanziario del progetto.

Nel caso specifico va osservato che:

- per quanto riguarda la cessione della proprietà dei beni immobili, nonostante la rilevanza che tale elemento assume nell'ottica di assicurare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario del progetto, vanno richiamate le considerazioni svolte in precedenza circa la sostanziale impraticabilità dell'ipotesi formulata dal promotore che presuppone la sdomanializzazione di parte delle aree di competenza dell'Autorità Portuale. Ne consegue che l'ipotesi effettivamente da considerare rimane quella, pure presa in esame dal promotore

*RP*

*Gara di Progetto della Campania
Patto N. 16/99 della Presidenza
• Collegamenti con gli Attuatori
Unità di Finanza di Progetto Regionale*

nell'ambito dell'analisi di sensibilità del progetto, della concessione novantennuale del diritto di superficie delle stesse aree. Sul punto, resta comunque da definire l'esatta stima del diritto reale di godimento richiesto come parte del prezzo ex art. 19 della L. 109/94 e s.m.i., dal momento che al riguardo la proposta non fornisce indicazioni significative ed utili;

- per quanto attiene, invoca, al contributo in denaro, la sua congruità o meno va ovviamente apprezzata anche alla luce delle considerazioni svolte al punto precedente e, quindi, in funzione della contrazione del beneficio economico collegato al contributo in natura (non più piena proprietà, ma diritto di superficie).

In ogni caso, va segnalato che il prezzo complessivo ipotizzato a carico dell'Amministrazione Aggiudicatrice, riestrinendo tra gli elementi successivamente posti a base di gara, potrà alla fine risultare anche inferiore a quanto prospettato, a seguito dell'auspicabile meccanismo concorrenziale attivabile con la procedura di evidenza pubblica.

Un'annotazione particolare merita, di essere svolta sulla struttura finanziaria ipotizzata dal promotore, che sembrerebbe eccessivamente sbilanciata verso l'indebitamento, con l'effetto di determinare un incremento del rischio finanziario del progetto. Ne consegue che anche i margini di sicurezza solitamente richiesti dal settore bancario per la partecipazione finanziaria al progetto sembrano ridotti, in considerazione della tipologia di progetto e della sua rischiosità.

Si consiglia, infine, di richiedere nel bando la obbligatoria costituzione della società di progetto prevedendo la superiore capitalizzazione prevista dalla normativa in vigore per gli aspiranti concessionari qualora nella compagnia non siano comprese le figure gestorie disciplinate dall'art. 98 del D.P.R. n. 554/1999.

J



*Consorzio Regionale della Campania
Titolo Atto S.S. della Presidenza
• Collegamenti con gli Amministratori
Unità di Finanza di Progetto Regionale*

81

Problematiche relative alla borsa di convenzione

Si rileva preliminarmente che ogni valutazione compiuta sulla borsa di convenzione potrà essere effettuata solo a valle delle variazioni e integrazioni della medesima, conseguenti alle condizioni e modifiche della proposta, resa necessaria alla luce delle considerazioni che precedono incrementi la sua finalità giuridico-amministrativa, tecnico-ingegneristica ed economico-finanziaria.

In generale comunque si può ritenere che sussista la necessità di un approfondimento del contenuto della borsa allegata alla proposta nelle seguenti direzioni.

A) Predisposizione di apposite clausole disciplinanti le modalità della gestione e dei servizi conformemente alla descrizione del loro modello giuridico prospettato nel piano economico-finanziario. In generale comunque si rileva la necessità di una accennazione dei profili di professionalità legati alla gestione, che potrebbero essere soddisfatti dalla previsione in una clausola apposita della costituzione di una società di progetto a norma dell'art. 37 quinque della legge 166/2002;

B) Adeguamento della convenzione ai contenuti tipici della concessione di costruzione e gestione sia con riguardo all'oggetto della medesima, riferito, allo stadio della progettazione di competenza del concessionario oltre che alle garanzie anche di natura assicurativa che disciplinano l'esecuzione e la gestione delle opere;

C) Adeguamento della predetta convenzione agli istituti della revoca e della risoluzione della concessione così come disciplinati dall'art. 37 della legge 166/2002 e del subentro nella medesima di cui all'art. 37 octies ed infine con le disposizioni che disciplinano il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e i meccanismi di ripristino di tale equilibrio;

V

Giunta Regionale della Campania
Settore AA.GG. della Presidenza
e Collegamenti con gli Assessori
UNITA' DI FINANZA DELL'OGGETTO REGIONALE

Napoli 6

Centro Direzionale - Nella C6 - 7^o piano - 80143 Napoli

92

- D) Coordinamento con le norme comunali che disciplinano contenuti e durata della concessione, nonché la gestione e della corrispondente denuncia;
- E) Definizione degli elementi essenziali in essere a titolo di prezzo e/orario dell'Ammissione concessione con esclusione di ogni altra attività prestazionale a carico del medesimo.

Con riferimento alla norma di Pianificazione Urbanistica del Comune di Napoli, si osserva che i dati forniti cronache relativamente alla versione del progetto di P.R. non sono in linea con quanto stabilito nel progetto di P.R. in contraddittorio con gli accertamenti rilevandosi in non corrispondenza agli elementi normativi allegati all'accordo di programma e alle indicazioni contenute negli indirizzi di progettazione parlamentali allegati al predetto accordo. Trattandosi di rilievi inediti in quanto non contenuti nelle relazioni istruttorie del predetto servizio trasmesse all'U.P.P.R. e comunque relativi a problematiche non formalmente oggetto di contraddittorio con la società promotrice, si ritiene opportuno formulare le competenti valutazioni a valle dei necessari chiarimenti di carattere progettuale in merito.

Giunta Regionale della Campania
Settore AA.GG. della Presidenza
e Collegamenti con gli Assessori
UNITA' DI FINANZA DELL'OGGETTO REGIONALE

Il Consigliere
Avv. Roberto Giannuccio

✓

prot. 445 URB
21/3/03

6 marzo 2003

Protocollo 81 DEL 18.3.03

all. m. 6

p.c.

Spett. S.C.A.R.L. Porto Fiorito

Piazza dei Martiri, 58
Napoli

All' Unità di Finanza di Progetto Regionale
Centro Direzionale isola CS

Napoli c.a. dr. GUGLIUCCI

All' Autorità Portuale di Napoli

Oggetto: Proposta progettuale presentata dalla soc. Porto Fiorito al Comune di Napoli, ai sensi della delibera n.434/1999, riguardante la realizzazione e gestione di un porto turistico e relative infrastrutture e attrezzature in località Vigliena-S.Giovanni a Teduccio (ex Corradini).

Facendo seguito a quanto convenuto nelle recenti riunioni svoltesi presso questa amministrazione sull'argomento in oggetto, si comunicano le problematiche riscontrate durante l'esame dei documenti presentati, per le quali si ritiene necessario che codesta società proponente produca una integrazione e modifica degli elaborati presentati al fine di consentire la conclusione dell'iter istruttorio e l'eventuale dichiarazione di pubblico interesse da parte dell'amministrazione comunale. La presente nota si basa anche sul parere espresso formalmente e per le vie brevi dall'unità di finanza di progetto regionale, istituita presso la regione Campania con compiti di assistenza degli organi degli enti locali, di cui, com'è noto, quest'amministrazione si avvale nello svolgimento dell'istruttorio in argomento.

Problematiche di carattere generale

L'asseverazione bancaria presentata dal proponente non appare rispondente a quanto stabilito dall'Autorità per la vigilanza dei lavori pubblici nell'atto di regolazione n. 14 del 5 luglio 2001, in quanto non rappresenta un esame critico e analitico del progetto in cui vengono valutati gli aspetti legati alla fattibilità dell'intervento, alla sua remuneratività e alla capacità di generare flussi di cassa positivi. Nel citato atto di regolazione viene stabilito che l'asseverazione non deve sostanziarsi in una mera verifica di massima sulla sostenibilità della proposta, ma, al contrario, deve attestare la correttezza del piano economico finanziario e la congruità delle relative poste utilizzate per la sua elaborazione. Si ritiene, pertanto, che l'asseverazione bancaria debba essere ripresentata in conformità a quanto stabilito dal citato atto di regolazione n.14 dell'autorità di vigilanza.

u orac
m

Do



gh

In merito ai costi supportati per l'elaborazione della proposta, il proponente precisa che tali costi risultano lievitati a Euro 1.550.000,00 a seguito delle ulteriori spese che sarebbero state affrontate per la rielaborazione delle proposta a seguito delle richieste di cui alla nota n.1890 del 16 luglio 2001 di questa amministrazione, non fornendo alcuna documentazione giustificativa sulla congruità delle spese. Considerato che l'art. 37 bis comma 1 stabilisce che tali costi sono soggetti all'accettazione da parte dell'amministrazione aggiudicatrice, si ritiene opportuno, ai fini della valutazione di congruità, che il proponente fornisca per le spese sostenute per la predisposizione della proposta una idonea documentazione giustificativa.

Sulla base dell'intesa definita con l'autorità portuale in merito alle modalità di compartecipazione dell'autorità medesima alle procedure di cui all'art. 37 quater della legge 109/1994 (accordo di programma) non risulta praticabile la proposta progettuale che prevede, per gli immobili dell'ex Corradini, la acquisizione in proprietà dei beni comunali e la sdeemanializzazione degli immobili ricadenti in area demaniale e il loro conferimento in piena proprietà, al pari degli immobili comunali, quale componente del prezzo a carico del concedente ex art.19 della legge 109. Pertanto la proposta va riformulata sulla modalità di concessione sulle aree di rispettiva competenza (comune-demanio) del diritto di superficie in favore del soggetto aggiudicatario.

Problematiche riscontrate nel merito della proposta

In merito alla delimitazione dell'area, la proposta prevede una rettifica del perimetro, in particolare viene ampliato lo specchio d'acqua di circa 7,7 ettari, in corrispondenza del confine orientale dell'area. Si ritiene che la suddetta rettifica risulta compatibile con quanto definito dall'accordo di programma, che assumeva come delimitazione dello specchio d'acqua per la realizzazione del porto un'ipotesi progettuale indicativa. Si ritiene opportuno che la suddetta rettifica venga adeguatamente motivata dal proponente.

In merito agli aspetti riguardanti *la conformità urbanistica*, si rileva che la proposta in linea generale risulta rispondente ai criteri e agli obiettivi definiti dalla nuova disciplina urbanistica, fatta eccezione per i seguenti aspetti, per i quali risulta necessario che la proposta progettuale sia sottoposta a opportune modifiche e/o integrazioni al fine di renderla conforme alla disciplina urbanistica vigente:

- lo specchio d'acqua utile per la realizzazione dell'approdo, al netto dell'area di manovra e del canale principale di accesso, per le imbarcazioni da diporto, pari a circa 130.000 mq per 850 posti barca, risulta superiore al limite fissato dall'accordo di programma, che negli elementi normativi stabilisce che "nell'area del litorale antistante la ex Corradini si prevede la riconfigurazione del litorale stesso con la realizzazione di un approdo per imbarcazioni da diporto nello specchio antistante la Corradini dimensionato con uno specchio d'acqua utile non superiore a 90.000 mq". Si ritiene opportuno far presente che il dimensionamento definito nell'accordo di programma faceva riferimento a quanto era stato previsto dal proponente per il porto nella prima proposta progettuale (90.000mq per 600 posti barca). Pertanto, anche se l'ampliamento proposto nel merito appare condivisibile, risulta necessario acquisire ulteriori elementi circa la sostenibilità della conformità urbanistica ovvero apportare le modifiche al progetto riducendo parte dell'area destinata ai posti barca;
- la realizzazione nell'area della ex Corradini di un nuovo edificio destinato a struttura commerciale è difforme a quanto previsto dalla disciplina urbanistica relativa alla sottozona Da e a quanto ulteriormente specificato dagli elementi normativi che, per l'area dell'insediamento

Br

- dell'ex Corradini, prevedono il recupero dell'impianto e dei singoli edifici vincolati ai sensi della legge 1089 del 1939;
- in merito alle destinazioni d'uso degli edifici, la proposta prevede prevalentemente destinazioni commerciali, espositive, artigianali e di servizio connesse alla nautica da diporto e la destinazione di alcuni edifici a strutture ricettive (foresterie). La disciplina urbanistica prevede l'inserimento tra l'altro di attrezzature sportive anche a servizio del quartiere. Va pertanto valutata la possibilità di prevedere la realizzazione di una struttura sportiva compatibile con le caratteristiche dell'insediamento (palestra, scuola vela e attività subacquea) mediante anche l'eventuale riduzione delle quote previste per attività commerciali.

Inoltre, ai fini di una più puntuale valutazione degli aspetti urbanistici, si ritiene opportuno che sia puntualmente documentato il soddisfacimento, in termini di superfici e opere di urbanizzazione, dello standard urbanistico di cui all'art.5 del dm 1444/1968.

In merito alla *funzionalità della nuova struttura*, si ritiene opportuno che siano effettuati ulteriori approfondimenti relativi ai seguenti aspetti:

- le dimensioni del collegamento carrabile tra via Ponte dei Granili e l'area ex Corradini non garantiscono l'adeguato transito dei mezzi addetti al trasporto delle imbarcazioni. Sarebbe opportuno, pertanto, individuare, ove possibile anche d'intesa con l'autorità portuale, soluzioni che consentano il miglioramento del collegamento carrabile e la eventuale previsione di adeguati spazi per la sosta e la manovra dei mezzi pesanti;
- la configurazione del molo aliscafi andrebbe rivista in relazione all'effettiva disponibilità dell'area dei serbatoi della centrale Enel;
- non risulta sufficientemente indicata la differenziazione tra percorsi carrabili e quelli pedonali e la diversa destinazione degli spazi esterni (parcheggi pubblici a raso, spazi pubblici, di uso pubblico e privati). Il progetto dovrà pertanto distinguere chiaramente gli spazi pubblici, quelli di uso pubblico e quelli privati, e gli spazi esterni tra gli edifici dell'ex Corradini dovranno essere trattati come un insieme unitario salvaguardandone il carattere originario di borgo e garantendone l'integrale fruibilità pubblica pedonale.

In merito agli aspetti riguardanti il *Piano economico finanziario*, si ritiene necessario, alla luce di quanto sopradetto, che esso venga riformulato sulla base dei seguenti riferimenti:

- il diritto di superficie esteso a tutte le aree ed edifici comunali e demaniali;
- la formulazione unitaria del piano comprensiva di opere di urbanizzazione, espropri, e tutte le altre voci, quali bonifica o spostamento di sottoservizi attualmente non quantificate. L'impostazione del piano dovrà fare riferimento, in linea con il meccanismo della finanza di progetto, all'unitarietà dell'opera, articolata nei diversi interventi che la compongono, e su di essa individuare gli equilibri economici e finanziari, tenendo conto dei costi di realizzazione e di gestione delle opere e dei ricavi complessivi, e le eventuali diseconomie da finanziare con contributo pubblico;
- l'eventuale contributo pubblico sarà ridotto al minimo possibile anche in considerazione di quanto disposto dalle recenti norme circa la possibilità del prolungamento dei tempi di concessione oltre i 30 anni;
- in merito ai costi unitari delle singole opere, risulta opportuno, ai fini della verifica di congruità, che i costi siano accompagnati da idonea documentazione di analisi (computi metrici estimativi) e dai relativi capitolati prestazionali atti a garantire la buona qualità delle opere.



Q6

COMUNE DI NAPOLI
Il VICESINDACO

Si rileva, inoltre, che la struttura finanziaria ipotizzata appare eccessivamente sbilanciata verso l'indebitamento (17 mld di lire su 126,5 miliardi di fabbisogno finanziario), con effetto di determinare un incremento del rischio finanziario del progetto. Ne consegue che anche i margini di sicurezza solitamente richiesti nel settore bancario per la partecipazione finanziaria al progetto sembrano ridotti, in considerazione della tipologia e della sua rischiosità

Per quanto riguarda *la bozza di convenzione*, si ritiene necessario che essa vada riformulata in relazione alle variazioni ed integrazioni sopra richiamate, ed integrata dai seguenti aspetti:

- predisposizione di apposite clausole disciplinanti le modalità della gestione e dei servizi conformemente alla descrizione del loro modello giuridico prospettato nel piano economico finanziario. In generale comunque si rileva la necessità di una accentuazione dei profili di professionalità legati alla gestione, che potrebbero essere soddisfatti dalla previsione in una clausola apposita della costituzione di una società di progetto a norma dell'art.37 quinque della legge 166/2002;
- adeguamento della convenzione ai contenuti tipici della concessione di costruzione e gestione sia con riguardo all'oggetto della medesima, riferito, allo stadio della progettazione di competenza del concessionario oltre che alle garanzie anche di natura assicurativa che disciplinano l'esecuzione e la gestione delle opere;
- adeguamento della predetta convenzione agli istituti della revoca e della risoluzione della concessione così come disciplinati dall'art.37 della legge 166/2002 e del subentro nella medesima di cui all'art.37 octies ed infine con le disposizioni che disciplinano il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e i meccanismi di ripristino di tale equilibrio;
- coordinamento della clausole contrattuali che disciplinano contenuti e durata della concessione di costruzione e gestione e della concessione demaniale;
- definizione dei contributi in immobili e/o in denaro a titolo di prezzo a carico dell'amministrazione concedente con esclusione di ogni altra attività prestazionale a carico del medesimo.

Si resta in attesa della presentazione delle integrazioni e modifiche dei documenti presentati per poter concludere l'istruttoria della proposta avanzata da codesta società e per la conseguente dichiarazione di pubblica utilità da parte dell'amministrazione comunale, rimanendo comunque a disposizione per eventuali chiarimenti che codesta società ritenesse opportuno richiedere.

Dm

7

87

sl. m 7

Atti Costituenti la proposta della società Porto Fiorito S.c.a.r.l..

Allegato 7

Elaborati presentati al protocollo dell'ufficio urbanistica con n. 989 del 16 aprile 2003 quali integrazioni e modificazioni della "Proposta per porto turistico" da parte della società porto fiorito S.c.a.r.l..

- 1) Nota di riscontro alle osservazioni di cui alla nota n. prot. 81 del 18 marzo 2003
- 2) Copia lettera istituto asseverante che specifica circa intese intorse Autorità di vigilanza LL.PP.-ABI;
- 3) Tav. Y1: Planimetria di progetto con modifica della strada di accesso;
- 4) Tav. Y2: Planimetria di progetto con indicazione degli spazi esterni (spazi pubblici, spazi privati ad uso pubblico, spazi privati);
- 5) Tav. Y3: Planimetria di progetto con indicazioni delle destinazioni d'uso;
- 6) Tav. Y4: Relazione e documentazione fotografica dello stato attuale relative allo strada di collegamento tra via Ponte dei Granili e l'area ex-Corradini;
- 7) Nuovo piano economico finanziario asseverato;
- 8) Nuova bozza di convenzione;
- 9) Relazione di specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione
- 10) Nota tecnica integrativa sugli aspetti meteomarini e sugli impianti di rete.

Nota di chiarimento n. 29 del 23 aprile 2003 circa i costi tecnici sostenuti per la presentazione della documentazione e progettazione del porto turistico a Vigliena in Project financing.

Note di precisazione sulla "Proposta per porto turistico" da parte della società porto fiorito S.c.a.r.l. presentate al protocollo dell'ufficio urbanistica con n. 1132 del 7 maggio 2003 con allegata nuova bozza di convenzione.