



Handwritten signature

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2300 del 03/02/2017

| | |
|-------------------|--|
| Progetto | Verifica di Ottemperanza Aeroporto di Napoli Capodichino, Master Plan al 2020. DEC/VIA/622 del 22.07.2008, prescrizioni lettera B) nn. 1, 2, 5, 6, 8, 9, 13 [ID_VIP 3191] |
| Proponente | ENAC |

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a signature and several initials.

Handwritten mark at the bottom left corner.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA/2015/29551 del 25.11.2015 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 266 del 22.07.2008 relativo al progetto "Aeroporto di Napoli Capodichino - Master Plan 2020" presentato da ENAC (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n. 91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DM n. 308 del 24.12.2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota Prot. 121815 del 19.11.2015:

VISTA il Decreto VIA DEC - VIA n. 622 del 2008 con cui è stato decretato "giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Master Plan dell'aeroporto di Napoli - Capodichino, presentato dalla Società GESAC S.p.A., con sede a Napoli via del Riposo 95 80144 Napoli a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) del Ministero per i beni e le attività culturali

1. (... omissis...)

b) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

1. all'orizzonte temporale del 2011 dovrà essere eseguita una verifica del traffico afferente all'aeroporto di Napoli Capodichino rispetto a quanto previsto nel Piano di Sviluppo ed in relazione allo stato di avanzamento dell'istituendo sistema aeroportuale campano al fine di concordare con la Regione Campania il successivo trend di crescita delle movimentazioni da assegnare all'Aeroporto di Napoli Capodichino;
2. prima dell'avvio delle attività di realizzazione previste dal piano di sviluppo dovrà essere redatto e concordato con gli Enti territorialmente competente 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 competente 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
3. dovranno essere posti a regime gli interventi già posti in essere con ordinanza del Sindaco del Comune di Napoli per il miglioramento degli accessi stradali e dovranno essere completate le azioni di ottimizzazione della rete con gli altri interventi individuati nel SIA.
4. sia posto in essere il progetto preliminare di riambientalizzazione del sistema territoriale circostante l'aeroporto per tutti gli orizzonti indicati: breve termine (entro 2008), medio termine (entro 20120) e lungo termine (entro 2015). Gli interventi dovranno essere concordati con il comune di Napoli agli orizzonti temporali indicati dal proponente e, fermo restando le finalità ed i capitoli di spesa, potranno essere meglio indirizzati in funzione delle azioni intraprese e dei monitoraggi che saranno condotti. In tal senso per gli interventi di breve periodo (per un costo di circa 1.3 ml di Euro) è necessario che sia attivato un immediato confronto con il Comune di Napoli e, in mancanza di alternative, saranno posti in essere così come proposti
5. sia prevista e posta in essere una implementazione del sistema di monitoraggio del rumore già attivo e gestito dal Proponente, che comprenda dei punti di rilievo, da concordare con l'ARPA Campania e con la Commissione acustica aeroportuale, in almeno ulteriori 4 postazioni
6. in relazione al monitoraggio acustico, dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e dell'individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone, L'aggiornamento del numero di abitanti e dei numeri civici ove questi risiedono dovrà essere sottoposto al controllo e alla verifica della Regione Campania
7. prima del completamento dei lavori deve essere concordata con ARPA Campania e internamente realizzata una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
 - riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e/o PM 2.5), benzene e ozono;
 - interessi almeno due siti nei dintorni dell'aeroporto scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
 - ottenga una serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X del DM 60/02 e nell'allegato VII al D. Lgs. 183/04
 - per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici

8. *a conclusione della campagna di rilievi annuali di cui al punto 7, qualora la Regione Campania sulla base degli esiti di detta campagna lo reputi necessario per il rispetto delle disposizioni del D. Lgs. 351/99 e del DM 60/02, la GESAC, sulla base delle indicazioni della Regione e dell'ARPAC, dovrà integrare la rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria relativamente al territorio interessato dall'aeroporto, con una nuova postazione di misura o con il potenziamento di massimo 2 postazioni esistenti già appartenenti alla rete di monitoraggio regionale*
9. *dovrà essere attuato e sottoposto a costante monitoraggio il piano di smaltimento dei rifiuti proposto dalla GESAC raggiungendo il progressivo obiettivo di una Raccolta Differenziata pari al 50% dei rifiuti prodotti in modo tale che i rifiuti inviati a smaltimento non aumenti rispetto al 50% dei rifiuti prodotti in modo tale che i rifiuti inviati a smaltimento non aumentino rispetto lo scenario attuale, pur aumentando il numero dei movimenti degli aeromobili e dei passeggeri e che gli stessi non abbiano a gravare sulle modalità di smaltimento locale. Dovrà inoltre essere garantita la tracciabilità dei rifiuti*
10. *dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di approvvigionamento e smaltimento dei materiali, stime le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livello di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc) di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere ecc. Il Proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordare con 'ARPA Campania dovrà effettuare tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dei dispositivi idonei alla tutela dell'ambiente interessato. Inoltre dovrà essere dato conto degli accorgimenti adottati per limitare gli impatti dovuti all'aumento della circolazione di mezzi in fase di cantiere con particolare attenzione alla salvaguardia dell'inquinamento atmosferico imponendo:*
 - *nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (fase IIIA o fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT*
 - *ai veicoli pesanti che verranno adottati per le attività di costruzione e transitanti sulla viabilità autostradale ed ordinaria il rispetto delle norme corrispondenti "Euro4"*
11. *il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto che tra l'altro nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819*
12. *a titolo di compensazione delle emissioni dovute ai trasporti a terra da / per l'aeroporto dovrà essere predisposto dalla GESAC un Piano da riferirsi al territorio direttamente interessato dall'intervento in linea con gli obiettivi del piano nazionale di riduzione di gas serra in adempimento al protocollo di Kyoto e con riferimento agli altri effetti di inquinamento atmosferico locale. Tale piano dovrà essere sottoposto all'approvazione della regione Campania prima della sua attuazione a cura della stessa GESAC*
13. *il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso anche all'ambiente idrico superficiale (sistema di scarico delle acque dopo trattamento) e all'avifauna e dovrà essere provvisto di una apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini mediante apposito portale web*

Le prescrizioni 1, 2, 5, 6, 8, 9 e 13 dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare; le prescrizioni 3, 4, 7, 10, 11 e 12 dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso la Regione Campania";

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con nota Prot. ENAC-PROT-11/10/2016-0104104-P, acquisita agli atti con prot. 3440/CTVA/2016 nella stessa data;

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con nota Prot. ENAC-PROT-8025 del 25.01.2017, acquisita agli atti dalla Direzione con prot. 1578 del 25.01.2017 e dalla Commissione con prot. CTVA 266 del 31.01.2017;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere della Regione Campania;

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'oggetto e la definizione della Verifica di Ottemperanza:

- Con DEC/VIA/622 del 22.07.2008 è stato espresso "giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Master Plan dell'aeroporto di Napoli - Capodichino, presentato dalla Società GESAC S.p.A." a condizione che si ottemperino le prescrizioni indicate nel Decreto, di cui alla lettera a) *prescrizioni del Ministero per i beni le attività culturali* e b) *prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*, queste ultime oggetto della presente verifica di ottemperanza;
- Il Proponente, con nota prot. 0121815/ENAC/CIA del 19.11.2015, ha richiesto l'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. DSA-DEC-2008-622 del 27.08.2008, relativo al progetto "Master Plan al 2020 dell'aeroporto internazionale di Napoli";
- Il presente Parere riguarda la Verifica di Ottemperanza del Master Plan al 2020, per le prescrizioni b) 1, 2, 5, 6, 8, 9 e 13 che sono in capo a codesto Ministero, mentre la verifica delle rimanenti prescrizioni avverrà presso gli Enti di Competenza, ed in particolare presso MIBAC per le prescrizioni di cui alla lettera a) e presso Regione Campania per le prescrizioni di cui alla lettera b) nn. 3, 4, 7, 10, 11, 12;

TUTTO ciò PREMESSO si procede nel seguito alla verifica dell'ottemperanza.

Analisi della documentazione presentata e stato di ottemperanza

B) prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

1. *all'orizzonte temporale del 2011 dovrà essere eseguita una verifica del traffico afferente all'aeroporto di Napoli Capodichino rispetto a quanto previsto nel Piano di Sviluppo ed in relazione allo stato di avanzamento dell'istituendo sistema aeroportuale campano al fine di concordare con la Regione Campania il successivo trend di crescita delle movimentazioni da assegnare all'Aeroporto di Napoli Capodichino;*

PRESO ATTO che ad oggi non è stato mai definito il "Sistema Aeroportuale Campano", che avrebbe dovuto esser costituito dagli aeroporti di Napoli, Salerno e Grazzanise;

PRESO ATTO che il 27/8/15 u.s. il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema del Decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, in cui l'Aeroporto di Napoli viene identificato come aeroporto strategico, mentre l'aeroporto di Salerno è inserito tra gli aeroporti di interesse nazionale e, invece, viene cancellato l'aeroporto di Grazzanise;

PRESO ATTO che perciò il Proponente ha effettuato la verifica del traffico solo in relazione allo scalo napoletano;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "i movimenti degli aeromobili e dei passeggeri registrati nel corso dell'anno 2011 hanno avuto un andamento sostanzialmente coerente con le previsioni di sviluppo indicate nelle analisi trasportistiche effettuate nello studio di Master Plan (MP 2003) fino all'anno 2007. Negli ultimi anni invece si è assistito a una inversione di tendenza rispetto alla crescita prevista: tale inversione rispecchia il generale andamento nazionale dovuto alla crisi economica";

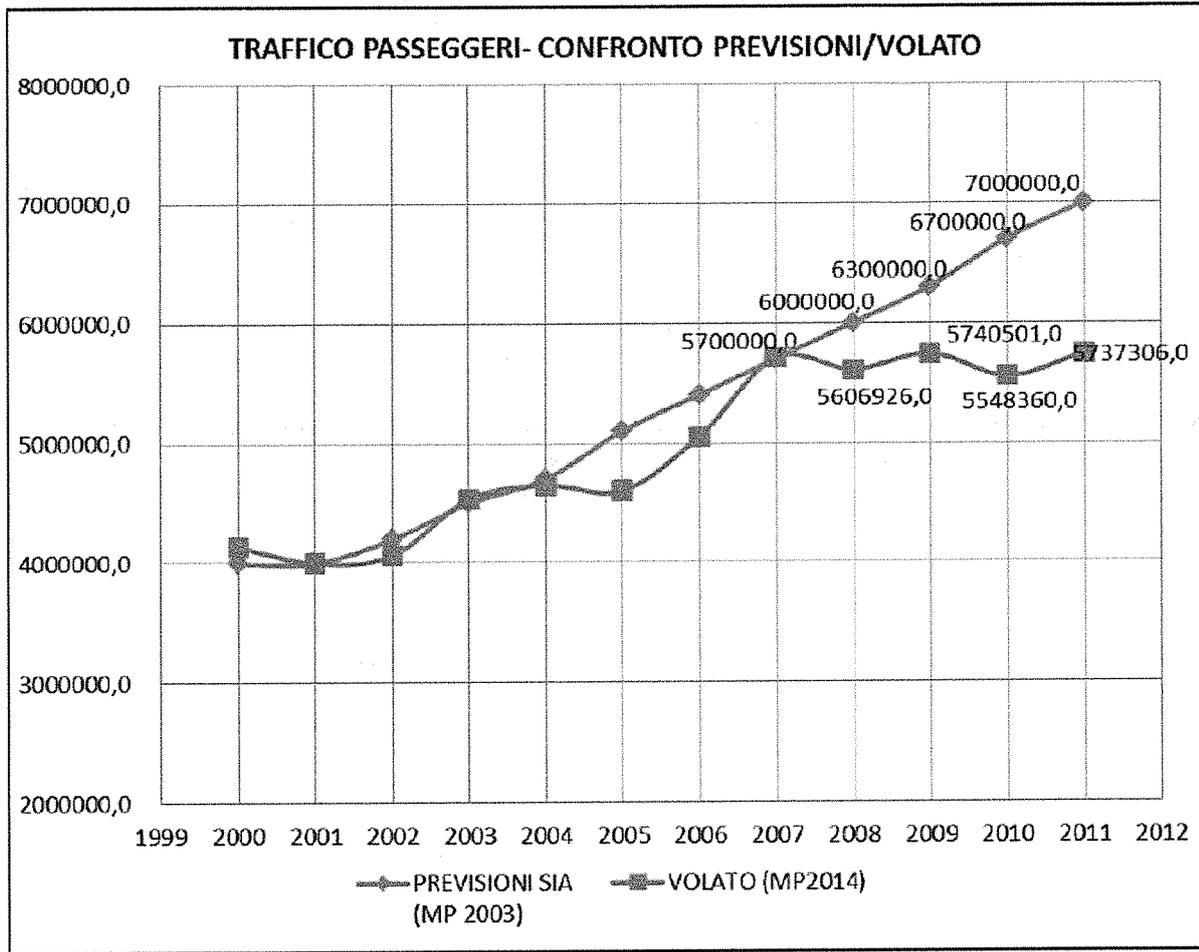
CONSIDERATO che il Proponente in relazione ai movimenti dal 2008 al 2011 riporta i seguenti dati:

| Numero di passeggeri annui | | | | |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Tipo di linea | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Linea Nazionale | 3.006.897 | 2.931.819 | 3.058.846 | 3.084.373 |
| Linea Internazionale | 2.023.292 | 2.347.569 | 2.017.086 | 2.220.922 |
| Charter | 563.854 | 449.917 | 460.052 | 419.738 |
| Aviazione Generale | 12.883 | 11.196 | 12.376 | 12.273 |
| Totale | 5.606.926 | 5.740.501 | 5.548.360 | 5.737.306 |

| Movimentazione di aeromobili annua | | | | |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Tipo di linea | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Linea Nazionale | 35.825 | 36.348 | 34.854 | 33.471 |
| Linea Internazionale | 19.653 | 20.707 | 17.270 | 17.888 |
| Charter | 4.970 | 4.664 | 3.790 | 3.669 |
| Aviazione Generale | 8.510 | 6.977 | 7.650 | 7.822 |
| Totale | 68.958 | 68.696 | 63.564 | 62.850 |

| Numero di passeggeri per movimento – Media annua (load factor) | | | | |
|--|------------|-----------|------------|------------|
| Tipo di linea | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Linea Nazionale | 84 | 81 | 88 | 92 |
| Linea Internazionale | 103 | 113 | 117 | 124 |
| Charter | 113 | 96 | 121 | 114 |
| Aviazione Generale | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Media (escluso A.G.) | 100 | 97 | 109 | 110 |

CONSIDERATO che il Proponente riporta il seguente grafico di confronto tra le previsioni Masterplan 2003 all'orizzonte 2020 e il volato effettivo dei movimenti 2011:



PRESO ATTO, inoltre, che nella documentazione integrativa il Proponente, con riferimento all'anno 2015, dichiara il seguente numero di passeggeri:

| PASSEGGERI | |
|---------------------------------|------------------|
| Passeggeri Linea Nazionale | 2.411.561 |
| Passeggeri Linea Internazionale | 3.392.297 |
| Charter | 328.313 |
| Aviazione Generale | 11.703 |
| Transiti | 19.314 |
| TOTALE | 6.163.188 |

VALUTATO che il Proponente abbia risposto, per quanto realisticamente possibile, a quanto richiesto dalla prescrizione;

La prescrizione n.° B1 risulta pertanto OTTEMPERATA

2. prima dell'avvio delle attività di realizzazione previste dal piano di sviluppo dovrà essere redatto e concordato con gli Enti territorialmente competente 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 competente 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

PRESO ATTO che il 16 dicembre 2014 è stata siglata la "Convenzione per la gestione dei servizi di polizia locale nell'ambito della viabilità ordinaria del sedime aeroportuale" tra Comune di Napoli e GESAC Spa ;

PRESO ATTO che tale convenzione prevede l'istituzione sulla viabilità aeroportuale di una ZTC (zona a traffico controllato) e che gli ambiti di intervento previsti sono:

- a) accertamento delle violazioni in materia di sosta e circolazione mezzi;
- b) servizi di viabilità nelle aree aperte al pubblico;
- c) presidio e monitoraggio della aree ZTC in collegamento con il sistema operativo della polizia municipale: l'individuazione di tali aree è effettuata nell'ambito del "regolamento operativo" di cui in premessa, ovvero punto "q": "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";
- d) sicurezza stradale;
- e) gestione dei flussi di traffico
- f) polizia amministrativa: controllo e repressione fenomeni quali esercizio abusivo di trasporto pubblico, parcheggi abusivi, ecc;
- g) posizionamento segnaletica di avvicinamento alla zona ZTC (su pali e/o portali) su territorio comunale;
- h) posizionamento del portale di supporto di videosorveglianza nel sedime aeroportuale;
- i) presidio e monitoraggio, da parte della Polizia Municipale, delle aree di viabilità aeroportuale, di competenza comunale, esterne alle aree di ZTC;

PRESO ATTO, inoltre, che all' Art. 5 la convenzione prevede che siano a carico di Gesac l'installazione e manutenzione dei dispositivi tecnologici di controllo (compresi i sistemi di supporto e la segnaletica operativa stradale) e il loro collegamento al Sistema Operativo della Polizia Municipale (ivi compresi i sistemi di interfaccia correlativi), nonché l'eventuale installazione di ulteriori apparecchi informatici e software necessari per realizzare le attività di cui sopra;

CONSIDERATO che la convenzione prevede che la stessa diventi vincolante per Gesac "... solo a seguito della approvazione della stessa da parte dei competenti organi societari" e che "... il servizio previsto è attivato a seguito della emanazione di apposita ordinanza da parte del Direttore Aeroportuale", e **CONSIDERATO** che ad oggi, come riporta il Proponente, "... non è ancora stata emanata ordinanza da parte del Direttore Aeroportuale relativamente alla attivazione e gestione della ZTC, come da specifico Regolamento operativo, che sarà contestualmente adottato come da art. 2 lett. c)";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "per quanto attiene alla segnalazione del traffico sulle principali vie di accesso all'aeroporto in area vasta (Autostrade e Tangenziale), si segnala che sono attivi dei pannelli a messaggio variabile che informano sullo stato di percorrenza della viabilità" e che "Sulla Tangenziale i pannelli a messaggio variabile sono gestiti dalla Tangenziale di Napoli s.p.a., che offre informazioni sullo stato del traffico in Tangenziale con un nuovo sistema di comunicazione in tempo reale, anche attraverso Webcam con traffico on-line accessibili dal sito aziendale (www.tangenzialedinapoli.it) e con pannelli a messaggio variabile in città. Analogo discorso vale per i pannelli installati sull'Autostrada e gestiti dalla società Autostrade per l'Italia s.p.a.";

VALUTATO che ad oggi non risulta ancora definita una correlazione temporale tra il "progetto e programma di ottimizzazione dell'accessibilità" e le attività del Masterplan, come invece richiesto dalla prescrizione;

VALUTATO, inoltre, che non viene definito un vero e proprio sistema di monitoraggio del traffico per la viabilità di accesso all'aeroporto, al fine di rendere possibile il suddetto "progetto e programma di ottimizzazione dell'accessibilità", tranne che per quanto stabilito dalla convenzione tra Comune di Napoli e GESAC Spa sulla "... gestione dei servizi di polizia locale nell'ambito della viabilità ordinaria del sedime aeroportuale"; convenzione che, peraltro, non risulta ancora attiva secondo gli atti ricevuti dal Proponente;

PRESO ATTO che il Proponente, in relazione ai progressi relativi alla riqualificazione della viabilità di ingresso all'aeroporto, comunica i seguenti avanzamenti:

in merito alla Rotatoria su Via Oreste Salomone (Viabilità di innesto delle uscite dalla Tangenziale e dall'Autostrada su Viale Fulco Ruffo di Calabria)

- "In data 06/11/2015 con Prot. 2015. 0865640 il Comune di Napoli ha trasmesso alla GESAC il progetto di sistemazione viabilistica dell'incrocio Viale F.R. di Calabria - Via Oreste Salomone (cfr. Allegato 01);
- In data 20/04/2016 è stato presentato il Programma dei lavori per la realizzazione della Stazione di Capodichino della Linea 1 della metropolitana di Napoli e le relative pertinenze. In tale riunione la Concessionaria del Comune di Napoli (Metropolitana di Napoli s.p.a.) ha comunicato che l'inizio lavori della nuova rotatoria di Viale Fulco Ruffo di Calabria - via Oreste Salomone è stato programmato per OTTOBRE 2016 (cfr. Allegato 02)".

in merito alla Viabilità di ingresso/uscita dall'aeroporto a larga scala

- "In data 26/11/2015 con Prot. 2015. 0932955 il Comune di Napoli ha trasmesso alla GESAC lo Studio trasportistico dell'area intorno all'Aeroporto per la riqualificazione dei nodi di innesto della viabilità aeroportuale in quella urbana ed extraurbana (cfr. Allegato 03);
- In data 16/12/2015 con Prot. TEC/1090/15 la GESAC ha trasmesso al Comune di Napoli lo studio di fattibilità degli interventi di modifica alla viabilità aeroportuale in ottemperanza alle prescrizioni GESAC di cui alla delibera CIPE n. 88 del 13/12/2013 (cfr. Allegato 04);
- In data 18/12/2015 con Prot. TEC/1126/15 la GESAC ha trasmesso ad ENAC il citato studio di fattibilità degli interventi di modifica alla viabilità aeroportuale in ottemperanza alle prescrizioni GESAC di cui alla delibera CIPE n. 88 del 13/12/2013 (cfr. Allegato 05);
- In data 09/01/2016 con Prot. 2016. 0012990 il Comune di Napoli ha trasmesso alla Società Concessionaria Metropolitana di Napoli s.p.a. la richiesta di procedere alla progettazione esecutiva della sistemazione superficiale dell'area di Capodichino sulla base dello studio trasmesso dalla Gesac (cfr. Allegato 06);
- Ad oggi è in corso, a cura della Società Concessionaria del Comune di Napoli, Metropolitana di Napoli s.p.a., la Progettazione Esecutiva della sistemazione superficiale dell'area di Capodichino sulla base dello studio Gesac del Dicembre 2015".

PRESO ATTO che il Proponente ha comunicato che "... In data 03/10/2016 sono iniziati i lavori di realizzazione dell'adeguamento della rotatoria e delle strade di collegamento con la Tangenziale di Napoli e l'Autostrada della strada di accesso all'aeroporto, contemplata alla fase 0 del citato progetto di sistemazione superficiale dell'area di Capodichino...";

VALUTATO, quindi, che siano stati effettuati studi e proposte in linea con gli obiettivi della prescrizione, inclusa la convenzione, ma che tutto debba ancora essere approvato sul piano formale ed essere avviato alla fase operativa;

La prescrizione n.° B2 risulta pertanto NON OTTEMPERATA.

5. sia prevista e posta in essere una implementazione del sistema di monitoraggio del rumore già attivo e gestito dal Proponente, che comprenda dei punti di rilievo, da concordare con

l'ARPA Campania e con la Commissione acustica aeroportuale, in almeno ulteriori 4 postazioni

PRESO ATTO che il sistema di monitoraggio acustico gestito da Gesac prevedeva inizialmente 4 punti di rilevamento;

PRESO ATTO che, per quanto concerne i punti di monitoraggio integrativi, il Proponente dichiara che "... la scelta delle posizioni degli ulteriori punti di monitoraggio è stata concordata con i seguenti Enti:

- Croce Rossa Italiana
- Prov. di Napoli – Assessorato all'Ambiente
- Giunta Regionale della Campania
- Comune di Casoria – Ufficio Ambiente e Servizi Pubblici Locali
- Soc. GESAC
- Comune di Napoli – Servizio Ambiente
- Comune di Afragola
- ENAV
- Alitalia Fly – Aeroporto di Napoli
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Divisione V – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale."

CONSIDERATO che sono stati individuati ulteriori 4 punti di monitoraggio, per un totale di 8 punti dei quali 7 in funzione e uno di recente attivazione;

CONSIDERATO che le tre ulteriori centraline installate e funzionanti (con dati/rilievi trasmessi nella documentazione inviata dal Proponente con l'istanza), sono:

- Centralina presso l'ISPART Duca di Buonvicino, via Raimondi (Calata Capodichino), Napoli;
- Centralina presso l'Istituto Comprensivo Minucci, via Fontana, 136, Napoli;
- Centralina presso l'Orto Botanico, via Foria, Napoli.

mentre la quarta, prevista nel Comune di Casoria, è stata installata nel luglio 2015 con acquisizione dei relativi dati di monitoraggio a partire dal quadrimestre ottobre 2015/gennaio 2016, dei quali il Proponente ha trasmesso il tabulato (relativo al periodo dal 1 al 7 ottobre 2015, in correlazione con gli eventi aeronautici) con la documentazione volontaria integrativa.



PRESO ATTO che il Proponente comunica che la metodologia e i dati frutto delle attività di monitoraggio sono riportati in Relazioni quadrimestrali, a firma del Tecnico Competente in Acustica;

CONSIDERATO che il Proponente riporta la sintesi dei risultati dei rilievi, relativi ai valori afferenti alle 3 settimane di maggior traffico ai sensi del DM 31/10/1997, ovvero i valori di LVA per gli anni 2012, 2013, 2014 e 2015 elaborati dal sistema di monitoraggio :

| Postazione | Stazione | Tre quadrimestri di riferimento 2012 | | |
|------------|---------------------------------|--------------------------------------|-------------|------------|
| | | 01/02-31-05 | 01/06-30/09 | 1/10-30/01 |
| P1 | Testata pista 06 | -- | -- | 66,2 |
| P2 | Testata pista 24 | -- | 70,6 | 70,3 |
| P3 | Capodimonte-Condominio Sole | 58,0 | 59,8 | 55,8 |
| P4 | Casoria-Falegnameria Tagliatela | 62,3 | 62,4 | 61,3 |
| P5 | Istituto Minucci | 51,1 | -- | 48,0 |
| P6 | Orto Botanico | 56,3 | 56,1 | 57,9 |
| P7 | Scuola Alberghiera | 61,1 | 61,3 | 61,1 |

| Postazione | Stazione | Tre quadrimestri di riferimento 2013 | | |
|------------|---------------------------------|--------------------------------------|-------------|------------|
| | | 01/02-31-05 | 01/06-30/09 | 1/10-30/01 |
| P1 | Testata pista 06 | -- | -- | -- |
| P2 | Testata pista 24 | -- | -- | -- |
| P3 | Capodimonte-Condominio Sole | 56,8 | 56,2 | 56,6 |
| P4 | Casoria-Falegnameria Tagliatela | 60,2 | 60,6 | 60,6 |
| P5 | Istituto Minucci | 50,2 | 47,3 | 48,2 |
| P6 | Orto Botanico | 58,0 | 57,6 | 56,9 |
| P7 | Scuola Alberghiera | 62,6 | 62,1 | 61,7 |

| Postazione | Stazione | Tre quadrimestri di riferimento 2014 | | |
|------------|---------------------------------|--------------------------------------|-------------|------------|
| | | 01/02-31-05 | 01/06-30/09 | 1/10-30/01 |
| P1 | Testata pista 06 | -- | 66,8 | 65,4 |
| P2 | Testata pista 24 | 68,9 | 69,5 | 67,9 |
| P3 | Capodimonte-Condominio Sole | 56,2 | 52,8 | 58,3 |
| P4 | Casoria-Falegnameria Tagliatela | 61,3 | 62,1 | 60,9 |
| P5 | Istituto Minucci | 53 | 45,6 | 55,7 |
| P6 | Orto Botanico | 56,7 | 56,7 | 55,2 |
| P7 | Scuola Alberghiera | 60,3 | 61,1 | 58,2 |

| Postazione | Stazione | Tre quadrimestri di riferimento 2015 | | |
|------------|---------------------------------|--------------------------------------|------------------|-----------------|
| | | Febbraio-Maggio | Giugno-Settembre | Ottobre-Gennaio |
| P1 | Testata pista 06 | 66,9 | 66,4 | 66,9 |
| P2 | Testata pista 24 | 69,7 | 68,6 | 68,9 |
| P3 | Capodimonte-Condominio Sole | 55,6 | 54,2 | 54,5 |
| P4 | Casoria-Falegnameria Tagliatela | 61,3 | 62 | 61,3 |
| P5 | Istituto Minucci | 53,2 | 53,8 | 50,1 |
| P6 | Orto Botanico | 57 | 55,8 | 56,7 |
| P7 | Scuola Alberghiera | 61,6 | 61 | 59,4 |
| P8 | Casoria | -- | -- | 54,5 |

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che : "... Dall' esame dei dati si evince il contenimento dei valori di LVA nell'intorno aeroportuale conseguito nel corso degli anni";

CONSIDERATO che il Proponente comunica che : "... In riferimento alla rete di monitoraggio del rumore, di cui si allegano i livelli di rumore misurati, si precisa che delle otto centraline presenti, la centralina P05, posta nel quartiere Vomero, sull'Istituto Minucci risulta essere una centralina di tipo Ambientale. E' cioè una centralina mobile per il monitoraggio Ambientale, esterna all'area di zonizzazione acustica

aeroportuale, per le quali (come previsto dalle Linee Guida ISPRA 102/2013 per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale) è incerto il contributo relativo delle diverse sorgenti. I valori desunti da tale centralina, quindi, non sono riferibili esclusivamente ad eventi aeronautici. Tutte le altre centraline sono invece centraline fisse di monitoraggio del rumore aeroportuale. Il citato contenimento del rumore è dimostrato dal confronto delle impronte acustiche biennali che evidenzia una complessiva riduzione nel tempo delle superfici sottese”;

CONSIDERATO inoltre che, per quanto attiene alla ammissibilità del rumore registrato nelle centraline – in particolare la P4 e la P7 – il Proponente afferma che: “... In relazione a questo punto, si fa presente che la prescrizione B5 richiede unicamente l'ampliamento dell'esistente rete di monitoraggio del rumore fino ad un totale di 8 centraline, che risultano ad oggi essere tutte correttamente installate ed operative. In ogni caso, la centralina P7 ricade nella fascia A i cui limiti inferiori e superiori sono rispettivamente 60 e 65 dbA LVA, ed è pertanto normale che si registrino valori superiori a 60 dbA LVA. In merito alla centralina P4, va ricordato che le isofoniche alla base della zonizzazione acustica aeroportuale elaborate nell'anno 2003, presentano alcune discontinuità grafiche legate all'accuratezza di calcolo del software disponibile alla data. Tali discontinuità sono state poi superate nelle versioni successive del software, utilizzato per l'elaborazione delle curve isofoniche di verifica. Le nuove versioni hanno di fatto portato alla eliminazione della discontinuità delle aree sottese alla curva a 60 dbA LVA, e all'inclusione di alcune aree intermedie nella stessa curva, con una leggera modifica delle geometrie. La centralina P4 ricade in un'area riconducibile a quelle annoverate in precedenza, ed ovvero, in aree normalmente incluse nell'area compresa tra i 60 ed i 65 dbLVA.”;

VALUTATO quindi che – anche se non richiesto dalla prescrizione B5 – le registrazioni mostrano un contenimento del rumore entro i limiti della zonizzazione acustica aeroportuale;

VALUTATO che il sistema di monitoraggio è stato ampliato così come richiesto, e che la scelta della localizzazione delle centraline sia stata condivisa con gli enti territoriali;

La prescrizione n.° B5 risulta pertanto OTTEMPERATA

6. in relazione al monitoraggio acustico, dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e dell'individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone. L'aggiornamento del numero di abitanti e dei numeri civici ove questi risiedono dovrà essere sottoposto al controllo e alla verifica della Regione Campania

PRESO ATTO che il Proponente, basandosi sulle attività di monitoraggio acustico condotte, ha redatto Relazioni tecniche biennali “Zonizzazione acustica dell'aeroporto di Napoli Capodichino - Aggiornamento curve isofoniche LVA” per i bienni 2009-2010, 2011-2012;

PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso le tavole di zonizzazione acustica con la rappresentazione delle curve isofoniche e le corrispondenti zone di rumorosità A, B e C;

PRESO ATTO che il Proponente, nella documentazione integrativa, ha trasmesso le Relazioni tecniche biennali “Zonizzazione acustica dell'aeroporto di Napoli Capodichino - Aggiornamento curve isofoniche LVA” per il biennio 2013-2014 e le relative tavole di zonizzazione;

Zonizzazione acustica – aggiornamento curve isofoniche Lva 2010

PRESO ATTO che, nell'aggiornamento 2010, il Proponente dichiara che in mancanza di dati disaggregati alla data di realizzazione dello studio, per la popolazione si è adottata l'ipotesi di una distribuzione uniforme degli abitanti in ogni particella censuaria analizzata, riconducendo la stima a una valutazione in termini di superficie che ha prodotto i seguenti risultati:

Tabella 1. Confronto tra le estensioni delle aree di pari esposizione acustica relative ai campioni di traffico per gli anni 2001/2002 e 2009/2010.

| Livello Lva [dB(A)] | Area campione medio 21 giornate 2001/2002 (kmq) | Area campione medio 21 giornate 2009/2010 (kmq) | Differenza (kmq) | Differenza (%) |
|---------------------|---|---|------------------|----------------|
| Area 60 | 5.749 | 3.653 | -2.096 | -36.46 |
| Area 65 | 2.701 | 1.542 | -1.159 | -42.91 |
| Area 70 | 1.545 | 0.753 | -0.792 | -51.26 |
| Area 75 | 0.283 | 0.237 | -0.046 | -16.25 |
| Area 60 ÷ 65 | 3.048 | 2.111 | -0.937 | -30.74 |
| Area 65 ÷ 75 | 2.418 | 1.305 | -1.113 | -46.03 |
| Area >75 | 0.283 | 0.237 | -0.046 | -16.25 |

CONSIDERATO che, da quanto sopra, emerge una riduzione delle aree impattate:

- l'area sottesa dalle curve isofoniche rappresentative dei livelli a 60 dB(A) supera di poco i confini del sedime aeroportuale verso il comune di Napoli e, in misura minore verso quello di Casoria;
- le aree relative a 65 dB(A) includono una piccola porzione del tessuto urbano;
- l'area con valori Lva superiori a 75 dB(A) è interamente contenuta nel sedime aeroportuale.

CONSIDERATO che in merito alla corrispondenza tra le zone di rumorosità e il numero di abitanti, i risultati sono i seguenti:

| Livelli di esposizione dB(A) | Persone esposte |
|------------------------------|-----------------|
| L _{VA} 60-65 | 6.347 |
| L _{VA} 65-75 | 110 |
| L _{VA} >75 | Interna apt |

Zonizzazione acustica – aggiornamento curve isofoniche Lva 2012

PRESO ATTO che per l'aggiornamento 2012 in merito alla popolazione residente il Proponente dichiara che sono stati utilizzati i dati geo-referenziati delle abitazioni e della popolazione residente nell'intorno aeroportuale; le informazioni sono state reperite dalle basi dati fornite dall'ISTAT e sono basate sui dati elementari del censimento dell'anno 2001; l'aggregazione è basata sulle singole particelle censuarie;

PRESO ATTO che il Proponente riporta le seguenti estensioni delle isofoniche relative al modello del 2011/2012 comparate al modello del 2009/2010 e a quello del 2001/2002, con il quale si era provveduto alla costruzioni delle isofoniche approvate dalla Commissione Aeroportuale;

| LEVEL | Aree modello 2011/2012 (elaborazione INM 7.0.c + DTM) | Aree modello 2009/2010 (elaborazione INM 6.2) | Aree modello 2001/2002 (elaborazione INM 6.0) |
|----------------------------|---|---|---|
| Area 60 (Km ²) | 3.972 | 3.653 | 5.749 |
| Area 65 (Km ²) | 1.631 | 1.542 | 2.701 |
| Area 75 (Km ²) | 0.337 | 0.237 | 0.283 |

CONSIDERATO che dalle restituzioni grafiche emerge che:

- l'area sottesa dalle curve isofoniche rappresentative dei livelli a 60 dB(A) supera i confini del sedime aeroportuale;
- le aree relative a 65 dB(A) includono una piccola porzione del tessuto urbano;
- l'area con valori Lva superiori a 75 dB(A) è interamente contenuta nel sedime aeroportuale;

CONSIDERATO che il Proponente, per facilitare il confronto con le analisi svolte in passato, ha sovrapposto le curve isofoniche elaborate con quelle relative ai dati di traffico degli anni precedenti:

- Confronto modello 2011/2012 con modello 2009/2010;
- Confronto modello 2011/2012 con modello 2001/2002;

da cui emerge che le isofoniche del modello di traffico per gli anni 2011/2012 hanno un'estensione minore e ricadono sostanzialmente all'interno delle corrispondenti isofoniche del modello relativo al traffico 2001/2002;

CONSIDERATO che il Proponente riporta il seguente numero totale stimato di abitanti dell'intorno aeroportuale, che occupano abitazioni situate al di fuori degli agglomerati esposti ai vari livelli di LVA (valutato in dB a 4 m di altezza e sulla facciata più esposta):

| Livelli di esposizione dB(A) | Persone esposte |
|------------------------------|-----------------|
| L _{VA} 60-65 | 7.506 |
| L _{VA} 65-75 | 0 |
| L _{VA} >75 | Interna apt |

Numero totale stimato di persone esposte ai diversi livelli di LVA.

Zonizzazione acustica – aggiornamento curve isofoniche Lva biennio 2013-2014

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che la zonizzazione 2013-2014 è stata effettuata su un campione di traffico aggiornato, estratto da statistiche fornite da GESAC ed ENAV, e determinato secondo le modalità definite nell'Allegato A del DM 31/10/1997, e che le tre settimane a maggior traffico individuate, a norma del DM citato, sono risultate essere:

- periodo 01/10 – 31/10: settimana 08/14 ottobre 2013;
- periodo 01/02 – 31/05: settimana 14-20 maggio 2014;
- periodo 01/06 – 30/09: settimana 25-31 agosto 2014.

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che la Relazione è stata trasmessa ad Arpac e Regione con nota prot. HSE-687/GC del 07/08/2015, a seguito della quale non ha mai ricevuto risposta;

CONSIDERATO che dagli elaborati grafici prodotti si osserva che tutte le isofoniche del modello ottenuto dall'aggiornamento del traffico agli anni 2013-2014 hanno una estensione minore delle precedenti e che, inoltre, ricadono sostanzialmente all'interno delle corrispondenti isofoniche del modello relativo al traffico degli anni 2001-2002 approvate dalla Commissione e utilizzate per la Zonizzazione Acustica dell'intorno Aeroportuale;

PRESO ATTO che il Proponente riporta le seguenti estensioni delle isofoniche relative al modello del 2013/2014 comparate al modello del 2011/2012 e a quello del 2001/2002;

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

CONSIDERATO che dalle restituzioni grafiche emerge che:

- l'area sottesa dalle curve isofoniche rappresentative dei livelli a 60 dB(A) supera i confini del sedime aeroportuale;
- le aree relative a 65 dB(A) includono una piccola porzione del tessuto urbano;
- l'area con valori Lva superiori a 75 dB(A) è interamente contenuta nel sedime aeroportuale.

CONSIDERATO che dal confronto effettuato con i bienni 2011/12 e 2001/02 emerge una minore estensione delle isofoniche 2013/14;



Handwritten notes on the right side of the page, including the letters "S", "W", "K", "O", "M", "3", "4", "5", "6", "7", "8", "9", "10", "11", "12", "13", "14", "15", "16", "17", "18", "19", "20", "21", "22", "23", "24", "25", "26", "27", "28", "29", "30", "31", "32", "33", "34", "35", "36", "37", "38", "39", "40", "41", "42", "43", "44", "45", "46", "47", "48", "49", "50", "51", "52", "53", "54", "55", "56", "57", "58", "59", "60", "61", "62", "63", "64", "65", "66", "67", "68", "69", "70", "71", "72", "73", "74", "75", "76", "77", "78", "79", "80", "81", "82", "83", "84", "85", "86", "87", "88", "89", "90", "91", "92", "93", "94", "95", "96", "97", "98", "99", "100".

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "M", "H", "AL", "AK", "di 24", and several other illegible signatures.



CONSIDERATO che per l'analisi della popolazione interessata sono stati utilizzati gli stessi dati dell'aggiornamento 2011-2012;

CONSIDERATO che in merito alla popolazione esposta ai diversi livelli di rumore il Proponente riporta:

| Livelli di esposizione dB(A) | Persone esposte 2013/2014 | Persone esposte 2011/2012 |
|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| L _{VA} 60-65 | 5.926 | 7.506 |
| L _{VA} 65-75 | 556 | 0 |
| L _{VA} >75 | Interna apt | Interna apt |

Numero stimato di persone esposte ai diversi livelli di Lva

CONSIDERATO, infine, che sono stati individuati i numeri civici (Comune, Strada, Numero civico) ricadenti nelle diverse fasce di pertinenza della zonizzazione acustica, mediante geo-localizzazione dei singoli numeri civici, dalla cui analisi sono emersi :

- n. 546 Civici in zona A
- n. 25 Civici in zona B
- n. 0 Civici in zona C.

VALUTATO che il Proponente ha risposto tecnicamente a quanto richiesto dalla prescrizione, pur ancora in mancanza di un riscontro di Regione Campania (alla quale il Proponente ha trasmesso la documentazione richiesta in data 07/08/2015) e della ufficializzazione delle suddette zonizzazioni da parte della Commissione Aeroportuale.

La prescrizione n.º B6, per quanto di competenza ENAC in qualità di soggetto proponente, risulta pertanto OTTEMPERATA, segnalando tuttavia alla Direzione di valutare l'opportunità di dar corso ad attività di controllo, mirate alla verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e i ricettori esposti, in relazione alle caratteristiche dei ricettori stessi (loro destinazione d'uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione acustica comunale dei Comuni di Napoli e di Casoria.

8. a conclusione della campagna di rilievi annuali di cui al punto 7, qualora la Regione Campania sulla base degli esiti di detta campagna lo reputi necessario per il rispetto delle disposizioni del D. Lgs. 351/99 e del DM 60/02, la GESAC, sulla base delle indicazioni della

Regione e dell'ARPAC, dovrà integrare la rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria relativamente al territorio interessato dall'aeroporto, con una nuova postazione di misura o con il potenziamento di massimo 2 postazioni esistenti già appartenenti alla rete di monitoraggio regionale

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "...A seguito della campagna di monitoraggio atmosferico, effettuata da GESAC, svoltasi nell'anno 2009 per i periodi estivo (giugno - luglio) e invernale (marzo - aprile), i cui risultati sono stati trasmessi con nota prot. 508/QSA del 17/11/2009, né la Regione Campania, né l'ARPAC hanno fornito indicazioni circa l'integrazione della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria, relativamente al territorio interessato dall'aeroporto. Con nota Prot. HSE - 683/CG del 20/07/2015, Gesac ha comunicato ad ARPAC e, per conoscenza, alla regione Campania l'intenzione di procedere allo svolgimento di una nuova Campagna di Monitoraggio della qualità dell'aria dell'intorno aeroportuale. Con la stessa nota, si rammenta che Gesac ha già svolto nel 2009 una analoga campagna secondo le modalità a suo tempo concordate e in adempimento alla corrente prescrizione del decreto di compatibilità ambientale.";

CONSIDERATO che il Proponente non ha ricevuto alcun riscontro alle comunicazioni inviate agli Enti (ARPA Campania e Regione Campania);

VALUTATO, quindi, che il Proponente abbia correttamente informato Regione Campania e ARPAC ma che, non avendone ricevuto risposta, non fosse obbligato a procedere autonomamente all'integrazione della rete regionale di rilevamento in assenza di precise richieste provenienti dagli Enti stessi;

La prescrizione n.º B8 risulta pertanto OTTEMPERATA

9. dovrà essere attuato e sottoposto a costante monitoraggio il piano di smaltimento dei rifiuti proposto dalla GESAC raggiungendo il progressivo obiettivo di una Raccolta Differenziata pari al 50% dei rifiuti prodotti in modo tale che i rifiuti inviati a smaltimento non aumentino rispetto allo scenario attuale, pur aumentando il numero dei movimenti degli aeromobili e dei passeggeri e che gli stessi non abbiano a gravare sulle modalità di smaltimento locale. Dovrà inoltre essere garantita la tracciabilità dei rifiuti

PRESO ATTO che presso lo scalo aeroportuale di Napoli Capodichino è vigente una Politica per la Qualità, la Sicurezza e l'Ambiente indirizzata alla "riduzione dell'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente" e un Sistema di Gestione integrato per la Sicurezza e l'Ambiente (*Health, Safety, Security, Environment Management System, HSSE MS*), quale strumento regolatore e di disciplina per le attività operative ivi incluse la gestione dei rifiuti;

PRESO ATTO che le tipologie di rifiuti prodotte sono principalmente :

- rifiuti da attività di servizio e commercio, per natura merceologica assimilabili agli urbani, più in generale rifiuti speciali non pericolosi,
- rifiuti speciali pericolosi più prettamente da attività assimilabili industriali/aeronautiche;

CONSIDERATO che il Piano di smaltimento dei rifiuti proposto da GESAC, di cui alla prescrizione, si poneva come obiettivi della raccolta differenziata il 30% nel 2010, il 40% nel 2015 e il 50% nel 2020;

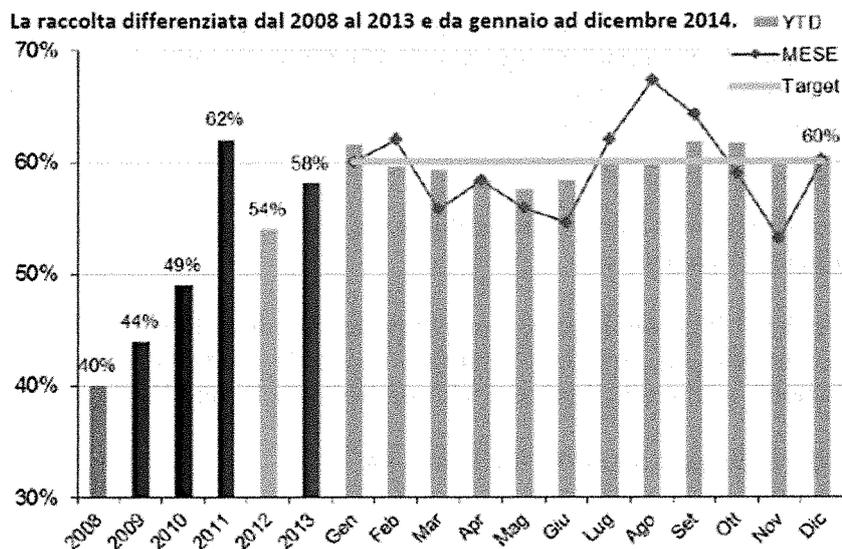
CONSIDERATO che ogni società operante all'interno dell'aeroporto provvede alla raccolta e smaltimento dei propri rifiuti speciali pericolosi e non, mediante ditta autorizzata nelle aree di propria pertinenza ovvero ad essa affidate;

PRESO ATTO che la società di gestione dell'aeroporto - Gesac - provvede, oltre alla gestione dei propri rifiuti speciali, alla raccolta e smaltimento di tutti i rifiuti che sono assimilabili agli urbani;

CONSIDERATO che i rifiuti prodotti sono conferiti in maniera differenziata nei punti di raccolta o aree attrezzate, predisposte dal gestore, a seconda della tipologia e origine del rifiuto nonché dalle società operanti in aeroporto, nelle aree di propria competenza;

CONSIDERATO che, nell'ambito del Sistema di gestione HSSE MS, è attivo un sistema di ispezioni che ha come obiettivo la verifica che i processi operativi si svolgano in aree e in condizioni tali da garantire elevati livelli di sicurezza e nel rispetto dei requisiti cogenti di sicurezza, ambiente e qualità del servizio;

PRESO ATTO che la produzione di rifiuti per passeggero e la percentuale di raccolta differenziata relativi agli anni compresi tra il 2008 e il 2014 sono riportate nei grafici e nelle tabelle seguenti:



| PRODUZIONE RIFIUTI PER MESE | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| RIFIUTI KPIs | | | | | | | | | | | | | |
| INDICATORI | MESE | | | | | | | | | | | | YTD |
| | GEN | FEB | MAR | APR | MAG | GIU | LUG | AGO | SET | OTT | NOV | DIC | 2014 |
| Rifiuti [ton] | 78 | 125 | 66 | 92 | 124 | 107 | 116 | 217 | 176 | 154 | 116 | 134 | 1.505 |
| RSUA [ton] | 76 | 65 | 61 | 76 | 99 | 102 | 114 | 115 | 103 | 107 | 78 | 69 | 1.063 |
| % RD | 60% | 62% | 56% | 58% | 56% | 55% | 62% | 67% | 64% | 59% | 60% | 60% | 60% |

Tabella 4. La produzione di rifiuti, di rifiuti solidi urbani e la % di raccolta differenziata, anno 2014.

CONSIDERATO che dai dati sopra riportati emerge che, a fronte di una produzione di rifiuti per passeggero tendenzialmente costante entro valori medi annui compresi tra 0,18 e 0,27 kg/pax, si è registrato un incremento delle percentuali di raccolta differenziata che è passato dal 40% nel 2011 al 60% nel 2014;

VALUTATO che rispetto agli obiettivi assunti dal Piano di smaltimento dei rifiuti le percentuali di smaltimento sono state superate: la differenziazione del 40% posta come obiettivo nel 2015 è stata effettivamente raggiunta nel 2011 e quella del 50% prevista per il 2020 è superata nel 2014, con una raccolta differenziata pari al 60%.

PRESO ATTO che nelle integrazioni fornite il Proponente dichiara che nel 2015 i rifiuti prodotti sono pari a 0.24 kg/pax, e la Raccolta Differenziata ha raggiunto il 70%, ovvero è incrementata di 10 punti percentuale rispetto all'anno precedente;

CONSIDERATO che la tracciabilità dei rifiuti è data dall'utilizzo del formulario di identificazione dei rifiuti (FIR) e del registro di carico e scarico ai sensi del D.Lgs. n.152/2006 e ss. mm. e ii., e che tutti i rifiuti in uscita compaiono nel MUD, non essendoci rifiuti conferiti al Comune;

VALUTATO che la presenza di un Sistema di Gestione integrato per la Sicurezza e l'Ambiente con i relativi audit interni ed esterni possa rappresentare una valida modalità di monitoraggio del piano di smaltimento dei rifiuti;

VALUTATO che gli obiettivi del piano approvato siano stati raggiunti;

VALUTATO che la tracciabilità dei rifiuti così come proposta sia da considerarsi esaustiva;

La prescrizione n.° B9 risulta pertanto OTTEMPERATA

13. il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso anche all'ambiente idrico superficiale (sistema di scarico delle acque dopo trattamento) e all'avifauna e dovrà essere provvisto di una apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini mediante apposito portale web

Monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... l' Aeroporto di Napoli si è dotato di un Piano di monitoraggio e autocontrollo degli scarichi idrici afferenti agli impianti di raccolta, drenaggio e trattamento delle acque bianche di dilavamento dei piazzali. Tale Piano risponde ai requisiti e alle specifiche prescrizioni ricevute dai rispettivi enti competenti nell'ambito delle istruttorie condotte e relative autorizzazioni dagli stessi rilasciate.";

PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso (in allegato all'istanza) anche le autorizzazioni per gli scarichi nei primi strati del suolo e sottosuolo delle acque meteoriche suddette, rilasciate dai comuni di Napoli e Casoria su cui ricadono gli impianti interessati;

PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso (in allegato all'istanza) il Programma di autocontrollo degli scarichi afferenti le reti di drenaggio del sedime aeroportuale, il frontespizio vidimato dal Comune di Napoli del registro di autocontrollo, ed il piano di manutenzione delle opere;

VALUTATO che la documentazione trasmessa attesti il funzionamento del richiesto sistema di monitoraggio del sistema di scarico delle acque dopo il trattamento, anche se non risultano evidenze della trasmissione periodica agli Enti competenti e su portale WEB;

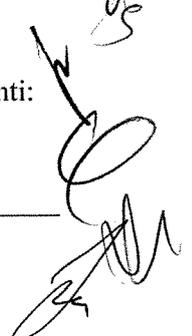
Il monitoraggio dell'avifauna

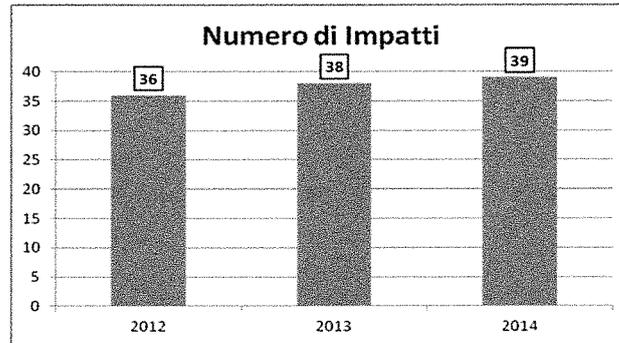
PRESO ATTO che è stato prodotto lo Studio Annuale "Wild Life Strike" relativo all'anno 2014, con particolare riferimento al calcolo dell'indice di rischio Bird Risk Index (BRI2) e la Relazione Annuale sostitutiva della Ricerca di tipo Naturalistico Ambientale quinquennale;

PRESO ATTO che i dati sono registrati su schede di monitoraggio e reporting forms che vengono stampati e archiviati presso l'Ufficio del PH Area di Movimento per una durata minima di 5 anni; si provvede inoltre ad archiviazione digitale attraverso apposito software dedicato;

PRESO ATTO che i documenti di bird/wildlife strike compilati o ricevuti, sono archiviati presso la Segreteria Airfiled Operations dove sono conservati per almeno 5 anni;

CONSIDERATO che i risultati del monitoraggio delle specie osservate nel corso del 2014 sono i seguenti:

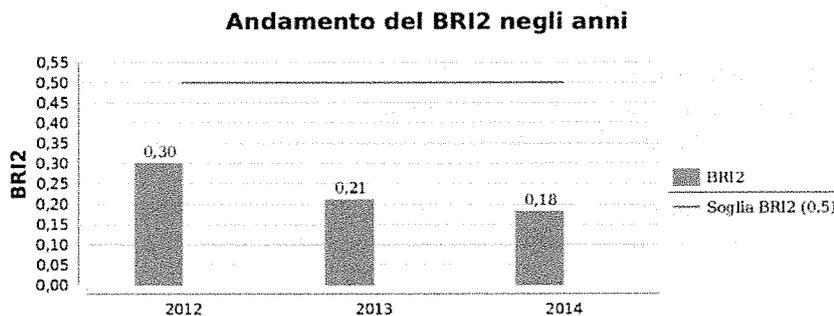
M      19 di 24



CONSIDERATO che i dati relativi al calcolo del Bird Risk Indicator per mese, relativi 2014 sono i seguenti:

| Mese | Impatti totali | Impatti con danni | Impatti multipli | Ingestioni nei motori | Con effetti sul volo | Movimenti | Numero soggetti avvistati | Numero gruppi avvistati | Bird Risk Indicator |
|----------------|----------------|-------------------|------------------|-----------------------|----------------------|--------------|---------------------------|-------------------------|---------------------|
| GENNAIO | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3749 | 2036 | 9 | 0,03 |
| FEBBRAIO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3441 | 2181 | 8 | 0,02 |
| MARZO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4160 | 1964 | 8 | 0,02 |
| APRILE | 4 | 0 | 4 | 1 | 0 | 4892 | 2556 | 14 | 0,11 |
| MAGGIO | 8 | 0 | 3 | 0 | 0 | 5979 | 3370 | 9 | 0,44 |
| GIUGNO | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6376 | 3507 | 11 | 0,29 |
| LUGLIO | 8 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7303 | 3695 | 11 | 0,44 |
| AGOSTO | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7483 | 3668 | 12 | 0,19 |
| SETTEMBRE | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6058 | 2941 | 13 | 0,39 |
| OTTOBRE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5587 | 2774 | 10 | 0,05 |
| NOVEMBRE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4212 | 2820 | 10 | 0,02 |
| DICEMBRE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4093 | 2280 | 11 | 0,17 |
| Totale: | 39 | 0 | 9 | 2 | 0 | 63333 | 33792 | | 0,18 |

CONSIDERATO che il Proponente presenta il seguente grafico che mostra l'andamento del BRI2 negli anni 2012-2014.



CONSIDERATO che nel 2014 il rischio di birdstrike cui è esposto l'aeroporto è stato pari a 0,18 (BRI2), con un trend positivo di riduzione rispetto ai due anni precedenti;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che. "... il personale aeroportuale preposto alle attività di prevenzione Bird Strike, effettua sistematici monitoraggi su tutta l'avifauna, riportati ed archiviati in formato elettronico attraverso un apposito software dedicato. In particolare si provvede a rilevare e registrare gli avvistamenti della avifauna delle specie osservate registrando con reportistica periodica sia la specie sia la numerosità delle unità avvistate. Tale rilevazione è parte dello Studio Annuale "WildLife Strike", con particolare riferimento al calcolo dell' indice di rischio Bird Risk Index (BRI2)";

VALUTATO che, sebbene il Proponente riporti i numeri di avvistamento totali per specie, non sia stato presentato un vero e proprio piano di monitoraggio per l'avifauna, ma solo quanto strettamente necessario per la valutazione del rischio di bird-strike;

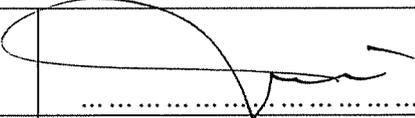
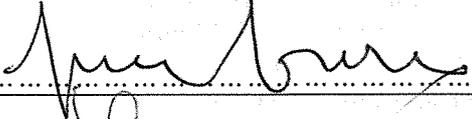
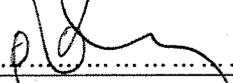
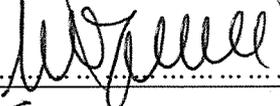
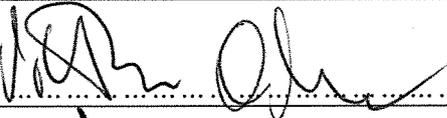
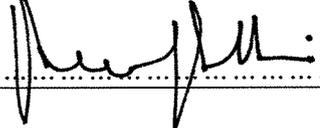
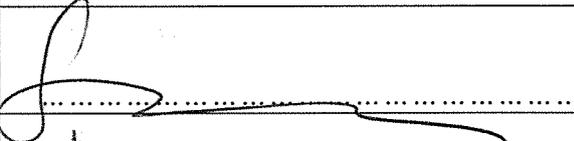
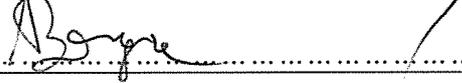
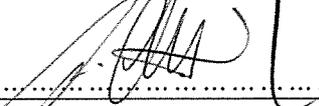
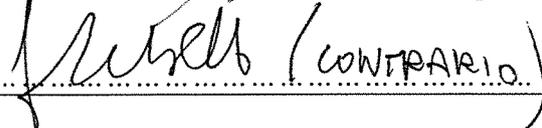
VALUTATO, infine, che nulla viene specificato in merito alla gestione di idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini mediante apposito portale web;

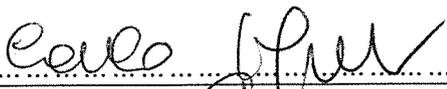
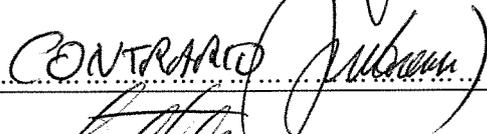
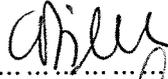
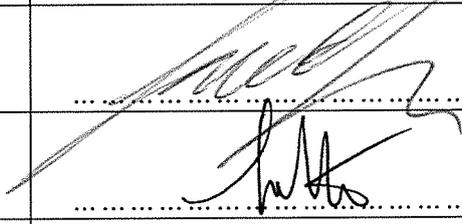
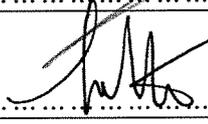
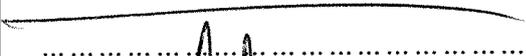
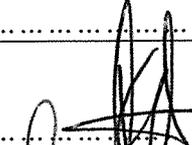
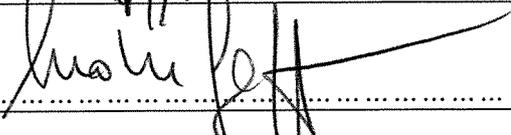
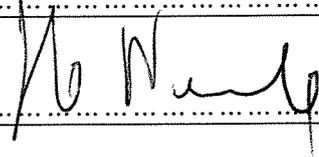
La prescrizione n.° B13 risulta pertanto **OTTEMPERATA** per quanto riguarda l' esistenza di un sistema di monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale e di uno dedicato all'avifauna, ma **NON OTTEMPERATA** per quanto attiene al sistema di comunicazione e diffusione degli esiti via web al pubblico e agli Enti interessati.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS RITIENE

le prescrizioni di cui alla lettera b) prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 622 del 22.07.2008 relativo al progetto "Aeroporto di Napoli Capodichino, Master Plan al 2020" sono da considerarsi come da tabella seguente:

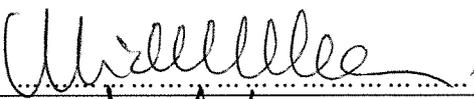
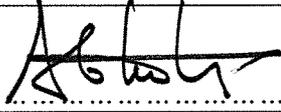
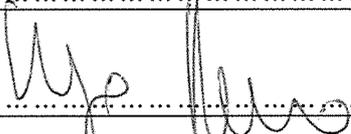
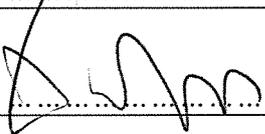
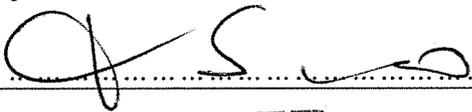
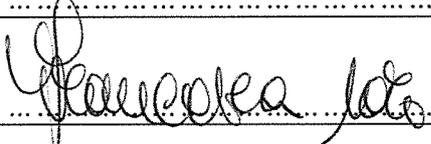
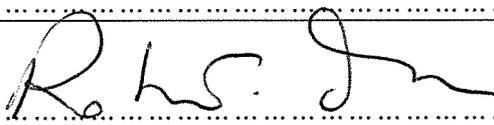
| | |
|---------------------|--|
| Prescrizione n.°B1 | OTTEMPERATA |
| Prescrizione n.°B2 | NON OTTEMPERATA |
| Prescrizione n.°B5 | OTTEMPERATA |
| Prescrizione n.°B6 | OTTEMPERATA per quanto di competenza ENAC in qualità di soggetto proponente, segnalando tuttavia alla Direzione di valutare l'opportunità di dar corso ad attività di controllo, mirate alla verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e i ricettori esposti, in relazione alle caratteristiche dei ricettori stessi (loro destinazione d'uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione acustica comunale dei Comuni di Napoli e di Casoria. |
| Prescrizione n.°B8 | OTTEMPERATA |
| Prescrizione n.°B9 | OTTEMPERATA |
| Prescrizione n.°B13 | OTTEMPERATA limitatamente al sistema di monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale e al sistema di monitoraggio dell'avifauna NON OTTEMPERATA per l'assenza di un sistema documentato di comunicazione e di diffusione degli esiti via web |

| | |
|---|--|
| Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente) |  |
| Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS) |  |
| Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA) |  |
| Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale) |  |
| Avv. Sandro Campilongo (Segretario) |  |
| Prof. Saverio Altieri |  |
| Prof. Vittorio Amadio |  |
| Dott. Renzo Baldoni |  |
| Avv. Filippo Bernocchi | ASSENTE |
| Ing. Stefano Bonino |  |
| Dott. Andrea Borgia |  |
| Ing. Silvio Bosetti | ASSENTE |
| Ing. Stefano Calzolari |  |
| Ing. Antonio Castelgrande |  |
| Arch. Giuseppe Chiriatti |  |
| Arch. Laura Cobello |  (CONTRARIO) |

| | |
|---|--|
| Prof. Carlo Collivignarelli |  |
| Dott. Siro Corezzi |  |
| Dott. Federico Crescenzi |  |
| Prof.ssa Barbara Santa De Donno | ASSENTE |
| Cons. Marco De Giorgi | ASSENTE |
| Ing. Chiara Di Mambro |  |
| Ing. Francesco Di Mino |  |
| Avv. Luca Di Raimondo |  |
| Ing. Graziano Falappa |  |
| Arch. Antonio Gatto |  |
| Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini | ASSENTE |
| Prof. Antonio Grimaldi |  |
| Ing. Despoina Karniadaki |  |
| Dott. Andrea Lazzari |  |
| Arch. Sergio Lembo | ASSENTE |
| Arch. Salvatore Lo Nardo |  |

S

W

| | |
|---------------------------------|--|
| Arch. Bortolo Mainardi | ASSENTE |
| Avv. Michele Mauceri |  |
| Ing. Arturo Luca Montanelli |  |
| Ing. Francesco Montemagno | ASSENTE |
| Ing. Santi Muscarà | ASSENTE |
| Arch. Eleni Papaleludi Melis |  |
| Ing. Mauro Patti | ASSENTE |
| Cons. Roberto Proietti | ASSENTE |
| Dott. Vincenzo Ruggiero |  |
| Dott. Vincenzo Sacco |  |
| Avv. Xavier Santiapichi |  |
| Dott. Paolo Saraceno |  |
| Dott. Franco Secchieri | ASSENTE |
| Arch. Francesca Soro |  |
| Dott. Francesco Carmelo Vazzana | ASSENTE |
| Ing. Roberto Viviani |  |