COMUNE DI PROCIDA
Provincia di Napoli

RELAZIONE TECNICA

EX ART.146, COMMA 3, DEL DECRETO LEGISLATIVO 22 GENNAIO 2004 N. 42

Gruppo di Azione Campania "GAC" delle Isole di Procida e Ischia.

Promozione della filiera "pesca" sull'Isola di Procida: progetto di adeguamento e sistemazione del punto di sbarco posto in località Marina Grande

INDICE

1 INTRODUZIONE 3

1.1 Premessa 3

1.2 Breve descrizione dell'intervento 3

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE 4

2.1 Localizzazione 4

2.2 Analisi dei livelli di tutela 4

2.2.1 Il Piano Territoriale Paesistico 4

2.2.2 Il Piano Regolatore Generale 5

2.2.3 Il Regolamento Edilizio 6

2.2.4 Altri vincoli che interessano il territorio 6

2.3 Rappresentazione grafica dello stato attuale 6

2.3.1 Rappresentazione fotografica dello stato attuale 7

3 DESCRIZIONE DEGLI ELABORATI DI PROGETTO 10

3.1 Inquadramento dell'area e dell'intervento 10

3.2 Opera in progetto e scelte progettuali 10

4 SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO 13

1 INTRODUZIONE

1.1 Premessa

Il GAC intende realizzare un progetto di promozione e sviluppo della pesca locale, che interessa tutto il comparto "pesca" nel Golfo di Napoli, nel comune dell'isola di Procida, centro nevralgico della pesca in tutta l'area partenopea.

L'economia del mare è tradizione storica dell'isola. Il potenziale dell'attività dell'economia del mare a Procida risiede nell'esperienza e nella qualità delle risorse umane che la esercitano: sono proprio le maestranze specializzate che rendono unica l'offerta procidana, dando vita ad un vero e proprio "effetto reputazione" che stimola la visibilità dell'intero sistema Procida.

A conferma dell'importanza del settore all'interno dell'economia isolana vi è il dato del volume di affari dichiarato che risulta di oltre 1.200.000,00 di euro e si conferma essere oggi la prima "industria" isolana. La flotta Procidana si articola su 15 pescherecci della grande pesca e 20 unità (imbarcazioni) della piccola pesca. La grande pesca opera con le tecniche dello strascico e della circuizione, mentre la piccola pesca è dedita alle attività legate alle nasse, tremaglio e tonnarella.

La capacità del naviglio locale è pari a circa 8,1 tonnellate di pescato giornaliero; il dato annuale potenziale è pari a circa 1.215 tonnellate di pesce, mentre il volume di affari stimato è pari a circa 5 milioni di euro. L'occupazione nel settore si assesta sui 110 addetti in maniera stabile oltre a 40 lavoratori di tipo stagionale.

Il prodotto è distribuito, non senza difficoltà di tipo logistico, al mercato ittico di Pozzuoli. L'80% della grande pesca distribuisce e commercializza il prodotto sulla predetta base, mentre solo il 20% viene venduto al dettaglio localmente, verso i consumatori e la ristorazione. La piccola pesca invece si serve soltanto del mercato locale, che si compone per il 30 % da ristoranti e per il 70% da privati consumatori.

Dall'analisi dei fabbisogni rilevati in concerto con i principali stakeholders del settore (imprese, associazioni di categoria, associazioni ambientali, istituzioni scolastiche e di ricerca) si è evidenziata la necessità di promuovere e sostenere lo sviluppo del prodotto ittico locale e come priorità il potenziamento della commercializzazione del pescato, lo sviluppo della filiera 0 o miglio 0, lo sviluppo sostenibile della pesca, la valorizzazione dei borghi dei pescatori e degli ambienti marini e costieri.

1.2 Breve descrizione dell'intervento

Dall'analisi del previsto punto di sbarco del pescato, che sarà posto sul molo di levante del porto commerciale di Marina di Grande, emergono elementi di criticità dal punto di vista strutturale che ne inficeranno irrimediabilmente il corretto utilizzo. Per avere la disponibilità dell'area il locale ente Comunale ha avviato la relativa istruzione documentale.

In particolare come sarà meglio esplicitato nella parte descrittiva dell'intervento da eseguire, attualmente il fondale dell'area presenta un pescaggio piuttosto limitato che non consente l'attracco dei grandi pescherecci. Non solo, il molo, nato per servire le grosse imbarcazioni, presenta una quota rispetto al mare piuttosto alta che a sua volta compromette l'attracco anche ai piccoli mezzi.

A ciò va aggiunta una dotazione infrastrutturale piuttosto scarna, che non consente di svolgere in sicurezza ed agilità le operazioni di sbarco del pescato.

Con il presente intervento in esame si intende quindi porre in essere una serie di azioni volte a restituire piena funzionalità alla struttura e fornire al contempo un servizio che sia da stimolo al settore pesca dell'Isola.

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 Localizzazione

L'isola di Procida costituisce, con l'isolotto di Vivara e la maggiore isola di Ischia, il gruppo delle Isole Flegree che possono essere considerate una continuazione dei Campi Flegrei, con i quali condividono l'origine vulcanica. Ha una forma piuttosto irregolare, lunga circa 3,7 Km da Nord-Est a Sud-Ovest, di larghezza molto varia, con un'area di 3,8 Kmq (e di circa 4,14 Kmq con l'isolotto disabitato di Vivara) ed una lunghezza delle coste di 13 Km circa. Come posizione geografica essa è compresa fra 40° 46' 00" di latitudine Nord e 14°01'00" di longitudine Est. Come meglio descritto in seguito, il contorno costiero presenta articolazioni piuttosto accentuate ove sono distintamente identificabili sette baie.

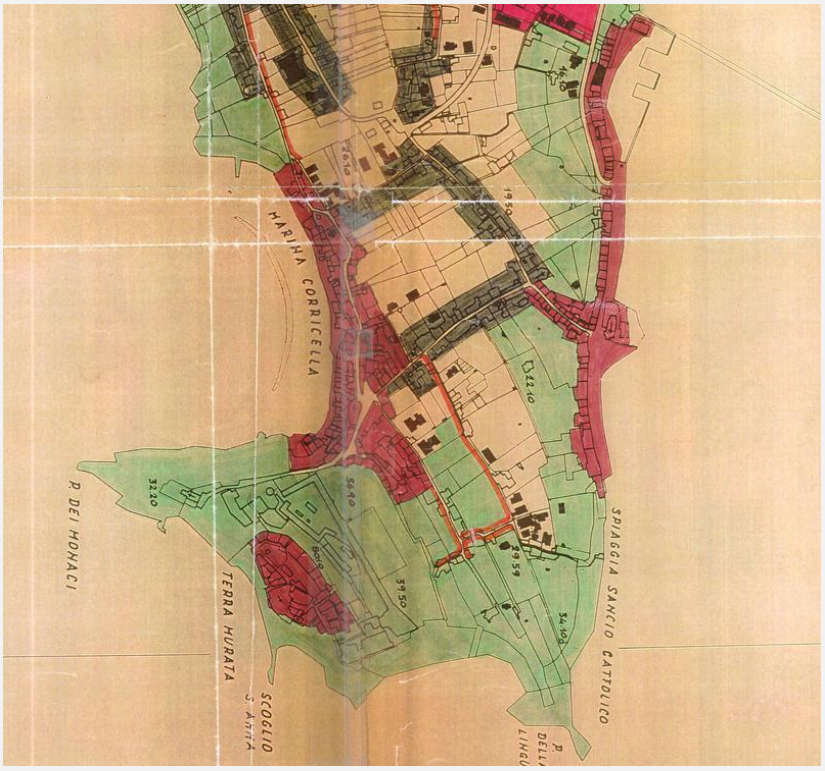
2.2 Analisi dei livelli di tutela

Il Comune di Procida è dotato del Piano Territoriale Paesistico (PTP), approvato con DM 01/03/1971 e di un Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con DPGR 4715 del 26/05/1984. L'Amministrazione Comunale è altresì dotata di un Regolamento Edilizio (RE), approvato con DPGP n. 94 del 15/02/1991.

2.2.1 Il Piano Territoriale Paesistico

Il PTP approvato nel 1971 appartiene alla prima generazione di tali strumenti, antecedente per rimanere all'esperienza della Campania al PUT dell'area Sorrentina – Amalfitana, il quale tratta dell'organizzazione urbanistica del territorio di riferimento, definendo nel dettaglio le normative applicabili ed i conseguenti regimi di tutela ed uso.

◊ **Tavola A: estratto del PTP**



Il PTP di Procida definisce una zonizzazione del territorio la cui perimetrazione ha seguito sostanzialmente il profilo degli assetti catastali della cartografia utilizzata attraverso la quale pone esclusivamente i limiti volumetrici all'espansione edilizia, a meno dei "*nuclei urbani di particolare valore storico architettonico ed*

ambientale della Terra Murata, della Marina di Sancio Cattolico e della Corricella", assoggettati a regime del restauro e risanamento conservativo.

Peraltro, si tratta di limiti volumetrici non trascurabili che, ad una prima valutazione, sono già stati globalmente raggiunti. L'impostazione del PTP ha determinato, infatti una configurazione della struttura urbana, consolidatasi negli ultimi tre decenni, estremamente diffusa ed estesa all'intero territorio comunale, cui contemporaneamente ha contribuito il fenomeno dell'abusivismo.

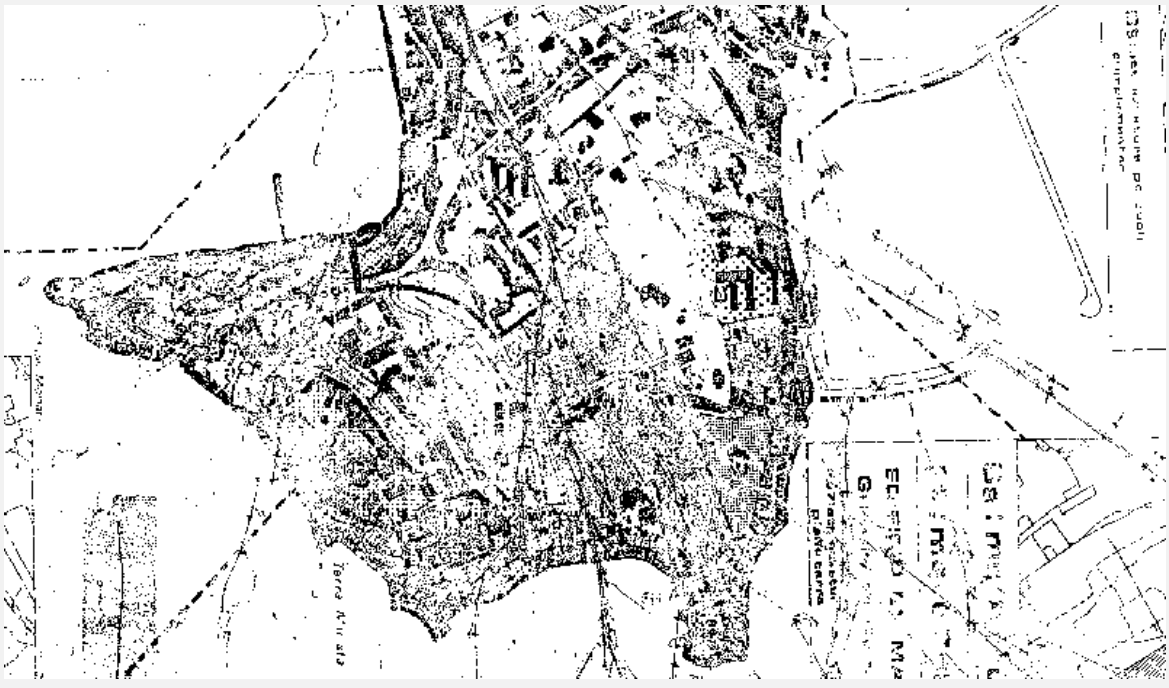
Dalla ricognizione del territorio si evince che Procida si sia ormai trasformata in una micro conurbazione nella quale non sono più disponibili superfici in edificate di significativa ampiezza, a meno di alcune sue parti prevalentemente costiere non aggredite dall'edificazione per il contestuale effetto del PTP e delle condizioni orografiche particolarmente impervie. Il PTP infatti nel normare la parte di territorio più estesa, "*riferita alla superficie agricola dell'isola*", assoggettata all'art. 3 – "ZONA A" del suo regolamento: "*"di colore verde con le coste e le zone di maggiore valore paesaggistico, si consente una fabbricabilità di mc 0,01 si mq su di un lotto minimo di 10.000 mq, con altezza massima di ml 4,00 dal piano di campagna"".*

2.2.2 Il Piano Regolatore Generale

Il PRG vigente dal 1984, oltre ad essere stato adottato da più di trent'anni, è basato su una conoscenza dello stato dei luoghi ancora più datata, non prefigura le categorie progettuali della riconversione d'uso di manufatti ed aree, finalizzate al recupero edilizio e funzionale del patrimonio immobiliare esistente.

La data di adozione coincide infatti con l'anno di approvazione della disciplina organica di intervento di recupero edilizio definito con la legge 497/78 che ha fortemente influenzato l'azione urbanistica nell'ultimo quarto di secolo, per approdare oggi a strategie basate sullo scambio d'uso di funzioni urbane fra suoli, finalizzate alla perequazione dei valori immobiliari ed al superamento di fatto della tradizionale procedura amministrativa basata sull'esproprio per pubblica utilità. Il rilevante problema che affligge il PRG è la sua mancata conformità al PTP, che nei fatti, ne ha impedito l'attivazione del processo di attuazione.

◊ **Tavola B: estratto del PRG**



2.2.3 Il Regolamento Edilizio

Il Regolamento Edilizio ha un'anzianità di più di venti anni ed è in fase di revisione in funzione del complesso delle numerose novità procedurali intervenute negli ultimissimi anni, anche per tener conto della preponderante componente del recupero rispetto alla nuova edificazione.

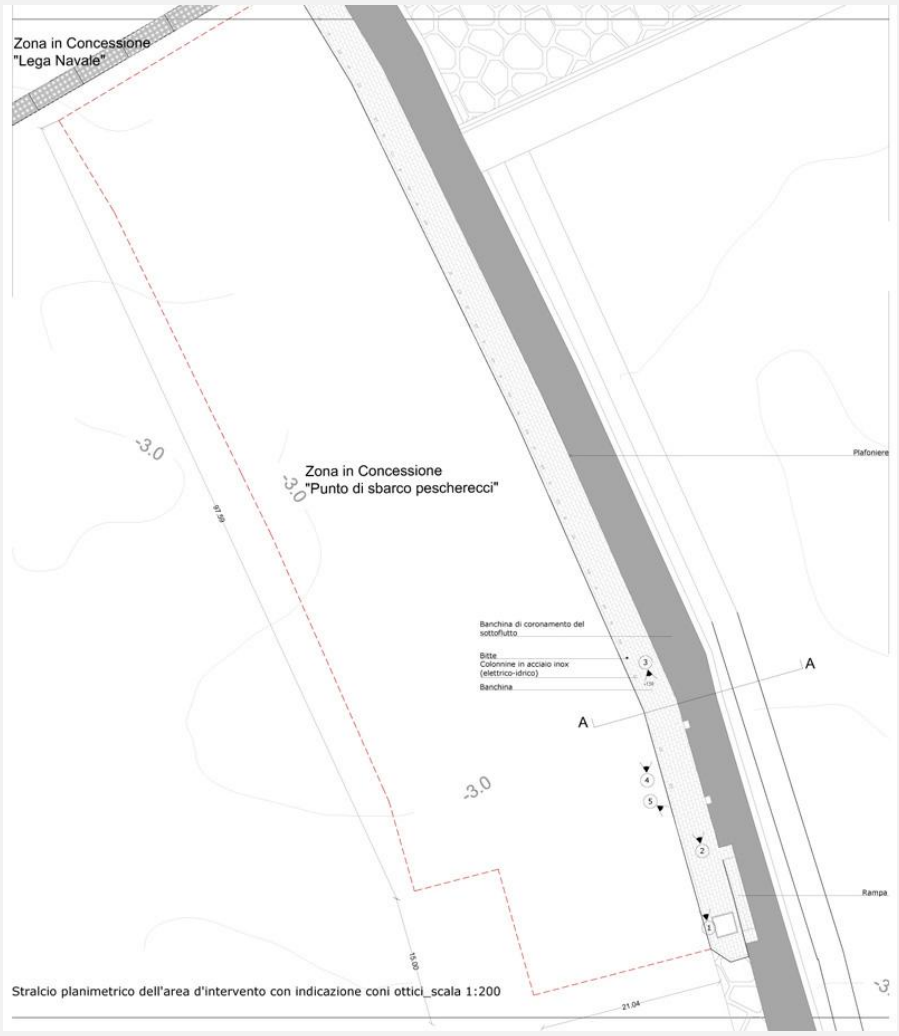
2.2.4 Altri vincoli che interessano il territorio

L'autorità di bacino nord – occidentale della Campania ha sottoposto a vincolo idrogeologico alcuni tratti di costa interessati da fenomeni franosi per i quali è tutt'ora vigente ordinanza interdittiva di sosta e transito emessa dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Procida.

2.3 Rappresentazione grafica dello stato attuale

E' stato eseguito il rilievo della situazione attuale dell'area oggetto dell'intervento che viene di seguito riportato. Sono state eseguite delle riprese fotografiche riportate al successivo paragrafo indicate nel rilievo con l'apposizione di opportuni coni ottici.

◊ **Tavola C: rilievo dello stato attuale dell'area**



2.3.1 Rappresentazione fotografica dello stato attuale

◊ **Tavola D: coni ottici**



CONO OTTICO NR. 1



CONO OTTICO NR. 2



CONO OTTICO NR. 3



CONO OTTICO NR. 4



CONO OTTICO NR. 5

3 DESCRIZIONE DEGLI ELABORATI DI PROGETTO

3.1 Inquadramento dell'area e dell'intervento

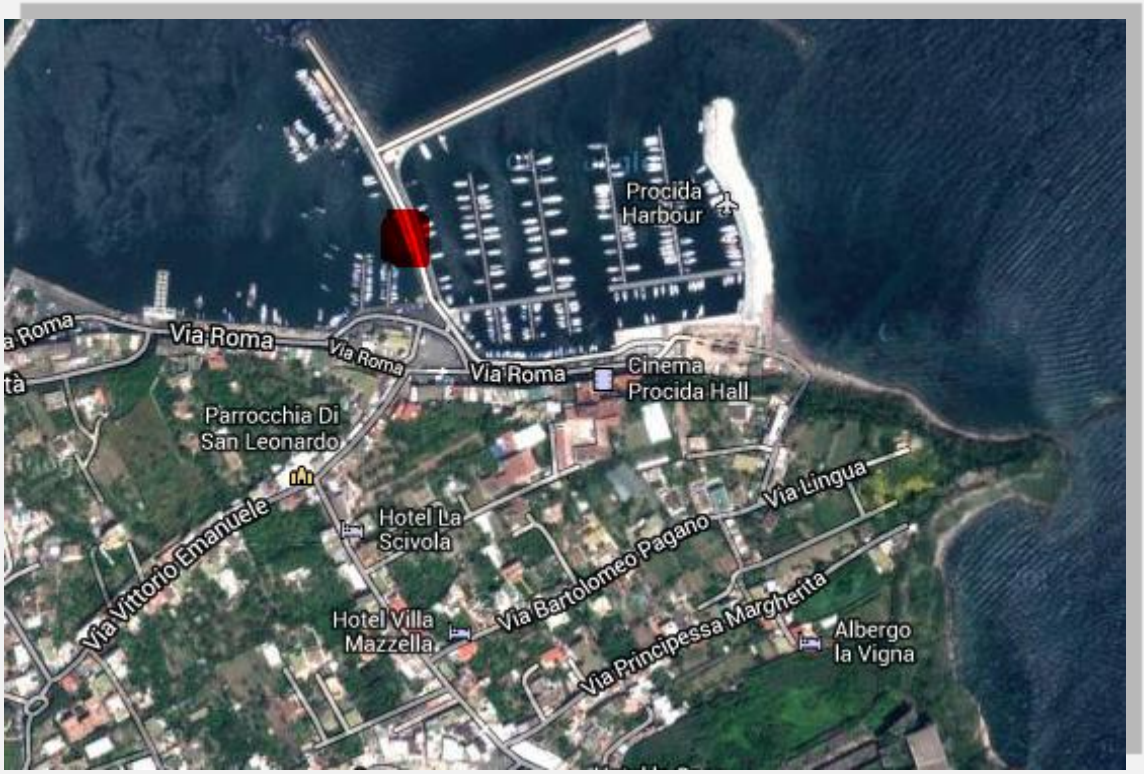
Come già indicato, l'intervento proposto interessa il molo di levante della zona portuale, posta nell'area nord dell'isola, nella parte media della Marina di Sancio Cattolico; quest'ultima rappresenta la principale marina dell'Isola, sede di un Porto Commerciale, di un Porto turistico nonché punto nevralgico dell'economia isolana per la presenza di numerose attività economico / commerciali.

Dal punto di vista architettonico, Marina di Sancio Cattolico, si presenta con un nucleo urbano che si apre a ventaglio sulla costa settentrionale dell'isola di fronte alla terraferma; questa lunga cortina di case nasce dall'aggregazione spontanea, avvenuta negli ultimi secoli, di più unità edilizie a schiera simili tra loro per caratteristiche tipologiche, che presentano tutte un'unica affacciata. L'altezza media della cortina si aggira intorno ai 15 metri. Al centro della cortina emergente dal complesso edilizio e avanzata rispetto al fronte delle case, vi è l'insula con la chiesa della Pietà.

Più nel dettaglio l'intervento prevede l'adeguamento e la sistemazione del "punto di sbarco" che sarà posto nella banchina di levante del porto commerciale, così come individuato dall'Ente Comune di Procida di concerto con le competenti Autorità Marittima e Autorità Sanitaria. Al riguardo si fa presente che il punto originariamente determinato dalla Regione Campania non ha ottenuto il necessario parere di ASL; pertanto è stata avviata la debita istruzione documentale per la relativa rettifica da parte dell'Ente Regione.

Il punto di sbarco è posto proprio in corrispondenza dell'anzidetta insula della chiesa della Pietà.

◊ **Tavola E: area del punto di sbarco del pescato**



3.2 Opera in progetto e scelte progettuali

Gli interventi complessivamente presenti sono di seguito analiticamente riportati ed analizzati:

- ➔ opere di manutenzione ordinaria e adeguamento dell'impianto elettrico esistente, con ripristino dei punti luci, sostituzione del quadro elettrico principale, completamento del tratto della linea elettrica principale mediante l'apposizione di cavo gommato FG 7OR 4 X 25, completamento dell'impianto di terra, attraverso l'allaccio del pozzetto ad oggi esistente alle utenze;
- ➔ opere di manutenzione ordinaria relativo al rifacimento ed adeguamento dell'impianto idrico;
- ➔ in attesa delle operazioni di escavo del porto che una volta effettuate consentiranno un pescaggio maggiore delle imbarcazioni e l'attracco diretto anche al Molo di Levante dei grandi pescherecci, si prevede la realizzazione di due "pontili fissi", da destinare all'ormeggio delle piccole imbarcazioni da pesca che effettueranno operazioni di spola tra peschereccio e banchina. Questi pontili risultano indispensabili perché attualmente, il molo di Levante, come detto progettato per le grandi imbarcazioni ma che attualmente sorge su uno specchio che non ha un fondale adeguato, presenta una quota rispetto al livello del mare troppo alto per i piccoli mezzi. I pontili, con i relativi servizi tecnici, sono necessariamente due per consentire l'attracco contemporaneo di due imbarcazioni così da velocizzare le operazioni di sbarco del pescato onde evitare il formarsi di una coda di pescherecci, in attesa dello sbarco, nello spazio acqueo antistante il pontile che è anche destinato al traffico del diporto turistico.

  Tali pontili saranno realizzati con profilati in acciaio S275JR zincato a caldo a norma, controventato e assemblato mediante bullonatura e con piano di calpestio in "grigliato orsogril" nel rispetto delle norme - igienico sanitarie (per i dettagli vedasi *Stima dei Pesi degli Elementi Strutturali*). Saranno inoltre dotati di parapetto sui fianchi laterali, di un numero di bitte e paracolpi per le imbarcazioni in quantità adeguata e scalette in acciaio-grigliato che permetteranno di raggiungere la quota banchina a +1.50 dal livello del mare;
- ➔ fornitura e posa in opera di due "nastri trasportatori" posti all'estremità del pontile; i nastri metteranno in collegamento i pontili di sbarco del pescato anzidetto, con la banchina di coronamento del sottoflutto, posta a quota +2,20 m slm, ove un automezzo attenderà il prodotto per la definitiva immissione nella rete di vendita locale;
- ➔ delimitazione del punto di sbarco, mediante "barriere frangivento" in plexiglass poste trasversalmente sui due lati corti della banchina a quota +1.50 slm. Questo accorgimento è stato previsto per aderire ad apposita direttiva dettata dall'ASL Napoli 2 e richiamata tra l'altro nella nota prot. n. 190/A del 06.04.2012;
- ➔ realizzazione di una "pensilina ombreggiante" in legno (anche in questo caso per seguire le direttive appena dette dell'ASL NA2), costituita da elementi modulari smontabili e sistema frangisole in copertura (in legno), posta a protezione sia della banchina esistente che del nuovo pontile. Inoltre saranno previsti per tale zona nuovi punti luce con corpi illuminanti del tipo a plafoniera e fari direzionali;
- ➔ rampa in acciaio con piano di calpestio in grigliato orsogril, di collegamento tra la banchina di coronamento del sottoflutto posta a quota 2,20 rispetto al livello del mare e la banchina posta invece a quota 1,50 sempre rispetto al livello del mare;
- ➔ delimitazione di nr. 5 aree attraverso l'apposizione di elementi di separazione in acciaio, in modo da evidenziare la zona destinata ad ogni singolo pescatore che sarà tra l'altro incaricato alla relativa manutenzione e gestione in maniera ordinata.

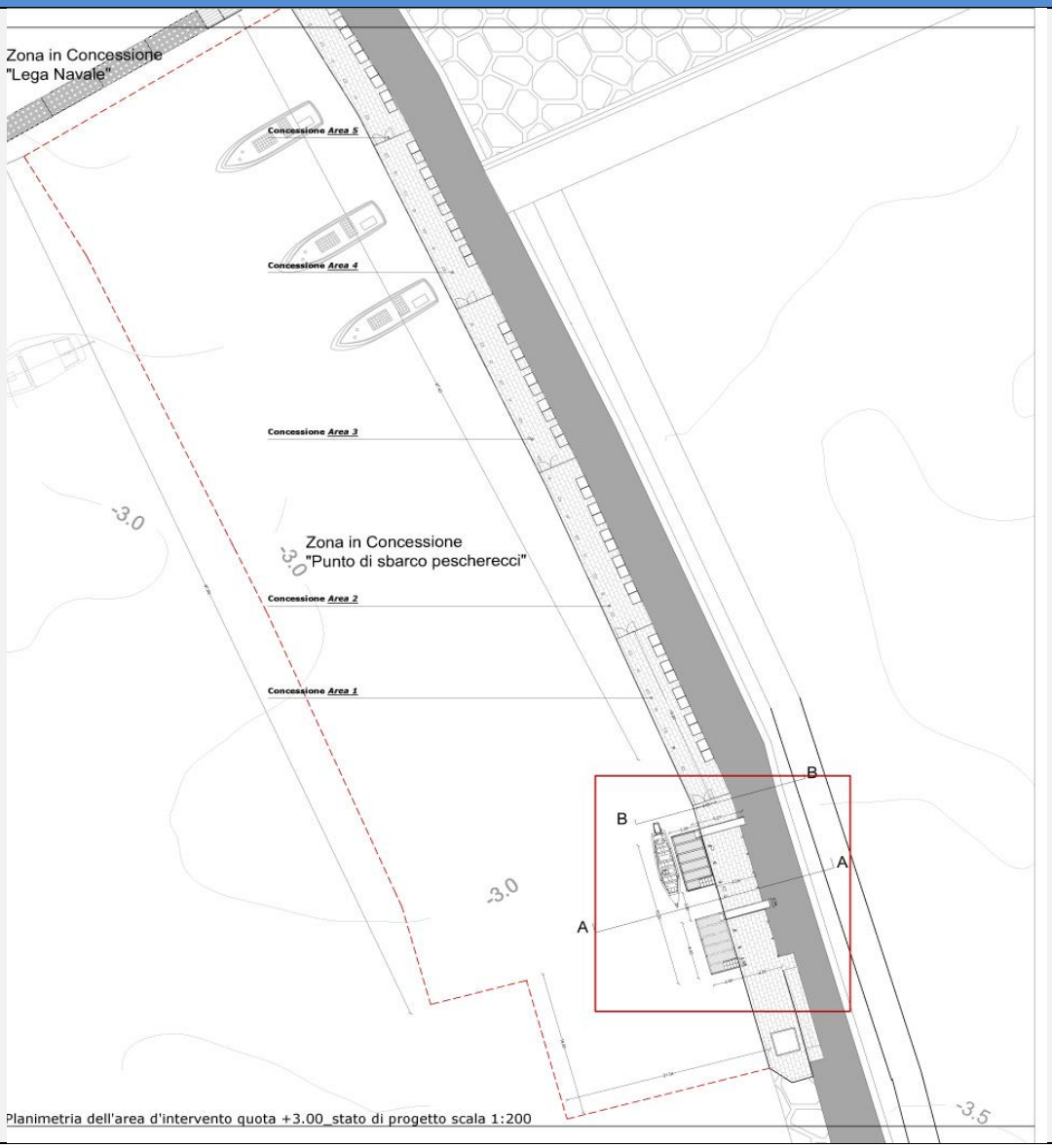
  Tali aree saranno organizzate con delle vasche - contenitori in vetroresina ove riporre le reti da pesca ed altro materiale. Le vasche avranno un sottofondo forato e saranno elevate rispetto terra di

almeno di 20 cm; ciò consentirà un'agevole scolo delle acque ed assicureranno un'adeguata asciugatura delle reti.

4 SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Al fine di fornire una rappresentazione concreta sulla parte visibile degli interventi in progetto è stata prodotta una simulazione sullo stato dei luoghi una volta eseguiti i lavori.

◊ **Tavola F: rappresentazione grafica degli interventi da eseguirsi**



◊ Sistemazione “punto di sbarco” del pescato – vista I — ANTE INTERVENTO



◊ Sistemazione “punto di sbarco” del pescato – vista I — POST INTERVENTO



◊ Sistemazione “punto di sbarco” del pescato – vista II — ANTE INTERVENTO



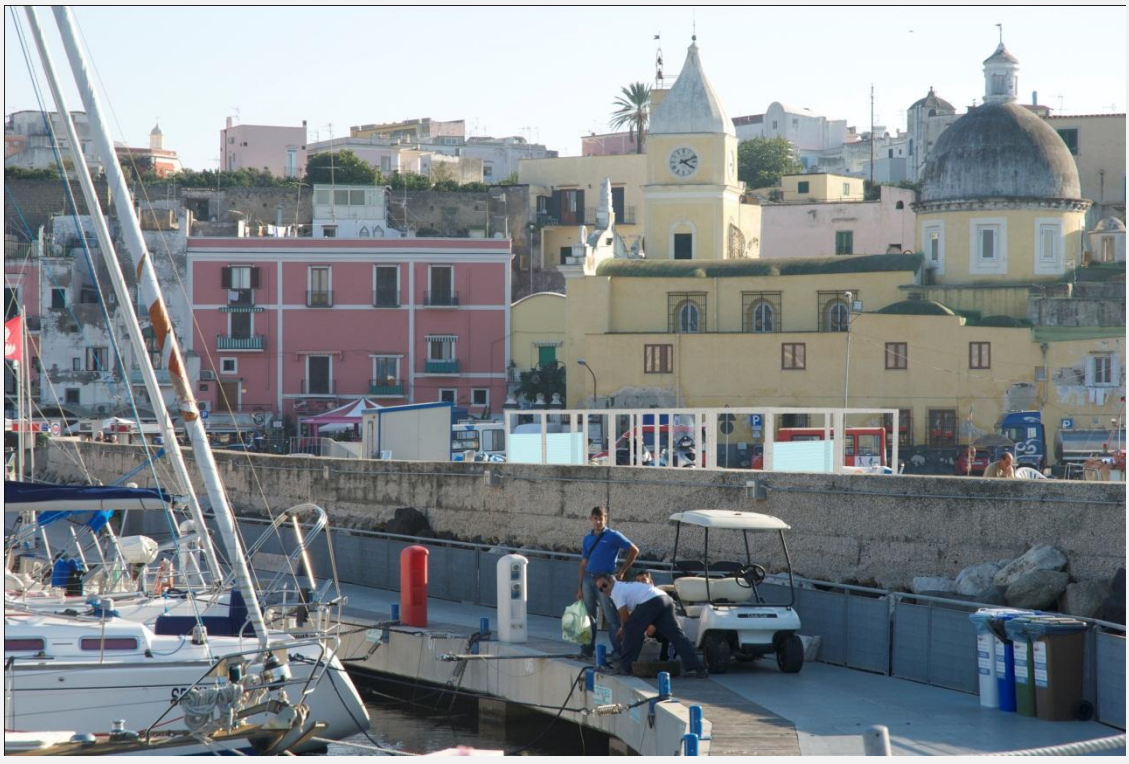
◊ Sistemazione “punto di sbarco” del pescato – vista II — POST INTERVENTO



◊ Sistemazione "punto di sbarco" del pescato – vista III — ANTE INTERVENTO



◊ Sistemazione "punto di sbarco" del pescato – vista III — POST INTERVENTO



Procida, __ novembre 2013 Il tecnico