

# AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI



AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

**MASTERPLAN ALL' ANNO 2020**  
**Decreto VIA DSA – DEC – 2008 – 622**

**Verifica di ottemperanza alle prescrizioni**

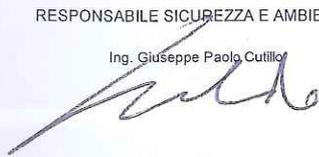
## ALLEGATI

**A4 - B2 - B3 - B5 - B6 - B7 - B8 - B10 - B13**

VOLUME 1



RIFERIMENTO ELABORATO						DATA:	REVISIONE	
DIRETTORIO			FILE			Settembre 2015	n.	data
codice	commessa	N.Prog.	settore	n. progressivo				
			G	E	N	0		
						0		
						3		
						SCALA:		

<p>IL PH PROGETTAZIONE</p>  <p>Arch. Michele Miedico Ord. Arch. Napoli N.5752</p>	<p>RESPONSABILE SICUREZZA E AMBIENTE</p>  <p>Ing. Giuseppe Paolo Cuttito</p>	<p>ACCOUNTABLE MANAGER</p>  <p>Ing. Alessandro Fidato</p>
--	---	--



AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO A4**



256  
 F. J. De Leo  
 + C. P. e + M.  
 + C. P. e + M.  
 + C. P. e + M.  
 18/06/07  
 SP



PROVINCIA DI NAPOLI  
 ORIGINALE DELLA  
 DELIBERAZIONE DI GIUNTA PROVINCIALE

N° 408

DEL

11 GIUGNO 2007

Oggetto: Nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e la zona di Capodichino con l'adeguamento della viabilità esistente ed il nuovo svincolo autostradale di collegamento con Casoria. Riapprovazione del progetto preliminare generale e del progetto preliminare primo stralcio al fine dell'applicazione dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3566 del 05.03.2007.

L'anno duemilasette, il giorno 11 del mese di giugno alle ore 16,00 in Napoli, nella Sala delle adunanze, a seguito di convocazione, si è riunita la Giunta Provinciale.

Presiede la seduta il Presidente dott. Riccardo Di Palma / Vice Presidente sig. Antonio Pugliese.

Sono presenti gli Assessori:

PUGLIESE Antonio	SI	CASILLO Mario	/	MARTANO Giovanna	/
ALLODI Guglielmo	/	CORTESE Angela	SI	MOCCIA Francesco Domenico	SI
BASILICO Antonella	SI	D'AIMMO Isadora	/	RUSSO Giacinto	SI
BORRELLI Francesco Emilio	/	DI FIORE Giuliana	SI	SAGRISTANI Pietro	SI
CAPASSO Giuseppe	/	FALBO Maria	SI	TUCCILLO Bernardino	SI

Partecipa il Segretario Generale dott. Franco Nardone / Il Vice Segr. Gen. Dott.ssa Lucia Mazza

Relaziona il Presidente / il Vice Presidente / l'Assessore.....

In continuazione di seduta, il Presidente, conclusa la discussione, pone in votazione la proposta allegata, corredata dei pareri di cui all'art. 49 del D.Lgs 18.08.00 n° 267, relativa all'argomento in oggetto indicato

LA GIUNTA

con voti unanimi e palesi resi nei modi di legge

APPROVA

la proposta allegata che, nel presente dispositivo, si intende integralmente trascritta.

Quindi con successiva separata votazione a voti unanimi e palesi resi nei modi di legge

DICHIARA

la presente delibera immediatamente eseguibile.

Entrano Lionello D'Adda e Lionello Casillo

Escono.....

Letto approvato e sottoscritto:

Il Presidente [Signature] Il Segretario Generale [Signature]

**SI ATTESTA**

Che, ai sensi del D. Lgs. n° 267/2000, la presente deliberazione

- è stata affissa, in copia, all'Albo Pretorio il 12-06-2007..... (art. 124, comma 1);  
**contestualmente,**
- è stata trasmessa, in elenco, ai Capigruppo consiliari con nota prot. n° 2463... (art. 125);
- è stata trasmessa, in copia, al Prefetto con nota prof. n°..... (art. 135);

Il Responsabile del procedimento

*F. To*

- è assegnata per l'immediata esecuzione al servizio VIABILITA' - C.L. P.P.

Napoli, il 12-06-2007

Il Dirigente

*F. To*

Lette le su riportate attestazioni, constatato che sono decorsi 10 giorni dalla pubblicazione o dato che non è stata prodotta alcuna opposizione

**SI CERTIFICA**

che, ai sensi del D.Lgs. n° 267/2000, la presente deliberazione è divenuta esecutiva il ..... (art.134);

Si assegna all'Area/Direzione ..... per le procedure attuative (art. 97)

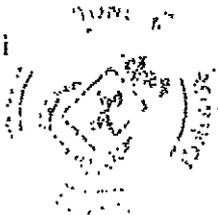
Napoli, li

Il Segretario Generale

**SI ATTESTA**

che la presente deliberazione è stata affissa all'albo Pretorio per quindici giorni consecutivi, da ..... al.....

Napoli, li



PER COPIA CONFORME  
IL DIRIGENTE

Napoli, 12-06-2007

Il Segretario Generale

**AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI NAPOLI**  
**AREA VIABILITA' INFRASTRUTTURE e STRADE**  
**DIREZIONE AMMINISTRATIVA VIABILITA' - LL.PP. - ESPROPRI**

**OGGETTO: Nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e la zona di Capodichino con l'adeguamento della viabilità esistente ed il nuovo svincolo autostradale di collegamento con Casoria. Riapprovazione del progetto preliminare generale e del progetto preliminare primo stralcio al fine dell'applicazione dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3566 del 05.03.2007.-**

*Responsabile del procedimento*  
**Dott. GENNARO RANUCCI**

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

**PREMESSO CHE:**

Con deliberazione n° 725 del 20/02/03 la Giunta Regionale della Campania, nell'approvare il secondo piano attuativo del programma generale degli Interventi Infrastrutturali (Misura 6.1), ha individuato la Provincia di Napoli come Ente beneficiario dei finanziamenti costituiti dal P.O.R. Campania 2000 / 2006 - Misura 6.1 - per la realizzazione delle infrastrutture per il "collegamento Autostrada A1 - Aeroporto di Capodichino (strada US Navy)".

Il progetto in questione è stato inserito, dall'Assessorato ai Trasporti e Viabilità della Regione, nel Sistema Regionale Integrato dei Trasporti, definito nella delibera G.R. n. 1282 del 5/04/02, ed il relativo finanziamento è stato programmato nell'ambito del POR Campania 2000-2006, con la delibera G.R. n. 725/03.

Con Deliberazione Consiliare n° 42 del 18/04/03 l'Amministrazione Provinciale di Napoli ha provveduto all'inserimento dell'opera nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche per il triennio 2003-2005, ai sensi del comma 7 e 9, art. 14 della Legge n°109/94.

In data 18/07/03 si stipulava la convenzione tra la Provincia di Napoli ed il Dipartimento della Marina - Engineering Field Activity Mediterranean (US Navy), che regola le modalità di erogazione del contributo economico per l'ammontare di £ 4.000.000.000 (€ 2.065.828,00).

In data 17/09/03 si stipulava la convenzione tra la Provincia di Napoli e la Gesac S.p.A., che regola le modalità di erogazione del contributo economico per l'ammontare di £ 2.100.000.000 (€ 1.084.559,49).

Dopo la redazione del progetto definitivo, è stata indetta la conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n° 267/2000 finalizzata alla definizione ed alla stipula

dell'accordo di programma; si svolgevano, quindi, le riunioni della conferenza in data 18.10.04 e 08.11.04.

In tali sedi sono state avanzate richieste di approfondimenti e significative modifiche al progetto da parte dell'ANAS e della Società autostrade.

Con delibera 279/05 sono stati previsti dalla Regione Campania per il finanziamento dei lavori 11,360 milioni di euro, aggiuntivi rispetto ai finanziamenti assicurati dalla GESAC di 1,085 milioni di euro e dalla US Navy per 2,066 milioni di euro; è stato, inoltre, effettuato lo spostamento dell'intervento nell'elenco aggiornato dei progetti coerenti da finanziare con la cosiddetta "sponda" del POR, per garantire alla Provincia di Napoli - Soggetto Attuatore - una tempistica più flessibile rispetto a quella inizialmente stabilita, realizzazione delle opere entro il 2006 e collaudo entro il 2008, certamente non più rispettabile, data la dilatazione dei tempi di definizione e approvazione del progetto.

Con gli importi stanziati in tale delibera, l'importo complessivo disponibile risulta pari a 14,511 milioni di euro.

Nell'ambito delle attività di coordinamento di cui al Protocollo d'Intesa del 11 dicembre 2003 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Campania ed A.N.A.S. S.p.A., l'ACaM "Agenzia Campana Mobilità" ha attivato il 17 marzo, il 30 maggio ed il 23 settembre 2005 un tavolo tecnico, dedicato all'oggetto, al fine di agevolare l'ottimizzazione e la condivisione del progetto.

La concertazione attivata tra i vari soggetti interessati ha portato ad una rimodulazione della soluzione tecnica predisposta dalla Provincia, con il supporto della società di progettazione STIPE, per conto della Gesac, mirata a superare le carenze riscontrate nel progetto e ad assicurare standard geometrico-funzionali soddisfacenti ed adeguati alle richieste di ANAS e Autostrade.

Con nota prot. 563/05/rmgMS del 16/06/05 la STIPE ha, infatti, trasmesso ad Autostrade per l'Italia la documentazione progettuale relativa alla soluzione tecnica messa a punto in seguito al confronto avutosi in sede ACaM il 30 maggio 2005.

Con nota prot. DRES/STF/MdL del 06/09/05 Autostrade per l'Italia, pur rilevando una migliorata geometrizzazione della soluzione ricevuta, rispetto a quella originaria, ha evidenziato delle negatività residue ed ha richiesto ulteriori verifiche dimensionali e funzionali di alcuni elementi del progetto, finalizzate ad un perfezionamento degli stessi, insieme ad una opportuna integrazione della documentazione corografica della Rete Stradale Primaria del Comune di Napoli, con specifico riferimento alla cosiddetta "Gronda Nord".

In data 25.07.06 la Gesac trasmetteva il progetto aggiornato e si svolgevano, pertanto, numerosi incontri anche con funzionari della US Navy e dell'ACaM per verificare la completezza delle previsioni progettuali e per reperire le maggiori risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione delle opere.

A causa della necessità di:

utilizzare la nuova tariffa vigente Regione Campania 2003;

tener conto delle prescrizioni del comune di Napoli in conferenza dei servizi e della U.S. Navy che, successivamente, ha anche richiesto la sistemazione di un tratto di strada inizialmente non previsto (via Lindbergh);

adeguare la sistemazione idraulica in virtù della negata disponibilità di utilizzare il sistema di recapito dei tratti autostradali limitrofi;

adeguare il progetto per le prescrizioni in ordine alla sicurezza in relazione ai raccordi autostradali;

si è determinato un aumento del quadro economico del progetto generale, che comporta una spesa complessiva di circa euro 22 milioni.

A causa dell'aumento delle previsioni di spesa e della mancanza della complessiva copertura, si determina la necessità di eseguire l'intervento per stralci funzionali.

Il progetto, aggiornato in relazione alle prescrizioni presentate in conferenza dei servizi e, poi, richieste da parte di ANAS e Società Autostrade, è stato sottoposto ai rappresentanti degli Enti interessati in una riunione tenutasi in data 22.01.07, che hanno confermato il loro parere favorevole.

#### **CONSIDERATO CHE:**

A seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n.60 del 13/03/2007 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3566 del 05/03/2007 avente ad oggetto: *"Interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli"* si sono tenute varie riunioni presso gli uffici competenti del Comune di Napoli, al fine di verificare la possibilità di applicazione della normativa di cui alla citata Ordinanza per la parte dei lavori da eseguirsi nel territorio del Comune di Napoli, mediante la redazione di un progetto stralcio funzionale;

L'art.1 commi 1 e 2 della succitata Ordinanza n.3566/07 dispone la nomina del Sindaco di Napoli quale Commissario Delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Città di Napoli, avvalendosi di soggetti attuatori, cui affidare specifici settori di intervento per materia o progetti determinati, sulla base di direttive di volta in volta impartite, tra l'altro per provvedere *"all'incremento dei livelli di sicurezza stradale sulla viabilità a scorrimento veloce e sulla viabilità principale".....*

Nella fattispecie il progetto delle opere in questione consente di alleggerire notevolmente i flussi di traffico veicolare verso la Città di Napoli l'Area Aeroportuale di Capodichino; inoltre la nuova infrastruttura stradale aumenterà i livelli di sicurezza dei flussi veicolari diretti alla base U.S.NAVY - e del traffico pesante verso gli insediamenti industriali della Circoscrizione S.Pietro a Paterno in pieno territorio del Comune di Napoli, con le intersezioni sulla SP. 1- Circumvallazione Esterna;

È stato, pertanto, individuato dal progetto preliminare un progetto stralcio, da realizzarsi nell'ambito del solo territorio del comune di Napoli, al fine di consentire l'espletamento delle ulteriori procedure tecnico-amministrative e per poter avvalersi per il prosieguo del procedimento dei poteri speciali attribuiti dall'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3566/07 al Sindaco del Comune di Napoli perché si possa, tra l'altro, provvedere *"all'incremento dei livelli di sicurezza stradale, sulla viabilità di scorrimento veloce, sulla viabilità principale".....* ;

Occorre procedere alla riapprovazione del progetto preliminare generale ed all'approvazione del progetto preliminare stralcio dei lavori sopra specificati;

**VISTO:**

I due elaborati tecnici relativi al progetto preliminare generale ed al progetto preliminare 1° stralcio, redatti dalla società di progettazione STIPE S.p.A. e trasmessi dalla GESAC, per convenzione incaricata a provvedere alla progettazione che si allegano al presente atto;

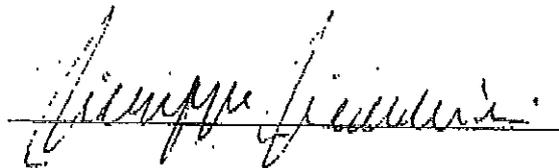
**RILEVATO:**

che il progetto preliminare 1° stralcio dell'importo complessivo di € 7.960313,08 trova copertura con finanziamenti della GESAC S.p.A., della US Navy e della Regione Campania, come innanzi indicato e che i lavori previsti dovranno essere tutti eseguiti nel territorio del Comune di Napoli;

**CONSIDERATO:**

che con deliberazione consiliare n 42 del 15/05/07 l'Amministrazione Provinciale ha provveduto all'inserimento dell'opera nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche per l'importo di € 11.290.527,67, che viene ad essere parzialmente modificato;

**IL DIRIGENTE**  
**(Dott. GIUSEPPE GIANNINI)**

**Visto**

- La Relazione istruttoria;
- L'art.48 del D.Lgs. 267/2000 (Testo Unico EE.LL.);
- L'art.107 comma 3 del D. Lgs. 267/2000;
- Il D.Lgs. 163/2006;
- L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3566 del 05/03/2007

**SI PROPONE**

Per tutto quanto indicato in premessa:

**APPROVARE** il PROGETTO preliminare generale dell'importo complessivo di € 22.917.325,14 ed il progetto preliminare 1° stralcio dell'importo di € 8.020.031,92 relativo ai lavori per il nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e la zona di Capodichino con l'adeguamento della viabilità esistente, da trasmettere quest'ultimo con tutta la documentazione necessaria al Sindaco di Napoli, nella qualità di commissario delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza sul territorio della città di Napoli, al fine di applicare le disposizioni previste dall'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3566/07 -- composto dagli elaborati tecnici che si allegano al presente atto;

**DARE ATTO** che l'importo dei lavori del progetto preliminare 1° stralcio è finanziato con fondi messi a disposizione dalla GESAC S.p.A., dalla US Navy e dalla Regione Campania, come in premessa indicato e che le opere previste dovranno essere tutte eseguite nel territorio del Comune di Napoli, onde poter trovare applicazione quanto previsto dal comma 2 lettera a2) dell'art. 1 della citata Ordinanza 3566/07;

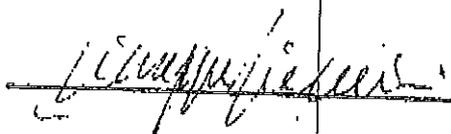
**DEMANDARE**, ai Dirigenti Amministrativi e tecnici competenti dell'Ente Provincia l'espletamento delle ulteriori procedure tecnico - amministrative necessarie ai fini dell'esercizio da parte del Sindaco - Commissario di Governo, dei poteri speciali relativi all'O.P.C.M. n. 3566/07;

**STABILIRE** che il Dirigente del servizio amministrativo competente provvederà a modificare il termine di scadenza delle convenzioni stipulate rispettivamente il 18/07/03 e 17/09/03 con la US Navy e la GESAC S.p.A., in premessa indicate ed alla sottoscrizione di nuove convenzioni;

**STABILIRE** che la documentazione tecnica richiamata nel presente provvedimento verrà restituita alla Direzione Amministrativa proponente e che la presente deliberazione verrà inviata al Coordinatore del Piano triennale delle Opere Pubbliche per quanto di competenza;

**DARE ATTO** che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa;

IL DIRIGENTE  
(Dott. GIUSEPPE GIANNINI)

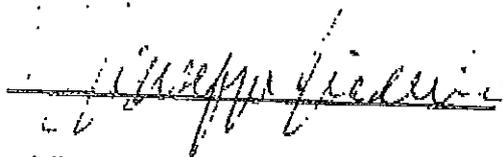


L'ASSESSORE alla Viabilità e LL.PP.  
(ING. MARIO CASILLO)



Si esprime parere favorevole per la regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE  
(Dott. GIUSEPPE GIANNINI)



Il sottoscritto Segretario Generale, nell'esercizio della funzione collaborativa con gli Organi di Governo prevista dall'art.97 del D.Lgs:267/2000 e in esecuzione del D.P. n.1362 del 5/07/2004, visti i pareri espressi dai competenti Uffici dell'Ente, in merito alla proposta surriportata, la inoltra alla Giunta Provinciale per le determinazioni di competenza con parere favorevole.

Li' \_\_\_\_\_

IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott. FRANCO NARDONE)





**PROVINCIA di NAPOLI – CITTA' METROPOLITANA**  
**Piazza Matteotti – 1- 80133 - NAPOLI**

**CONVENZIONE**

L'anno 2003 il giorno 17 del mese di Settembre nella sede della  
 Provincia di Napoli- Città Metropolitana – Piazza Matteotti – 1 – NAPOLI -(di  
 seguito definita "PROVINCIA")



*Si sono personalmente costituiti*

Il Dott. GIUSEPPE GIANNINI nato a Bruscianno (NA) il 6/01/1949, Dirigente del Servizio Amministrativo Viabilità e Lavori Pubblici, che interviene nel presente atto ai sensi dell'art.43-comma 3 dello Statuto e dichiara di agire in nome, per conto e nell'interesse del predetto Ente presso cui domicilia per la carica;

**E**

Il Dott. MAURO POLLIO nato a Napoli il 20/02/1946 – Presidente ed Amministratore Delegato della GESAC – S.p.A. (Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.) con sede legale in Via del Riposo n.95 – Aeroporto Civile Capodichino – 80144- NAPOLI-P.IVA e C.F. 03166090633 – C.C.I.A.A. n.324314 –

**PREMESSO che:**

- Gli Enti Gesac S.p.a (Gestione Servizi Aeroporto Capodichino) e US. Navy - (Department of the Navy – Engineering Field Activity Mediterranean) hanno manifestato l'esigenza comune di un maggior adeguamento ed ampliamento dell'esistente rete viaria, al fine di consentire l'ottimizzazione dei collegamenti tra l'Aeroporto di Capodichino – Napoli ed i diversi Comuni dell'Area Nord della Provincia di Napoli, mediante rifacimento, ampliamento e costruzione di tronchi viari;

- A tal proposito la Gesac S.p.A e la US. Navy, hanno provveduto ad un'elaborazione progettuale riguardante lavori di adeguamento e costruzione di tratte viarie al servizio della zona Aeroportuale e dei Comuni vicini;
- Dopo numerose riunioni tenute presso la Prefettura di Napoli, che hanno visto la partecipazione di vari Enti Locali (Comune di Napoli -Comune di Casoria) e altre Istituzioni (ANAS -Società Autostrade etc.) interessate a tale progetto, si è arrivati alla conclusione di individuare l'Amministrazione Provinciale di Napoli, Ente territoriale di coordinamento, quale Ente a cui affidare le procedure di realizzazione dell'opera;
- I Comuni di Casoria e Napoli, in particolare, hanno chiesto che gli interventi di adeguamento funzionale dell'attuale rete viaria, siano effettuati su diverse tratte viarie, nell'ambito della loro competenza territoriale; pertanto il progetto dell'opera, prevede sostanzialmente due segmenti come indicati nell'allegato "A" di seguito descritto:



**SEGMENTO 1 –**

Una strada di collegamento per unire il "Raccordo Autostradale" est dell'Aeroporto di Capodichino e l'entrata est della U.S. Naval Support Activity di Napoli (Sezione da A a B, Sezione da B a C, e la strada che collega a Via Tavernola e dà accesso all'entrata est del U.S. Naval Support Activity di Napoli;  
 Un collegamento stradale tra il "Raccordo Autostradale" e l'Autostrada A1.

**SEGMENTO 2 –**

Un collegamento stradale tra lo svincolo autostradale Napoli-Salerno e la strada provinciale di Casoria –Arpino (collegamento Casoria ).  
 Un miglioramento della rete viaria che collega l'entrata est al U.S. Naval Support Activity di Napoli, con l'area urbana in prossimità dell'Aeroporto di Capodichino.

L'ammontare del costo totale dell'opera è stimato in Euro 11.765.668,03 comprensivo dei compensi di cui all'art.18 – della Legge 109/94 e sue modifiche ed integrazioni;

- La GESAC S.p.A e la US. NAVY hanno manifestato la disponibilità di una compartecipazione al finanziamento dell'opera con propri fondi:

- 1) La US. Navy - (Department of the Navy – Engineering Field Activity Mediterranean) è disponibile a trasferire all'Amministrazione Provinciale di Napoli, quale contributo alla realizzazione dell'opera, la somma di Lit. 4.000.000.000 (quattromiliardi di lire) pari ad € 2.065.828,00;
  - 2) La GESAC S.p.A, invece, come da deliberazione di Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 09/013/2001, si è impegnata a contribuire al progetto per un ammontare complessivo di Lit. 2.100.000.000 (DueMiliardi e Centomilioni di lire) pari ad € 1.084.559,49 di cui Lit.920.000.000 =€475.140,35 per la redazione progettuale e Lit. 1.180.000000= €609.419,14 quale contributo per la costruzione dell'opera.
- La Regione Campania in data 23 luglio 2003, ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ENAC(Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), ENAV(Ente Nazionale per l'assistenza al Volo) un accordo di programma che prevede tra l'altro, nell'elenco degli interventi inseriti nel Programma attuativo, la realizzazione dell'opera in questione nell'ambito del POR – Misura 6.1. – 2000/2006-



L'Amministrazione Provinciale di Napoli per il completamento del finanziamento dell'intero progetto ha inoltrato richiesta di finanziamento, per i rimanenti fondi necessari, alla Regione Campania mediante l'inserimento dell'opera, nell'ambito del POR 2000 – 2006, ;

- 3) La GESAC S.p.A e la US. Navy - (Department of the Navy – Engineering Field Activity Mediterranean) si sono dichiarate disponibili a provvedere a far redigere la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intera opera, comprensiva di indagini preliminari, acquisizione di pareri, piani particellari di esproprio e di ogni altra indagine o elaborato necessario per una progettazione conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente, in particolare alla Legge 109/94 e successive modificazioni e integrazioni e al Regolamento dei lavori pubblici D.P.R.554/99, nonché acquisizione di autorizzazioni e/o approvazione di atti da parte di Enti Pubblici o altre Istituzioni. Detta progettazione deve essere concordata tra la GESAC S.p.A e la US. Navy – e trasmessa all'Amministrazione Provinciale con attestazione di nulla osta di entrambi;

In applicazione della Legge Obiettivo n.443 del 21/12/2001 in materia di realizzazione infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici di interesse

nazionale e successivo D.Lgs. n.190 del 20/08/2002 di attuazione, la Regione Campania in data 27/12/2001 ha siglato l'Intesa Istituzionale Quadro con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui all'art.4 comma 2 si fa esplicito riferimento alla "realizzazione di un nuovo sistema di raccordi autostradali di collegamento tra le autostrade e l'impianto aeroportuale di Capodichino "; pertanto alla luce di quanto suesposto, con note prot.n.183 del 27/05/02 e n.227 del 17/06/02 l'Amministrazione Provinciale – Assessorato LL.PP. ha richiesto alla Regione Campania – Assessorato ai Trasporti – il finanziamento delle ulteriori somme occorrenti per la realizzazione dell'opera de qua;

L'Amministrazione Provinciale di Napoli ha provveduto all'inserimento di tale opera nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche per il triennio 2003-2005, ai sensi del comma 7 e 9 dell'art. 14 Legge 109/94, programmata con la previsione della relativa copertura finanziaria attraverso finanziamenti regionali, per cui l'esecuzione dell'opera è subordinata al finanziamento regionale ;

Alla luce di quanto premesso , si conviene e si stipula quanto segue:



ART. 1 - La premessa è patto e forma parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

ART. 2 - La Provincia Città Metropolitana di Napoli , sottoscrive la presente convenzione con la Gesac S.p.a (Gestione Servizi Aeroporto Capodichino) per la realizzazione dell'intera opera, in premessa descritta .

ART. 3 - La PROVINCIA, in collaborazione con GESAC - U.S. NAVY e con i Comuni di Napoli e Casoria, farà in modo che siano costruite tutte le espansioni, ampliamenti e miglioramenti della rete viaria, come indicati nell'allegato "A". La PROVINCIA sarà pienamente responsabile dell'ottenimento di tutte le necessarie aree, servitù, atti e diritti di passaggio, della selezione dell'appaltatore o degli appaltatori per l'esecuzione dei lavori, dell'aggiudicazione di tutti i contratti, della supervisione dell'intera costruzione; della manutenzione e riparazione delle strade una volta completate e della conformità alle leggi e regolamenti applicabili alla progettazione, costruzione e gestione di tali strade. La PROVINCIA esaminerà, approverà ed accetterà i progetti definitivo ed esecutivo e pertanto la PROVINCIA sarà responsabile della loro accuratezza e completezza, salvo le responsabilità

dei progettisti; la PROVINCIA ha la facoltà di chiedere ed ottenere le modifiche ed integrazioni che si rendessero necessarie durante le varie fasi progettuali, al fine di adeguare i progetti alle leggi e ai regolamenti vigenti. Le parti dovranno collaborare al fine di assicurare che gli elaborati relativi alle varie fasi progettuali soddisfino tutte le autorizzazioni, concessioni, pareri e qualsiasi altro requisito previsto dalla normativa vigente applicabile in materia. La PROVINCIA si impegna a fare in modo che i lavori previsti nel Segmento1 siano consegnati entro 8 (otto) mesi dalla trasmissione del progetto esecutivo, in quanto la consegna dei lavori deve essere preceduta dal completamento della procedura di esproprio e dall'espletamento della gara di appalto. Detto termine è subordinato al cofinanziamento dell'opera da parte della Regione;

ART. 4 - La Gesac S.p.a (Gestione Servizi Aeroporto Capodichino) contribuisce all'esecuzione dell'opera con la somma di £. 2.100.000.00 pari ad € 1.084.559,49,- da cui detrarre i costi della progettazione dell'intera opera, nonché i costi e le spese connesse alle prospezioni geologiche, geognostiche, archeologiche, ed i costi per la redazione dei piani particellari di esproprio, quantificati in £. 920.000.000= € 475.140,35 - per cui il contributo relativo all'importo lavori è di £. 1.180.000.000= € 609.419,14.

ART. 5 - La Provincia Città Metropolitana di Napoli si impegna ad effettuare, una volta acquisiti i finanziamenti, le procedure di appalto, previa nomina del Responsabile del Procedimento, della Direzione dei lavori, del Coordinamento Sicurezza in esecuzione dei lavori, della Commissione di Collaudo, nonché ad attivare l'emanazione dei Decreti di esproprio sulla base dei piani particellari previsti tra gli elaborati del progetto definitivo.

ART. 6 -La Provincia Città Metropolitana di Napoli con la presente convenzione, è obbligata all'esecuzione dell'opera, ma è esonerata da ogni responsabilità, qualora l'esecuzione dell'opera si rendesse impossibile, per la mancanza delle necessarie varianti urbanistiche, e/o delle autorizzazioni e/o approvazioni delle Amministrazioni competenti, considerato anche quanto stabilito in premessa relativamente a pareri ed autorizzazioni; essa è altrettanto esonerata da ogni responsabilità nel caso di impossibilità assoluta a reperire le somme residue necessarie alla realizzazione dell'opera.



ART. 7 - La somma di Lit. 1.180.000.000= € 609.419,14 quale contributo finanziario per la parte lavori, assicurato dalla GESAC S.p.A, di cui all'art. 4 della presente convenzione, sarà totalmente utilizzata dalla Provincia Città Metropolitana di Napoli, in quanto le economie di gara andranno a decurtazione esclusivamente della parte di cofinanziamento regionale, al fine di un'eventuale diversa utilizzazione della somma economizzata;

ART. 8 - Il trasferimento dei fondi di cui sopra avverrà alternativamente tra US NAVY e GESAC S.p.A. a seguito della consegna dei lavori, entro il termine perentorio di 30 gg. dalla richiesta dell'ufficio provinciale competente, mediante l'accredito dell'importo fissato in contratto per ogni stato di avanzamento, da trasferire anticipatamente onde evitare ogni possibilità di ritardo dei pagamenti all'impresa aggiudicatrice dei lavori;

ART. 9 - La Provincia Città Metropolitana di Napoli ha inserito tale opera nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche per il triennio 2003-2005, in quanto ai sensi dei comma 7 e 9 dell'art.14 della Legge 109/94 l'intera opera va programmata con la previsione della relativa copertura finanziaria;

ART. 10 - La GESAC S.p.A indicherà una figura professionale tecnica che avrà la possibilità di prendere visione e ricevere copie di tutti gli atti tecnici e amministrativi relativi alla progettazione ed esecuzione dell'opera, ad eccezione di quegli atti secretati dall'Ente e/o sottoposti a tutela normativa sulla privacy, nonché di avere libero accesso al cantiere, e segnalare al legale rappresentante della Provincia Città Metropolitana di Napoli eventuali anomalie e/o disfunzioni, al fine di risolvere eventuali inconvenienti e/o per l'assunzione dei provvedimenti di legge.

L'accesso ai cantieri va preventivamente concordato con il Responsabile Tecnico del procedimento, come per legge.

ART. 11 - Si fanno salve eventuali integrazioni alla presente convenzione, in particolare in relazione alle problematiche tecnico-legali, le quali dovranno avere il consenso di tutte le parti costituite.

ART. 12 - La Provincia Città Metropolitana di Napoli ad ultimazione dell'intera opera, l'acquisirà al proprio patrimonio demaniale; a tal fine la Gesac S.p.a



(Gestione Servizi Aeroporto Capodichino) dovrà direttamente impegnarsi a far emettere da parte degli Enti interessati, i provvedimenti necessari al trasferimento all'Amministrazione Provinciale di Napoli dei tratti di strada già comunali ed oggetto di allargamento e trasformazione, nell'ambito dell'esecuzione dell'opera de qua .

ART. 13 - In relazione all'applicazione della normativa di cui all'art.28 – comma 4- L.109/94 e art. 188 del D.P.R. 554/99, sarà nominata una Commissione di Collaudo formata da 3 (tre) componenti, rispettivamente indicati dalla Provincia Città Metropolitana di Napoli, dalla US. Navy - (Department of the Navy – Engineering Field Activity Mediterranean) e dalla Gesac S.p.A (Gestione Servizi Aeroporto Capodichino) nel rispetto delle norme di legge in materia.

ART. 14 - La validità della presente convenzione è subordinata alla sottoscrizione della stessa da parte di:

Provincia Città Metropolitana di Napoli;

GESAC S.p.A (Gestione Servizi Aeroporto Capodichino);

ART. 15 - Per ogni eventuale controversia legale sarà giurisdizionalmente competente il Foro di Napoli .

Letto, firmato e sottoscritto

**GESAC. S.p.A - (Società Gestione Servizi Aeroporti Campani)**

Dott. MAURO POLLIO – AMMINISTRATORE DELEGATO



**Provincia Città Metropolitana di NAPOLI**

Dott. GIUSEPPE GIANNINI -DIRIGENTE -DIREZIONE AMMINISTRATIVA VIABILITÀ E LL.PP.

*Giuseppe Giannini*





AEROPORTO **INTERNAZIONALE** di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO B2**



## AEROPORTO DI NAPOLI CAPODICHINO

### CONVENZIONE PER LA GESTIONE DEI SERVIZI DI POLIZIA LOCALE NELL'AMBITO DELLA VIABILITA' ORDINARIA DEL SEDIME AEROPORTUALE

TRA

il Sindaco del Comune di Napoli, domiciliato per le funzioni nella sede comunale di Napoli,  
Palazzo S. Giacomo;

E

l'Amministratore Delegato della società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A., con sede  
in Napoli - Via del Riposo n. 95 - C.F. e partita I.V.A. n. 03166090633, società  
Concessionaria dell' E.N.A.C. - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito "GE.S.A.C.  
S.p.A.");

NONCHE'

il Direttore Aeroportuale di Napoli Capodichino (dell'E.N.A.C. - Ente Nazionale per  
l'Aviazione Civile), domiciliato per le funzioni nella sede di aeroporto.

PREMESSO

- a)- che l'aeroporto di Napoli Capodichino è situato sul territorio del Comune di Napoli;
- b)- che esso assicura, al territorio della Regione, un'importante funzionalità di collegamento ed è pertanto interessato da un intenso traffico veicolare, pubblico e privato;
- c)- che è necessario assicurare, in modo ottimale, il rispetto delle norme sulla circolazione stradale, in modo da consentire l'ordinato e civile flusso del traffico veicolare, nonché ogni condizione di sicurezza;
- d)- che l'art. 12 del D.lgs. 30 aprile 1992, n.285, Nuovo Codice della Strada (nel seguito: "C.d.S.") dispone che l'espletamento dei servizi di polizia stradale spetti - fra gli altri - ai Corpi e ai Servizi di Polizia Municipale, nell'ambito del territorio di competenza;

e)- che l'aeroporto di Napoli Capodichino è gestito dalla società GE.S.A.C. S.p.A., in virtù della Convenzione E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) n. 50 in data 9/12/2002, approvata con decreto interministeriale n. 4591 dell'11/3/2003;

f)- che è interesse della GE.S.A.C. S.p.A. assicurare, sul citato aeroporto, i servizi utili all'utenza aeroportuale ed, in particolare, assicurare la corretta viabilità sull'aeroporto, in previsione sia dell'incremento di traffico legato a picchi stagionali, sia di particolari eventi critici per l'operatività aeroportuale, che normalmente comportano il congestionamento del flusso veicolare;

g)- che anche alla luce della recente approvazione del progetto della Metropolitana di Napoli - Linea 1 (Centro Direzionale - Capodichino) e dell'imminente inizio dei lavori, nelle more della realizzazione della nuova viabilità aeroportuale "ad anello", prevista da tale progetto stesso, è interesse altresì della GE.S.A.C. S.p.A. assicurare una corretta viabilità di accesso all'Aerostazione;

h)- che è, altresì, interesse comune delle parti rafforzare l'attività di contrasto contro ogni forma di abusivismo in ambito aeroportuale;

i)- che, in particolare, le parti concordano che l'istituzione di "Zone a Traffico Controllato" (ZTC) ai sensi della Legge 22 marzo 2012 n° 33 con limitazioni all'accesso e al tempo di percorrenza nelle aree del sedime dell'aeroporto di Napoli Capodichino, con l'installazione dei relativi dispositivi di controllo omologati, costituisca idoneo strumento di prevenzione dell'abusivismo e contribuisca alla regolarizzazione della viabilità;

l)- che l'art.6, comma 7, del C.d.S. dispone:

"Nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico è riservata rispettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e al comandante di porto capo di circondario, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati.";

m)- che, pertanto, la Direzione di Aeroporto (E.N.A.C.) è il soggetto deputato a disciplinare, sulla base di apposite ordinanze, la circolazione stradale nell'ambito delle aree demaniali;

n)- che la Legge n.33 del 22/3/2012 stabilisce che la direzione aeroportuale dell' E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) può "istituire corsie o aree nelle quali è limitato l'accesso e la permanenza, tenendo conto delle specifiche caratteristiche infrastrutturali e del traffico dell'aeroporto";

o)- che, fermo quanto riportato al precedente paragrafo d)- della presente premessa in materia di competenza del Corpo di Polizia Municipale per i servizi di polizia stradale nell'ambito del territorio di competenza e visto il contenuto della Ordinanza n.2 del 20/4/2011 del Direttore Aeroportuale di Napoli Capodichino, la GE.S.A.C. S.p.A. si è dichiarata disponibile a mettere a disposizione talune sue risorse, in termini di personale, da destinare come supporto per le attività di "prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale nell'ambito della viabilità ordinaria aeroportuale";

p)- che alla luce di tutto quanto precede, le parti sono, pertanto, interessate ad una intensificazione della attività di prevenzione e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale nell'ambito della viabilità ordinaria dell'aeroporto di Napoli Capodichino;

q)- che con successivo "regolamento operativo" tra le parti verranno recepiti il relativo *lay out* progettuale, le modalità di svolgimento dell'attività di servizio e le regole di comunicazione e gestione dei dati;

### **SI STIPULA LA SEGUENTE CONVENZIONE.**

#### **ART.1 (FINALITA').**

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante della presente Convenzione.
2. La presente Convenzione è stipulata al fine di assicurare lo svolgimento, in modo coordinato e secondo le modalità specificate negli articoli seguenti, del servizio di vigilanza da parte del Corpo di Polizia Municipale nell'ambito dell'aeroporto di Napoli Capodichino, ferme le attribuzioni già svolte da parte del personale dipendente della GE.S.A.C. S.p.A.

## ART.2 (OGGETTO).

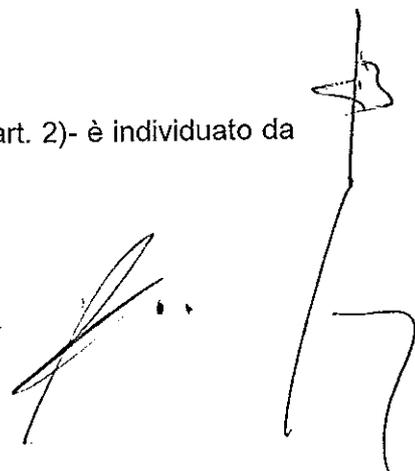
1. Sulla base dell'analisi dei problemi connessi alla sicurezza urbana rilevati nell'aeroporto, le parti aderenti alla presente Convenzione individuano i seguenti ambiti prioritari di intervento:

- a)- accertamento delle violazioni in materia di sosta e circolazione dei mezzi;
- b)- servizi di viabilità nelle aree aperte al pubblico;
- c)- presidio e monitoraggio delle aree individuate quali "Zone a Traffico Controllato" (ZTC), in collegamento con il Sistema Operativo della Polizia Municipale del Comune di Napoli, previa approvazione del Direttore Aeroportuale; la individuazione di dette aree verrà effettuata nell'ambito del "regolamento operativo" di cui al paragrafo q)- della premessa;
- d)- sicurezza stradale;
- e)- gestione dei flussi di traffico;
- f)- polizia amministrativa: controllo e repressione di fenomeni quali esercizio abusivo di trasporto pubblico, parcheggi abusivi, ecc.;
- g)- posizionamento della segnaletica di avvicinamento alla zona ZTC (su pali e/o portali), su territorio comunale, con onere e spesa a carico della GE.S.A.C. S.p.A., previa autorizzazione comunale;
- h)- posizionamento del portale di supporto di videosorveglianza nel sedime aeroportuale conformi al "**Provvedimento dell'Autorità Garante per la protezione dei dati personali dell'08/04/2010**" (GU n° 99 del 29/04/2010) in area di appartenenza GE.S.A.C. S.p.A. con onere e spesa a carico della stessa, avente sbraccio sovrastante la viabilità di Viale Fulco Ruffo di Calabria in uscita, previa autorizzazione comunale;
- i)- presidio e monitoraggio, da parte della Polizia Municipale, delle aree della viabilità aeroportuale, di competenza comunale, esterne alle aree ZTC.

## ART.3 (AMBITO TERRITORIALE).

1. L'ambito territoriale per la gestione dei servizi di cui al precedente art. 2)- è individuato da apposita cartografia allegata al presente atto (**Allegato A**).

2. I servizi saranno espletati sul sedime aeroportuale.

The image shows two handwritten signatures or initials in black ink. The one on the left is a stylized signature, and the one on the right is a large, simple initial, possibly 'A' or 'H', with a vertical line extending upwards from it.

#### ART.4 (DOTAZIONE ORGANICA).

1. La GE.S.A.C. S.p.A. si impegna, nei limiti consentiti dalla vigente normativa e compatibilmente con le proprie esigenze di impresa, a mettere a disposizione personale che, dopo aver seguito un apposito corso di formazione, sarà adibito allo svolgimento dell'attività di supporto per le attività di "prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale nell'ambito della viabilità ordinaria aeroportuale".
2. Il numero delle risorse messe a disposizione da parte della GE.S.A.C. S.p.A. sarà non inferiore alle =4= (quattro) unità.

#### ART.5 (DOTAZIONE TECNICA).

1. Per lo svolgimento dei servizi in argomento, la GE.S.A.C. S.p.A. metterà a disposizione della Polizia municipale, in comodato d'uso, i locali meglio individuati, con colore giallo, nella planimetria allegata (**Allegato B**), nell'ambito della Palazzina "Pegaso" dell'aeroporto di Napoli Capodichino (piano 1°) e quello meglio individuato nella planimetria allegata (**Allegato B1**), nell'ambito della Parcheggio Multipiano dell'aeroporto di Napoli Capodichino (piano terra). Quanto precede, in sostituzione dei locali attualmente occupati, sempre a titolo di comodato d'uso, da parte della Polizia Municipale presso l'ingresso del parcheggio di aeroporto P1 L'area prospiciente i locali attualmente occupati da parte della Polizia municipale sarà riconsegnata alla GE.S.A.C. S.p.A. contestualmente alla consegna dei nuovi locali.
2. Sono a carico della GE.S.A.C. S.p.A. (ai sensi del comma 5 art.1 della legge n.33 del 22.03.2012) l'istallazione e manutenzione dei dispositivi tecnologici di controllo (compresi i sistemi di supporto e la segnaletica operativa stradale) ed il loro collegamento al Sistema Operativo della Polizia Municipale (ivi compresi i sistemi di interfaccia correlati) nonché l'eventuale istallazione di ulteriori apparecchi informatici e software necessari per realizzare le attività di cui sopra, nel numero di: =2= (due) postazioni di lavoro (PC completo di monitor e scanner) ed =1= (una) linea fax multifunzione, comprensivi di software per la "gestione pratiche", in uso presso l'area legale della Polizia municipale di Napoli.
3. La GE.S.A.C. S.p.A. metterà a disposizione, altresì, la telefonia con abilitazione esterna per utilizzo esclusivo ai fini del servizio di cui alla presente Convenzione. A tal fine, dovrà essere rilasciata apposita dichiarazione sulla documentazione attestante il traffico effettuato.

## ART.6 (GESTIONE VIOLAZIONI E PROVENTI SANZIONI).

1. In conformità a quanto disposto dall'art. 208 C.d.S., i proventi delle sanzioni saranno devoluti al Comune di Napoli - Polizia municipale.
2. Gli adempimenti successivi sono curati dal Comune che ha il diritto alla riscossione dei proventi.

## ART.7 (DURATA).

1. La presente Convenzione diverrà vincolante per la GE.S.A.C. S.p.A. solo a seguito della approvazione della stessa da parte dei competenti organi societari, in base ai vigenti poteri legali e societari.
2. La presente Convenzione entra in vigore alla data di approvazione di cui sopra. Il servizio previsto dalla presente Convenzione sarà attivato a seguito della emanazione di apposita ordinanza da parte del Direttore Aeroportuale.
3. Essa ha la durata di anni =5= (cinque) ed è rinnovabile per lo stesso periodo di tempo sulla base della valutazione positiva espressa dai soggetti sottoscrittori. Ciascuna delle parti potrà, in ogni momento, recedere dalla presente Convenzione, con preavviso minimo di =90= (novanta) giorni solari consecutivi, a proprio insindacabile giudizio, sulla base di motivazioni legate alla attività aeroportuale e/o ad altro progetto di sviluppo.
4. A far tempo dal 30 settembre 2015, e così anno per anno, alla stessa data, le parti effettueranno una valutazione ed una relazione congiunta circa l'andamento dell'attività svolta ed il raggiungimento degli obiettivi di cui all'art.2, ai fini di valutare ogni opportuna modifica da apportare alle procedure, infrastrutture e sistemi in essere.
5. La direzione operativa viene affidata ad un "Tavolo Tecnico" composto dal Comandante del Corpo di Polizia municipale dell'aeroporto (o suoi delegati) e da rappresentanti della GE.S.A.C. S.p.A. Il "Tavolo tecnico" opererà in raccordo con gli Enti aventi competenze in ambito aeroportuale. Le modalità di svolgimento delle corrispondenti riunioni verranno stabilite nel "regolamento operativo" sopra richiamato.

**ART.8 (FORME DI CONSULTAZIONE DEGLI ENTI CONTRAENTI).**

1. Le parti si impegnano ad effettuare un esame contestuale dei reciproci rapporti in relazione ai servizi oggetto della presente Convenzione ogni qualvolta richiesto da una delle parti stesse.

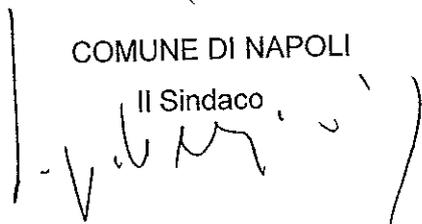
**ART.9 (NORME FINALI).**

1. Per quanto non previsto si rimanda alle disposizioni vigenti in materia ed in particolare alla legge 7 marzo 1986 n. 65.

Napoli, **16 DIC. 2014**

COMUNE DI NAPOLI

Il Sindaco



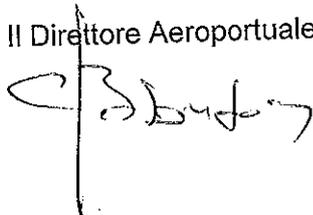
GE.S.A.C. S.p.A.

L'Amministratore Delegato



E.N.A.C.

Il Direttore Aeroportuale



**Allegati:**

- Allegato A: Aeroporto di Napoli Capodichino - Ambito territoriale per la gestione dei servizi previsti dalla Convenzione;
- Allegato B e B1: Aeroporto di Napoli Capodichino - Locali messi a disposizione a titolo di comodato d'uso.



AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO B3**



0817896341

04/12/2006 10:40

SERVIZIO VIABILITA E TRAFFICO → 0817955219

NUM211 001

Pelle  
Nata  
Pelle  
Nata  
Pelle  
Nata  
ADN  
Pelle

Doc 23

PROGRESSIVO ANNUALE:
22 NOV 2006
PROG. n. 1799

# COMUNE DI NAPOLI

VII DIREZIONE CENTRALE  
SERVIZIO VIABILITA'E TRAFFICO  
**ORDINANZA SINDAGALE**

11.11.2006

N. pr. 901

**OGGETTO:** Istituzione di un particolare dispositivo di traffico in viale Fulco Ruffo di Calabria e strade limitrofe.

### IL SINDACO

Premesso che la GESA nel ambito di un progetto teso ad ottimizzare la viabilità di accesso all'aeroporto ha ipotizzato una nuova disciplina viabilistica nelle strade interessate;

Visto che in sede di Conferenza dei Servizi convocata dal comune di Napoli si è concordato di attuare il predetto dispositivo in via sperimentale;

Ritenuto che per i motivi esposti di poter adottare i provvedimenti riportati nella parte dispositiva del presente atto previa la revoca di quelli in contrasto;

letto il verbale della Conferenza dei Servizi del 24/10/06;

Letto il D.L.vo 30/04/1992 n°285.

### ORDINA

Istituire:

- 1) in via Oreste Salomone, nel tratto compreso tra l'uscita del raccordo autostradale e l'intersezione di viale Fulco di Calabria:
  - a. Obbligo per i conducenti dei veicoli provenienti dal raccordo autostradale, di svoltare a sinistra e a destra all'intersezione di viale Fulco di Calabria;
  - b. Il divieto di sosta permanente con rimozione coatta in entrambi i sensi di marcia;
  - c. Il limite in senso di velocità a 30 Km/h;
  - d. Suddivisione della carreggiata in tre corsie mediante la tracciatura di tre strisce longitudinali;
  - e. Zona riservata all'attraversamento pedonale all'intersezione di viale Fulco di Calabria;
  - f. Isole per l'esclusione del traffico delimitate da new jersey, all'intersezione di viale Fulco di Calabria e all'intersezione di cupa del Principe;
  - g. Obbligo per i conducenti dei veicoli provenienti e diretti in via U. Maddalena, per l'inversione di marcia, di svoltare a sinistra e dare la precedenza (Stop) a quelli provenienti da viale Fulco di Calabria;
  - h. Isole a raso triangolare di traffico all'intersezione di viale Fulco di Calabria.
- 2) in via Fulco Ruffo di Calabria nel tratto compreso tra cupa Carbone e via Salomone:
  - a. l'obbligo per i conducenti dei veicoli di svoltare a sinistra all'intersezione di via Oreste Salomone;
  - b. Il divieto di sosta permanente con rimozione coatta;
  - c. Suddivisione della carreggiata in due corsie per quella diretta in via Salomone e in tre corsie per quella diretta all'aeroporto;
  - d. Il limite massimo di velocità a 30 Km/h;
- 3) l'obbligo per i conducenti dei veicoli provenienti da cupa Carbone di andare dritto, a destra e di dare la precedenza (Stop) all'intersezione di via Salomone altezza uscita autostradale;

### IL DIRIGENTE

ing. Giuseppe D'Alessio

L'installazione della segnaletica stradale e di ogni opera per l'attuazione del presente dispositivo di traffico è a cura della GESA S.p.A.

Il Servizio Autonomo Polizia Locale è incaricato di vigilare, unitamente a tutti gli altri Agenti della Forza Pubblica previsti dall'art. 12 del D.L.vo 30/04/1992 n°285, per l'esatta osservanza della presente Ordinanza.

**L'ASSessore ALLE POLITICHE DELLA MOBILITÀ URBANA**

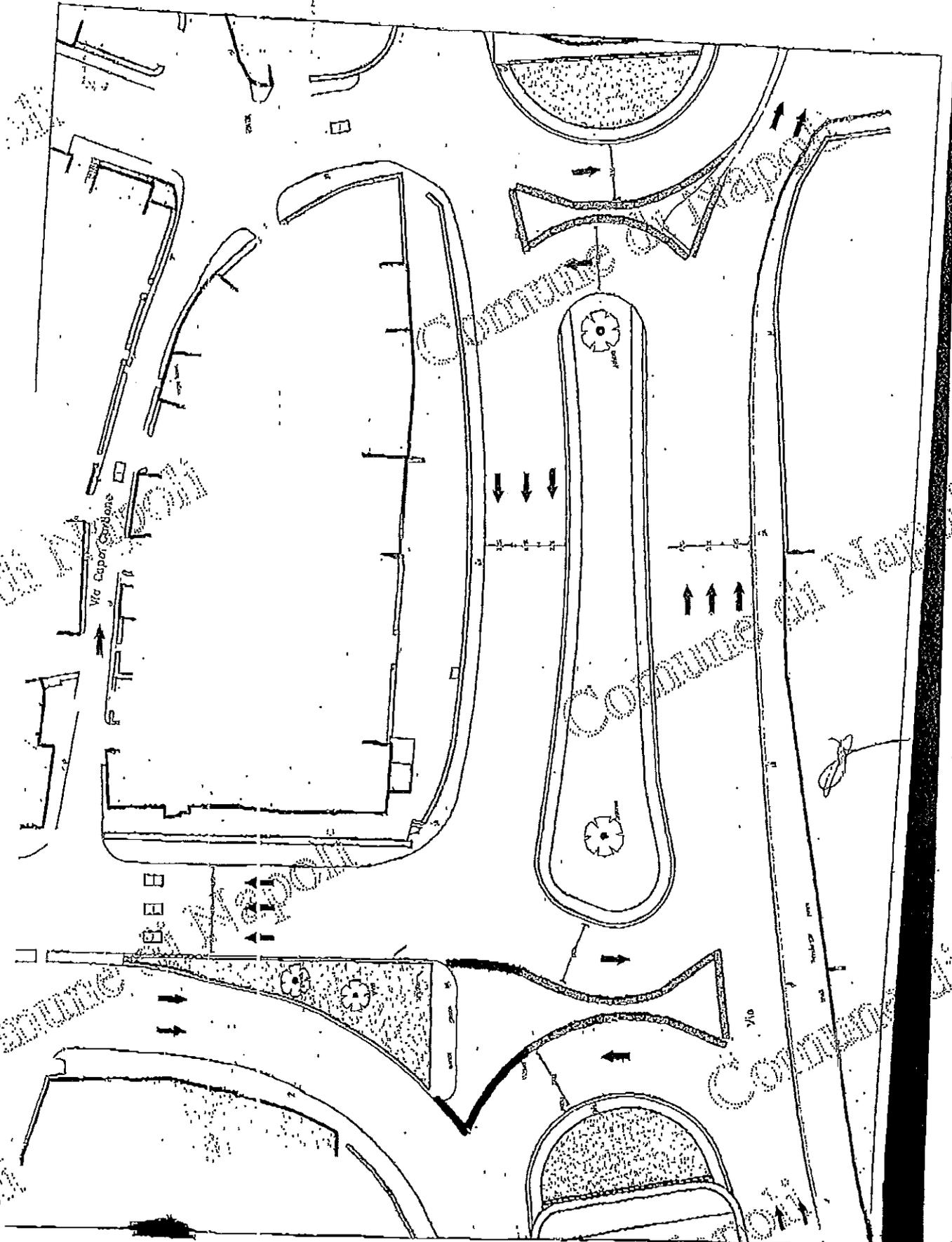
**VIABILITÀ, TRAFFICO, POLIZIA MUNICIPALE**  
dott. Gennaro MOLA



0817896341

04/12/2006 10:49 SERVIZIO VIABILITÀ E TRAFFICO → 0817965219

NUM212 001



# PROTOCOLLO D'INTESA

tra

*COMUNE DI NAPOLI*

e

*GE.S.A.C. S.p.A.*

*(Società Gestione Servizi Aeroporti Campani)*



Handwritten signature and a vertical line.

**Il Comune di Napoli**, in persona del Sindaco p.t., dr. L. De Magistris, domiciliato per la carica presso la sede Comunale in Napoli, piazza Municipio, palazzo San Giacomo;

e

la **Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.**, di seguito **GE.S.A.C. spa**, legalmente rappresentata dall'Amministratore Delegato, Ing. Mauro Pollio, domiciliato per la carica in Napoli, alla via del Riposo n.95;

#### PREMESSO CHE

- la società **GE.S.A.C. S.p.A.** è titolare della concessione n. 50 di gestione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino, sottoscritta in data 9 dicembre 2002 tra la stessa e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, approvata con il Decreto Interministeriale n. 4591 dell'11 marzo 2003 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro della Difesa, avente la durata di 40 anni fino all'11 febbraio 2043;
- il Comune di Napoli detiene una partecipazione al capitale sociale della **GE.S.A.C. S.p.A.** pari al 12.5%;
- la **GE.S.A.C. S.p.A.** ha presentato presso le competenti amministrazioni statali un progetto del Master Plan dell'aeroporto di Napoli-Capodichino, corredata da un programma di interventi e dal relativo piano economico-finanziario (Business Plan);
- con decreto prot. n. 622 del 22 luglio 2008 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali, ha espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sul progetto;
- il Ministero dell'Ambiente, tra le altre, ha stabilito la seguente prescrizione: "Prima dell'avvio delle attività di realizzazione previste dal piano di sviluppo dovrà essere



redatto e concordato con gli Enti territorialmente competenti un progetto ed un programma di ottimizzazione dell'accessibilità che preveda interventi guida per l'individuazione del percorso idoneo per l'accesso all'aerostazione mediante almeno posa in opera di idonea cartellonistica, inserimento di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso nell'area vasta. Inoltre dovrà essere definito un sistema di monitoraggio del traffico per la viabilità di accesso all'aeroporto, che dovrà essere gestito dal proponente secondo modalità da concordare con gli organi territorialmente competenti e che dovrà essere connesso al sistema di aiuto agli utenti operante in tempo reale al fine di individuare i percorsi idonei per raggiungere l'aeroporto. Detto progetto dovrà essere posto in realizzazione contemporaneamente ai lavori del Master Plan secondo una tempistica che dovrà essere definita in sede di ottemperanza”;

- è volontà dell'Amministrazione Comunale adottare tutte le misure necessarie a garantire il buon funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale di Capodichino e delle sue vie di accesso al fine di favorire ed incrementare la domanda turistica, nonché di contribuire a rendere più efficiente un servizio pubblico chiave per la città di Napoli e per l'intero territorio circostante;
- il Comune di Napoli e la Soc. GE.S.A.C. S.p.A., pertanto, condividono l'esigenza di dar vita ad un efficiente ed efficace controllo e presidio della viabilità delle strade di accesso e di deflusso da e per l'aeroporto al fine di risolvere le problematiche operative e di sicurezza derivanti dalla congestione della viabilità ordinaria aeroportuale, nonché al fine di prevenire potenziali incidenti stradali e/o situazioni di emergenza, e ciò anche alla luce del Progetto definitivo della Linea Metropolitana 1, Tratta Centro Direzionale di Napoli – Capodichino (tuttora al vaglio del CIPE), i cui lavori potranno comportare una profonda trasformazione della viabilità di accesso e della circolazione nell'area del Terminal aeroportuale;
- la descritta esigenza potrà essere soddisfatta direttamente dalla soc. GE.S.A.C. spa in seguito all'estensione, di competenza dell'Enac, del sedime aeroportuale di Capodichino oggetto della concessione n.50, con conseguente attribuzione al concessionario, su dette aree, di tutti i compiti, poteri e responsabilità riconosciuti al gestore aeroportuale dalla normativa vigente e, in particolare, dall'art.705 del Codice della Navigazione;



- nelle more del relativo procedimento, è comunque necessario dare soluzione alle problematiche operative e di sicurezza derivanti dalla confusione e congestione della viabilità di accesso e deflusso da e per l'aeroporto, anche ai fini dell'ottemperanza alla prescrizione di cui al citato decreto ministeriale n.622/2008;
- la realizzazione dei predetti interventi di ottimizzazione dell'accessibilità e di monitoraggio del traffico costituisce l'occasione per una più ampia riqualificazione del territorio interessato;

Tutto ciò premesso, le parti, come sopra rappresentate,

## CONVENGONO

con la firma del presente protocollo di intesa, sulla opportunità di dar vita, anche attraverso l'esecuzione di interventi di manutenzione e di riqualificazione urbana di viale Fulco Ruffo di Calabria, ad un efficiente ed efficace controllo e presidio della viabilità delle strade di accesso e di deflusso da e per l'aeroporto al fine di risolvere le problematiche operative e di sicurezza derivanti dalla congestione della viabilità ordinaria aeroportuale.

A tal fine, la soc. Gesac spa, entro giorni 90 dalla stipula del presente atto, presenterà presso i competenti uffici del Comune di Napoli un progetto particolareggiato degli interventi a farsi, con oneri di progettazione e di realizzazione a proprio esclusivo carico.

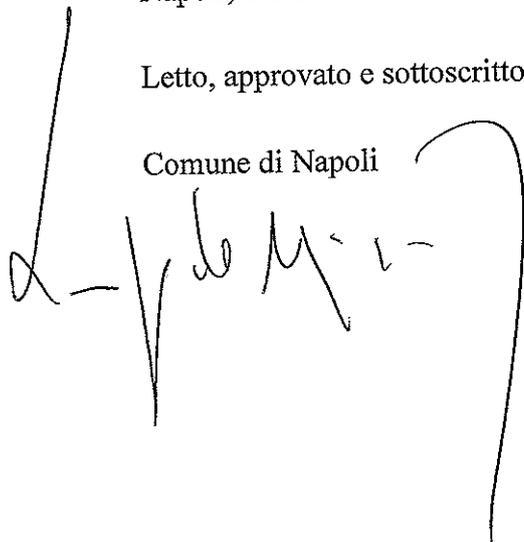
L'amministrazione comunale provvederà alla relativa istruttoria entro i 60 giorni successivi. Alla valutazione positiva da parte dei competenti uffici comunali, seguirà la stipula della convenzione contenente la disciplina dei rapporti tra le parti ed i relativi obblighi.

Napoli, li 5 dicembre 2011.

Letto, approvato e sottoscritto.

Comune di Napoli

GES.A.C. s.p.a.

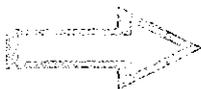


L'Amministratore Delegato

Napoli, 14 febbraio 2012

Pregiatissimo  
Sindaco di Napoli  
Dott. Luigi de Magistris  
Palazzo San Giacomo  
Piazza Municipio  
80121 Napoli

Egregio Capo di Gabinetto  
Comune di Napoli  
Dott. Attilio Auricchio  
Palazzo San Giacomo  
Piazza Municipio  
80121 Napoli



Ns. rif. ASI/AD/42  
Raccomandata a mano

**Oggetto:** Protocollo di intesa Comune di Napoli/ GE.S.A.C. S.p.A. del 5/12/2011 – Trasmissione "Progetto definitivo di riqualificazione funzionale e architettonica Viale Fulco Ruffo di Calabria".

Si fa riferimento al Protocollo di intesa in oggetto emarginato sottoscritto tra la scrivente e codesta Amministrazione. Al riguardo, giusto quanto convenuto nel medesimo documento, in allegato si trasmette il "Progetto definitivo di riqualificazione funzionale e architettonica Viale Fulco Ruffo di Calabria" contenente il dettaglio degli interventi da effettuarsi a carico della GE.S.A.C. S.p.A..

Ai fini della riqualificazione funzionale ed architettonica dell'area oggetto di intervento è stata eseguita un'analisi degli elementi presenti e sono state individuate le tematiche da sviluppare che di seguito si sintetizzano:

- Pavimentazioni, marciapiedi, segnaletica;
- Superamento barriere architettoniche;
- Aree a verde ed interventi di arredo urbano;
- Illuminazione;
- Cartellonistica pubblicitaria;
- Interventi di Security;
- Interventi per la valorizzazione del territorio.

Si fa rilevare altresì che, rispetto ai tempi convenuti nel suddetto protocollo, la trasmissione della progettazione definitiva viene anticipata in relazione ai tempi di esecuzione previsti nello sviluppo progettuale di che trattasi. Dal crono programma contenuto nella documentazione tecnica trasmessa, infatti, si evince chiaramente che i tempi stimati per l'intera realizzazione, risultano essere pari a 12 mesi dall'approvazione del progetto definitivo e dalla consegna delle aree interessate libere da vincoli.

Occorre, inoltre, far rilevare che la presentazione di tale progetto costituisce adempimento al suddetto protocollo e il dettaglio degli interventi e le caratteristiche delle attività in esso contenute risultano in linea con i principi e le finalità contenute nel Protocollo stesso. Pertanto dalla data di ricevimento di tale Progetto definitivo decorrerà il termine di 60 giorni per la valutazione da parte dell'Amministrazione in indirizzo.

Si manifesta, inoltre, la disponibilità a procedere all'elaborazione di ulteriori copie da trasmettere agli uffici comunali competenti che vorrete indicarci, nonché la disponibilità ad illustrare preventivamente il suddetto progetto in un' apposita riunione.

E' gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

Inq. Mauro Pollio



Allegato: "Progetto definitivo di riqualificazione funzionale e architettonica Viale Fulco Ruffo di Calabria"

**PROTOCOLLO D'INTESA**  
**LINEA 1 METROPOLITANA DI NAPOLI**  
**REALIZZAZIONE STAZIONE CAPODICHINO**

tra

**Comune di Napoli**, (anche Comune) in persona del sindaco *pro tempore*, dott. Luigi de Magistris, domiciliato per la carica presso la casa comunale in Piazza Municipio - Palazzo S. Giacomo - Napoli e soc. Metropolitana di Napoli S.p.A. in persona del presidente *pro tempore*, ing. Giannegidio Silva, domiciliato per la carica presso la sede sociale della stessa Società

e

**GE.S.A.C. - Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.**, (anche GESAC) in persona dell'amministratore delegato *pro tempore*, ing. Mauro Pollio, domiciliato per la carica presso la sede sociale della stessa Società;

**premesso che**

- con la deliberazione n. 840 del 21 novembre 2012 il Comune di Napoli ha approvato il progetto definitivo di variante della Linea 1 della Metropolitana di Napoli - tratta Centro direzionale Capodichino e, contestualmente, ha revocato la deliberazione n. 681 del 6 settembre 2012;
- GESAC, contestando le soluzioni progettuali adottate, ha impugnato presso il TAR Campania le predette delibere;
- con nota del 5 dicembre 2012, ricevuta il 13 dicembre 2012, il Comune di Napoli ha trasmesso alla GESAC gli "elaborati più significativi" del progetto per la formulazione di eventuali osservazioni ai sensi dell'art. 166 d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. 0001601 del 16 gennaio 2013, ha convocato apposita seduta della Conferenza di Servizi per l'approvazione del nuovo progetto della metropolitana predisposto dal Comune;
- le Parti, all'esito di appositi incontri, ritengono di poter addivenire ad un accordo complessivo che consenta la realizzazione della stazione così come prevista in progetto, compatibilmente al recepimento delle prescrizioni formulate da GESAC in Conferenza di Servizi, assicurando nel contempo la piena funzionalità dell'aeroporto.
- Le Parti si danno reciprocamente atto che quanto previsto dal presente Protocollo verrà realizzato ferme le competenze dell'ENAC, in particolare per quanto attiene al Piano di Sviluppo Aeroportuale.

**Tanto premesso si conviene e si stipula quanto segue**

**ART. 1 - Premesse**

- 1) Le premesse costituiscono parte integrante del presente protocollo d'intesa e si intendono interamente trascritte nel presente articolo.

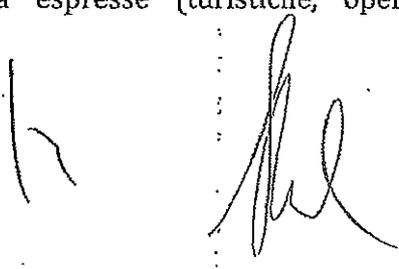


**ART. 2 - Modifiche progettuali, prescrizioni, tempi e modalità di realizzazione**

- 1) Il Comune si impegna a recepire le modifiche, i cui termini essenziali sono definiti nell'ambito del presente atto, concordate con la GESAC che le rappresenterà in sede di Conferenza di Servizi come prescrizioni. Le modifiche al Progetto saranno volte a consentire la realizzazione dell'opera assicurando la piena funzionalità dell'aeroporto ed il minor sacrificio degli interessi dei soggetti coinvolti.
- 2) Il Comune si impegna a predisporre d'intesa con GESAC un piano che definisca: a) modalità e tempi dei lavori (cantierizzazione e fasizzazione dei lavori) per minimizzare l'impatto sull'operatività aeroportuale; b) la successione temporale degli interventi da realizzare inclusi quelli relativi alla viabilità ed alle opere compensative.
- 3) Il Comune si impegna a predisporre adeguate soluzioni progettuali per realizzare, durante la fase dei lavori, accessi indipendenti per l'ingresso e l'uscita dal cantiere della nuova stazione della metropolitana in modo da non gravare sulla viabilità di accesso e uscita dall'aeroporto.

**ART. 3 - Individuazione, realizzazione e gestione dei parcheggi ed opere compensative**

- 1) Il Comune si impegna a modificare il Progetto in ordine alla struttura e la capacità del parcheggio di interscambio, secondo le seguenti caratteristiche:
  - a. costruzione del parcheggio di interscambio su due piani interrati;
  - b. adeguamento della sua capacità in modo da prevedere non più di 300 posti auto, in luogo dei 900 posti attualmente previsti dal Progetto;
  - c. riduzione degli stalli autobus per linee regionali ed interregionali previsti, dagli attuali 34 a massimo 12 stalli complessivi localizzati in superficie;
- 2) Il Comune si impegna a concedere alla GESAC, attraverso appositi atti convenzionali ai sensi dell'art. 34 del T.U.E.L. e/o degli artt. 11 e 15 della l. 7 agosto 1990, n. 241, la gestione del parcheggio di interscambio da realizzarsi nell'ambito del Progetto. Le parti si impegnano inoltre a concordare una politica gestionale che tuteli i parcheggi attualmente già esistenti presso il sedime aeroportuale attraverso una concordata politica tariffaria.
- 3) Il Comune, tenuto conto delle indispensabili necessità logistiche dell'aeroporto per la sua funzionalità e piena operatività e per offrire all'utenza il massimo delle offerte dei servizi di una grande città, a particolare vocazione turistica, si impegna a favorire in tutte le sedi la ricollocazione delle volumetrie, pari a circa mc. 95.000 che verranno sottratte all'aeroporto per la realizzazione della stazione della metropolitana, valutando favorevolmente il piano di sviluppo aeroportuale per quanto attiene alla ricollocazione delle suddette volumetrie, provvedendo alternativamente:
  - a. a rilasciare alla GESAC concessione edilizia sui suoli di proprietà della stessa per la ricollocazione della suddetta volumetria con destinazioni compatibili con le esigenze prima espresse (turistiche, operative, commerciali, ecc.);



2  


b. a concedere alla GESAC l'utilizzo parziale della predetta cubatura consentendo l'edificazione di immobili commerciali o uffici in sopraelevazione - fino a tre piani - sul parcheggio di interscambio, previa acquisizione del diritto di superficie.

- 4) Il Comune dichiara che nelle aree esterne alla stazione metropolitana non dovranno essere svolte attività commerciali e si impegna ad affidare alla GESAC, anche attraverso appositi atti convenzionali, le attività relative alla manutenzione e decoro di dette aree. Gli oneri relativi a tali attività saranno recuperati nel processo di determinazione delle tariffe aeroportuali, previa autorizzazione dell'ENAC, o resteranno a carico del Comune.

**ART. 4 - Piano di Sviluppo aeroportuale gestione della viabilità da/per l'aeroporto. Trasferimento di aree demaniali ed opere compensative.**

- 1) Il Comune si impegna, previa intesa con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ad avviare subito, presso le sedi competenti, le procedure necessarie per consentire:
- a) il trasferimento delle aree del demanio militare al demanio aeroportuale civile da assegnare in concessione alla GESAC necessarie per la realizzazione della proposta progettuale di cui all'allegato 1;
  - b) l'estensione delle aree di sedime aeroportuale su viale Fulco Ruffo di Calabria e via del Riposo.

2) Il Comune, d'intesa con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, si impegna a modificare, d'intesa con la GESAC, la viabilità prevista in progetto attraverso la realizzazione di un sistema di viabilità unidirezionale ad anello, con i relativi adeguamenti infrastrutturali necessari su viale Fulco Ruffo di Calabria e viale Umberto Maddalena, che interesserà anche le aree del demanio militare (come da mappa allegata).

3) Le parti concordano che per gli stalli sottratti in ragione delle costruende infrastrutture e della nuova viabilità, il Comune si impegna a realizzare, nell'ambito del Progetto, un parcheggio multipiano di circa 500 stalli in gestione a GESAC nelle aree del demanio militare da acquisire al demanio aeroportuale civile, dichiarandosi disponibile ad esprimersi favorevolmente all'eventuale estensione della capacità di tale parcheggio a spese di GESAC.

4) Le Parti si impegnano in ogni caso a valutare, con cadenza almeno semestrale, l'adozione di ulteriori interventi per consentire il miglioramento della viabilità aeroportuale.

**ART. 5 - Espropri**

- 1) Il Comune dà atto che le aree che saranno oggetto di esproprio, attualmente di proprietà di GESAC, saranno di massima quelle individuate nell'allegato 1.

**ART. 6 - Procedimenti giudiziari pendenti**

1) Le Parti si impegnano a far venire meno in ogni sede il contenzioso in essere relativo all'intervento oggetto del Protocollo entro tre mesi dalla stipula del presente atto.

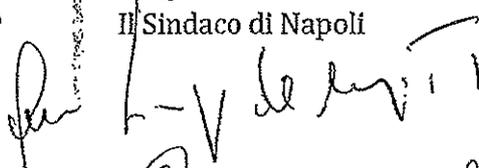
2) La GESAC si impegna altresì a non chiedere la fissazione dei procedimenti pendenti ed a chiedere l'abbinamento al merito dell'istanza cautelare già fissata.

**ART. 7 - Comunicazioni**

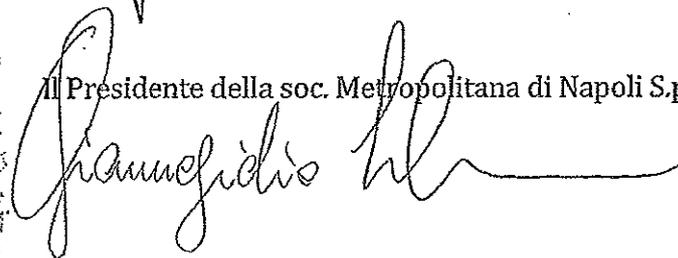
- 1) Le parti convengono sulla necessità di provvedere ad incontri trimestrali, di cui sarà redatto apposito e specifico verbale, di verifica sull'avanzamento delle attività e degli impegni del presente accordo.

NAPOLI, 15 FEBBRAIO 2013

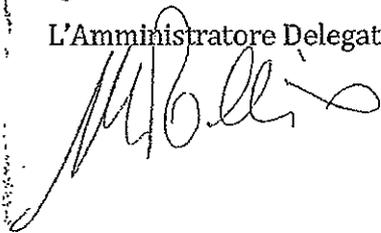
Il Sindaco di Napoli



Il Presidente della soc. Metropolitana di Napoli S.p.A.



L'Amministratore Delegato della soc. GES.A.C.



## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 13 dicembre 2013.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) Metropolitana di Napoli - Linea 1 Tratta Centro Direzionale - Capodichino (CUP B41E04000210001) Approvazione progetto definitivo e assegnazione definitiva finanziamento.** (Delibera n. 88/2013).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un programma (da ora in avanti anche «Programma Infrastrutture Strategiche») formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Visto il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, recante «Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali», che all'art. 243-*bis*, comma 9, prevede che in caso di accesso al Fondo di rotazione di cui all'art. 243-*ter* del medesimo decreto legislativo, l'Ente deve adottare entro il termine dell'esercizio finanziario misure di riequilibrio della parte corrente del bilancio tra cui, come riportato alla lettera *d*), il blocco dell'indebitamento, fatto salvo quanto previsto dal primo periodo del comma 8, lettera *g*), del medesimo articolo, per i soli mutui connessi alla copertura di debiti fuori bilancio pregressi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 — oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato — reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate (FAS);

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'art. 4, commi

134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e s.m.i., e visti in particolare:

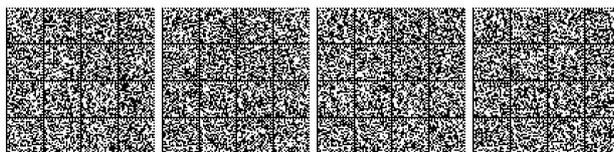
la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione», alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 166, comma 4-*bis*, il quale dispone che il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di sette anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace la delibera di questo Comitato che approva il progetto definitivo dell'opera, salvo che nella medesima deliberazione non sia previsto un termine diverso. Questo Comitato può disporre la proroga dei termini previsti dal predetto comma per casi di forza maggiore o per altre giustificate ragioni. La proroga può essere disposta prima della scadenza del termine e per un periodo di tempo che non supera i due anni. La disposizione del predetto comma deroga alle disposizioni dell'art. 13, commi 4 e 5, del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come integrato e modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 5 maggio 2009, n. 42, recante la delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione e, in particolare, l'art. 16 che, in relazione agli interventi di cui all'art. 119 della Costituzione, diretti a promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, a rimuovere gli squilibri economici e sociali e a favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, ne prevede l'attuazione attraverso interventi speciali organizzati in piani organici finanziati con risorse pluriennali;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;



Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, in attuazione dell'art. 16 della richiamata legge delega n. 42/2009 e in particolare l'art. 4 del medesimo decreto legislativo, il quale dispone che il FAS di cui all'art. 61 della citata legge n. 289/2002 assuma la denominazione di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale, che sono rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;

Visto il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e visto in particolare l'art. 8, comma 9-bis, che dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisca un comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Visto l'art. 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, «Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia», convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, e visti in particolare:

il comma 1, con il quale, per consentire nell'anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, è stato istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione complessiva di 2.069 milioni di euro, di cui 335 milioni di euro per l'anno 2013, 405 milioni di euro per l'anno 2014, 652 milioni di euro per l'anno 2015, 535 milioni di euro per l'anno 2016 e 142 milioni di euro per l'anno 2017;

il comma 2, che prevede la individuazione di specifici interventi da finanziare, a valere sul fondo di cui al comma 1 e già in parte specificati nello stesso comma 2, e la assegnazione delle relative risorse mediante decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

il comma 3, che prevede che con delibere di questo Comitato, da adottarsi entro quarantacinque giorni dalla entrata in vigore del decreto stesso, possono essere finanziati, a valere sul fondo di cui al comma 1, nei limiti delle risorse annualmente disponibili, l'asse viario Quadrilatero Marche - Umbria, la tratta Colosseo - piazza Venezia della metropolitana di Roma, la linea M4 della metropolitana di Milano, il collegamento Milano - Venezia 2° lotto Rho - Monza, nonché, qualora non risultino attivabili altre fonti di finanziamento, la linea 1 della metropolitana di Napoli, l'asse autostradale Ragusa - Catania e la tratta Cancellone - Frasso Telesino della linea AV/AC Napoli - Bari;

il comma 11, che prevede che il mancato conseguimento, alla data del 31 dicembre 2013, delle finalità indicate al comma 1, determina la revoca del finanziamento assegnato ai sensi dell'art. 18; che con i provvedimenti di assegnazione delle risorse di cui ai commi 2 e 3 sono stabilite, in ordine a ciascun intervento, le modalità di utilizzo delle risorse assegnate, di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e di applicazione di misure di revoca; e che le risorse revocate confluiscono nel fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011,

n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il «Primo Programma delle opere strategiche», nonché il relativo allegato 1, che include nella sezione «Sistemi Urbani» la voce «Napoli Metropolitana»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *G.U.* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 90 (*G.U.* n. 57/2006), con la quale questo Comitato ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare della «Metropolitana di Napoli - linea 1, tratta Centro Direzionale di Napoli (CDN) - Capodichino»;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, in cui, all'interno dell'allegato 1, trova conferma, nell'ambito dei «Sistemi Urbani», la voce «Napoli Metropolitana - Metropolitana linea 1: tratta centro direzionale-Capodichino»;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (*G.U.* n. 3/2012 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 176, comma 3, lett. e), del decreto legislativo n. 163/2006, ha approvato le linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) — istituito ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 20 aprile 2002, n. 190 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con la Prefettura competente - Ufficio territoriale del Governo (UTG) e il concessionario o il contraente generale;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*G.U.* n. 304/2011 S.O.), con la quale questo Comitato, tenuto conto dell'esigenza di destinare risorse per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud (PNS), ha assegnato 300 milioni di euro a valere sul FSC all'intervento «Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale 1° lotto»;



Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136 (G.U. n. 103/2013 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», l'infrastruttura «Sistema Metropolitano regionale campano», che comprende l'intervento «Metro Napoli Linea 1 Tronco Capodichino aeroporto - Centro Direzionale»;

Vista la delibera 8 agosto 2013, n. 61, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato:

ha assegnato programmaticamente, ai sensi dell'art. 18, comma 3, del citato decreto-legge n. 69/2013, 113.100.000 euro, a valere sul fondo di cui al comma 1 del medesimo art. 18, alla «linea 1 della metropolitana di Napoli, tratta Centro direzionale - Capodichino», subordinando l'assegnazione definitiva del finanziamento alle seguenti condizioni:

stipula, entro il 10 settembre 2013, di un Accordo di programma quadro tra lo Stato, la Regione Campania e il Comune di Napoli, che formalizzasse le disponibilità derivanti da altre fonti di finanziamento a totale copertura del costo del progetto;

approvazione, entro il 31 dicembre 2013, da parte di questo Comitato del progetto definitivo dell'opera, corredato di una versione aggiornata del piano economico-finanziario analitico, che tenesse conto del finanziamento programmatico sopra citato;

e disponendo che, in sede di approvazione del progetto definitivo dell'opera, fosse esattamente quantificato l'importo programmaticamente assegnato, nei limiti dell'assegnazione medesima;

ha disposto, tra l'altro, che in sede di assegnazione definitiva del finanziamento, ai sensi dell'art. 18, comma 11, del citato decreto-legge n. 69/2013, il Comitato dovesse stabilire, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori;

Visto il decreto 30 gennaio 2013, n. 27, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 8, comma 9-bis, del citato decreto-legge n. 179/2012 — è stato istituito il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

Considerato che con nota 9 settembre 2013, n. 28217, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato al Presidente di questo Comitato che in data 7 settembre 2013 la Regione Campania e il Comune di Napoli hanno siglato uno schema di accordo di programma quadro per la Metropolitana di Napoli - Linea 1, precisando che si intendeva superata la prescrizione di revoca prevista al punto 3 della citata delibera n. 61/2013;

Vista la nota 22 novembre 2013, n. 39500, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria relativa all'argomento «Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Tratta Centro Direzionale-Capodichino - Progetto definitivo»;

Vista la nota 6 dicembre 2013, n. 41766, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha aggiornato e integrato la documentazione istruttoria relativa all'argomento «Metropolitana di Napoli - Linea 1 - Tratta Centro Direzionale-Capodichino - Progetto definitivo»;

Vista la nota 10 dicembre 2013, n. 42260, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del punto «Metropolitana di Napoli Linea 1 Tratta Centro Direzionale Capodichino - Progetto definitivo»;

Vista la documentazione acquisita nel corso della seduta preparatoria di questo Comitato del 10 dicembre 2013 ed assunta ai protocolli del DIPE in data 10 dicembre 2013, nn. 5040-5041-5042-5043-5044, relativa all'argomento in esame;

Vista la nota 12 dicembre 2013, n. 42720, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Considerato che l'intervento è incluso nel 1° Accordo Attuativo, sottoscritto in data 31 ottobre 2002, dell'Intesa Generale Quadro tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regione Campania del 18 dicembre 2001, nella sezione «Sistema di Metropolitana Regionale» alla voce «Completamento linea 1 Metropolitana di Napoli»;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 12 dicembre 2013, n. 5080, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Vista la nota acquisita nel corso della seduta di questo Comitato del 13 dicembre 2013 ed assunta al protocollo del DIPE in data 13 dicembre 2013, n. 5106, contenente una dichiarazione a verbale del presidente del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

#### PRENDE ATTO

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che la tratta Centro Direzionale - Capodichino della Linea 1 della Metropolitana di Napoli prevede la realizzazione di quattro nuove stazioni (Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale, Capodichino), con oltre tre chilometri di gallerie e la realizzazione di tre importanti nodi di interscambio in corrispondenza delle stazioni Centro Direzionale, Poggioreale e Capodichino;

che il progetto in esame prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

realizzazione della stazione Centro Direzionale;

esecuzione delle gallerie tra la stazione Centro Direzionale e la stazione Tribunale;



realizzazione della stazione Tribunale;  
 camera di ventilazione della tratta Centro Direzionale - Tribunale;  
 esecuzione galleria a cielo aperto a doppio binario tra la stazione Tribunale e la stazione Poggioreale;  
 camera di ventilazione della tratta Tribunale - Poggioreale;  
 costruzione della stazione Poggioreale;  
 realizzazione delle gallerie a foro cieco tra la stazione Poggioreale e la stazione Capodichino;  
 realizzazione della camera di ventilazione della tratta Poggioreale - Capodichino;  
 realizzazione della stazione di Capodichino;  
 realizzazione dei manufatti speciali per sottopasso delle gallerie;  
 attrezzaggio delle stazioni Centro Direzionale e Tribunale;  
 attrezzaggio della stazione Capodichino;  
 attrezzaggio della galleria tra Centro Direzionale e Tribunale;  
 attrezzaggio di una delle gallerie tra Poggioreale e Capodichino;  
 impianti integrativi Posto Centrale;  
 completamento stazione Poggioreale;  
 realizzazione del Manufatto di Ricovero Rotabili;  
 realizzazione del parcheggio di interscambio di Capodichino;  
 realizzazione di manufatto di retrocessione e gallerie di raccordo a Capodichino;  
 attrezzaggio della galleria tra Tribunale e Poggioreale;  
 attrezzaggio della seconda galleria tra Poggioreale e Capodichino;  
 realizzazione di manufatto di retrocessione e manufatto di ricovero rotabili;  
 sistemazioni esterne;

che, successivamente all'approvazione da parte di questo Comitato del progetto preliminare dell'opera con la citata delibera n. 90/2005 e di ulteriori approfondimenti sulle strategie in tema di trasporti nel contesto urbano e regionale, preso anche atto di una serie di nuove problematiche connesse al parallelismo della linea in oggetto con altre linee su ferro (Circumvesuviana), si è reso indispensabile procedere ad una sostanziale riprogettazione della tratta;

che la società Metropolitana di Napoli S.p.A. (MN S.p.A.) ha elaborato il progetto definitivo aggiornato poi trasmesso al Comune di Napoli per la relativa approvazione in data 10 febbraio 2006 e successivamente integrato in data 1° giugno 2007;

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che il Comune di Napoli, con delibera di Giunta n. 66 del 6 febbraio 2009, ha approvato il progetto definitivo della linea 1 di Napoli - tratta Centro Direzionale-Capodichino;

che in data 16 aprile 2009 è stata aperta la Conferenza dei Servizi, i cui lavori si sono chiusi il 9 giugno 2009,

con il solo parere negativo della società gestore dell'aeroporto di Capodichino (Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A. - GE.S.A.C. S.p.A.);

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che, con nota 19 ottobre 2011, n. 218, la società GE.S.A.C. ha proposto una soluzione alternativa per la posizione della stazione Capodichino e di conseguenza è stata elaborata una nuova versione progettuale che prevedeva l'arretramento della stazione Capodichino in una area disponibile dell'ex Terminal 2, con posizionamento del fine lotto a valle della stazione stessa;

che il nuovo progetto definitivo «Rev. 2012» è stato approvato dal Comune di Napoli con delibera di Giunta 21 novembre 2012, n. 840;

che in data 29 novembre 2012 il Comune di Napoli, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il suddetto progetto definitivo e in data 20 dicembre 2012 ha perfezionato l'invio del progetto a tutte le amministrazioni ed enti coinvolti;

che il Comune di Napoli, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha pubblicato sui quotidiani «La Repubblica» e «Il Mattino» l'avviso di avvio delle procedure di dichiarazione di pubblica utilità in data 20 dicembre 2012;

che lo stesso Comune di Napoli ha pubblicato sui medesimi quotidiani l'avviso ai fini della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) in data 12 marzo 2013;

che la Conferenza di servizi relativa al progetto definitivo «Rev. 2012» della Linea 1 della Metropolitana di Napoli: tratta Centro Direzionale-Capodichino è stata convocata in data 16 gennaio 2013 e si è conclusa in data 18 febbraio 2013;

che, a seguito della sottoscrizione in data 15 febbraio 2013 di un apposito protocollo di intesa con il Comune di Napoli e la società Metropolitana di Napoli S.p.A. finalizzato a risolvere le problematiche sollevate in ordine alla posizione della stazione Capodichino, la società GE.S.A.C., con nota 18 febbraio 2013, n. ASI/040, ha formulato parere positivo con prescrizioni sul progetto definitivo in questione;

che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Campania, con nota 4 febbraio 2013, n. 1402, ha espresso, in sede di Conferenza di Servizi, parere favorevole con prescrizioni sul progetto sopra citato;

che i soggetti interferiti, in sede di Conferenza di Servizi, si sono pronunciati favorevolmente, con prescrizioni, sul progetto sopra citato;

che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che:

con nota 13 maggio 2013, n. 7868, il suddetto Ministero ha richiesto parere al Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi sul progetto in esame «in termini di confronto delle scelte tecniche e delle congruità economiche con le altre realtà dell'intero territorio nazionale»;



con nota 22 maggio 2013, n. 3295, e successiva nota 11 luglio 2013, n. 4446, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ha richiesto al Comune di Napoli integrazioni progettuali volte a consentire di operare le valutazioni di congruità economica come sopra richieste dal Ministero competente;

con nota 2 luglio 2013, n. 529876, e successiva nota 15 luglio 2013, n. 568068, il Comune di Napoli ha trasmesso alcune integrazioni progettuali in riscontro alle richieste di cui sopra;

che il citato Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, con voto 26 luglio 2013, n. 6/CTP-NA, ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica sul progetto, subordinatamente alle osservazioni e prescrizioni espresse nel paragrafo C della relazione 25 luglio 2013, n. 4671, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici - Direzione generale del trasporto pubblico locale;

che, con nota 15 novembre 2013, n. 855775, il Comune di Napoli ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elaborati grafici con relativa stima economica relativi a rivisitazioni delle soluzioni progettuali adottate sulle aree di pertinenza e sulle finiture e arredi delle stazioni;

che con nota 16 novembre 2013, n. 18550, il Comune di Napoli e la Regione Campania hanno trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo da parte di questo Comitato;

che la Regione Campania, con delibera di Giunta 18 novembre 2013, n. 492, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo, esprimendo il consenso sulla localizzazione dell'opera e prendendo atto del parere favorevole con prescrizioni della commissione regionale VIA - VAS ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, espresso nella seduta del 18 novembre 2013;

che, con nota 19 novembre 2013, n. 869439, il Comune di Napoli ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Piano Economico Finanziario e le schede ex delibera n. 63/2003, tenendo conto del ridimensionamento complessivo del progetto operato a seguito delle sopraccitate rivisitazioni progettuali;

che, con nota 20 novembre 2013, n. 874224, il Comune di Napoli, ha integrato la documentazione trasmessa con la sopraccitata nota precisando che il ridimensionamento complessivo del costo del progetto a seguito delle richiamate rivisitazioni progettuali tiene conto anche di approfondimenti condotti in ordine alla bonifica di una piccola parte dell'area in prossimità della stazione Tribunali;

che il Ministero istruttore precisa che le suddette rivisitazioni progettuali non hanno influenza né sulla parte strutturale delle stazioni né sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'Allegato A alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo;

che la relazione istruttoria indica gli elaborati di progetto in cui sono riportati il programma di risoluzione delle interferenze e gli immobili da espropriare;

*sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore è il Comune di Napoli;

che il cronoprogramma prevede il completamento dell'opera entro gennaio 2018;

che il CUP assegnato all'opera è B41E04000210001;

*sotto l'aspetto finanziario:*

che il costo dell'opera previsto dal progetto definitivo «Rev. 2012», approvato dal Comune di Napoli con delibera di Giunta 21 novembre 2012, n. 840, era pari a 820.167.341,04 euro (IVA compresa);

che il predetto progetto definitivo presentava un costo superiore rispetto al progetto preliminare approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 90/2005 per:

approfondimenti progettuali;

inserimento ed eliminazione di opere strettamente connesse alla linea metropolitana;

inserimento di opere complementari di riqualificazione urbana;

effetto dell'adeguamento dei prezzi, considerato che il costo del progetto preliminare era stimato con riferimento all'anno 2002 mentre la stima del costo del progetto definitivo è stata fatta con riferimento all'anno 2007 tenendo conto dell'aggiornamento per gli anni successivi;

che, ai fini della verifica di congruità del costo dell'opera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici - Direzione generale del trasporto pubblico locale ha considerato le sole voci del quadro economico riguardanti il sistema di trasporto;

che, a seguito di tale verifica, dal progetto sono state stralciate le seguenti voci:

sistemazioni superficiali relative alle stazioni;

quota parte del percorso pedonale attrezzato;

parcheggio di interscambio e area bus;

parcheggio compensativo;

sottoattraversamento viabilità di ingresso;

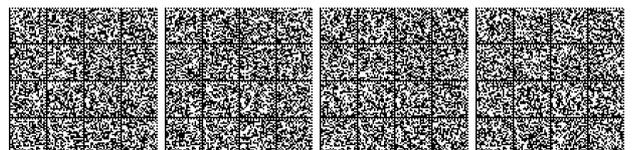
riqualificazione area tra le stazioni Tribunale e Poggioreale;

oneri per opere civili, impianti ed espropri necessari alla realizzazione della seconda uscita in via D'Aulizio relativa alla stazione Centro direzionale;

voce «Opere elettromeccaniche integrative per chiusura anello e nuovi standard», che non può essere posta a carico della sola tratta Centro Direzionale - Capodichino;

che, inoltre, le verifiche condotte dalla suddetta Direzione generale del trasporto pubblico locale hanno portato a una ulteriore rimodulazione dei costi del progetto definitivo, dovuta principalmente ai seguenti fattori:

l'importo delle opere (lavori e forniture) strettamente connesse alla linea metropolitana stimati a prezzi aggiornati al 2007 non è stato aggiornato al 2013 in quanto già adeguato;



l'importo relativo a finiture e arredi è stato ridotto del 30 per cento, in analogia a quanto già esposto in precedenti voti del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

gli oneri di concessione sono stati rimodulati eliminando il riconoscimento forfettizzato degli interessi a breve che l'atto di concessione originario riconosceva al 3 per cento;

che il quadro economico del progetto congruito, rimodulato a seguito delle disposizioni sopra illustrate, su cui il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi si è espresso favorevolmente in linea tecnico-economica con voto 26 luglio 2013, n. 6/CTP-NA, prevedeva un costo dell'opera pari a 699,137 milioni di euro, inclusivo di 63,558 milioni di euro per IVA;

che le rivisitazioni progettuali, trasmesse dal Comune di Napoli al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le citate note 15 novembre 2013, n. 855755, 19 novembre 2013, n. 869439, e 20 novembre 2013, n. 874224, riguardavano sostanzialmente:

eliminazione dell'intervento di riqualificazione urbana dell'intera area compresa tra le stazioni Tribunale e Poggioreale con lo studio di nuove viabilità ed aree pedonali;

riduzione dell'area di nuova pavimentazione attorno all'edificio della stazione Centro Direzionale e riduzione della qualità delle pavimentazioni interne e del rivestimento in copertura;

riduzione dei volumi emergenti della stazione Tribunale;

rinuncia all'utilizzo dell'edificio ex dogana come ingresso alla stazione di Poggioreale, sostituzione dell'uscita lato cimitero con un'altra meno onerosa all'interno della piazza ed eliminazione di due scale mobili;

eliminazione, nella stazione di Capodichino, del sottoattraversamento pedonale dell'asse stradale verso l'area parcheggi e del collegamento pedonale attrezzato con relativa copertura;

riduzione dell'importo relativo all'intervento di bonifica da idrocarburi;

riduzione delle somme a disposizione per consolidamento, viabilità e bonifiche;

eliminazione dell'intervento di riqualificazione dell'area Tribunale-Poggioreale;

che le suddette rivisitazioni progettuali hanno concorso alla rielaborazione del quadro economico del progetto definitivo ora sottoposto a questo Comitato, che prevede un costo dell'opera aggiornato pari a 652,410 milioni di euro, di cui 593,100 milioni di euro per la realizzazione delle opere e gli ulteriori oneri del progetto e 59,310 milioni di euro per IVA;

che la distribuzione annuale del costo del progetto al netto di IVA è la seguente:

Anno	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Importo (euro)	39.156.000	127.697.000	182.131.000	154.499.000	89.617.000	593.100.000

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di assegnare definitivamente alla Linea 1 della metropolitana di Napoli - tratta Centro Direzionale-Capodichino l'importo di 113.100.000 euro, già assegnato programmaticamente con la citata delibera n. 61/2013 a valere sul fondo di cui al citato art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013, riportando nella relazione istruttoria la seguente articolazione a copertura totale del costo dell'opera al netto di IVA:

(milioni di euro)

Fonte di finanziamento	Importo
Risorse a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione di cui decreto legislativo n. 88/2011, assegnati per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud (PNS) con delibera n. 62/2011.	300,000
Mutuo da stipulare da parte del Comune di Napoli	180,000
Risorse statali a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 assegnati programmaticamente con delibera n. 61/2013.	113,100
Totale	593,100

che gli eventuali costi delle prescrizioni proposte dal Ministero istruttore nell'Allegato A alla relazione istruttoria dovranno trovare capienza nell'ambito delle somme a disposizione del quadro economico;

che l'Unità tecnica di finanza e di progetto (UTFP) ha espresso il 10 dicembre 2013 parere favorevole sul Piano Economico Finanziario (PEF) relativo alla Linea 1 della metropolitana di Napoli - tratta Centro Direzionale-Capodichino, rilevando che il contributo pubblico appare sufficiente a coprire il fabbisogno di investimento del progetto, pur residuando un margine operativo lordo negativo;



2. che il Comune di Napoli, per gli effetti citato art. 243-*bis*, comma 9, lettera *d*), del decreto legislativo n. 267/2000, si trova giuridicamente nell'impossibilità di contrarre mutui e che nel corso della presente seduta il Presidente di questo Comitato ha dichiarato, come riportato nella sopra citata nota acquisita a protocollo DIPE n. 5106, che il Consiglio dei Ministri, tenutosi in data odierna, ha approvato, nell'ambito di un decreto-legge contenente misure per la realizzazione di opere pubbliche, una norma che autorizza il Comune di Napoli a derogare a quanto previsto dall'art. 243-*bis*, comma 9, lettera *d*), del decreto legislativo n. 267/2000;

3. che il decreto dirigenziale 9 dicembre 2013, n. 267, del Dipartimento della salute e delle risorse naturali della Regione Campania, nell'esprimere parere favorevole di valutazione di impatto ambientale sul progetto in esame, riporta integralmente il parere favorevole, con prescrizioni, sull'intervento all'esame, espresso dalla Commissione Regionale V.I.A. - V.A.S. nella seduta del 18 novembre 2013, superando in tal modo la relativa osservazione di cui alla predetta nota 12 dicembre 2013, n. 5080;

4. che il 10 dicembre 2013 è stato stipulato un Accordo di programma quadro tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Campania e Ministro per la coesione territoriale, in linea con l'accordo di cui al punto 3 della delibera n. 61/2013, e che il suddetto Accordo di programma quadro prevede modalità di monitoraggio in itinere ed ex post dell'intervento, nonché le relative sanzioni, tra cui le condizioni di revoca del finanziamento a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione di cui decreto legislativo n. 88/2011 e le relative modalità;

5. che l'IVA sui lavori sarà a carico del soggetto aggiudicatore Comune di Napoli;

6. che il Ministero istruttore, come richiesto dalla citata delibera di questo Comitato n. 61/2013 ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, propone le seguenti modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori:

i. alla data della stipula del contratto di finanziamento il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare il rispetto del cronoprogramma dei lavori con opportune azioni di verifica e controllo, attuate ai sensi della legge n. 443/2001 e della circolare dello stesso Ministero n. 189/2008;

ii. le ulteriori azioni di monitoraggio, cui sarà sottoposto l'avanzamento dei lavori e il relativo cronoprogramma di attività, fino al termine della realizzazione dell'opera, saranno puntualmente identificate successivamente alla stipula del contratto di finanziamento;

iii. relativamente al periodo di gestione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a puntuale monitoraggio gli adempimenti che derivano dalla definizione dei corrispettivi erogati dal Comune di Napoli in relazione alla articolazione dei rischi connessi all'attuazione dei rapporti contrattuali. Il Comune di Napoli trasmetterà periodicamente al suddetto Ministero una relazione di monitoraggio al riguardo, sulla base di una tempistica concordata con lo stesso Ministero.

7. che con l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento in data odierna si intendono conseguite, ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, le finalità di cui al comma 1 del medesimo articolo, cui era subordinata l'assegnazione programmatica di cui alla delibera n. 61/2013;

Delibera:

#### 1. Approvazione progetto definitivo.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e raccomandazioni di cui al successivo punto 1.3, il progetto definitivo dell'intervento «Linea 1 della Metropolitana di Napoli - Tratta Centro Direzionale-Capodichino», di cui alla precedente presa d'atto.

La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2 L'importo di 652,410 milioni di euro, di cui 593,100 milioni di euro per la realizzazione delle opere e gli ulteriori oneri del progetto e 59,310 milioni di euro per IVA, di cui alla precedente presa d'atto, costituisce il limite di spesa dell'intervento.

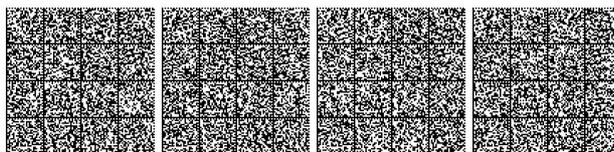
1.3 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.2.

Le raccomandazioni, citate al precedente punto 1.1, sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte del richiamato allegato 1. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 Gli elaborati del progetto definitivo, in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze, sono indicati nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato 2 alla presente delibera, che forma parte integrante della medesima, mentre gli elaborati del medesimo progetto in cui sono indicati gli immobili da espropriare sono riportati nella 2<sup>a</sup> parte del predetto allegato 2. La realizzazione degli interventi mirati alla risoluzione delle interferenze non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.2.

#### 2. Assegnazione finanziamenti.

2.1 Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 1.1 è disposta l'assegnazione definitiva al Comune di Napoli del finanziamento di 113,1 milioni di euro, a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto



legge n. 69/2013, già assegnato programmaticamente con la citata delibera n. 61/2013, con la seguente articolazione temporale:

Anno	2013	2014	2015	2016	2017	Totale
Importo (euro)	10.000.000	0	30.000.000	40.000.000	33.100.000	113.100.000

2.2 La copertura finanziaria della quota di IVA di cui al punto 1.2, pari a 59,310 milioni di euro, è a carico del Comune di Napoli.

2.3 La copertura finanziaria del progetto di cui al punto 1.1 è articolata come segue:

(milioni di euro)

Fonte di finanziamento	Importo
Risorse FSC ex delibera n. 62/2011	300,000
Comune di Napoli - mutuo a copertura del quadro economico - IVA	180.000 59.310
Risorse statali a valere sul fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013	113,100
Totale	652,410

### 3. Disposizioni finali.

3.1 Ai sensi dell'art. 18, comma 11, del decreto-legge n. 69/2013, fermo restando quanto stabilito nell'Accordo di programma quadro tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Campania e Ministro per la coesione territoriale del 10 dicembre 2013 in merito a monitoraggio in itinere ed ex post dell'intervento e alle relative sanzioni, le modalità di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori sono le seguenti:

a) alla data della stipula del contratto di finanziamento il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà verificare il rispetto del cronoprogramma dei lavori con opportune azioni verifica e controllo, attuate ai sensi della legge n. 443/2001 e della circolare dello stesso Ministero n. 189/2008;

b) le ulteriori azioni di monitoraggio, cui sarà sottoposto l'avanzamento dei lavori e il relativo cronoprogramma di attività, fino al termine della realizzazione dell'opera, saranno puntualmente identificate dal suddetto Ministero successivamente alla stipula del contratto di finanziamento;

c) relativamente al periodo di gestione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a puntuale monitoraggio gli adempimenti che derivano dalla definizione dei corrispettivi erogati dal Comune di Napoli in relazione alla articolazione dei rischi connessi all'attuazione dei rapporti contrattuali. Il Comune di Napoli trasmetterà periodicamente al suddetto Ministero una relazione di monitoraggio al riguardo, sulla base di una tempistica concordata con lo stesso Ministero.

3.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo di cui al punto 1.1.

3.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che la Commissione VIA - VAS della Regione Campania procederà a effettuare le verifiche di competenza ai sensi della normativa regionale vigente.

3.5 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.6 Il soggetto aggiudicatore avrà l'obbligo di stipulare apposito protocollo con la Prefettura competente - UTG e il concessionario, inteso a recepire le linee guida per i controlli antimafia approvate con la richiamata delibera n. 58/2011.

3.7 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

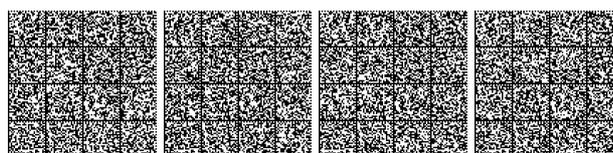
Roma, 13 dicembre 2013

*Il Presidente:* LETTA

*Il segretario delegato:* GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 30 aprile 2014

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registrazione economia e finanze foglio n. 1313



## ALLEGATO I

## PRESCRIZIONI - PRIMA PARTE

1. Il Soggetto Aggiudicatore dovrà verificare, prima della progettazione esecutiva delle stazioni, che il traffico di utenti prevedibile in ognuna, valutato nell'arco di vita utile dell'opera e tenendo presente la massima capacità di trasporto del sistema e la massima frequenza sostenibile, sia compatibile con i valori stimati di massima capacità delle discenderie e massimo affollamento in banchina, ex norma UNI 7508.

2. Il progetto, prima della progettazione esecutiva, dovrà essere sottoposto al Comando Provinciale dei VV.F.F. per il parere di cui all'art. 3 del D.P.R. n. 151/11.

3. In riferimento a tutte le stazioni si prescrive di:

Studiare il posizionamento del Banco Agente di Stazione (BAS) in modo che sia baricentrico rispetto alle tornellerie e adiacente al previsto varco per i passaggi degli abbonati e tale da permettere il controllo dei titoli di viaggio e il colloquio con i viaggiatori;

Attestare, in sede di progettazione esecutiva, il grado di antiscrucciolevolezza delle pavimentazioni delle aree aperte al pubblico;

Presentare, in sede di progettazione esecutiva, gli specifici elaborati tecnici attestanti il rispetto delle norme UNI 8686 (locali di servizio delle stazioni), UNI 9406 (atri di stazione), UNI 8097 (illuminazione di stazione) armonizzate con la norma CEI 64.8 di nuova emissione.

4. In riferimento alla Stazione Centro Direzionale si prescrive di:

Sostituire la rampa di accesso al piano mezzanino con una gradinata, poiché la rampa progettata non è idonea all'utilizzo da parte dei portatori di handicap in quanto collega dislivelli maggiori di 3,20 m e non si ritiene sufficiente la prevista apposizione di cartelli dissuasivi;

Assicurare l'utilizzo dell'attuale coppia di ascensori di collegamento del piazzale del Centro Direzionale con il piano mezzanino e la viabilità di accesso ai parcheggi;

Eliminare la seconda uscita verso via D'Aulio, in quanto opera che non comporta alcun beneficio in ordine alla domanda trasportistica, dal momento che attualmente il completamento del Centro Direzionale non è ancora in fase realizzativa.

5. In riferimento alla Stazione Tribunale si prescrive di:

Prevedere, al piano mezzanino, i servizi igienici per il personale di servizio;

Verificare in maniera puntuale una delle estremità della banchina laterale, lato CDN, che dista oltre 50 metri dall'uscita più vicina, in contrasto con quanto previsto dal DM. 11 gennaio 1988.

6. Nella Stazione Poggioreale, in riferimento alle precedenti versioni progettuali, era stato prescritto che si dovesse prevedere un sistema di chiusura delle scale esterne che includesse anche le scale mobili. In risposta è stata adottata la soluzione di eliminare il collegamento con scala mobile dall'ultima rampa dell'uscita prospiciente l'ingresso monumentale del cimitero, sostituendola con una semplice scala fissa. Si prescrive di studiare una soluzione che connubi l'opportunità di dotare di scala mobile completa l'uscita prospiciente l'ingresso monumentale del cimitero con l'esigenza di includere la stessa in un idoneo sistema di chiusura dell'accesso metropolitano.

7. Nella Stazione Capodichino, stante la configurazione a pozzo della stazione e l'elevata profondità del pozzo stesso, si prescrive che tutti i ballatoi e gli affacci del piano mezzanino siano protetti da balaustre con altezze minime pari a:

2,00 m per dislivelli oltre i 12 m;

1,30 m per dislivelli fino a 12 m.

8. Le banchine delle stazioni, per la caratteristica di essere tutte in curva, dovranno essere attentamente verificate, in funzione delle normative vigenti, con particolare riferimento all'iscrizione dei rotabili, alle conseguenti distanze orizzontali tra le porte degli stessi e il filo banchina, e alla necessità di eventuali sussidi tecnologici per assicurare al Personale di Macchina la completa visione sulla banchina servita.

9. Dovrà essere elaborato uno studio delle dinamiche di allontanamento dei fumi dalle stazioni profonde e dalle gallerie tenendo conto delle osservazioni di cui sopra, nonché delle interconnessioni con il deposito, e analizzando anche le fasi iniziali, dall'insorgere dell'incendio alla messa a regime del sistema di ventilazione.

10. Manufatto di ricovero: dovrà essere realizzata, mediante evacuatori di fumo e di calore, una netta soluzione di continuità tra linea e manufatto di ricovero. Il sistema di segnalamento dovrà tenere conto delle problematiche connesse all'innesto in linea dei binari che portano al manufatto di ricovero.

11. Alimentazione: dovrà essere adeguato lo studio prodotto per quanto attiene la protezione nei confronti degli effetti delle correnti vaganti, in considerazione della contiguità delle gallerie di linea 1 e di Circumvesuviana nella tratta interessata.

12. Anche in considerazione della circostanza che la valutazione di impatto archeologico si è svolta nell'ambito della progettazione definitiva, si prescrive:

ai fini di verificare la potenza del giacimento stratigrafico, la sua integrità ed il suo rapporto con il contesto ambientale di pertinenza, una fase di indagini geo archeologiche, da eseguirsi preventivamente nelle stazioni Tribunale, Poggioreale, Capodichino, deposito dei treni di Poggioreale, manufatto di raccordo ed asta di manovra alle spalle della stazione Capodichino;

sulla scorta dei risultati di tali prospezioni, l'esecuzione, prima della realizzazione delle paratie perimetrali, di saggi archeologici nelle aree descritte ed in quelle delle gallerie a cielo aperto;

per quanto attiene alla stazione di Poggioreale e la contigua area del ricovero dei treni si ritengono particolarmente importanti, ai fini di una esaustiva valutazione della compatibilità delle opere previste, una congrua campagna di carotaggi archeologici e saggi di adeguata estensione.

13. Si prescrive che venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010, modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture. Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare Esercito competente per territorio.

14. Dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, «Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica», la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV.

15. Dovrà essere osservato quanto disposto dal decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.

16. Si prescrive l'osservanza di quanto disposto dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

17. Attesa la vicinanza alla canna ex Circumvesuviana dei pozzi drenanti impiegati per l'abbassamento della quota di falda nella canna della Metropolitana di Napoli, dovrà essere predisposto un monitoraggio continuo ante, in itinere e post operam, delle aree sottese al sedime della canna ex Circumvesuviana, i cui oneri saranno a carico di MN S.p.A.

18. Occorre che venga prodotta una dettagliata relazione idro-geologica al fine di accertare che l'impermeabilizzazione della canna di galleria della Metropolitana di Napoli non comporti necessariamente l'impermeabilizzazione anche della canna di ex Circumvesuviana, per effetto della variazione della falda freatica.

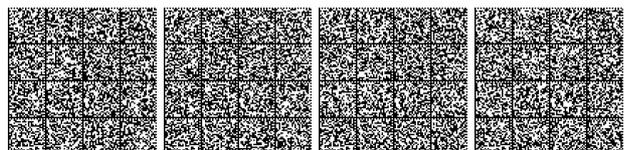
19. È necessario predisporre opportuni interventi di consolidamento statico che tengano conto del diverso comportamento strutturale nella fase transitoria, ove per la realizzazione delle opere di Metropolitana di Napoli (nuova canna) sono previste strutture provvisorie che impattano direttamente con le strutture preesistenti della canna ex Circumvesuviana. In tali casi è necessario assicurare un monitoraggio strutturale continuo della canna ex Circumvesuviana.

20. Atteso che l'intervento di adeguamento strutturale della Stazione Centro Direzionale comporta la realizzazione e/o implementazione di nuove strutture su aree di Circumvesuviana, adibite ad impianti tecnologici in esercizio, gli oneri per lo spostamento degli impianti tecnologici saranno a carico di MN S.p.A.

21. Gli eventuali futuri interventi di manutenzione della canna di galleria ex Circumvesuviana non dovranno essere assoggettati ad oneri derivanti dalla soggezione di esercizio della attigua linea 1 della Metropolitana di Napoli.

22. Trattandosi di opere ricadenti nella fascia di rispetto ferroviario, i futuri rapporti intercorrenti tra le Amministrazioni di MN S.p.A., Comune di Napoli, Regione Campania ed EAV (ex Circumvesuviana), dovranno essere disciplinati da apposita convenzione, a titolo oneroso per MN S.p.A., ai sensi e per gli effetti del D.P.R. n. 753/1980.

23. Dovrà sempre essere assicurata la continuità e la regolarità dell'esercizio ferroviario ex Circumvesuviana; qualora condizioni particolari imponessero limitazioni alla precedente condizione, le stesse dovranno essere autorizzate da EAV s.r.l.



24. L'utilizzo di parte dell'area della dismessa sede ferroviaria di Poggioreale della ex Circumvesuviana, su cui insistono beni immobili (ex fabbricato viaggiatori, etc.), al fine di consentire la realizzazione del manufatto di ricovero rotabili della Metropolitana di Napoli, così come previsto nel progetto *de quo*, è subordinato al ripristino dello status quo al termine dei lavori, salvo diverso avviso dell'AGC Trasporti della Regione Campania e dell'Agenzia del Demanio, nonché al ristoro ad EAV del mancato reddito per indisponibilità dei beni da occupare.

25. Relativamente alla Stazione Capodichino e, in particolare, alla gestione delle servitù sul sedime aeroportuale ed alle inevitabili interferenze si prescrive quanto segue:

la stazione della metropolitana dovrà prevedere uscite che non vadano ad impattare con la viabilità aeroportuale; l'ubicazione di tali uscite dovrà essere individuata di concerto con la Società GESAC S.p.A.;

dovrà essere istituito un coordinamento costante tra la direzione dei lavori, la Società GESAC e la Direzione Aeroportuale;

il pozzo di attacco della galleria da lato di Via Di Vittorio coinvolge parte del sedime in area air side. L'impiego delle attrezzature ivi previste potrebbe determinare l'interferenza con i piani di decollo e di atterraggio, pertanto la corsa del carroponte dovrà essere bloccata in modo da evitare con certezza tale sfioramento;

l'impianto di cantiere dovrà essere dotato di segnaletica cromatica diurna e notturna, come da regolamento ENAC;

dovrà essere esclusa l'emissione di polveri e fumi in quanto pericolosi per la navigazione aerea e la predisposizione del cantiere dovrà essere compatibile con i tempi necessari per la pubblicazione delle informazioni aeronautiche;

dovrà essere predisposta una analisi delle interferenze elettromagnetiche sugli apparati per la navigazione aerea e detta analisi dovrà essere validata dall'ENAV ed approvata dall'ENAC.

26. In sede di progettazione esecutiva l'intervento dovrà essere adeguato alle risultanze, in termini di accessibilità, del redigendo Piano di Sviluppo Aeroportuale.

27. I lavori e/o le opere e/o l'occupazione delle aree, dovranno rispettare fedelmente quanto previsto negli elaborati grafici riportati in premessa e pertanto qualsiasi esigenza di variazione risultasse necessaria in corso d'opera, dovrà essere comunicata all'Agenzia del Demanio per la preventiva obbligatoria approvazione, con espresso divieto di eseguire opere e/o svolgere attività che possano essere in contrasto con altre leggi e regolamenti vigenti, con particolare riguardo a quelle in materia di edificabilità dei suoli e dell'ambiente.

28. Le opere a realizzarsi non dovranno produrre effetti dannosi alla restante proprietà demaniale.

29. In merito alla viabilità di accesso alla Stazione Capodichino si prescrive quanto segue:

La viabilità prevista nel Progetto, relativa alle aree esterne e di avvicinamento all'Aerostazione (forecourt), dovrà essere modificata, di intesa con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione civile) e GESAC, con un nuovo sistema di viabilità unidirezionale ad anello, con i relativi adeguamenti infrastrutturali necessari su Viale Fulco Ruffo di Calabria e Viale Umberto Maddalena (rispettivamente nuovi punti di accesso e uscita della viabilità aeroportuale), che interesserà anche le aree del demanio militare che saranno all'uopo trasferite a sedime aeroportuale civile e concesse alla GESAC.

In particolare per quanto riguarda Viale Fulco Ruffo gli adeguamenti infrastrutturali funzionali alla nuova viabilità aeroportuale dovranno riguardare: *a)* realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione con Via Oreste Salomone e rampe di accesso/uscita alla tangenziale di Napoli; *b)* modifica della sezione stradale al fine di realizzare una viabilità a carreggiata unica a tre corsie e ad unico senso di marcia.

Per quanto riguarda invece Viale Umberto Maddalena gli adeguamenti infrastrutturali funzionali alla viabilità aeroportuale dovranno riguardare: *a)* realizzazione di un nuovo sottopasso stradale per l'attraversamento di Viale Umberto Maddalena e collegamento alla tangenziale (uscita di Secondigliano) attraverso una nuova intersezione a rotatoria su Viale Umberto Maddalena in prossimità di Via De Giaxa; *b)* allargamento a tre corsie per senso di marcia del tratto di strada di Viale Umberto Maddalena tra la nuova rotatoria e il Terminal Mercè dell'Aeroporto con inserimento di un nuovo ramo per la manovra di inversione.

Le aree intercluse all'interno dell'anello della viabilità saranno specializzate per riproteggere indispensabili servizi aeroportuali fra i quali quelli oggi presenti nelle aree di proprietà oggetto dell'esproprio per la realizzazione della stazione della metropolitana, quali lo stazionamento dei charter bus.

Allo scopo di garantire il mantenimento della necessaria funzionalità ed operatività dell'Aeroporto la nuova viabilità aeroportuale e gli adeguamenti infrastrutturali delle aree esterne dovranno essere realizzati secondo la tempistica concordata con GESAC, tenendo conto delle priorità temporali già condivise con il Comune.

30. Il Soggetto aggiudicatore, in merito al trasferimento di aree a sedime aeroportuale in concessione a GESAC, dovrà provvedere all'avvio, previa intesa nel rispetto delle competenze istituzionali dell'ENAC, delle procedure necessarie:

*a)* al trasferimento delle aree del demanio aeronautico militare al demanio aeronautico civile da assegnare in concessione alla GESAC;

*b)* all'estensione delle aree di sedime aeroportuale su Viale Fulco Ruffo di Calabria a partire dalla nuova intersezione rotatoria tra Viale Fulco Ruffo di Calabria e Via Oreste Salomone e rampe della tangenziale compresa la nuova viabilità di accesso alla US. Navy/Atitech che include un tratto di Via del Riposo da adeguare.

In alternativa alle previsioni di cui al punto *b)*, si prescrive che venga affidata dal Comune di Napoli alla GESAC, attraverso apposito atto convenzionale, la concessione per la gestione di tali tratti di viabilità; i relativi costi saranno recuperati nel processo di determinazione delle tariffe aeroportuali, previa autorizzazione di ENAC, o in alternativa considerati nel suddetto atto convenzionale.

31. Il progetto dovrà prevedere che, per gli stalli sottratti in ragione delle costruendo infrastrutture e della nuova viabilità, il Comune realizzi un parcheggio multipiano di circa 500 stalli in gestione a GESAC nelle aree del demanio militare da acquisire al demanio aeroportuale civile, impegnandosi altresì ad esprimersi favorevolmente all'eventuale estensione della capacità di tale parcheggio a spese di GESAC.

32. Il progetto del parcheggio di interscambio/Bus Terminal incluso nel "Progetto di completamento" dovrà essere modificato come segue: *a)* il parcheggio dovrà prevedere solo due piani interrati; *b)* la capacità massima del parcheggio non dovrà superare i 300 posti auto; *c)* dovranno essere ridotti gli stalli autobus per linee regionali ed interregionali previsti, dagli attuali 34 a massimo 12 stalli complessivi localizzati in superficie; *d)* la gestione del parcheggio dovrà essere affidata alla GESAC attraverso la definizione di appositi atti convenzionali con il Comune di Napoli concordando una politica tariffaria idonea ad evitare una flessione dell'utilizzo dei parcheggi già realizzati presso il sedime aeroportuale a servizio dell'utenza.

33. Il soggetto aggiudicatore dovrà predisporre, d'intesa con GESAC un piano che definisca: *a)* modalità e tempi dei lavori (cantierizzazione e fasizzazione dei lavori) per minimizzare l'impatto sull'operatività aeroportuale; *b)* la successione temporale degli interventi da realizzare inclusi quelli relativi alla nuova viabilità ed alle opere compensative. Dovranno essere, inoltre, predisposte adeguate soluzioni progettuali per realizzare, durante la fase dei lavori, accessi indipendenti per l'ingresso e l'uscita dal cantiere della nuova stazione della metropolitana in modo da non gravare sulla viabilità di accesso e uscita dall'aeroporto.

34. Il soggetto aggiudicatore dovrà favorire la ricollocazione delle volumetrie che verranno sottratte alla GESAC per la realizzazione della stazione della metropolitana, pari a circa metri cubi 95.000, anche valutando favorevolmente il piano di sviluppo aeroportuale per quanto attiene alla ricollocazione delle suddette volumetrie, provvedendo alternativamente:

*a)* a rilasciare alla GESAC concessione edilizia sui suoli di proprietà della stessa per la ricollocazione della suddetta volumetria con destinazioni compatibili con le esigenze prima espresse (turistiche, operative, commerciali, ecc.);

*b)* a concedere alla GESAC l'utilizzo parziale della predetta cubatura consentendo l'edificazione di immobili commerciali o uffici in sopraelevazione — fino a tre piani — sul parcheggio di interscambio, previa acquisizione del diritto di superficie.

35. Il soggetto aggiudicatore dovrà:

*a)* ridurre considerevolmente — anche grazie alla limitazione dell'area prevista per lo stazionamento dei bus regionali ed interregionali — le aree di esproprio attualmente di proprietà GESAC, in modo da mantenere una porzione di dette aree pari a circa 9000 mq per la ricollocazione di strutture e servizi;

*b)* mantenere la concessione in capo a GESAC relativamente alle aree per le quali è prevista in progetto l'occupazione per il percorso di collegamento.

36. Il soggetto aggiudicatore dovrà impegnarsi a non consentire nelle aree esterne alla stazione metropolitana lo svolgimento di attività commerciali, e ad affidare alla GESAC, anche attraverso appositi atti convenzionali, le attività relative alla manutenzione e decoro di det-



te aree. Gli oneri relativi a tali attività saranno recuperati nel processo di determinazione delle tariffe aeroportuali, previa autorizzazione dell'ENAC, o resteranno a carico del soggetto aggiudicatore.

37. Durante l'esecuzione dei lavori di costruzione della stazione dovrà essere garantita la continuità dell'esercizio tranviario di attraversamento dell'emiciclo di Poggioreale, per garantire i collegamenti tra via Poggioreale e via Stadera.

38. La verifica di congruità dei recapiti finali delle acque di pioggia dovrà essere effettuata dall'ente gestore degli stessi.

39. La risoluzione di interferenze riguardanti le canalizzazioni telefoniche di proprietà Telecom Italia dovrà avvenire, non tramite la costruzione di un cunicolo condiviso in sostituzione delle canalizzazioni esistenti ma, bensì, con la costruzione di una canalizzazione di pari potenzialità in sostituzione di quella esistente.

40. È necessario condurre specifiche indagini di caratterizzazione nonché stimare i volumi di scavo relativamente alla cosiddetta sacca di terreno per la quale è stato accertato un inquinamento da idrocarburi in posizione interessata dalla realizzazione della stazione Tribunale.

41. Condurre ulteriori indagini integrative a corredo del progetto esecutivo, sia per quanto riguarda la natura dei terreni, sia relativamente allo studio della falda.

42. In sede di progetto esecutivo si prescrive di redigere il piano di monitoraggio da sottoporre alla autorità competente, nonché di provvedere al continuo monitoraggio della falda in corso d'opera a mezzo di una rete di piezometri, nel rispetto dell'art. 28 del d.lgs. n. 152/2006.

43. In sede di progetto esecutivo si dovrà provvedere alla modellazione del fenomeno di emungimento della falda a mezzo di well point e pozzi drenanti in relazione agli effetti su fabbricati e manufatti preesistenti; in corso d'opera occorrerà il continuo monitoraggio dei cedimenti indotti dalle operazioni di aggotamento.

44. Si prescrive di giustificare l'utilizzo, per gli scavi di diaframmi in c.a., dei fanghi bentonitici in luogo dei fanghi polimerici tensioattivi;

45. Si prescrive di presentare alla competente UOD Regionale la rielaborazione aggiornata ed adeguata del piano di utilizzo ai sensi del D.M. n. 161/2012, privilegiando il riutilizzo ed il recupero dei materiali.

46. Dovrà essere sviluppato ulteriormente in sede di progettazione esecutiva il piano di cantierizzazione in cui siano approfondite, anche con riferimento ai dati del piano di utilizzo, le tematiche relative alle aree per l'installazione dei campi principali e secondari, le aree per lo stoccaggio temporaneo in cantiere dei materiali da costruzione, dei materiali di scavo da smaltire e/o riutilizzare, dei rifiuti, le modalità di accesso alle aree dove svolgere i lavori (piste di cantiere temporanee varchi, accessi), i mezzi ed i veicoli usati con i relativi volumi di traffico per l'approvvigionamento di materiali, per la movimentazione dei materiali sia destinati al riutilizzo che allo smaltimento/trattamento, anche ai fini dell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni in termini di viabilità cittadina; il medesimo piano di cantierizzazione dovrà in oltre contenere adeguati presidi ed accorgimenti ambientali atti a minimizzare gli impatti, nonché le soluzioni tecniche da adottare affinché sia ripristinato lo stato dei luoghi circostanti nelle condizioni ante operam (dismissione aree di cantiere, piste di accesso, ecc.).

47. Con riferimento alle verifiche dei sistemi di drenaggio e smaltimento delle acque meteoriche, sviluppate con periodo di ritorno T=50 anni, dovranno essere specificati gli adeguati ricettori finali. Per eventi più rari è necessario dettagliare piani di emergenza a tutela della pubblica incolumità.

48. Entro 8 mesi a far data dall'inizio dei lavori, il Comune di Napoli si impegna a redigere il progetto definitivo della tratta Capodichino-Di Vittorio (staz. esclusa), corredato da un'analisi tecnica che attesti l'idoneità della soluzione progettuale proposta (a singola canna e/o a doppia canna) per il sotto attraversamento della pista dell'aeroporto di Capodichino. Tale progettazione ha il fine di consentire l'indispensabile chiusura dell'anello metropolitano fino a Secondigliano, e dovrà assicurare che la soluzione tecnologica inerente alla tratta Centro Direzionale-Capodichino sia compatibile e congruente con quella adottata nella tratta Capodichino-Di Vittorio, anche in funzione della successiva tratta Di Vittorio-Secondigliano. Tale progettazione dovrà essere corredata di tutti i pareri tecnico-amministrativi atti a permetterne l'approvazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del d.lgs. n. 163/2006.

49. Per accelerare i tempi di realizzazione di tutta la tratta Capodichino-Di Vittorio-Secondigliano, indispensabile alla chiusura totale dell'anello della metropolitana di Napoli, i soggetti attuatori, si impegnano ad unificare le procedure realizzative della tratta indicata in capo ad un solo soggetto attuatore, ed alla possibilità di ricercare eventuali risorse nell'ambito dei finanziamenti comunitari o anche facendo ricorso a forme di defiscalizzazione, tenendo comunque impegnato il Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti a finanziare la tratta Capodichino-Di Vittorio (stazione esclusa), facendo ricorso alle disponibilità finanziarie di cui all'art. 18, comma 1 del d.l. n. 69/2013, per una somma fino a 42,4 milioni di euro

50. Comune di Napoli si impegna altresì ad assicurare che la tratta Capodichino-Di Vittorio (stazione esclusa) venga realizzata in funzione dei tempi previsti per la realizzazione della tratta Centro Direzionale-Capodichino.

51. Nell'ambito delle opere per la stazione di Poggioreale, lo specifico progetto di restauro dell'edificio della Dogana, dichiarato di interesse storico e artistico con D.P.R. n. 88 del 12 giugno 2007, nonché la sistemazione dell'emiciclo, costituiranno parte integrante del programma di intervento.

#### RACCOMANDAZIONI - SECONDA PARTE

52. Si raccomanda di prevedere, nell'ambito del mezzanino di stazione, appositi spazi informativi nel rispetto della norma UNI 11168-1.

53. Vista la ridotta capacità di accumulo delle aree protette al piano banchina (comprese fra il dispositivo di ostacolo ai fumi e le scale fisse e mobili), pur se rispondenti ai minimi previsti dal D.M. 11 gennaio 1988, si raccomanda di adottare provvedimenti atti ad ampliare il più possibile tale aree, in coerenza con quanto già prescritto per analoghe situazioni in talune stazioni della tratta "Dante - Garibaldi".

54. Si raccomanda che le soluzioni adottate, in riferimento agli impianti generali, siano sempre supportate dai necessari piani di manutenzione, prevedendo le eventuali attrezzature per l'attuazione degli stessi, fermo restando che dovranno essere privilegiate soluzioni che consentano la semplificazione delle operazioni di manutenzione.

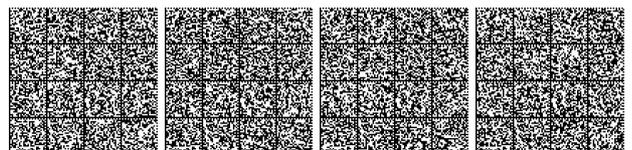
55. Nell'ambito della progettazione e costruzione della stazione ferroviaria della Metropolitana 1 "Aeroporto Capodichino", si raccomanda di prevedere almeno 4 stalli di sosta per lo stazionamento di due autolinee, da assegnare all'A.N.M. all'atto della messa in esercizio.

56. Nell'ambito della progettazione e costruzione della stazione ferroviaria della Metropolitana di "Poggioreale", si raccomanda di prevedere almeno 4 stalli di sosta per lo stazionamento di due autolinee, oltre gli spazi per capolinea tranviario, come attualmente già in essere, ed un binario di sorpasso.

ALLEGATO 2

#### PARTE 1<sup>^</sup> - INTERFERENZE

Progr.	Descrizione
4629	Planimetria generale delle interferenze
4631	Planimetria generale interferenze - Carta del rischio archeologico
2102	Sottoservizi esistenti-Planimetria generale
2103	Deviazione dei sottoservizi-Planimetria generale
2104	Sottoservizi esistenti-Planimetria generale
2105	Deviazione dei sottoservizi-Planimetria generale
2106	Sottoservizi esistenti-Planimetria generale
2107	Deviazione dei sottoservizi-Planimetria generale
2108	Fogne e cunicoli-Planimetria
2109	Arin e gas-Planimetria
2110	ENEL ed IP Planimetria
2111	Telefonici-Planimetria
2112	Fasi lavorative-Planimetria
2113	Sezioni Tipo A-A e B-B
2114	Profili e sezioni Tipo cunicoli
2115	Profili e sezioni Tipo-Fogne



2116	Camere-Fogne
2117	Camere-ENEL ed IP
2118	Camere-Telefonici
2119	Particolari cunicoli
2120	Camere-ARIN

PARTE 2<sup>^</sup> - ESPROPRI

Progr.	Descrizione
4642	Piano particellare grafico descrittivo
4668	Relazione stime espropri Centro direzionale
4669	Relazione stime espropri

14A03687

## ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

### AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

**Annullamento della determina V&A/N/T n. 464 del 28 febbraio 2014 di trasferimento della titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Ranitidina TS» e di cambio denominazione in «Ranitidina Pensa».**

*Estratto determina n. 884 del 5 maggio 2014*

È annullata, ai sensi degli artt. 21-*octies* e *nonies* della legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. la determinazione V&A/N/T n. 464 del 28/02/2014 di trasferimento di titolarità delle autorizzazioni all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale

Medicinale: RANITIDINA TS.

Confezioni:

AIC n. 035334022 - "150 mg compresse rivestite con film" 20 compresse;

AIC n. 035334034 - "300 mg compresse rivestite con film" 20 compresse,

dalla società Farmaceutici T.S. S.r.l. (codice fiscale 05777711002) con sede legale e domicilio fiscale in via Maria Gabriella dell'Unità n. 2 pal. 13, 00046 - Grottaferrata - Roma alla società Pensa Pharma S.p.a. (codice fiscale 02652831203) con sede legale e domicilio fiscale in via Rosellini Ippolito, 12, 20124 - Milano, e di cambio della denominazione del medicinale in Ranitidina Pensa, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 64 del 18/03/2014, supplemento ordinario n. 24.

La presente determinazione sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata ai soggetti interessati.

14A03728

### AGENZIA PER LA RAPPRESENTANZA NEGOZIALE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

**Contratto collettivo nazionale quadro per la ripartizione dei distacchi e permessi alle organizzazioni sindacali rappresentative nelle aree della dirigenza per il triennio 2013 - 2015.**

In data 5 maggio 2014 alle ore 12.00 presso la sede dell'ARAN ha avuto luogo l'incontro tra:

L'ARAN:

nella persona del Presidente – Dott. Sergio Gasparrini firmato

e le seguenti Confederazioni sindacali:

CGIL firmato

CISL firmato

UIL firmato

CIDA firmato

CONFEDIR-MIT non firmato

CONFSAL firmato

COSMED firmato

Al termine della riunione le parti sottoscrivono l'allegato Contratto Collettivo Nazionale Quadro per la ripartizione dei distacchi e permessi alle organizzazioni sindacali rappresentative nelle Aree della dirigenza nel triennio 2013 - 2015

ALLEGATO

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE QUADRO PER  
LA RIPARTIZIONE DEI DISTACCHI E PERMESSI ALLE  
ORGANIZZAZIONI SINDACALI RAPPRESENTATIVE NELLE  
AREE DELLA DIRIGENZA PER IL TRIENNIO 2013 - 2015

#### INDICE

Art. 1 - Campo di applicazione

CAPO I - Ripartizione delle prerogative sindacali nelle Aree II, III e IV

Art. 2 - Distacchi e permessi sindacali nelle Aree II, III e IV

CAPO II - Ripartizione delle prerogative sindacali nelle restanti Aree

Art. 3 - Distacchi sindacali

Art. 4 - Permessi sindacali

Art. 5 - Permessi per le riunioni di organismi direttivi statutari

CAPO III - Disposizioni particolari e finali

Art. 6 - Disposizioni particolari per l'Area V

Art. 7 - Adempimenti e procedure connesse alla fruizione delle prerogative sindacali

Art. 8 - Ulteriori modalità di recupero delle prerogative sindacali

Art. 9 - Norme transitorie

Art. 10 - Disposizioni finali

ALLEGATI - Tavole dalla n. 1 alla n. 19 di ripartizione delle prerogative sindacali nelle Aree

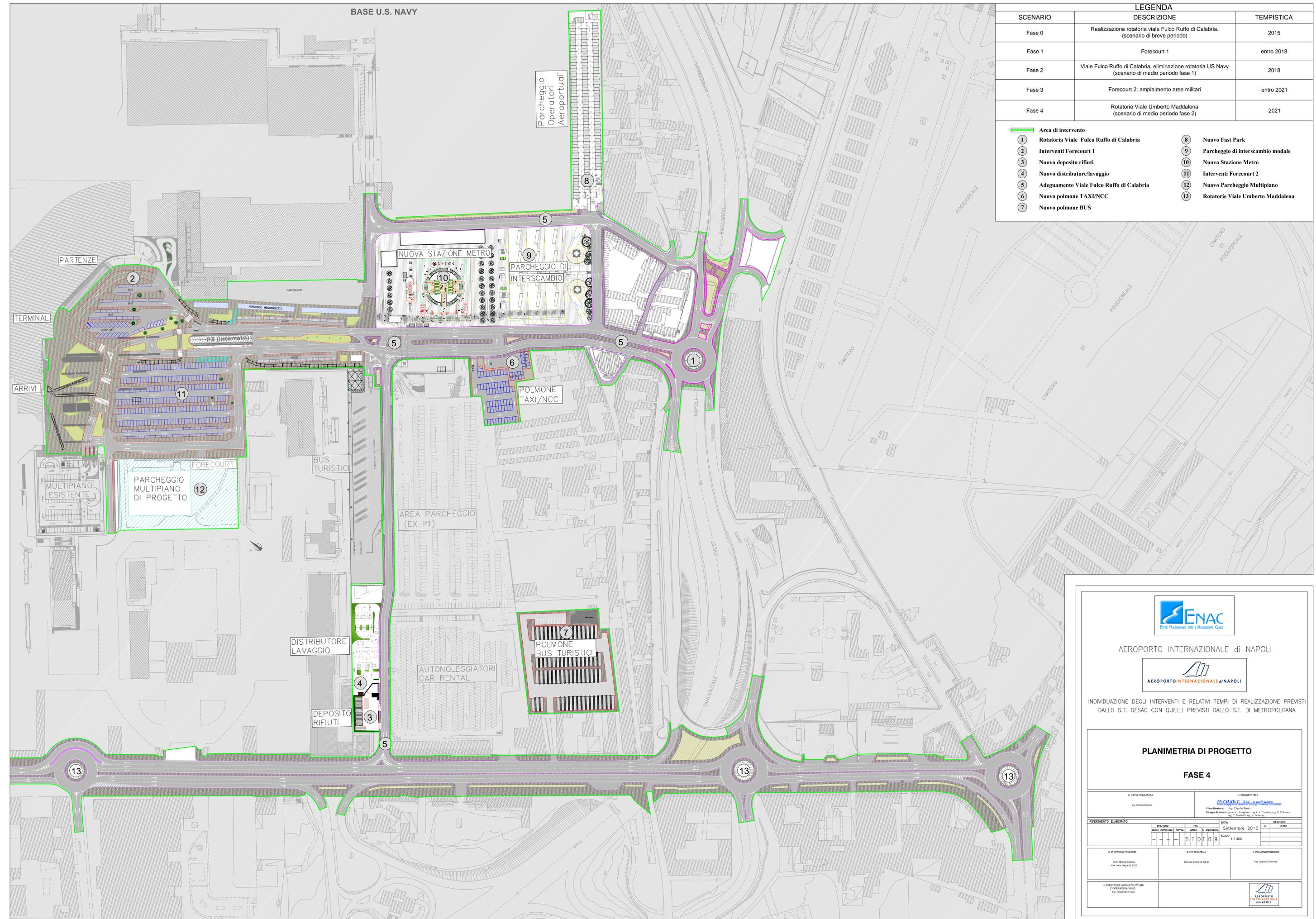


BASE U.S. NAVY

LEGENDA		
SCENARIO	DESCRIZIONE	TEMPISTICA
Fase 0	Realizzazione rotatoria viale Fulco Ruffo di Calabria. (scenario di breve periodo)	2015
Fase 1	Forecourt 1	entro 2018
Fase 2	Viale Fulco Ruffo di Calabria, eliminazione rotatoria US Navy (scenario di medio periodo fase 1)	2018
Fase 3	Forecourt 2: ampliamento aree militari	entro 2021
Fase 4	Rotatorie Viale Umberto Maddalena (scenario di medio periodo fase 2)	2021

Area di intervento			
①	Rotatoria Viale Fulco Ruffo di Calabria	⑧	Nuovo Fast Park
②	Interventi Forecourt 1	⑨	Parceggio di interscambio modale
③	Nuovo deposito rifiuti	⑩	Nuova Stazione Metro
④	Nuovo distributore/lavaggio	⑪	Interventi Forecourt 2
⑤	Adeguamento Viale Fulco Ruffo di Calabria	⑫	Nuovo Parceggio Multipiano
⑥	Nuovo polmone TAXI/NCC	⑬	Rotatorie Viale Umberto Maddalena
⑦	Nuovo polmone BUS		



AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI



INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI E RELATIVI TEMPI DI REALIZZAZIONE PREVISTI DALLO S.T. GESAC CON QUELLI PREVISTI DALLO S.T. DI METROPOLITANA

PLANIMETRIA DI PROGETTO

FASE 4

I. CAPO COMMESSA Ing. Corrado Marra		II. PROGETTISTA <b>INCOSEF S.p.A. - a.s.p. 1000</b> Coordinatore: Ing. Claudio Tosti Gruppo di lavoro: Ing. G. Amabile, Ing. G. Crivello, Ing. V. Di Nanno, Ing. F. Marcelli, Ing. L. Tardito	
REFERIMENTO ELABORATO	INTERNO	FILE	DATA
	codice contratto	N. Prog. settore	Settembre 2015
		ST D T 0 9	SCALA: 1:1000
III. PH PROGETTAZIONE Arch. Nicola Marra Cod. Arch. Napoli N. 012	IV. PH TERMINAL Dott. Luca De Seta	V. PH MANUTENZIONE Ing. Vito Di Lorenzo	
VI. DIREZIONE INFRASTRUTTURE E OPERAZIONI Volo Ing. Alessandro Ferra		AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI	



AEROPORTO **INTERNAZIONALE** di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO B5**



# ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE (ENAC)

## Verbale di riunione

**Oggetto** : Aeroporto di Napoli / Capodichino. Commissione art. 5 - D.I. 31/10/1997  
**Luogo e data** : ENAC - Direzione Aeroportuale - 29.07.2005  
**Presenti** : come da elenco allegato.  
**Convocazione** : a mezzo invito della D.A. dell'ENAC prot. 3190/ONA del 22.07.2005 e successivo prot. 3213/ONA/PC del 27.07.2005  
**Argomenti trattati come da Ordine del Giorno**:

### **Situazione Commissione di collaudo sistema di monitoraggio**

Nella prima settimana di Settembre sarà effettuato il collaudo del sistema di monitoraggio degli attuali n.4 fonometri realizzato dalla Gesac, come da comunicazione del Ministero dell'Ambiente fatta in data 29.07.2005, via breve, alla stessa Gesac.

### **Ubicazione ulteriori n. 4 fonometri**

La Gesac provvederà ad integrare con ulteriori n.4 fonometri l'attuale sistema. Riguardo alla ubicazione di tali fonometri la Commissione prende atto della proposta Gesac che prevede l'installazione di n. 1 fonometro sulla stazione metropolitana (via Salvator Rosa), n. 1 fonometro sull'albergo dei Poveri (p.zza Carlo III), n.1 fonometro sull'edificio dell'Intendenza di Finanza (via A. Diaz), n. 1 su edificio condominiale (calata Capodichino). Tali ubicazioni dovranno essere decise dalla Commissione nella prossima riunione.

Il Comune di Casoria chiede che uno degli ulteriori n. 4 fonometri da installare venga collocato in via Raimondo Paone, nei pressi del arco SIE - Casoria -

Il Comune di Napoli fornirà la mappatura del rumore sulla città perché si possa, in ambito di Commissione, verificare la sussistenza di una differenza di almeno 20 db tra il rumore di fondo e quello aeronautico prodotto dagli aerei, come previsto dal Decreto 20 Maggio 1999.

### **Dati in relazione all'uso delle piste**

L'ENAV ha fornito i dati delle tracce radar del traffico richiesti dalla D.A. dell'ENAC che, a sua volta, li ha inviati al Comune di Napoli con nota 3213 del 27.07.2005.

### **Procedure risanamento acustico abbinato alle curve isofoniche**

Il Comune di Napoli informa che il Sindaco di Napoli ha di recente concordato con il Presidente dell'ENAC in merito all'emanazione di provvedimenti per i piloti che non rispettano le procedure antirumore in vigore. Al riguardo l'ENAC rappresenta che, al fine di migliorare ulteriormente le procedure antirumore, sono stati emanati in data 26.07.2005, su proposta dell'ENAV, notams che sostanzialmente prevedono il decollo dalla pista 08 per gli aeromobili non in grado di rispettare la procedura antirumore, limitando nel contempo il sorvolo della città.

La Gesac, previa acquisizione dei dati catastali degli immobili interessati, procederà alla elaborazione del Piano d'Abbattimento e Contenimento del rumore per il successivo inoltro al Comune di Napoli, in applicazione al D.P.R. n. 496/97 e successive modificazioni.

Lo stesso Comune di Napoli, per accelerare l'avvio del Piano, fornirà direttamente alla Gesac tutti i dati catastali necessari informandone l'ENAC. La Gesac, di contro, si impegna a definire tale Piano entro 3 (tre) mesi dall'ottenimento dei dati catastali da parte del Comune di Napoli.

Nel mese di Settembre p.v. - in data da stabilirsi - sarà indetta una riunione della presente Commissione.



## ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE (ENAC)

### Verbale di riunione

Oggetto : Aeroporto di Napoli / Capodichino. Commissione art. 5 - D.I. 31/10/1997

Luogo e data : ENAC - Direzione Aeroportuale - 2.09.2005

Presenti : come da elenco allegato.

Convocazione : a mezzo invito della D.A. dell'ENAC prot. 3768/ONA/DA del 29.08.2005 e successivo prot. 3773/ONA/DA del 30.08.2005

Argomenti trattati come da Ordine del Giorno:

#### ***Ubicazione ulteriori n. 4 fonometri***

L'Arpac/Cria chiede di poter presenziare alle operazioni di collaudo del Sistema di monitoraggio, composto da n.4 fonometri già installati e funzionanti, presiedute dal Ministero dell'Ambiente con un rappresentante nominato dalla Direzione SIAR. Tale collaudo, con riferimento al documento di finanziamento dello stesso Sistema di monitoraggio da parte del Ministero dell'Ambiente, prevede la partecipazione dei rappresentanti di Gesac e Comune di Napoli. La Commissione ritiene tuttavia utile il presenziamento dell'Arpac/Cria, anche in considerazione del ruolo istituzionale di controllo svolto dalla stessa.

La Gesac informa la Commissione di aver proposto al Ministero dell'Ambiente di eseguire il collaudo dei suddetti fonometri il giorno 6.09.2005, data che lo stesso Ministero intende però traslare previa specifica comunicazione.

Il Comune di Napoli fornisce, come richiesto nel precedente Verbale del 29.07.2005, al Presidente della Commissione i dati della mappatura acustica del rumore riferita al territorio urbano di Napoli e quelli statistici relativi al censimento 2001 (tabelle riepilogative per quartiere), impegnandosi a fornire i dati del censimento anno 2001 per particelle censuarie non appena gli stessi verranno resi disponibili dai Servizi Statistici.

Per quanto riguarda gli ulteriori n.4 fonometri di cui al precedente Verbale del 29.07.2005, l'Arpac/Cria richiede di collocare n.1 fonometro all'altezza di via Cimarosa (eventualmente Parco Floridiana), in luogo di quello previsto sulla stazione metropolitana di via Salvator Rosa e di eliminare quello previsto presso l'Intendenza di Finanza in via Diaz.

La Commissione, in definitiva, concorda di posizionare gli ulteriori n.4 fonometri, anche in relazione all'opportunità di prevederne l'ubicazione su edifici pubblici, come segue:

- n. 1 al Vomero (scuola Nicolardi)
- n.1 in P.zza Carlo III (Albergo dei Poveri)
- n. 1 in Casoria (Parco SIE)
- n.1 in Calata Capodichino (edificio condominiale)

La Gesac sottolinea che, appena concluso il collaudo della rete di monitoraggio con gli attuali fonometri ed acquisito il parere positivo del Ministero dell'Ambiente all'implementazione degli ulteriori quattro, provvederà all'acquisto e installazione degli stessi mantenendo costantemente informata la Commissione sui relativi tempi.



## ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE (ENAC)

### Verbale di riunione

Oggetto : Aeroporto di Napoli / Capodichino. Commissione art. 5 - D.L. 31/10/1997  
Luogo e data : ENAC - Direzione Aeroportuale - 22.09.2005  
Presenti : come da elenco allegato.  
Convocazione : a mezzo invito della D.A. dell'ENAC prot. 4071/ONAVDA del 13.09.2005  
Argomenti trattati :

#### *Grafico e dati censuari*

Il Comune di Napoli consegna il grafico e i dati censuari, distinti per particelle, relativi al censimento del 2001 all' ENAC D.A. che, contestualmente, li rimette alla Gesac per le azioni successive.

#### *Dati di traffico*

Il Comune di Napoli, L'Arpac /Cria e la Provincia chiedono di ottenere con continuità una sintesi settimanale dei dati di traffico relativi al rispetto della Procedura Antirumore.  
La Gesac si impegna a trasmettere tali dati aderendo alla medesima richiesta. La Commissione stabilisce quindi che la Gesac inserisca anche il Comune di Napoli, l'Arpac/Cria e la Provincia tra i destinatari della nota settimanale delle infrazioni alla Procedura Antirumore finora inviata all'ENAC.

#### *Collaudo n.4 fonometri*

Il Ministero dell'Ambiente comunica che il giorno 23.09.2005 è previsto un incontro preliminare per il collaudo dei n.4 fonometri già installati.

#### *Ulteriori n. 4 fonometri*

L'Arpac/Cria ed il Comune di Napoli richiedono che uno degli ulteriori n.4 fonometri venga installato dalla Gesac nel più breve tempo possibile su una struttura pubblica, eventualmente una scuola di cui la Provincia sia titolare, stante la disponibilità di quest'ultima.  
La Gesac si impegna ad installare tale fonometro immediatamente dopo il collaudo dei n.4 fonometri esistenti.  
Si conviene di installare sulla scuola Sannazzaro il fonometro già previsto sulla scuola Nicolardi (v. precedente verbale del 2.09.2005).

#### *Aggiornamento sullo stato delle rilevazioni in corso per la verifica del rispetto della Procedura antirumore per il decollo degli aerei da pista 24. Iniziative in atto.*

Il Presidente della Commissione illustra l'andamento seguito dalle rotte degli aerei in relazione alla procedura antirumore per i decolli da pista 24. Tali rotte, in un primo tempo, sono risultate fortemente discordi dalle prescrizioni contenute nella Procedura in vigore : attualmente la percentuale degli aerei che la rispetta ha raggiunto il 60% da un iniziale 26%.

Il Presidente della Commissione informa inoltre che in data 20.09.2005, presso l'ENAC D.A., si è svolta una riunione tra Enniv - Gesac - Alitalia - AirOne - Meridiana - AOC, indetta allo scopo di riformulare, per l'aspetto formale, la Procedura Antirumore in vigore. Il conseguente verbale, che



AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

A Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali

Prot. N. 550/QSA/AP

inviato a mezzo PEC

da: [gsa@pec.gesac.it](mailto:gsa@pec.gesac.it)

a: [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

**OGGETTO: Sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale – Convenzione del 4/12/2000 tra il MATTM e GESAC SpA. Aggiornamenti**

Facendo seguito ai colloqui intercorsi, al fine di aggiornare codesto Spett. Ente in merito al progetto di ampliamento del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale dell'Aeroporto di Napoli, di cui alla ns nota prot. 371/QSA del 4/6/2008, si comunica che alla data odierna sono state installate e sono funzionanti le seguenti ulteriori centraline

- Centralina P5 presso l'IPSART Duca di Buonvicino, via Raimondi (Calata Capodichino), Napoli
- Centralina P6 presso l'Istituto Comprensivo Minucci, Via Fontana, 136, Napoli
- Centralina P7 presso l'Orto Botanico, via Foria, Napoli

Come da progetto, una ulteriore centralina verrà installata nel territorio del Comune di Casoria.

Sarà nostra premura aggiornarVi degli eventuali progressi del progetto.

Napoli, 3 aprile 2012

Cordiali saluti

ing. Giuseppe Cutillo

Al Sig. Francesco Smarrazzo  
c/o ENAV  
Aeroporto Napoli – Sede FAX 081/7070027

Alla Sig. ra Anna Comiti  
Alitalia Fly - Aeroporto Napoli  
Sede - Fax 081/7511494

Alla Rappresentante AOC  
Sig.ra Tiziana Capone – Aeroporto di Napoli  
Sede - Fax 081 7803087

All' Ing. Nazareno Penna  
Ministero dell'Ambiente  
Divisione V- Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Roma – Fax 06/57225988

**Oggetto : Ministero dell'Ambiente - Decreto 31.10.1997 art.5 -**

Nel trasmettere il verbale dell'incontro del 6.06.2007, la riunione della Commissione di cui al Decreto in oggetto viene convocata presso questa D.A. il giorno 20. 09.2007 - ore 11,00 -

Argomenti all'O.d.G. :

- aggiornamento della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, inviato dalla Gesac con nota 366/QSA del 26.07.2007;
- andamento delle contestazioni inoltrate dall'ENAC alla compagnie aeree che non si attengono alla Procedura Antirumore;
- varie ed eventuali.

Ilario Sezzi



**ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE  
(ENAC)**

**Verbale di riunione**

Oggetto : Aeroporto di Napoli / Capodichino. Commissione art. 5 - D.I. 31/10/1997

Luogo e data : ENAC - Direzione Aeroportuale - 6.06.2007

Presenti : come da elenco allegato.

Convocazione : a mezzo formale invito della D.A. dell'ENAC ( prot.1427/ONA del 28.05.2007)

Argomenti trattati :

***Procedura Antirumore per il decollo degli aerei da pista 24 : situazione delle sanzioni emesse , dei proventi percepiti e delle contestazioni in corso con le compagnie aeree che non hanno ottemperato alla richiesta di pagamento per le infrazioni commesse.***

Il Dott. Fiore, in qualità di *Presidente della Commissione in sostituzione del titolare assente Dott. Ilario Sezzi* , comunica che ad oggi le sanzioni inoltrate dall'ENAC sono 1.700 circa e che quelle riscosse risultano circa 300 . Restano pertanto circa 1.400 procedimenti da portare a termine, costituiti da sanzioni in parte da archiviare ed in parte da sottoporre a processo ingiuntivo, secondo valutazione da parte della stessa ENAC . Allo scopo di accelerare tali procedimenti e per regolarizzare il flusso delle contestazioni, l'ENAC sta organizzando una specifica struttura che sarà operativa quanto prima.

Il Comune di Napoli, nella persona del Dott. Aimone delegato a partecipare ai lavori della Commissione con nota n. 475 del 4.05.2007 del Dipartimento Ambiente acquisita agli atti, richiede un report generale sull'andamento del rispetto della Procedura Antirumore che risulta assestato su un valore del 97 % .

***Dati forniti dai fonometri.***

Il Cria richiede alla Gesac informazioni sul funzionamento e sui dati forniti dai fonometri già installati . La Gesac si impegna a tal proposito ad inviare al Cria , nel più breve tempo possibile, tali dati dopo averli opportunamente trattati e depurati nonché corredati da una relazione riepilogativa dei risultati.

***Curve isofoniche.***

La Gesac comunica alla Commissione di aver elaborato curve isofoniche aggiornate, contestualmente presentate, che dimostrano un miglioramento dell'impronta al suolo degli effetti del rumore prodotto dagli aerei, riservandosi di inviarle ufficialmente ai componenti della Commissione nel prossimo mese.

**Fonometri aggiuntivi.**

Gli ulteriori n. 4 fonometri da installare sono in via di approntamento da parte della Gesac che, nel frattempo, ha verificato i luoghi delle possibili installazioni, rilevando che :

- risulta fattibile l'installazione di un fonometro su edificio a Calata Capodichino;
- non risulta fattibile l'installazione sull'ex Albergo dei Poveri in piazza Carlo III;
- potrebbe rappresentare una buona soluzione per un fonometro l'Orto Botanico in via Foria; a tal proposito è stato programmato un sopralluogo al fine di poter effettuare una specifica misura preventiva di validazione per il posizionamento.
- sono state svolte delle misure preventive di validazione presso alcune aree nel Comune di Casoria che hanno fornito risultati poco soddisfacenti così come una seconda alternativa che si è mostrata poco fattibile per evidenti problematiche tecniche. Pertanto una ulteriore soluzione è al vaglio dei tecnici congiuntamente al Comune di Casoria.

Il Comune e la Provincia, riservandosi di decidere unitamente alla Gesac sulle collocazioni finali dei n.4 fonometri aggiuntivi, da sottoporre comunque all'approvazione della Commissione, richiedono già da ora che un fonometro venga installato sicuramente al Vomero, anche se con installazione mobile.



ELenco PARTECIPANTI

Direzione Circostrizione Aeroportuale di Napoli

Argomento:

Reunione Commissione Art. 5 - D.l. 31.10.1997

Data:

06-06-2007



N.	NOMINATIVO	ENTE DI APPARTENENZA	FUNZIONE	TEL/FAX/E-MAIL	FIRMA
	D'ANTONIO GIUSEPPE	ARPA CRIA	DIRETTORE	35.885.1105	<i>[Signature]</i>
	Di GIOVANNI CARLO	Provincia Napoli	Funzionario	081/292.922	<i>[Signature]</i>
	MAZZA DANNO	Provincia di Napoli	Direttore	081/3515057	<i>[Signature]</i>
	BESIMONE ALELO	ENAV	RSP. OPERATIVA	081/3030037	<i>[Signature]</i>
	AIRONE ALDO	COMUNE NAPOLI	RSP. UNITA' OPERATIVA	081/456213 alla. airones @ circostriz. aep.it	<i>[Signature]</i>

ELENCO PARTECIPANTI

Direzione Circostrizione Aeroportuale di Napoli

Argomento:

Rivisitazione Commissione Art. 5 - Art. 34.10.1994

Data:

06.06.2007



N.	NOMINATIVO	ENTE DI APPARTENENZA	FUNZIONE	TEL/FAX/E-MAIL	FIRMA
	RICARDE MEDICI	GESAC	ART. PLANNING		
	GIUSEPPE MARSCO	APAT - -90 MARTIN			
	GIULIO GIUSEPPE	GESAC	DSA		
	FIORE GIOVANNI	ENAC			



AEROPORTO **INTERNAZIONALE** di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO B6**





AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

**A: Giunta Regionale della Campania**  
**Dir.Gen. per l'Ambiente e l'Ecosistema**  
**Via De Gasperi 28**  
**80133 Napoli**  
Pec. [dg.05@pec.regione.campania.it](mailto:dg.05@pec.regione.campania.it)

**c.c. ARPAC**  
**Via Don Giovanni Bosco 4,**  
**80141 Napoli**  
Pec: [arpac.dipartimentonapoli@pec.arpacampania.it](mailto:arpac.dipartimentonapoli@pec.arpacampania.it)  
**c.a. Egr.dott. Giovanni Improta**

inviata a mezzo **racc.a.r.**

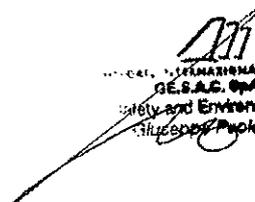
Prot. HSE-687/GC

Napoli, 07/08/2015

**OGGETTO: Aeroporto Internazionale di Napoli – Zonizzazione acustica**

Con la presente si trasmette Relazione Tecnica, e relative Tavole allegate, inerente la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale relativamente al biennio 2013-2014, elaborata in conformità a quanto previsto dall'art.6 del DM 31/10/97.

Distinti saluti.

  
AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI  
G.E.S.A.C. SpA  
Safety and Environment Manager  
Paolo Curcio

**GE.S.A.C. SpA**  
società di 2i Aeroporti  
Via del Riposo, 95 – 80144 Napoli  
T +39 081 7896 111  
F +39 081 7896 522

Capitale Sociale: € 26.000.000,00 i.v.  
R.I. Napoli e C.F. 03166090633  
REA Napoli n. 324314

Direzione e coordinamento  
ex art. 2497 bis c.c.: 2i Aeroporti Spa  
C.F. 11188801002

## RELAZIONE TECNICA

### COMMITTENTE



### GESAC S.P.A

Società di gestione dell'Aeroporto di Napoli Capodichino

RIF. CLIENTE: ASG/895/PP

### PROGETTO

ZONIZZAZIONE ACUSTICA DELL'AEROPORTO DI NAPOLI CAPODICHINO

AGGIORNAMENTO CURVE ISOFONICHE LVA

ANNO DI RIFERIMENTO 2013-2014

Ed 1.2 del 06 Febbraio 2015



## REGISTRAZIONE DELLE REVISIONI

Questa pagina contiene la registrazione delle revisioni di questo documento.

<b>Edizione</b>	<b>Data</b>	<b>Paragrafi revisionati</b>	<b>Note</b>
1.0	29/12/2014	Prima Edizione	
1.1	08/01/2015	Revisione	
1.2	06/02/2015	Revisione	

## Indice

1. Scopo del Lavoro .....	5
1.1. Riferimenti normativi .....	6
2. Metodologia di calcolo .....	8
2.1. Analisi del software utilizzato.....	8
2.2. Dati di input necessari .....	10
2.3. Descrittore acustico utilizzato Lva .....	11
2.4. Fleet mix traffico attuale (2013-2014).....	13
2.5. Costruzione modello delle rotte.....	18
2.6. Modello digitale del terreno.....	19
3. Analisi di Confronto con le misure delle Centraline per il monitoraggio Acustico.....	20
4. Risultati .....	23
4.1. Analisi dei dati di popolazione.....	25
4.2. Individuazione dei numeri civici sottoposti alle diverse isofoniche .....	27
5. Acronimi .....	28
6. Allegati .....	30

## 1. Scopo del Lavoro

La presente Relazione Tecnica espone la metodologia dello studio condotto per l'aggiornamento della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale secondo l'indice ministeriale LVA per l'anno 2013-14, come richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, nelle prescrizioni relative al Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il Master Plan dell'Aeroporto di Napoli Capodichino.

La caratterizzazione acustica dell'intorno dell'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino e la definizione delle zone di rispetto sono state elaborate secondo quanto definito all'art. 6 del D.M. 31 ottobre 1997; come prescritto dalla stessa Norma, le valutazioni sono state effettuate per l'ultimo periodo di riferimento convenzionale.

Il sistema di simulazione adottato, l'Integrated Noise Model, è il più diffuso nel mondo per le analisi dell'impatto da rumore delle operazioni aeroportuali; è stata utilizzata l'ultima versione disponibile alla data d'inizio dello studio (versione 7.0.d).

Il campione di traffico aggiornato è stato estratto da statistiche fornite da GESAC SpA ed ENAV SpA e determinato secondo le modalità definite nell'allegato A del D.M. 31/10/97; le tre settimane a maggior traffico sono individuate a norma del D.M. 31 ottobre 1997 e del D.M. 03/12/1997 e, nel periodo esaminato, sono risultate essere:

- Periodo 01/10- 31/01 settimana dal 08 -14 Ottobre 2013;
- Periodo 01/02- 31/05 settimana dal 14 - 20 Maggio 2014;
- Periodo 01/06- 30/09 settimana dal 25 - 31 Agosto 2014.

Per le analisi del campione di traffico si sono utilizzati le tracce Radar e i dati di traffico relativi al volo IFR/VFR forniti da GESAC (fonte ENAV);

Per la costruzione del modello geometrico delle rotte sono state utilizzate le AIP pubblicate da ENAV e le Radar Tracks delle tre settimane a maggior traffico del periodo di individuato per gli anni 2013-2014 fornite da GESAC ed opportunamente elaborate per la costruzione delle rotte statisticamente più significate;

I dati forniti, compresi i differenti modelli di aeromobile e le varie tipologie di motorizzazioni, sono stati sottoposti ad una preventiva analisi e verifica, che ha consentito di renderli compatibili con il database di calcolo presente nel software di simulazione utilizzato.

Il modello così costruito è stato confrontato con le misure effettuate dalle centraline del monitoraggio del rumore aeroportuale, negli stessi periodi di interesse, utilizzando lo stesso campione di traffico effettivamente analizzato dalle centraline (campione non coincidente con il campione utilizzato per il modello).

Nelle simulazioni si è tenuto conto anche del contributo al rumore generale prodotto dalle operazioni di elicotteri e di aerei dell'aviazione generale, ed inoltre sono stati esclusi dal modello tutti i movimenti di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso e protezione civile, così come previsto dall'art. 3 del D.M. del 31/10/1997.

Si è tenuto inoltre conto dell'orografia del territorio introducendo un modello digitale dell'elevazione del terreno nel calcolo delle isofoniche.

I principali risultati dello studio sono stati riportati nel seguito del presente rapporto e anche in forma grafica; (Cfr. Elaborati allegati: Tavola 1.0, Tavola 2.0 e Tavola 3.0) che riproducono le porzioni di territorio dei Comuni di Napoli e Casoria interessate dai fenomeni acustici individuati.

Vale qui ricordare che, come prescritto dalla Legge, le impronte delle curve isofoniche riprodotte graficamente sono relative al solo traffico aereo selezionato a norma del Decreto di istituzione della Commissione e sono relative alle sole giornate selezionate in base alle indicazioni dell'Allegato A al Decreto del 31/10/97.

Dalle tavole grafiche allegate si può facilmente osservare come tutte le isofoniche del modello ottenuto dall'aggiornamento del traffico agli anni 2013-2014 abbiano un'estensione minore e ricadano sostanzialmente all'interno delle corrispondenti isofoniche del modello relativo al traffico 2001-2002, approvate dalla Commissione e utilizzate per la Zonizzazione Acustica dell'intorno Aeroportuale.

Sono stati successivamente calcolati gli abitanti residenti esposti ai vari livelli di rumore che ricadono nelle aree individuate dalle curve isofoniche; in tale analisi sono stati utilizzati i dati disponibili sulla popolazione, rilevata durante il censimento ISTAT del 2011, suddivisa per particelle censuarie; i dati sono stati mappati sulla cartografia ufficiale disponibile.

Sono stati inoltre individuati i numeri civici (Comune, Strada, Numero Civico) ricadenti nelle diverse fasce di pertinenza della zonizzazione acustica (Zona A, Zona B e Zona C)

## 1.1. Riferimenti normativi

A livello nazionale, la materia riguardante la difesa dal rumore è regolata dalla Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico n. 447 del 26/10/95 che "...stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico " e che sostituisce pressoché interamente il precedente D.P.C.M. 01/03/91.

La norma, avendo valore di legge quadro, fissa il contesto generale e demanda a decreti successivi la definizione dei parametri tecnico – operativi relativi a tutta la parte strettamente applicativa.

Dei decreti attuativi discesi dalla norma di riferimento, quelli fondamentali ai fini dello studio in esame sono elencati di seguito:

- D.M. del 31/10/1997 contenente la "Metodologia di misura del rumore aeroportuale";
- D.P.C.M. del 14/11/1997 contenente la "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" che completa quanto già stabilito nel D.P.C.M. 01/03/91;
- D.P.C.M. del 16/03/1998 contenente le "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico";

- D.M. 20/05/99 – Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico;
- D.M. 3/12/1999 – Procedure Antirumore e zone di rispetto negli aeroporti.
- D.M. 29/11/2000 – Criteri per la predisposizione, da parte di società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore.
- D.M. 23/11/2001 – Modifiche all'allegato 2 del Decreto Ministeriale 29 Novembre 2000 - Criteri per la predisposizione, da parte di società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore.

Inoltre, sono stati presi in considerazione:

- D.Lgs. 19 agosto 2005 n° 194 e successive modificazioni ed integrazioni. Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, contenente misure al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio, e definisce le competenze e le procedure per: l'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche;
- D.Lgs. 17 gennaio 2005 n° 13 e successive modificazioni ed integrazioni. Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari.
- ENAC Circolare APT 26 03/07/2007 "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale".
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare "Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del Master Plan dell'aeroporto di Napoli – Capodichino".

## 2. Metodologia di calcolo

Lo scenario attuale è descritto dalle misure fornite dal sistema di Monitoraggio Acustico di cui è dotato l'Aeroporto di Napoli, alla cui reportistica si rimanda per maggiore dettaglio.

Oltre ai rilievi acustici descritti, il clima acustico è caratterizzato mediante il calcolo delle isofoniche relative allo stato attuale (2013-14) mediante l'utilizzo di software per la modellazione del rumore aeroportuale.

### 2.1. Analisi del software utilizzato

Per la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale si è utilizzato il modello previsionale INM 7.0d (Integrated Noise Model). Tale modello, sviluppato dalla Federal Aviation Administration (FAA), consente di stimare il rumore generato dalle infrastrutture di trasporto aeroportuale nel lungo periodo.

Il modello consente di determinare le curve di isolivello acustico attraverso l'inserimento di dati necessari al calcolo delle curve Noise Power Distance (NPD), le quali mettono in relazione il descrittore acustico con la distanza tra la sorgente ed il ricettore. Le relazioni NPD sono definite all'interno di un database relazionale per molti modelli di aeromobili; per i velivoli non inseriti all'interno del database ufficiale è possibile creare delle opportune sostituzioni sulla base sia dei dati acustici che di quelli prestazionali.

Il modello consente di determinare le curve di isolivello per una serie di descrittori acustici predefiniti o formulabili dall'utente e, grazie alla georeferenziazione delle piste aeroportuali e delle traiettorie degli aeromobili, è possibile sovrapporre le curve ottenute alla cartografia dell'area interessata.

Per ciascun aeromobile (modello e motorizzazione), tipologia di manovra (atterraggio, decollo, etc.) ed assetto di volo (potenza motori, profilo altimetrico, etc.) è presente nel data base la curva NPD (Noise Power Distance) che mette in relazione il descrittore acustico (SEL) con la distanza (slant distance) tra l'aeromobile e il ricettore.

Ai fini della modellizzazione, occorre considerare le caratteristiche dell'aeroporto (altitudine, valori medi della temperatura e della pressione atmosferica per il periodo temporale considerato), quelle degli aeromobili operanti sull'aeroporto e quelle dei ricettori (ubicazione sul territorio e destinazione d'uso).

In merito alla singola tipologia di aeromobile è necessario fornire le seguenti informazioni:

- manovra compiuta dall'aeromobile (atterraggio, decollo, sorvolo, touch and go, prova motori);
- numero di movimenti per specifica manovra relativamente ad un giorno medio di riferimento, diversificando il dato in funzione del periodo delle 24 ore (giorno, sera, notte) a seconda del descrittore acustico prescelto;

- per ogni manovra traiettoria tridimensionale dell'aeromobile, rappresentata con una serie di segmenti rettilinei ed archi di circonferenza.

Le curve di isolivello acustico sono ottenute mediante l'interpolazione dei valori assunti dal prescelto descrittore acustico in corrispondenza dei punti di intersezione delle maglie di un griglia centrata sull'aeroporto. La scelta delle dimensioni delle maglie determina la qualità delle curve isolivello: diminuendo la distanza tra i punti si riducono gli errori di interpolazione ma aumenta il tempo di calcolo.

Il modulo di calcolo dell'INM è basato su standards della Society of Automotive Engineers (SAE) Aviation Noise Comitee (A-21); tale comitato è formato da ricercatori, autorità governative, costruttori di motori aeronautici e sviluppatori del software.

I tre documenti su cui si basa il sistema sono:

SAE-AIR-1845	"Procedure for the Calculation of Airplane Noise in the Vicinity of Airports"
SAE-AIR-5662	"Prediction Method for Lateral Attenuation of Airplane Noise During Takeoff and Landing"
SAE-ARP-866A	"Standard Values of Atmospheric Absorption as a Function of Temperature and Humidity"

L'INM è progettato per stimare gli effetti del traffico aeroportuale attraverso dati di input calcolati su media annuale. I profili di volo e gli algoritmi per il calcolo dell'impatto acustico sono descritti nella pubblicazione SAE-AIR-1845.

L'intero modello deve essere quindi progettato specificatamente per un'analisi di scenari su base annua o comunque su un periodo di lunghezza significativa.

## 2.2. Dati di input necessari

I dati di input si articolano in 3 diverse tipologie

### A) GEOREFERENZIAZIONE

- Dimensioni e direzioni delle piste
- Dati orografici del territorio circostante l'aeroporto.

### B) METEO

- Temperatura
- Umidità
- Pressione atmosferica
- Componente di vento in prua (Headwind).

### C) TRAFFICO

- Individuazione dei modelli di aeromobile (modello/motorizzazione) nel periodo di riferimento
- Peso al decollo o "stage" dell'aeromobile
- Calcolo del giorno medio equivalente
- Procedure di volo

### D) DATI SU POPOLAZIONE E NUMERI CIVICI

- Particelle Censuarie e relativa localizzazione
- Numeri Civici georeferenziati nell'intorno del sedime aeroportuale.

Nei paragrafi successivi verranno riportati i dati salienti di traffico utilizzati per lo sviluppo del modello..

### 2.3. Descrittore acustico utilizzato Lva

Il D.M 31/10/1997 stabilisce il parametro utilizzato per descrivere il rumore aeroportuale. Tale parametro, definito come “Livello di valutazione del rumore aeroportuale (Lva)”, definito nell'allegato A del D.M, è un indice cumulativo su base annua in quanto calcolato secondo la relazione seguente:

$$(1) \quad L_{VA} = 10 \cdot \log \left[ \frac{1}{N} \sum_{j=1}^N 10^{(L_{VAj}/10)} \right] \quad \text{dB(A)}$$

in cui  $N = 21$  è il numero dei giorni del tempo di osservazione del fenomeno, corrispondente a tre settimane, ciascuna formata da 7 giorni consecutivi e scelta in modo tale da contenere il numero massimo di movimenti degli aeromobili registrati nei seguenti quadrimestri:

- 01 Febbraio – 31 Maggio;
- 01 Giugno – 30 Settembre;
- 01 Ottobre – 31 Gennaio.

Nella relazione (1)  $L_{VAj}$  è il valore del livello LVA determinato nell'arco delle 24 ore e, conseguentemente, il descrittore LVA cumulativo su base annua è caratterizzato da una risoluzione temporale di 24 ore, a sua volta distinta nei periodi diurno (ore 06÷23) e notturno (ore 00÷06 e 23÷24) come mostrato dalle relazioni seguenti:

$$(2) \quad L_{VAj} = 10 \cdot \log \left[ \frac{17}{24} \cdot 10^{(L_{diu}/10)} + \frac{7}{24} \cdot 10^{(L_{not}/10)} \right] \quad \text{dB(A)}$$

$$(3) \quad L_{VAd} = 10 \cdot \log \left[ \frac{1}{61200} \sum_{i=1}^{N_d} 10^{(SEL_i/10)} \right] \quad \text{dB(A)}$$

$$(4) \quad L_{VAN} = 10 \cdot \log \left[ \frac{1}{25200} \sum_{i=1}^{N_n} 10^{[(SEL_i+10)/10]} \right] \quad \text{dB(A)}$$

in cui  $N_d$  e  $N_n$  sono il numero totale dei movimenti degli aeromobili nei rispettivi periodi e  $SEL_i$  è il SEL dell' $i$ -esimo evento sonoro prodotto dal corrispondente movimento di aeromobile. Il SEL è definito secondo la seguente relazione:

$$(5) \quad SEL = 10 \cdot \log \left[ \frac{1}{t_0} \int_{t_1}^{t_2} 10^{(L_{AP}/10)} dt \right] \quad \text{dB(A)}$$

dove  $t_0$  è il tempo di riferimento pari a 1 s e  $(t_2 - t_1)$  è l'intervallo di tempo durante il quale il livello LAF si mantiene superiore al valore LAFmax -10 dB.

Si noti, nella relazione precedente, come nel periodo notturno i valori di SEL siano penalizzati di 10 dB per tener conto della maggiore criticità di questo periodo in relazione al disturbo indotto sulla popolazione esposta.

In base a quanto sopra esposto, per ciascuna delle 21 configurazioni di traffico aereo relative ai 21 giorni corrispondenti alle tre settimane di maggior traffico per i tre quadrimestri occorre procedere al calcolo del livello LVAj mediante le relazioni (2÷5).

In alternativa alla metodologia sopra descritta, rigorosamente conforme alle disposizioni legislative, si può applicare la procedura solitamente denominata "giorno medio di riferimento", articolata nelle seguenti fasi:

1. nei 21 giorni di traffico più intenso prescritti dalla legislazione si individuano le tipologie di aeromobili operanti e per ciascuna tipologia si determina il valore medio giornaliero dei movimenti di decollo ed atterraggio;
2. sulla base dei valori percentuali annuali riguardanti l'utilizzazione delle testate delle piste e delle rotte si determina la corrispondente distribuzione del valore medio giornaliero dei movimenti delle singole tipologie di aeromobili ottenendo la configurazione di traffico aereo giornaliera media.

Il livello LVA, determinato mediante la relazione e le procedure sopra descritte, è il parametro impiegato dalla legislazione italiana per definire le zone di rispetto e le destinazioni d'uso del territorio nell'intorno aeroportuale secondo la classificazione riportata nella Tabella seguente.

Zona	LVA dB(A)	Destinazione d'uso del territorio
Intorno aeroportuale	> 60	Destinazione d'uso del territorio
A	60÷65	Nessuna limitazione
B	65÷75	Ammesse attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali ed assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico
C	> 75	Ammesse solo le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali

## 2.4. Fleet mix traffico attuale (2013-2014)

Le tre settimane a maggiore traffico per i periodi di riferimento di cui sopra, dai dati di traffico forniti dalla Committente, sono risultate essere:

- Periodo 01/10- 31/01 settimana dal 08 -14 Ottobre 2013;
- Periodo 01/02- 31/05 settimana dal 14 - 20 Maggio 2014;
- Periodo 01/06- 30/09 settimana dal 25 - 31 Agosto 2014.

I dati di traffico sono stati sottoposti ad una pre-elaborazione al fine di giungere ad un unico "Campione di riferimento", in grado di rappresentare quanto prescritto dalla norma per il campione di traffico medio.

Nella pre-analisi si è tenuto conto, tra l'altro, dei seguenti parametri fondamentali:

- Rotta utilizzata;
- Pista utilizzata;
- Tipo di operazione effettuata (Atterraggio - Decollo);
- Periodo della Giornata:
  - Movimenti Diurni 06:00 - 23:00
  - Movimenti Notturni 23.00 - 06.00)
- Tipo di Aeromobile.

I dati relativi agli aeromobili sono stati desunti dalle Tracce Radari e dai file del volato IFR e VFR per le tre settimane di riferimento, forniti da GESAC (da fonte ENAV): da queste è stato possibile individuare ed incrociare tutti i parametri necessari al modello, attribuendo, ad ogni singolo movimento:

- Tipo di Aeromobile
- Tipo di Operazione
- Procedura
- Periodo della Giornata
- Pista (solo per i voli IFR)
- Rotta (solo per i voli IFR)

L'attribuzione di pista e rotta per i voli VFR è stata fatta su base statistica, riprendendo quella desunta dal volato IFR.

Come già evidenziato sono stati esclusi dal campione di traffico tutti i movimenti di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso e protezione civile, così come previsto dall'art. 3 del D.M. del 31/10/1997.

Dai dati forniti dalla Società Committente GESAC sono stati ricavati per le tre settimane di riferimento:

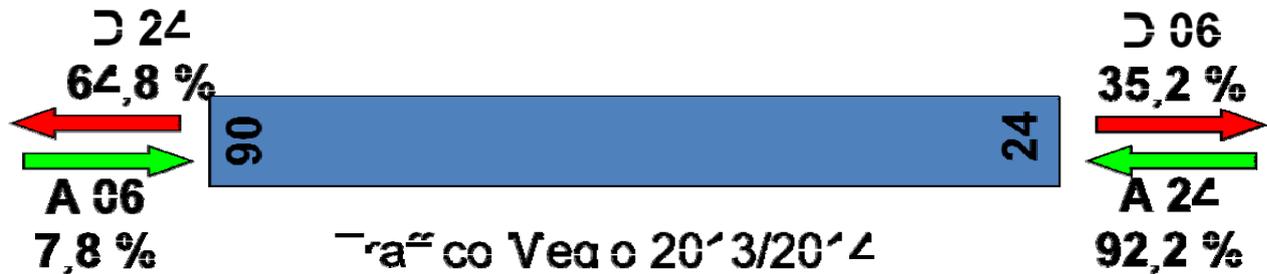
- la tipologia e il numero di aeromobili che compongono il fleet mix;
- la suddivisione delle operazioni voli in movimenti diurni serali e notturni;
- l'utilizzo percentuale delle piste per direzione ulteriormente frazionati in operazioni di decollo e atterraggio.
- la percentuale di voli IFR e VFR

Nella tabella seguente sono stati riassunti i principali dati del campione di traffico utilizzato, confrontato con il modello 2001/2002 utilizzato per la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale:

<i>Periodo Riferimento</i>	<i>Modello 2013/2014</i>	<i>Modello 2011/2012</i>	<i>Modello 2001/2002<sup>1</sup></i>
1/10-31/01	08 -14 Ottobre 2013	03 - 09 Ottobre 2011	01-07 Ottobre 2001
1/02-31/05	14 - 20 Maggio 2014	07 - 13 maggio 2012	20-26 Maggio 2002
1/06-30/09	25 - 31 Agosto 2014	03 - 09 Sett. 2012	16-22 Sett. 2002
<b>Tipologia Velivolo</b>			
IVR	3770	4096	4214
VFR	107	249	
Mov. Diurni	3806	4264	4214
Mov. Notturni	71	81	
Tot Movimenti	3877	4345	4214
<b>Utilizzo Piste</b>			
Decolli 06	35.19%	29.22%	29.5%
Decolli 24	64.81%	70.78%	70.5%
Atterraggi 24	92.21%	91.04%	83.3%
Atterraggi 06	7.79%	8.96%	16.7%

Tabella 1 Dati di traffico utilizzati come input del modello INM per l'anno 2013/2014 e confronto con 2001/2002

<sup>1</sup> Isonfoniche approvate dalla Commissione per la Zonizzazione Acustica dell'intorno Aeroportuale



I dati elementari, raggruppati per tipologia di aeromobile, hanno consentito di ricavare un campione medio riferito al totale delle operazioni svolte nelle 21 giornate dell'anno imposte dal decreto.

Nella tabella seguente è riportato il campione di traffico medio utilizzato per la simulazione del modello, suddiviso per tipologia di aeromobile, per tipo di operazione (atterraggio o decollo) e per periodo della giornata (giorno o notte).

Aircraft Model	Approach			Departure			Total
	Day	Night	Total	Day	Night	Total	
A109	4	0	4	1	0	1	5
A139	1	0	1	1	0	1	2
A319	456	6	462	459	4	463	925
A320	378	5	383	376	4	380	763
A321	137	3	140	137	1	138	278
AAS5	1	0	1	0	0	0	1
AS50	4	0	4	4	0	4	8
AS55	19	0	19	19	0	19	38
AS65	2	0	2	2	0	2	4
B712	49	0	49	48	1	49	98
B733	41	13	54	42	12	54	108
B734	67	2	69	65	1	66	135
B737	95	1	96	96	0	96	192
B738	104	0	104	103	2	105	209
B752	19	0	19	18	1	19	38
B763	7	2	9	8	1	9	18
C152	1	0	1	1	0	1	2
C25A	12	0	12	12	0	12	24
C510	9	1	10	10	0	10	20
C550	6	0	6	6	0	6	12
C56X	13	0	13	13	0	13	26
CRJ9	10	0	10	10	0	10	20

E170	177	1	178	177	0	177	355
E50P	2	0	2	2	0	2	4
EC30	17	0	17	16	0	16	33
EC55	1	0	1	0	1	1	2
GLF4	5	0	5	5	0	5	10
H25B	8	0	8	9	0	9	17
LJ31	2	0	2	2	0	2	4
MD82	50	0	50	50	1	51	101
MD83	3	0	3	3	0	3	6
OSCR	0	0	0	3	0	3	3
P206	0	0	0	3	0	3	3
P66	1	0	1	2	0	2	3
P66C	0	0	0	2	0	2	2
P68	1	0	1	3	0	3	4
PN68	0	0	0	1	0	1	1
A318	4	0	4	4	0	4	8
AT72	12	0	12	12	0	12	24
AT76	3	0	3	3	0	3	6
B462	1	0	1	1	0	1	2
B736	2	0	2	2	0	2	4
B739	1	0	1	1	0	1	2
B762	1	0	1	1	0	1	2
BE20	2	0	2	2	0	2	4
BE40	27	3	30	27	2	29	59
C25B	6	0	6	6	0	6	12
C500	0	0	0	1	0	1	1
C501	1	0	1	0	0	0	1
C525	3	0	3	3	0	3	6
C560	3	0	3	3	0	3	6
C680	7	0	7	7	0	7	14
CL2T	5	0	5	4	0	4	9
CL30	6	0	6	6	0	6	12
CL60	5	0	5	5	0	5	10
CRJ2	2	0	2	1	1	2	4
CRJX	6	0	6	6	0	6	12
D328	1	0	1	1	0	1	2
DH8D	4	0	4	4	0	4	8
E135	8	0	8	7	0	7	15
E145	2	0	2	2	0	2	4
E190	28	0	28	28	0	28	56
E55P	3	0	3	3	0	3	6
F100	8	0	8	7	1	8	16
F2TH	6	0	6	6	0	6	12

F900	2	0	2	2	0	2	4
FA50	2	0	2	2	0	2	4
FA7X	2	0	2	1	0	1	3
GALX	2	0	2	2	0	2	4
GL5T	2	0	2	3	0	3	5
GLEX	7	0	7	7	0	7	14
GLF5	8	0	8	7	0	7	15
HA4T	2	0	2	2	0	2	4
LJ35	1	0	1	1	0	1	2
LJ60	1	0	1	1	0	1	2
P180	7	0	7	7	0	7	14
P66T	1	0	1	0	0	0	1
RJ1H	6	0	6	5	1	6	12
VTOR	0	0	0	2	0	2	2
<b>Totale</b>	<b>1902</b>	<b>37</b>	<b>1939</b>	<b>1904</b>	<b>34</b>	<b>1938</b>	<b>3877</b>

**Tabella 2 Campione di Traffico utilizzato per la modellazione: valori corrispondenti al traffico giornaliero medio per il modello 2013/2014**

## 2.5. Costruzione modello delle rotte

Le radar tracks rese disponibili dalla GESAC SpA per le tre settimane di riferimento sono state utilizzate anche come base di partenza per la costruzione delle rotte di decollo ed atterraggio, ottenendo l'indubbio vantaggio della estrema verosimiglianza del modello matematico computerizzato alle effettive rotte volate da ogni singolo aeromobile.

In particolare, per l'individuazione delle rotte, ci si è avvalsi di procedure software di analisi realizzate ad hoc per il presente progetto che, a partire dai tracciati radar, hanno permesso di ricostruire nel modello di calcolo simulato sia le rotte singole che i fasci effettivamente percorsi dagli aeromobili.

Il modello delle rotte è stato costruito considerando il documento ECAC - CEAC 29 3rd edition per quanto riguarda la distribuzione spaziale delle tracce e la segmentazione delle stesse, adottando la tecnica di segmentazione riportata nella sezione 7.6 del documento " Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports".

Per tenere conto della dispersione delle rotte si sono modellate nel sistema di simulazione 4 sottotracce per ogni rotta principale, distribuite secondo l'analisi delle distribuzioni ottenute dai tracciati radar.

I valori di distribuzione percentuale di utilizzo delle varie sottotracce sono stati elaborati dallo studio dei tracciati radar sfruttando l'interfaccia grafica dell'INM.

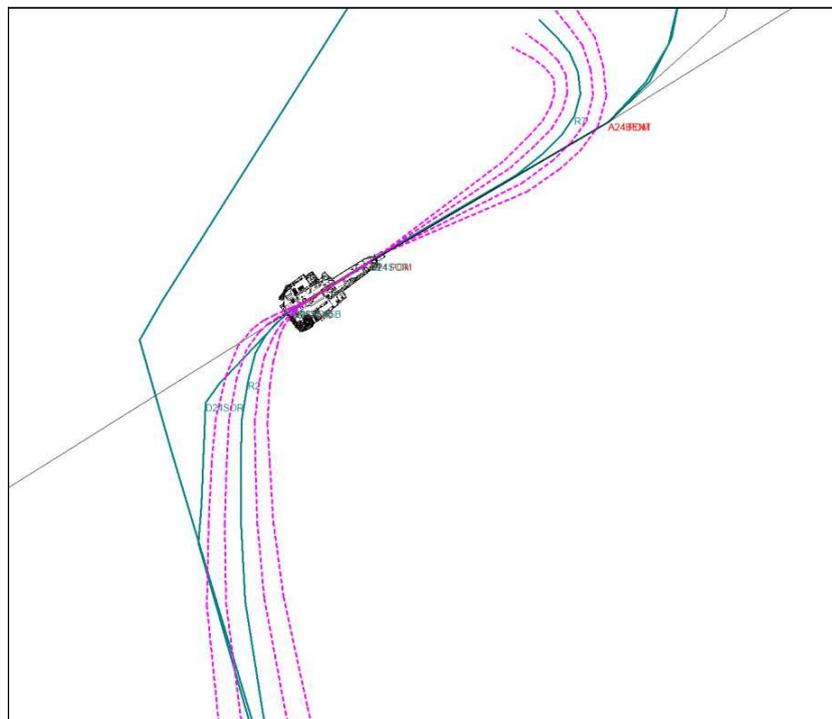


Figura 1 Tracce del modello INM e sottotracce

## 2.6. Modello digitale del terreno

Per il calcolo delle curve isofoniche è stata tenuta in considerazione l'orografia del suolo in modalità di attenuazione laterale All-Soft-Ground (escludendo l'opzione Do Line-of-Sight Blockage), utilizzando i dati messi a disposizione dalla NASA, che ha prodotto un DEM disponibile al pubblico con risoluzione pari a 3 secondi di arco, corrispondente ad un dato di quota ogni 100m.

Tali dati orografici sono stati importati ed elaborati automaticamente con specifici software.

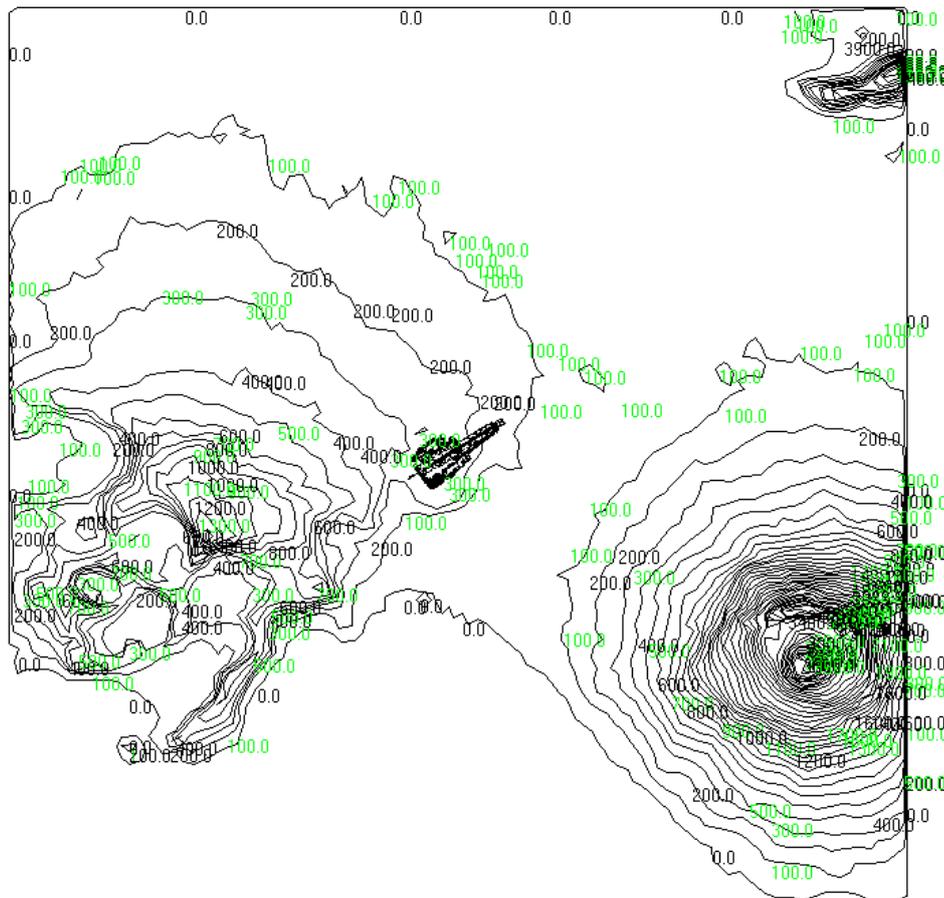


Figura 2 Modello Digitale del Terreno introdotto nella modellazione

### 3. Analisi di Confronto con le misure delle Centraline per il monitoraggio Acustico

Al fine di calibrare e convalidare il modello è stato condotto un confronto con le misure effettuate dalle centraline del sistema di monitoraggio del rumore di origine aeronautica.

A tal fine sono stati costruiti tre specifici modelli, uno per ciascuna settimana a maggiore traffico presa in considerazione, il cui traffico coincide con quello esaminato dal sistema di monitoraggio del rumore "SARA"<sup>2</sup> (quindi solo i movimenti effettivamente correlati). Inoltre, per ogni singolo modello, sono state prese in considerazione le condizioni meteorologiche medie della specifica settimana.

Per ogni modello è stato calcolato il valore LVA in punti coincidenti con le posizioni delle centraline. Le coordinate di tali punti sono riportati nella tabella seguente:

ID	Punto Notevole	LATITUDE	LONGITUDE	Altezza stimata rispetto al suolo (ft)
P1	Centralina Testata Pista 06	40.883283	14.280542	13
P2	Centralina Testata Pista 24	40.890276	14.304224	13
P3	Centralina Capodimonte Condominio Sole	40.870014	14.256240	91
P4	Centralina Casoria Falegnameria Tagliatela	40.900456	14.324070	33
P5	Centralina Mobile Istituto Minucci	40.860553	14.229706	53
P6	Centralina Orto botanico	40.862986	14.262878	75
P7	Centralina Scuola Alberghiera	40.872419	14.271736	90

**Tabella 3 Punti notevoli di calcolo dell'LVA**

In particolare il sistema SARA ha correlato nelle tre settimane a maggiore traffico i seguenti movimenti:

- Settimana dal 08 -14 Ottobre 2013: 1058 movimenti;
- Settimana dal 14 - 20 Maggio 2014: 1210 movimenti;
- Settimana dal 25 - 31 Agosto 2014: 1504 movimenti.

<sup>2</sup>

Per maggiori informazioni si rimanda alle relazioni quadrimestrali "VALUTAZIONE DELLA RUMOROSITÀ GENERATA DALL'AEROPORTO DI NAPOLI CAPODICHINO"

Nelle tabelle che seguono è riportato il confronto tra i valori calcolati e quelli misurati:

ID	Punto Notevole	LVA misurato 8-14/10/2013	LVA calcolato	Differenza
P1	Centralina Testata Pista 06	n.a.	65.8	
P2	Centralina Testata Pista 24	n.a.	68.8	
P3	Centralina Capodimonte Condominio Sole	56.6	56.6	0.0
P4	Centralina Casoria Falegnameria Tagliatela	60.6	60.6	0.0
P5	Centralina Mobile Istituto Minucci	48.2	43.0	-5.2
P6	Centralina Orto botanico	56.9	56.1	-0.8
P7	Centralina Scuola Alberghiera	61.7	59.1	-2.6

**Tabella 4 Confronto tra l'LVA misurato dalle centraline e quello calcolato per la settimana 8-14/10/2013**

ID	Punto Notevole	LVA misurato 14-20/5/2014	LVA calcolato	Differenza
P1	Centralina Testata Pista 06	n.a.	67.5	
P2	Centralina Testata Pista 24	68.9	69.1	0.2
P3	Centralina Capodimonte Condominio Sole	59.6	60.4	0.8
P4	Centralina Casoria Falegnameria Tagliatela	61.3	61.4	0.1
P5	Centralina Mobile Istituto Minucci	53.0	48.2	-4.8
P6	Centralina Orto botanico	56.7	55.9	-0.8
P7	Centralina Scuola Alberghiera	60.3	59.2	-1.1

**Tabella 5 Confronto tra l'LVA misurato dalle centraline e quello calcolato per la settimana 14-20/5/2014**

ID	Punto Notevole	LVA misurato 25-31/8/2014	LVA calcolato	Differenza
P1	Centralina Testata Pista 06	66.8	67.6	0.8
P2	Centralina Testata Pista 24	69.5	70.2	0.7
P3	Centralina Capodimonte Condominio Sole	56.2	56.8	0.6
P4	Centralina Casoria Falegnameria Tagliatela	62.1	62.0	-0.1
P5	Centralina Mobile Istituto Minucci	45.6	41.6	-4.0
P6	Centralina Orto botanico	56.7	57.9	1.2
P7	Centralina Scuola Alberghiera	61.1	61.1	0.0

**Tabella 6 Confronto tra l'LVA misurato dalle centraline e quello calcolato per la settimana 25-31/8/2014**

Come si evince dai risultati il modello replica con notevole precisione il dato delle centraline poste in asse con la pista (il cui scarto va da -0.3dB(A) a +0.8 dB(A)). Mentre il valore delle scarto delle centraline poste sulle traiettorie curve è più instabile passando da -2.6 dB(A) a +1.2dB(A), rimanendo comunque sempre in un range di estrema validità.

Inoltre, non si ritiene significativo il valore calcolato nella centralina P5 in quanto troppo lontana dal sedime aeroportuale e pertanto classificabile come centralina di monitoraggio ambientale più che come centralina di monitoraggio del rumore di origine aeronautica.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Si veda a tal fine il documento ISPRA - "Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale"

## 4. Risultati

Per ottemperare a quanto prescritto dal D.M. 31/10/97 sono stati inoltre calcolati tutti i valori contenuti gli intervalli tra 60 e 75dB(A); sono state successivamente tracciate le curve relative ai livelli di intensità sonora richiesti, dal decreto, per le analisi:

- livelli compresi tra 60 dB(A) e 65 dB(A)
- livelli compresi tra 65 dB(A) e 75 dB(A)
- livelli maggiori di 75 dB(A)

Per facilitare il confronto sono state riportate nella seguente tabella le estensioni delle isofoniche relative non solo al modello del 2013/2014 ma anche al modello del 2011/2012 e quello del 2001/2002 con il quale si era provveduto alla costruzioni delle isofoniche approvate dalla Commissione Aeroportuale.

<b>LEVEL</b>	<b>Aree modello 2013/2014 (elaborazione INM 7.0.d + DTM)</b>	<b>Aree modello 2011/2012 (elaborazione INM 7.0.c + DTM)</b>	<b>Aree modello 2001/2002 (elaborazione INM 6.0)</b>
<b>Area 60 (Km<sup>2</sup>)</b>	3.651	3.972	5.749
<b>Area 65 (Km<sup>2</sup>)</b>	1.466	1.631	2.701
<b>Area 75 (Km<sup>2</sup>)</b>	0.320	0.337	0.283

**Tabella 7 Estensione delle Isofoniche ai diversi livelli di L<sub>Va</sub>**

La rappresentazione grafica delle curve isofoniche è stata sovrapposta alla cartografia del territorio su cui vengono svolte le operazioni di volo, in scala 1:10'000; ciò consente una rapida discriminazione ed identificazione degli insediamenti urbani e delle aree sottoposte ai differenti livelli di impatto acustico. (Cfr. Elab. Tav.1.0).

Dalle restituzioni grafiche è possibile notare che l'area sottesa dalla curve isofoniche rappresentative dei livelli a 60 dB(A) supera i confini del sedime aeroportuale, mentre le aree relative ai 65 dB(A) investono una piccola quota di tessuto urbano; l'area con valori superiori a 75 dB(A) è interamente contenuta nel sedime aeroportuale.

Per facilitare il confronto con le analisi svolte in passato, si sono sovrapposte le curve isofoniche elaborate con quelle relative ai dati di traffico degli anni precedenti:

- Confronto modello 2013-2014 con modello 2011-2012 (Cfr. Tav.2.0).
- Confronto modello 2013-2014 con modello 2001-2002 (Cfr. Tav.3.0).

E' possibile osservare come tutte le isofoniche del modello di traffico per gli anni 2013/14 abbiano un'estensione minore e ricadano sostanzialmente all'interno delle corrispondenti isofoniche del modello relativo al traffico 2001/02 che rappresentano i limiti approvati dalla Commissione per la zonizzazione acustica dell'intorno Aeroportuale.

Dai valori calcolati si evince che a fronte di un diminuzione di circa l' 8,0% delle operazioni volo nelle 21 giornate di riferimento (si passa dalla 4214 operazioni, corrispondenti alle tre settimanale a maggiore traffico del 2001-2002 alle 3877 operazioni del 2013-2014), il decremento dell'area più ampia investita è pari a circa il 36,5%; inoltre l'area con valori di Lva compresi tra 65÷75 dB, esterna al sedime aeroportuale e soggetta a restrizione d'uso, è ridotta di ben il 45,7%.

Si ritiene di poter attribuire tale effetto al miglioramento delle caratteristiche delle emissioni acustiche della flotta che utilizza l'aeroporto. Si fa notare, ad esempio, come la percentuale dei movimenti dell'aeromobile tipo MD80 (MD81-MD82-MD83 notoriamente uno dei velivoli narrowbody a medio raggio più rumorosi) sia passata dal 25,6% – il più presente nel fleet-mix del 2001/02 – al 2,8% del 2013/14.

Viceversa, i più moderni Airbus A318-A319-A320-A321 (anche questi narrowbody a medio raggio) sono passati dal 11,9% del 2001/02 al 52,4% del 2013/14 (risultando la tipologia di aeromobile più presente nel fleet mix attuale).

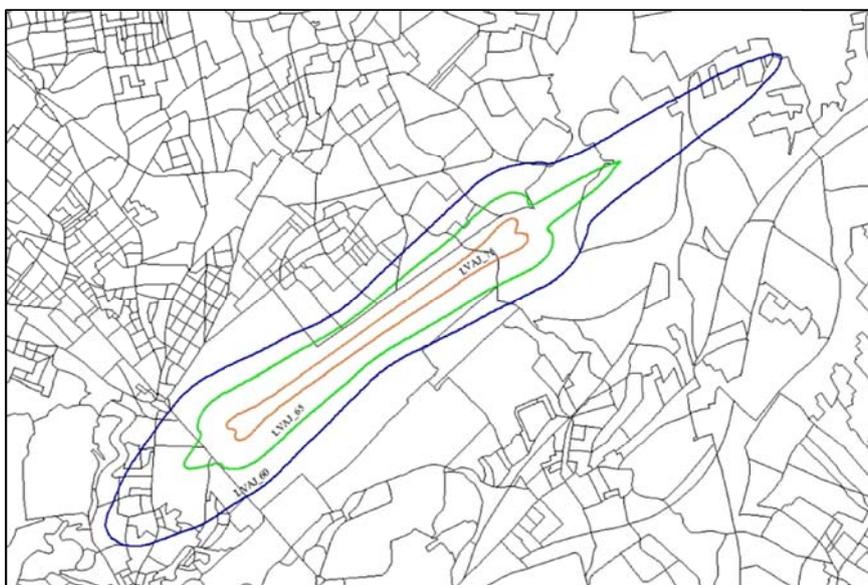
Si fa notare, inoltre, che le isofoniche del modello di traffico per gli anni 2013/14 abbiano un'estensione minore e ricadano all'interno delle corrispondenti isofoniche del modello relativo al traffico 2011/12.

In particolare si evince che a fronte di un diminuzione di circa il 10,8% delle operazioni volo nelle 21 giornate di riferimento (si passa dalla 4345 operazioni, corrispondenti alle tre settimanale a maggiore traffico del 2011-2012 alle 3877 operazioni del 2013-2014), il decremento dell'area più ampia investita è pari a circa il 8,1%; mentre l'area con valori di Lva compresi tra 65÷75 dB, esterna al sedime aeroportuale e soggetta a restrizione d'uso, è ridotta del 10.1%, in linea con quanto atteso dalla diminuzione dei livelli di traffico.

## 4.1. Analisi dei dati di popolazione

Per il calcolo del numero di persone esposte ai diversi livelli di rumore dell'indice  $L_{VA}$  imposti dalla normativa, sono stati utilizzati i dati georeferenziati delle abitazioni e della popolazione residente nell'intorno aeroportuale.

Le informazioni sono state reperite dalle basi dati dell'ISTAT "Basi territoriali e variabili censuarie"<sup>4</sup> e sono basate sui dati del censimento dell'anno 2011; l'aggregazione è basata a livello delle singole particelle censuarie. La struttura dei dati individua le singole particelle censuarie, almeno nella zona d'interesse, al livello dei singoli isolati; il dato è relativo al numero di popolazione totale e posizione georeferenziata.



**Figura 3 Sovrapposizione delle curve isofoniche con le particelle censuarie della Provincia di Napoli**

Per ogni singola particella censuaria è stata valutata la porzione di particella sottoposta alle diverse isofoniche. Moltiplicando questo valore ottenuto per la densità abitativa [pop./mq] della singola particella si è ottenuto il numero di persone esposte ai diversi livelli dell'indice  $L_{VA}$ . Nella tabella seguente è riportato il numero totale stimato di abitanti esposti ai vari livelli di LVA.

<sup>4</sup> [http://www.istat.it/it/archivio/104317#variabili\\_censuarie](http://www.istat.it/it/archivio/104317#variabili_censuarie)

Livelli di esposizione dB(A)	Persone esposte 2013/2014	Persone esposte 2011/2012 <sup>5</sup>
L <sub>VA</sub> 60-65	5'926	7'506
L <sub>VA</sub> 65-75	556	0
L <sub>VA</sub> >75	45	0
<b>Totale</b>	<b>6'527</b>	<b>7'506</b>

**Tabella 8** Numero totale stimato di persone esposte ai diversi livelli di L<sub>VA</sub>

Nel database ISTAT non sono allo stato disponibili informazioni in merito alla presenza e/o al tipo di eventuali isolamenti acustici nelle abitazioni; pertanto non è stato possibile effettuare la corrispondente analisi richiesta dal Decreto citato.

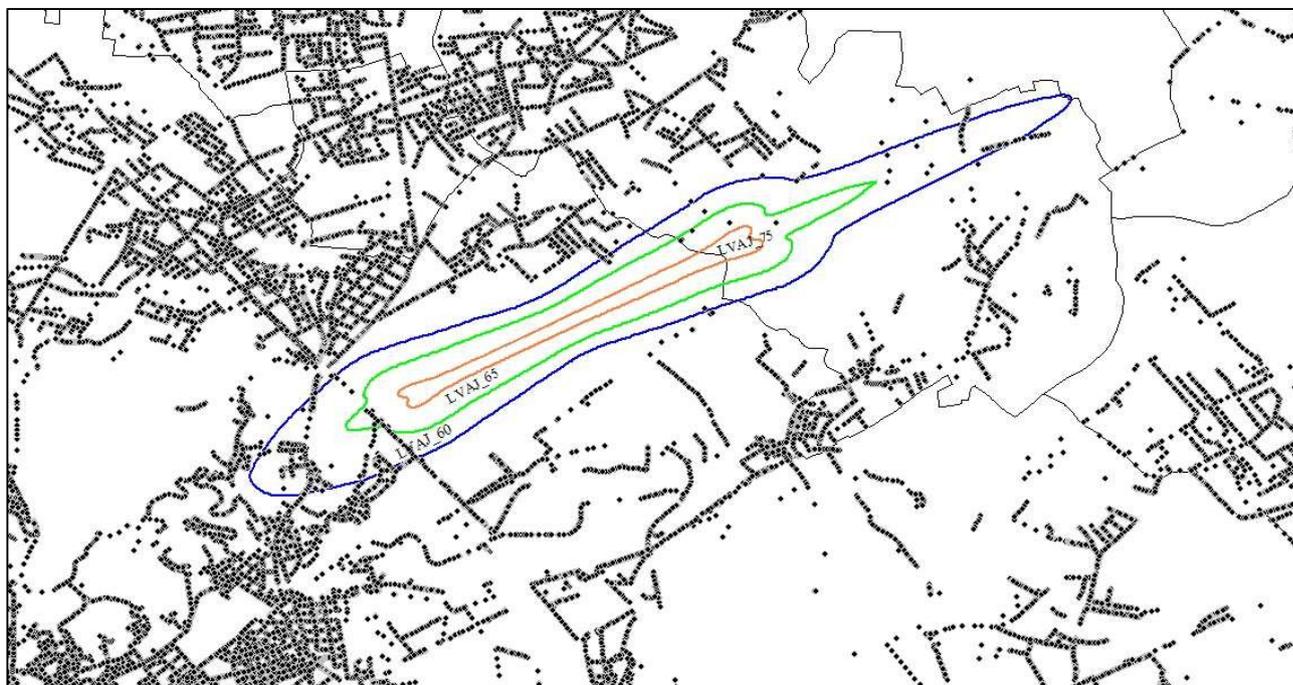
<sup>5</sup> Il calcolo della popolazione esposta alle isofoniche 2011/12 non è omogeneo con quello delle isofoniche 2013/14, in quanto:

- i) Il calcolo 2011/2012 si basa sui dati del censimento del 2001;
- ii) Il detto calcolo applicava la metodologia più semplice del "centroide" per cui, calcolato il centroide della particella, si valutava in quale isofonica la stessa ricadesse attribuendo tutte le proprietà della particella (posizione e popolazione) al proprio centroide. Questo poteva implicare che, se una particella era solo parzialmente sottoposta ad una isofonica, la sua popolazione non veniva conteggiata perché il suo centroide risultava esterno all' isofonica considerata ( i.e. particella del sedime aeroportuale e isofonica a 75dB (A) ) .

## 4.2. Individuazione dei numeri civici sottoposti alle diverse isofoniche

Sono stati infine individuati i numeri civici (Comune, Strada, Numero Civico) ricadenti nelle diverse fasce di pertinenza della zonizzazione acustica (Zona A, Zona B e Zona C) come richiesto dal “Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del Master Plan dell'aeroporto di Napoli – Capodichino”.

L'individuazione dell'isofonica di pertinenza è stata possibile mediante la geolocalizzazione dei singoli numeri civici<sup>6</sup>. Questo ha permesso di individuare i civici che ricadono sotto una delle tre zone considerate.



**Figura 4 Sovrapposizione delle curve isofoniche con i civici dei comuni di Napoli e Casoria**

Nella allegato All. 04 sono riportati i singoli civici ( individuati a livello di Comune, Toponimo e Numero) ; in generale si hanno:

- n° 546 Civici nella Zona A;
- n° 25 Civici nella Zona B;
- n° 0 Civici nella Zona C

- <sup>6</sup> Fonte Dati: Ministero dell'Ambiente: Portale Cartografico Nazionale Servizi WMS – Numeri Civici  
<http://www.pcn.minambiente.it/PCNDYN/catalogowms.jsp?lan=it>

## 5. Acronimi

A/M (A/C)	Aeromobile (Aircraft)
AIP	Pubblicazioni di informazioni aeronautiche (Aeronautical Information Publication)
AOM	Aerodrome Operating Minima,
APP	Controllo di avvicinamento (Approach control)
ASDA	<i>Accelerate-Stop Distance Available</i> , distanza di accelerazione-arresto disponibile.
ATC	Controllo del traffico aereo (Air Traffic Control)
AWY	Aerovia (Airway)
Circling.	Fase visuale di un avvicinamento strumentale
Clearway	prolungamento libero da ostacoli di una pista di volo (abbr. <i>c/w</i> ).
DA	<i>Decision Altitude</i> , altitudine di decisione
DH	<i>Decision Height</i> , altezza di decisione rispetto alla soglia pista.
DME	<i>Distance Measuring Equipment</i> , apparato radioelettrico con misura della distanza..
FAF	Fix di avvicinamento finale ( <i>Final Approach Fix</i> ).
FAP	Punto di avvicinamento finale (Final Approach Point)
FAR	<i>Federal Aviation Regulations</i> , regolamenti della FAA
FIC	Centro informazioni volo (Flight Information Centre)
Field lenght	lunghezza di campo: la più lunga delle distanze TOD e ASD
FIR	Regione Informazioni Volo (Flight Information Region)
FL	Livello di volo (Flight Level)
FT	Piedi (Feet)
FT/NM	Piedi per miglio (Feet per NM)
GND	Suolo (Ground)
HDG	Prua (Heading)
IAF	Fix di avvicinamento iniziale ( <i>Initial Approach Fix</i> )
IAS	Velocità indicata (Indicated Air Speed)
IF	Fix di avvicinamento intermedio ( <i>Intermediate Approach Fix</i> )
IFR	Regole del volo strumentale (Instrument Flight Rules)
ILS	Sistema di atterraggio strumentale ( <i>Instrument Landing System</i> ).
INM	Integrated Noise Model
IMC	instrument meteorological conditions

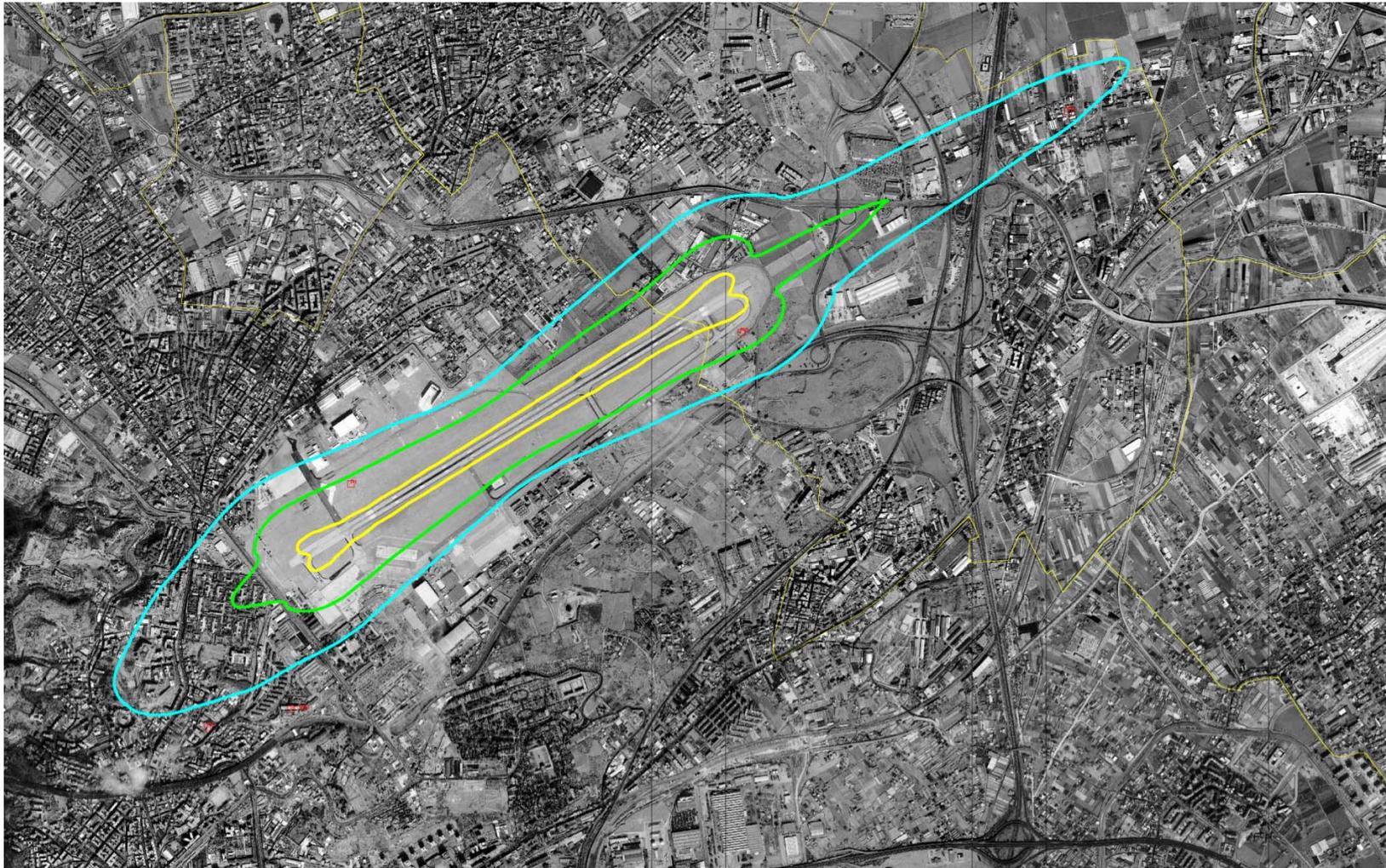
LAeq	Livello equivalente (curva di ponderazione A)
MAPt	missed approach point
MDH/A	minimum descend height/altitude
MEA	minimum en route altitude
MHA	minimum holding altitude
MOCA	minimum obstruction clearance altitude
MORA	minimum off route altitude
NDB(A)	non directional beacon
NM	nautical miles
OCL	obstacle clearance limit
OPS	operations
RVR	runway visual range
RWY	Runway
SEL	Single Event Level
SID	Rotta di partenza strumentale standard (standard Instrument Departure)
STAR	Rotta di arrivo strumentale standard (standard arrival route)
STD	Standard
STN	Station
SWY	Stopway
T/O	take off
TA	transition altitude
THR	Threshold
TL	transition level
TORA	take off run available
TWY	Taxiway
V1	critical engine failure speed
V2	take-off safety speed for piston engine aircraft; take-off climb speed or speed at 35 ft for jet aircraft
VHF	very high frequency
VMC	visual meteorological conditions
VOR	VHF omnidirectional range
VS1	stalling speed or minimum steady flight speed obtained in a specific configuration
VSO	stalling speed or minimum steady flight speed in landing configuration
W/V	wind direction and speed
WPT	Waypoint

## 6. Allegati

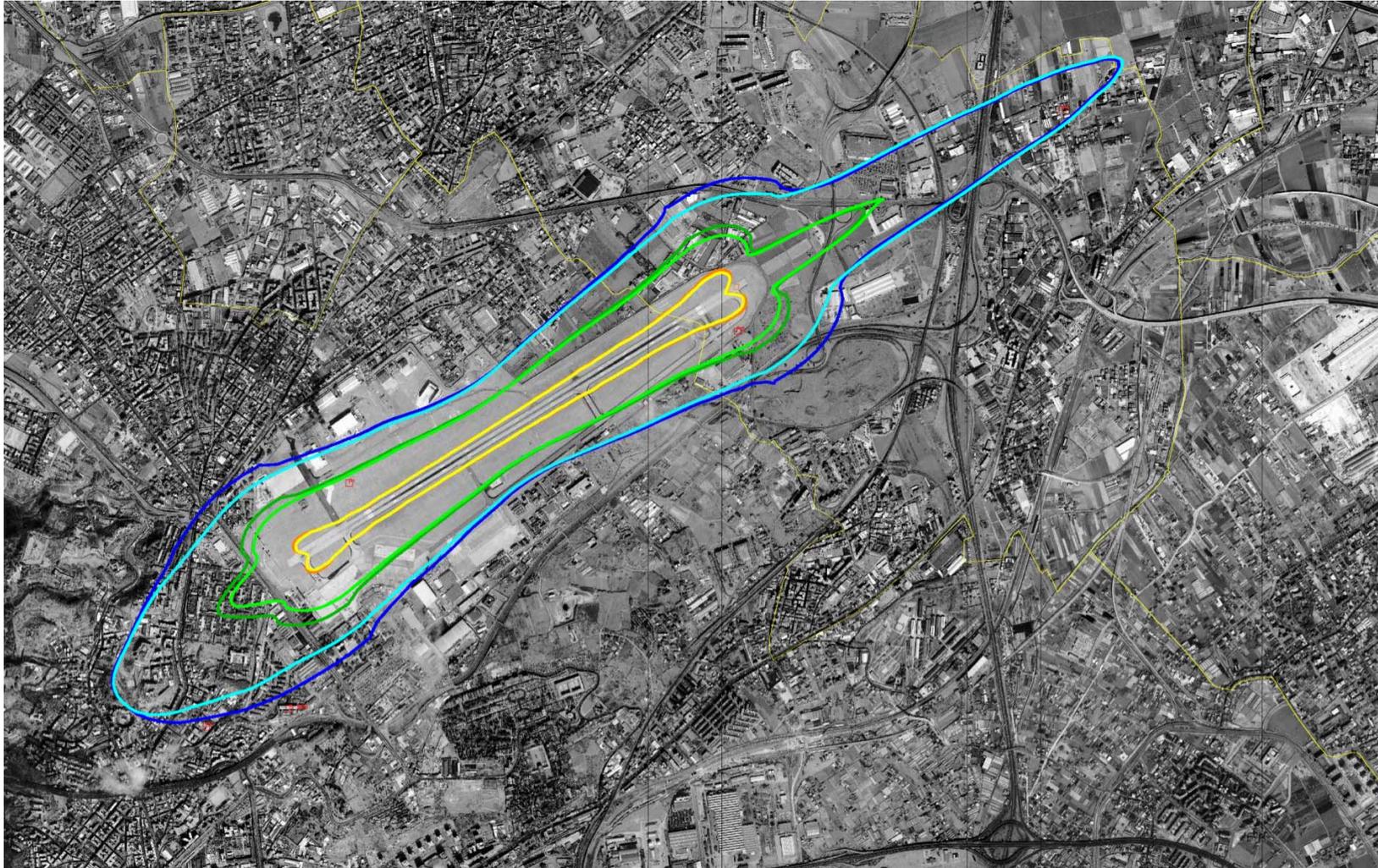
Elenco Allegati

<b>Allegato</b>	<b>Tipo</b>
01 LVA 2013-14	Tavola 01
02 Confronto LVA 2013/14 LVA 2011/12	Tavola 02
03 Confronto LVA 2013/14 LVA 2001/02	Tavola 03
04 Individuazione Civici sottoposti alle Zone A-B e C	Tabella

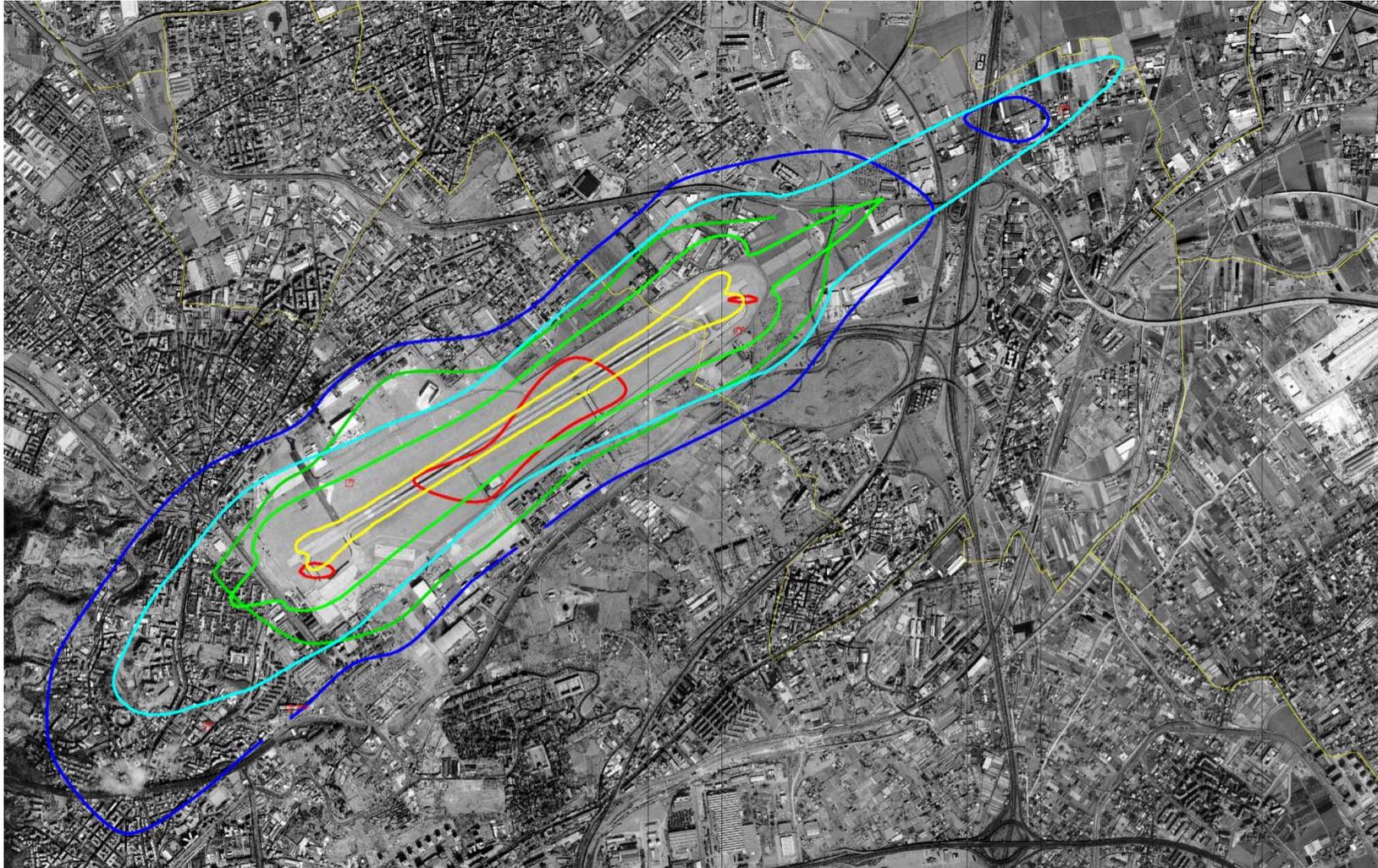
Allegato 01 Tavola LVA 2013/14



Allegato 02 Tavola Confronto LVA 2013/14 Vs. LVA 2011/12



Allegato 03 Tavola Confronto LVA 2013/14 Vs. LVA 2001/02



## Allegato 04 Tabella dei Civici sottoposti alle Zone A-B e C

Toponimo	Civico	CAP	Comune	ZONA
Via Capri	2	80026	CASORIA	A
Via Capri	3	80026	CASORIA	A
Via Capri	4	80026	CASORIA	A
Via Capri	5	80026	CASORIA	A
Via Capri	6	80026	CASORIA	A
Via Capri	7	80026	CASORIA	A
Via Capri	8	80026	CASORIA	A
Via Capri	9	80026	CASORIA	A
Via Capri	10	80026	CASORIA	A
Via Capri	11	80026	CASORIA	A
Via Capri	12	80026	CASORIA	A
Via Capri	13	80026	CASORIA	A
Via Capri	14	80026	CASORIA	A
Via Capri	15	80026	CASORIA	A
Via Capri	16	80026	CASORIA	A
Via Capri	17	80026	CASORIA	A
Via Capri	18	80026	CASORIA	A
Via Capri	19	80026	CASORIA	A
Via Capri	20	80026	CASORIA	A
Via Capri	21	80026	CASORIA	A
Via Capri	22	80026	CASORIA	A
Via Capri	23	80026	CASORIA	A
Via Capri	24	80026	CASORIA	A
Via Capri	25	80026	CASORIA	A
Via Capri	26	80026	CASORIA	A
Via Capri	27	80026	CASORIA	A
Via Capri	28	80026	CASORIA	A
Via Capri	29	80026	CASORIA	A
Via Capri	30	80026	CASORIA	A
Via Capri	31	80026	CASORIA	A
Via Capri	32	80026	CASORIA	A
Via Capri	33	80026	CASORIA	A
Via Capri	34	80026	CASORIA	A
Via Capri	35	80026	CASORIA	A
Via Capri	36	80026	CASORIA	A
Via Capri	37	80026	CASORIA	A
Via Capri	38	80026	CASORIA	A

Via Capri	39	80026	CASORIA	A
Via Capri	40	80026	CASORIA	A
Via Capri	41	80026	CASORIA	A
Via Capri	42	80026	CASORIA	A
Via Capri	43	80026	CASORIA	A
Via Capri	44	80026	CASORIA	A
Via Capri	45	80026	CASORIA	A
Via Capri	46	80026	CASORIA	A
Via Capri	47	80026	CASORIA	A
Via Capri	48	80026	CASORIA	A
Via Capri	49	80026	CASORIA	A
Via Capri	50	80026	CASORIA	A
Via Capri	51	80026	CASORIA	A
Via Capri	52	80026	CASORIA	A
Via Capri	53	80026	CASORIA	A
Via Capri	54	80026	CASORIA	A
Via Capri	55	80026	CASORIA	A
Via Capri	56	80026	CASORIA	A
Via Capri	57	80026	CASORIA	A
Via Capri	58	80026	CASORIA	A
Via Capri	59	80026	CASORIA	A
Via Capri	60	80026	CASORIA	A
Via Capri	61	80026	CASORIA	A
Via Capri	62	80026	CASORIA	A
Via Capri	63	80026	CASORIA	A
Via Capri	64	80026	CASORIA	A
Via Capri	65	80026	CASORIA	A
Via Capri	66	80026	CASORIA	A
Via Capri	67	80026	CASORIA	A
Via Cimiliarco	1	80026	CASORIA	A
Via Cimiliarco	2	80026	CASORIA	A
Via Cimiliarco	5	80026	CASORIA	A
Via Circumvallazione Ester. di Napoli	4	80026	CASORIA	A
Via Giovanni Pascoli	2	80026	CASORIA	A
Via Pasquale Tignola	42	80026	CASORIA	A
Via Pasquale Tignola	44	80026	CASORIA	A
Via Ponza	1	80026	CASORIA	A
Via Ponza	2	80026	CASORIA	A
Via Ponza	3	80026	CASORIA	A
Via Ponza	7	80026	CASORIA	A
Via Procida	21	80026	CASORIA	A
Via Procida	85	80026	CASORIA	A
Via Procida	86	80026	CASORIA	A

Via Procida	87	80026	CASORIA	A
Via Procida	88	80026	CASORIA	A
Via Procida	89	80026	CASORIA	A
Via Procida	90	80026	CASORIA	A
Via Procida	91	80026	CASORIA	A
Via Procida	92	80026	CASORIA	A
Via Procida	93	80026	CASORIA	A
Via Procida	94	80026	CASORIA	A
Via Procida	95	80026	CASORIA	A
Via Procida	96	80026	CASORIA	A
Via Procida	97	80026	CASORIA	A
Via Procida	98	80026	CASORIA	A
Via Procida	99	80026	CASORIA	A
Via Procida	100	80026	CASORIA	A
Via Procida	101	80026	CASORIA	A
Via Procida	102	80026	CASORIA	A
Via Procida	103	80026	CASORIA	A
Via Procida	104	80026	CASORIA	A
Via Procida	105	80026	CASORIA	A
Via Procida	106	80026	CASORIA	A
Via Procida	107	80026	CASORIA	A
Via Procida	108	80026	CASORIA	A
Via Procida	109	80026	CASORIA	A
Calata Capodichino	136	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	138	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	140	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	142	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	144	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	146	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	148	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	150	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	152	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	154	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	156	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	158	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	160	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	162	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	164	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	166	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	168	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	170	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	172	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	173	80141	NAPOLI	A

Calata Capodichino	174	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	175	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	176	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	177	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	178	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	179	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	180	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	181	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	182	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	183	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	184	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	185	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	186	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	187	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	188	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	189	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	190	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	191	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	192	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	193	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	194	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	196	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	197	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	198	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	199	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	200	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	201	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	202	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	203	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	204	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	205	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	206	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	207	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	208	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	209	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	210	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	211	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	212	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	213	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	214	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	215	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	216	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	217	80141	NAPOLI	A

Calata Capodichino	218	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	219	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	220	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	221	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	222	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	223	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	224	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	225	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	226	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	227	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	229	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	230	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	231	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	232	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	233	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	234	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	235	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	236	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	237	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	238	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	239	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	240	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	241	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	242	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	243	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	244	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	245	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	246	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	247	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	248	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	249	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	250	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	251	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	252	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	254	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	256	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	258	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	260	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	262	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	264	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	195a	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	199a	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	201a	80141	NAPOLI	A

Calata Capodichino	201f	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	203a	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	203c	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	208a	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	220a	80141	NAPOLI	A
Calata Capodichino	228c	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	1	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	2	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	3	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	4	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	5	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	6	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	7	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	8	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	9	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	10	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	11	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	12	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	13	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	15	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	17	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	19	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	20	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	21	80141	NAPOLI	A
Traversa Francesco Provenzale	23	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	1	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	2	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	3	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	4	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	5	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	6	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	7	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	8	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	9	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	10	80141	NAPOLI	A
Traversa Seconda Marigliano	12	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	1	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	3	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	5	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	7	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	9	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	10	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	11	80141	NAPOLI	A

Via Alcide Cervi	12	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	14	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	16	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	18	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	19	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	20	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	21	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	22	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	23	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	24	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	25	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	27	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	29	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	30	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	31	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	32	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	33	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	34	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	35	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	36	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	37	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	38	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	40	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	42	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	44	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	46	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	48	80141	NAPOLI	A
Via Alcide Cervi	24a	80141	NAPOLI	A
Via Antonio Sogliano	41	80141	NAPOLI	A
Via Antonio Sogliano	56	80141	NAPOLI	A
Via Antonio Sogliano	58	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	1	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	2	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	3	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	4	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	6	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	8	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	9	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	10	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	11	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	12	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	13	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	14	80141	NAPOLI	A

Via Francesco Feo	15	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	16	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	17	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	18	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	19	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	20	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	22	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	24	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	26	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	28	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	30	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	32	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	34	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	36	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	38	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	40	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	42	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	44	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Feo	46	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	1	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	2	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	3	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	5	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	6	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	8	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	10	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	11	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	12	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	13	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	14	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	15	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	16	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	17	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	18	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	19	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	20	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	21	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	22	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	23	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	24	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	25	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	26	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	27	80141	NAPOLI	A

Via Francesco Provenzale	28	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	29	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	30	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	31	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	32	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	33	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	34	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	35	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	36	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	37	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	39	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	41	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	43	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	45	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	47	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	49	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	51	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	53	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	55	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	57	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	59	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	35c	80141	NAPOLI	A
Via Francesco Provenzale	39c	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	1	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	3	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	4	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	6	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	7	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	8	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	10	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	11	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	12	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	13	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	14	80141	NAPOLI	A
Via Leonardo Leo	16	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	1	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	2	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	3	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	4	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	5	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	6	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	7	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	8	80141	NAPOLI	A

Via Marigliano	9	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	10	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	11	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	12	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	13	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	14	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	15	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	16	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	17	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	18	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	20	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	22	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	24	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	26	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	28	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	30	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	31	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	32	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	33	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	34	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	35	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	36	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	37	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	38	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	40	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	42	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	44	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	46	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	50	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	52	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	54	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	22d	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	22e	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	22f	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	25a	80141	NAPOLI	A
Via Marigliano	27a	80141	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	13	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	15	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	17	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	19	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	23	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	25	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	34	80144	NAPOLI	A

Cupa Pozzelle	36	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	38	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	40	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	42	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	44	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	46	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	48	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	50	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	52	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	54	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	56	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	58	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	60	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	62	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	64	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	66	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	68	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	74	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	76	80144	NAPOLI	A
Cupa Pozzelle	78	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	74	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	75	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	76	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	77	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	78	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	79	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	80	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	81	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	83	80144	NAPOLI	A
Via delle Cave	85	80144	NAPOLI	A
Via Fernando De Lucia	8	80144	NAPOLI	A
Via Fernando De Lucia	9	80144	NAPOLI	A
Via Fernando De Lucia	11	80144	NAPOLI	A
Via Filippo Maria Briganti	329	80144	NAPOLI	A
Via Filippo Maria Briganti	331	80144	NAPOLI	A
Via Filippo Maria Briganti	333	80144	NAPOLI	A
Via Filippo Maria Briganti	528	80144	NAPOLI	A
Via Filippo Maria Briganti	530	80144	NAPOLI	A
Via Fratelli Wright	10	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	7	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	9	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	11	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	13	80144	NAPOLI	A

Via Lorenzo Giusso	15	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	17	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	19	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	20	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	30	80144	NAPOLI	A
Via Lorenzo Giusso	21e	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	31	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	41	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	43	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	45	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	47	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	49	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	51	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	53	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	55	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	57	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	59	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	61	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	63	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	65	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	67	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	69	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	71	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	73	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	75	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	76	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	77	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	78	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	79	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	81	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	83	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	85	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	87	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	89	80144	NAPOLI	A
Via Onorato Fava	91	80144	NAPOLI	A
Via Vespulo	1	80144	NAPOLI	A
Via Vespulo	3	80144	NAPOLI	A
Via Vespulo	5	80144	NAPOLI	A
Via Vespulo	10	80144	NAPOLI	A
Via Vespulo	12	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	5	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	27	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	29	80144	NAPOLI	A

Viale Comandante Umberto Maddalena	31	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	33	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	35	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	124	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	126	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	128	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	130	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	132	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	134	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	136	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	138	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	140	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	142	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	144	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	146	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	148	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	150	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	152	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	154	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	156	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	158	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	160	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	162	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	164	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	166	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	168	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	170	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	172	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	174	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	176	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	178	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	180	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	182	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	184	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	186	80144	NAPOLI	A
Viale Comandante Umberto Maddalena	190	80144	NAPOLI	A

Toponimo	Civico	CAP	Comune	ZONA
Prima Traversa Via Giovanni Pascoli	1	80026	CASORIA	B
Prima Traversa Via Giovanni Pascoli	3	80026	CASORIA	B
Prima Traversa Via Giovanni Pascoli	10	80026	CASORIA	B
Via Giovanni Pascoli	1	80026	CASORIA	B
Via Giovanni Pascoli	24	80026	CASORIA	B
Cupa Pozzelle	27	80144	NAPOLI	B
Cupa Pozzelle	80	80144	NAPOLI	B
Cupa Pozzelle	82	80144	NAPOLI	B
Cupa Pozzelle	84	80144	NAPOLI	B
Str. Com. Asse Perimetrale di Melito-Scampia	48	80144	NAPOLI	B
Str. Com. Asse Perimetrale di Melito-Scampia	50	80144	NAPOLI	B
Str. Com. Asse Perimetrale di Melito-Scampia	52	80144	NAPOLI	B
Str. Com. Asse Perimetrale di Melito-Scampia	54	80144	NAPOLI	B
Str. Com. Asse Perimetrale di Melito-Scampia	56	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	9	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	11	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	13	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	15	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	110	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	112	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	114	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	116	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	118	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	120	80144	NAPOLI	B
Viale Comandante Umberto Maddalena	122	80144	NAPOLI	B

**iDeas** srl

*Direttore Tecnico*

*Ing. Aldo Giordano*



---

**iDeas** srl

*Tecnico Competente in Acustica*

*Ing. Fausto Tassan*

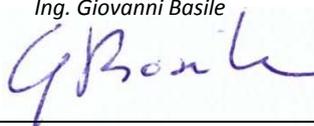


---

**iDeas** srl

*Responsabile Commessa*

*Ing. Giovanni Basile*



---

Napoli, 06 Febbraio 2015



AEROPORTO **INTERNAZIONALE** di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO B7**





AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

GESAC

BAA

Prot. 508/QSA  
Napoli, 17 Novembre 2009

ARPAC  
Via Don Bosco  
Napoli  
c.a. Direttore Dipartimento Provinciale di Napoli  
Ing. A. De Nardo

Consegna a mano

**OGGETTO: Aeroporto di Napoli Capodichino – Decreto di compatibilità ambientale n. DSA-DEC-2008-0000622 del 22 luglio 2008. Risultati delle campagne di monitoraggio matrice atmosfera.**

In riferimento a quanto di cui all'oggetto, si trasmette in allegato copia dei risultati delle campagne di monitoraggio svolte nell'intorno aeroportuale relative alla qualità dell'aria così come concordato con codesta Agenzia.

Distinti saluti.

Allegati  
- Relazioni e Dati delle campagne di monitoraggio invernale ed estiva

Ing. Giuseppe Paolo Cutillo  
Responsabile Qualità, Sicurezza ed Ambiente



Questo messaggio può contenere dati personali e/o di carattere riservato. Ogni uso diverso da quello per cui tali informazioni vengono fornite è da considerarsi non in linea con la normativa 196/2003 relativa al trattamento dei dati personali e pertanto non lecito. Nel trattare tali dati, si invita pertanto il destinatario, nel rispetto di quanto su indicato, ad adottare tutte le misure di sicurezza più adeguate.

GE.S.A.C. S.p.A.  
via del Riposo, 95 - 80144 Napoli  
tel. +39.081.7896.111 - fax. +39.081.7896.522  
Internet : [www.gesac.it](http://www.gesac.it)

R.T. Napoli n. 754/80 - C.C.I.A.A. Napoli n. 324314



AEROPORTO **INTERNAZIONALE** di NAPOLI

**OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI COME DA Prot. DSA-  
DEC-2008-0000622 del 22/07/2008 DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE – DIREZIONE SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

## **ALLEGATO B8**





AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI

**A: ARPAC**

Via Vicinale S. Maria Del Pianto,  
80143 Napoli

Fax: 081 232 6225

Pec: [direzione generale.arpac@pec.arpacampania.it](mailto:direzione generale.arpac@pec.arpacampania.it)  
c.a. Egr.dott. Pietro Vasaturo

**c.c. Giunta Regionale della Campania**

Dir.Gen. per l'Ambiente e l'Ecosistema

Via De Gasperi 28

80133 Napoli

Fax: 081.7963048

Pec: [dg.05@pec.regione.campania.it](mailto:dg.05@pec.regione.campania.it)

Prot. HSE-683/GC

Napoli, 20/07/2015

**OGGETTO: Aeroporto Internazionale di Napoli - Campagna di Monitoraggio dell'aria Anno 2015**

Facendo seguito a quanto definito per le vie brevi nel corso degli incontri avuti, Vi comunichiamo che la Gesac intende procedere allo svolgimento di una nuova Campagna di monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

Gesac ha già svolto analoga campagna nel 2009, secondo le modalità con Voi a suo tempo concordate ed in adempimento a quanto previsto dal Decreto di compatibilità ambientale n. DSA-DEC-2008-0000622 del 22/7/2008 ed i cui risultati Vi vennero trasmessi con nota prot. 508/QSA del 17/11/2009.

Come da accordi intercorsi la nuova campagna verrà condotta con le stesse modalità già adottate nell'anno 2009, ovvero secondo il seguente schema generale:

- **Tempi:** i monitoraggi avranno luogo in due diversi periodi dell'anno, in periodo estivo e invernale;
- **Punti di monitoraggio:** n.2 punti nell'intorno aeroportuale presso i quali verranno posizionati laboratori mobili, conformi alla normativa vigente in materia;
- **Inquinanti e parametri esaminati:** Particolato (PM2.5, PM10), Ossidi di azoto, Monossido di carbonio, Biossido di zolfo, Ozono, BTX, parametri meteorologici.

Salvo Vs diverso avviso si procederà a quanto sopra descritto.

Distinti saluti.  
  
AEROPORTO INTERNAZIONALE di NAPOLI  
G.E.S.A.C. S.p.A.  
Safety and Environment Manager  
Ing. Giuseppe Paolo Cuttito

GE.S.A.C. S.p.A.  
Società di F2i Aeroporti  
Ufficio Qualità, Sicurezza, Ambiente  
via del Riposo, 95 - 80144 Napoli  
T +39 081 7896 111  
F +39 081 7896 752

Capitale Sociale € 26.000.000,00 i.v.  
R.I. Napoli e C.F. 03166090633  
R.E.A. Napoli n.324314

Direzione e Coordinamento  
ex art. 2497 bis c.c.: F2i Aeroporti S.p.A.  
C.F. 11188801002