

*Sev. Op. - Consiglio
11/04/07*



Consiglio Regionale della Campania
Gruppo Consiliare
Alleanza Nazionale

ATTIVITA' ISPETTIVA
REG. GEN. N. 563/VM LEG. BA

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
11 APR. 2007
PROT. 3332

Prot. n. 95

INTERROGAZIONE URGENTE A RISPOSTA SCRITTA AL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA

Il sottoscritto Pietro Diodato, consigliere della Regione Campania di Alleanza Nazionale

Premesso

Che nel documento di programmazione per lo sviluppo del Sistema integrato della Portualità Turistica – deliberazione n° 5490 del 15 novembre 2002 - elaborato dall'Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti Aeroporti e Demanio Marittimo, si fa esplicito riferimento alla necessità di procedere alla integrazione tra il sistema portuale ed il territorio valorizzando *il patrimonio architettonico, culturale ed archeologico; i parchi marini terrestri e le aree protette; le sorgenti e gli impianti termali; le attività tradizionalmente legate alla pesca e alla cantieristica; i borghi sul mare o comunque aree (Waterfront) caratterizzate da concentrazioni di attività terziarie legate al tempo libero e al turismo e che si prestano ad un collegamento con l'area portuale;*

Che nel citato deliberato, oltre a definire le indicazioni programmatiche per lo sviluppo del sistema, s'individuano dieci ambiti territoriali tra cui quello flegreo connotato dalla presenza di un ricco patrimonio di beni archeologici, storici artistici e architettonici facilmente raggiungibili dal mare, di particolarità geologiche e di interessanti aree naturalistiche. In tale area – si sostiene nel documento - *si concentra circa il 50% della domanda di ormeggio stagionale dell'intera provincia napoletana, s'ipotizza di rispondere alla domanda di ormeggio il potenziamento delle infrastrutture portuali di Pozzuoli, delle isole di Ischia e Procida, e con la riqualificazione degli ormeggi di Bacoli, Baia, Miseno e Acquamorta;*

Che a pagina 20 del predetto documento di programmazione si afferma con estrema chiarezza che nel Golfo di Pozzuoli il numero degli approdi non sarebbe cresciuto, tuttavia, il Porto di Pozzuoli – oggetto di una vasta opera di riorganizzazione al fine di presentarlo come porto di servizi integrati - in conseguenza dell'accordo tra l'Itainvest, la Fimoper ed il Comune di Pozzuoli, vedrà: accresciute le dimensioni dei moli e delle banchine; realizzate attrezzature ad alto impatto ambientale (torre di controllo baricentrica); materializzati 1.201 posti per barche da 6 a 30 metri e 50 posti per i pescherecci;

Che l'area portuale, incastrata com'è in un tessuto urbanistico fortemente congestionato, ad alta densità abitativa e commerciale, sarà ulteriormente "arricchita", per aumentarne evidentemente l'appeal, da un consistente numero di esercizi commerciali (bar, tabaccaio, ristoranti, agenzie di



Consiglio Regionale della Campania

**Gruppo Consiliare
Alleanza Nazionale**

viaggio, centro subacqueo, ferramenta nautica, abbigliamento nautico) senza alcun intervento migliorativo della griglia stradale e con appena 580 posti auto – in gran parte già utilizzati dai residenti e dagli addetti al polo commerciale del centro – la qual cosa determinerà in tutta la città bassa (e non solo!) condizioni di assoluta invivibilità;

Che per evitare la manifestazione di intollerabili e nocive situazioni ambientali, il documento di programmazione al punto 10 consiglia, *per motivi di qualità ambientale*, di limitare a 1000 posti barca la recettività portuale. Nei porti a funzione mista, infine, come quello oggetto della nostra interrogazione, *andranno dimensionate le aree comuni [...] e separate le aree di ormeggio, distinguendo chiaramente, la darsena turistica da quelle assegnate, ad esempio, all'ormeggio di traghetti e pescherecci*. Nel nostro caso ci si è adoperati, oltre che per allungare di ben 250 metri il molo Caligioniano, affinché la cosiddetta “Marina Maglietta” lievitasse sensibilmente e per trasferire sul pontile della SOFER il traffico commerciale prodotto da quattro aliscafi e cinque traghetti per il collegamento con Procida e Ischia e da un mercantile. Tutte opere comunque a forte impatto ambientale e con buona pace della fin troppo enfatizzata volontà dell'Amministrazione regionale, di tutelare e recuperare la risorsa paesaggistica così come essa sostiene di voler fare col varo del Piano territoriale Regionale;

Che il Porto di Pozzuoli, secondo il documento dell'Assessorato ai porti e al Demanio marittimo, dovrebbe poter contare su un immediato retroterra disponibile pari al 40-45% dell'area totale dello specchio acqueo protetto ove ospitare i *servizi commerciali, le aree di incontro e svago per i diportisti* ed un numero di posti-auto adeguato ai posti-barca;

Che in sostanza, tale area corrisponde a buona parte della città bassa. I servizi commerciali ed i parcheggi faranno da corona al porto e saranno dislocati o realizzati su aree già impegnate ed insufficienti a soddisfare la domanda di parcheggio della popolazione autoctona. In qualche caso la realizzazione dei servizi commerciali - come nel caso di piazza a mare – ridurrà notevolmente la superficie destinata a parcheggio. In altri casi invece essa porterà all'interramento di pubblici garage e locali commerciali al di sotto del piano stradale.

In entrambi i casi, i progetti non tengono nel dovuto conto che Pozzuoli, come l'intero comprensorio dei Campi Flegrei, è interessata da un bimillenario movimento ascendente e discendente del suolo che nei secoli ha prodotto l'allagamento e la deformazione di ampie zone del tratto costiero della città richiedendo come nel caso dell'ultima crisi bradisismica l'adeguamento (abbassamento) dei moli e delle banchine dell'intera infrastruttura portuale alle nuove quote del livello mare;

Che i fenomeni del vulcanesimo (bradisismo e Solfatara) ci ricordano che il sistema portuale flegreo insiste sulle caldere magmatiche dei Campi Flegrei e dell'Epomeo. Un'area, come lo stesso Piano Territoriale Regionale ha rimarcato, fortemente soggetta a rischio sismico e vulcanico. Nel 2001, infatti, è stato elaborato un documento di pianificazione dell'emergenza dell'area flegrea in cui si è definita l'area maggiormente interessata (zona rossa) da eventuali flussi piroclastici. Rischi ancora più elevati per l'alta densità di popolazione che caratterizza la parte del Comune di Napoli ad occidente della collina di Posillipo, le parti meridionali ed orientali del Comune di Pozzuoli ed il settore centro-orientale del Comune di Bacoli;



Consiglio Regionale della Campania
Gruppo Consiliare
Alleanza Nazionale

Che la pericolosità a tempi brevi per l'area flegrea è legata all'attività sismica, mentre a tempi lunghi non è da trascurare anche il verificarsi di un evento eruttivo. In tal caso per abbassare il livello di rischio sarebbe necessario affrontare il problema dello sfoltimento delle zone più pericolose [...] – così scriveva nel marzo del 1984 il professor Giuseppe Luongo mentre il professor Aldo Loris Rossi sosteneva la necessità di abbassare la densità abitativa ed edilizia e l'adeguamento della viabilità anche alle condizioni di emergenze;

Che la “riorganizzazione degli spazi e delle funzioni” del Porto di Pozzuoli determinerà nei fatti nuove polarità di attrazione ed un incremento della densità della popolazione e dei mezzi circolanti. Un carico di uomini e mezzi insostenibile dalla rete dei servizi e dall'attuale sistema viario cittadino, per cui lo sgombero dei circa 330.000 residenti della zona rossa richiederebbe ben oltre i quattro lunghissimi e drammatici giorni previsti dal piano.

Interroga

il Presidente della Giunta Regionale della Campania per conoscere:

- a) se rispondano al vero le voci riguardanti la storica darsena dei pescatori, detta popolarmente “u galiòne”, secondo cui questa verrebbe colmata e trasformata in un eliporto o, con molta più probabilità, in un parcheggio per auto asservito al Grand Hotel Rione Terra;
- b) se siano in programma opere per la riconversione della fascia litoranea antistante la SOFER che determinerebbero gravi danni ai resti archeologici sommersi di alcune strutture del complesso portuale di Puteoli;
- c) quali siano state le conclusioni delle valutazioni d'impatto ambientale delle opere da realizzare per l'adeguamento strutturale e funzionale del Porto di Pozzuoli, tenuto conto che la “grande muraglia puteolana” di grigio cemento armato, colata a prolungamento del Molo Caligioniano, e le imponenti strutture del mercato ittico e del Cantiere Maglietta hanno già ampiamente deturpato lo scenario paesaggistico tanto caro ad artisti e letterati;
- d) se contestualmente alle opere di riqualificazione del porto e del Rione Terra sarà avviata anche la riqualificazione del sistema stradale puteolano con la costruzione di quelle tanto attese vie di fuga ritenute urgenti da insigni cattedratici nell'ormai lontano 1984 e, col diradamento edilizio, rimaste nel libro delle buone intenzioni;
- e) se risponda al vero che le opere in fase di realizzazione al Rione Terra – come ha scritto documentatamente il professor Raffaele Giamminelli - non siano di sistemazione e conservazione come previsto dalla legge speciale e dal bando di concorso ma *una nuova progettazione, nuova destinazione d'uso, con radicale trasformazione della tipologia edilizia, un anonimo inserimento di estranei elementi decorativi sulle facciate, come pura esercitazione calligrafico-accademica di imitazione dell'antico, e un'assurda e inventata*



Consiglio Regionale della Campania
Gruppo Consiliare
Alleanza Nazionale

- f) *cromia giallo-rossa* finalizzata alla trasformazione del Rione Terra in un megacomplex alberghiero da 740 posti letto;
- g) Se sia fondata l'affermazione che la gestione del complesso Porto-Rione Terra sia affidata alla Dicearchia S.p.A. alla cui presidenza dovrebbe vedere un discusso uomo politico puteolano senza molti consensi popolari ma con grandi appoggi regionali e romani;
- h) Quali iniziative intenda adottare per riportare il numero complessivo dei posti barca del Porto di Pozzuoli da circa 1300 a 1000 come stabilito dal documento di programmazione per lo sviluppo del Sistema integrato della Portualità Turistica – deliberazione n° 5490 del 15 novembre 2002 - elaborato dall'Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti Aeroporti e Demanio Marittimo.

Napoli, 04 Aprile 2007

On. Pietro Diodato