



**Ordine del Giorno**  
Regole Integrate per Traffico e Carico-Scarico

**Premesso che:**

- La L.R. Campania n. 7/2020 consente l'apertura di medie strutture di vendita anche mediante procedura semplificata di accorpamento o concentrazione di esercizi di vicinato;
- Gli articoli 35, comma 5, e 36, comma 6, della suddetta legge stabiliscono che tale semplificazione è applicabile "fatto salvo quanto diversamente disposto dal Comune", riconoscendo piena facoltà regolatoria all'ente locale;
- Attualmente, nella prassi del Comune di Napoli, la procedura di accorpamento non prevede la presentazione dello Studio di Impatto dell'Intervento sul Traffico né il coinvolgimento sostanziale del Servizio Mobilità Sostenibile;
- Tale impostazione ha determinato criticità sulla vivibilità urbana, in particolare nelle aree ad alta densità residenziale e commerciale, con strade di sezione ridotta, assenza di aree di carico-scarico e saturazione dello spazio di mobilità;
- La nota del Servizio Mobilità Sostenibile PG/851794 del 7/11/2012, tuttora richiamata, esclude il parere tecnico preventivo per le medie strutture, limitandolo alla sola autorizzazione del passo carrabile, nonostante il mutato contesto urbano e i livelli critici di traffico;
- L'attuale regolamentazione comunale del carico e scarico merci (Ordinanza Sindacale n. 673/1996) prevede fasce orarie limitate e specifiche categorie di veicoli, ma non è coordinata con le procedure SUAP per l'apertura di medie strutture, generando ulteriori criticità sulla viabilità urbana.

### **Considerato che:**

- La citata nota PG/851794/2012, priva di valenza regolamentare e redatta in un contesto normativo e urbanistico profondamente diverso, ha prodotto negli anni un'anomalia procedurale che ha limitato il ruolo tecnico del Servizio Mobilità Sostenibile in contrasto con le esigenze attuali di pianificazione urbana;
- Tale interpretazione ha generato numerosi casi di congestione, aumento dei conflitti tra traffico veicolare, pedonalità e movimentazione delle merci, con particolare impatto nei quartieri ad alta densità;
- Il Regolamento comunale per il commercio al dettaglio risulta datato e non adeguato al nuovo contesto normativo regionale e alle esigenze di sostenibilità urbana;
- È in corso il procedimento di revisione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), nel quale risulta necessario inserire specifici criteri e indicatori tecnici relativi all'impatto della media distribuzione sulla circolazione, sulla sicurezza e sulla logistica urbana.

### **Ritenuto che:**

- La mancata analisi preventiva degli effetti sulla viabilità e sulla sicurezza pedonale aggrava la frammentazione procedurale e rende difficoltoso l'intervento correttivo successivo;
- La città di Napoli ha raggiunto livelli di saturazione del traffico tali da richiedere una revisione urgente delle procedure per garantire la sostenibilità della mobilità e la tutela della vivibilità dei quartieri;

**TUTTO CIO' PREMESSO, CONSIDERATO e RITENUTO, SI IMPEGNA IL SINDACO,  
L'ASSESSORE COMPETENTE E LA GIUNTA A :**

### **Valutare la possibilità di:**

1. esercitare la facoltà prevista dagli artt. 35 e 36 della L.R. 7/2020, stabilendo che anche nell'apertura di medie strutture per accorpamento sia obbligatoria la presentazione dello Studio di Impatto dell'Intervento sul Traffico (SIIT);
2. A superare la nota PG/851794/2012, ripristinando il pieno coinvolgimento del Servizio Mobilità Sostenibile nella fase istruttoria dei procedimenti SUAP;
3. valutare, tramite il Direttore Generale, una riorganizzazione della catena procedimentale, integrando i procedimenti SUAP con una verifica preventiva degli effetti sulla viabilità urbana e sulla sicurezza della pedonalità;
4. garantire che ogni intervento di sviluppo commerciale sia coerente con i principi di sostenibilità della mobilità e tutela della vivibilità urbana.
5. valutare l'aggiornamento della regolamentazione del carico e scarico merci, integrandola con le nuove procedure per medie strutture, al fine di ridurre congestione e garantire sicurezza stradale.
6. Prevedere, nell'ambito della revisione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), specifici parametri, prescrizioni e criteri tecnici per la valutazione dell'impatto della media distribuzione sulla viabilità, sulla logistica urbana e sulla sicurezza della mobilità pedonale;
7. Procedere all'aggiornamento del Regolamento comunale per il commercio al dettaglio, rendendolo coerente con il quadro normativo vigente e integrandovi la necessità del parere preventivo del Servi-

zio Mobilità Sostenibile;

8. Formalizzare, con atto idoneo, il superamento della prassi amministrativa derivante dalla nota PG/851794/2012, chiarendo che essa non costituisce fonte regolamentare e non può limitare le competenze tecniche dei servizi preposti alla valutazione della mobilità.
9. prevedere un orario limitato per le operazioni di carico e scarico merci dopo la chiusura degli esercizi, consentendole per un massimo di 2 ore dalle ore 20:00 e comunque non oltre le ore 24:00