



WZU

O

8

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 2498 del 15/09/2017

Handwritten marks and signatures on the right side of the page.

Progetto:	Verifica di assoggettabilità alla VIA art. 20 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Aeroporto di Napoli Capodichino, Master Plan al 2023 ID VIP 3190
Proponente:	ENAC

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page.

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

VISTA la nota DVA/2015/29611 del 25.11.2015 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di assoggettabilità a VIA relativa al progetto "Aeroporto di Napoli - Capodichino – Aggiornamento Master Plan" presentato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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. 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 D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che in particolare abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

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 n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

PRESO ATTO che la richiesta di pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di verifica di assoggettabilità sul sito web dell'Autorità competente è avvenuta con nota prot. 0121817/ENAC/CIA del 19.11.2015, ed è avvenuta in data 24.11.2015;

VISTI gli esiti della riunione svoltasi il 05.05.2016 c/o MATTM nel corso della fase istruttoria;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 s.m.i.;

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

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

PRESO ATTO che il progetto "Master Plan dell'aeroporto Napoli - Capodichino" è stato oggetto di procedura di verifica di compatibilità ambientale che si è conclusa con il DEC VIA 622 del 22.07.2008, con cui è stato decretato "... *giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Master Plan dell'aeroporto di Napoli - Capodichino ... a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni [... omissis ...]*";

VISTA la Determina Dirigenziale n. 37 del 17.02.17 con cui, con riferimento al DEC VIA 622/2008,

"SI DETERMINA

per il progetto "Aeroporto di Napoli Capodichino - Master Plan 2020",

- *l'OTTEMPERANZA alle prescrizioni nn. 1, 5, 8, 9;*
 - *l'OTTEMPERANZA della prescrizione n. 6 per quanto di competenza ENAC in qualità di soggetto Proponente;*
 - *l'OTTEMPERANZA alla prescrizione n. 13, limitatamente al sistema di monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale e al sistema di monitoraggio dell'avifauna;*
 - *la NON OTTEMPERANZA alla prescrizione n. 13, per quanto attiene al sistema di comunicazione e diffusione degli esiti via web al pubblico e agli Enti interessati;*
 - *la NON OTTEMPERANZA alla prescrizione n. 2;*
- di cui alla lettera B) della Determina n. DVA-2013-14268 del 19/06/2013.*

Con riferimento alla prescrizione n. 6, la scrivente Direzione effettuerà le verifiche, per il tramite della Regione e dell'Arpa Campania, della 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".

VISTO poi il Parere CTVA n. 2428 del 16.06.17, con la quale si ritengono **OTTEMPERATE** le prescrizioni 2 e 13 di cui alla lettera B) della Determina n. DVA-2013-14268 del 19/06/2013.

PRESO ATTO che, in merito alla Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni del DEC VIA 622/2008, alla Commissione non sono pervenuti i pareri della Regione Campania e del MIBAC;

PREMESSA

L'aeroporto di Napoli Capodichino ha ottenuto 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: [... omissis ...]*".

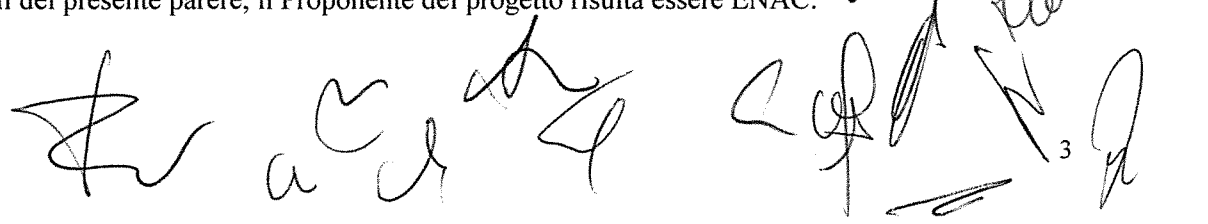
La procedura era stata intrapresa su un Master Plan aeroportuale dall'orizzonte temporale al 2020.

GESAC S.p.A. - Gestione Servizi Aeroportuali Campani - , gestore dell'Aeroporto di Napoli Capodichino e Proponente del Masterplan 2020 (MP2020) approvato nel 2008, nel corso della presente istruttoria, ha dichiarato che su tale Piano mancava l'esplicita approvazione di ENAC, la quale ha aperto un processo istruttorio da cui è emersa la necessità di apportare integrazioni al progetto presentato ed approvato dal Ministero.

GESAC S.p.A. ha sottoposto a ENAC una proposta di un nuovo PSA 2013-2023 nel luglio 2014. Con nota prot. 0029893/ENAC/CIA del 19.03.2015 ENAC ha espresso approvazione tecnica del nuovo PSA.

A valle di ciò GESAC ha predisposto uno studio preliminare ambientale finalizzato alla verifica di assoggettabilità a VIA del nuovo PSA, oggetto del presente parere.

Attualmente, ai fini del presente parere, il Proponente del progetto risulta essere ENAC.



Il Proponente dichiara che “Azioni già incluse nel MP2020 non sono state considerate nell’ambito del presente Rapporto (che esamina il nuovo PSA) in quanto hanno già ottenuto la compatibilità ambientale nel 2008. In altre parole, ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA del nuovo PSA sono state considerate solamente le azioni innovative rispetto a quanto già previsto dal MP2020.”

Il Proponente dichiara inoltre che “... in data 22/07/2008 con Decreto n. 622 è stato rilasciato il VIA alla precedente versione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, di cui questo documento costituisce una revisione soprattutto in termini di previsioni di traffico e di fasizzazione degli interventi, mantenendone sostanzialmente invariati gli interventi previsti, e che il progetto all’epoca autorizzato non risulta realizzato nel suo complesso alla data di presentazione dell’istanza” (ovvero 19.11.2015).

Pertanto, la presente Verifica di Assoggettabilità, riguarda l’aggiornamento del PSA 2003-2023 dell’aeroporto di Capodichino.

Situazione attuale dello scalo

L’aeroporto internazionale di Capodichino, classificato con codice ICAO 4D, ricade su un altipiano a 6 km in direzione nord dal centro di Napoli, su un sedime di circa 233 ha, in parte sul Comune di Napoli, in parte sul Comune di Casoria.

L’aeroporto è situato nell’area a nord di Napoli, in un contesto urbanizzato confinante con i quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno a nord, il quartiere di Poggioreale a sud, il quartiere di San Carlo all’Arena a ovest e, ad est, gli insediamenti del Comune di Casoria.

L’infrastruttura aeroportuale attualmente è dotata di un’unica pista di volo RWY06/24, realizzata in pavimentazione flessibile di lunghezza pari a m 2.628 e larghezza m 45, con shoulder laterali di m 7,50 di larghezza.

La soglia THR 06 è decalata di 399 m e la THR 24 di 190 m; sono presenti sistemi ILS per l’avvicinamento strumentale di precisione di categoria CAT I per entrambe le testate.

Per ciascuna estremità della pista è realizzata una fascia di rispetto (anti-blast) opportunamente pavimentata per evitare l’erosione del terreno dovuta al jetblast degli aerei in decollo.

Sono presenti, per entrambe le direzioni della RWY 06/24, le seguenti superfici di sicurezza:

per RWY 06:

- CWY (clearway) di dimensioni m 150x150;
- RESA di dimensioni m 90x90;

per RWY 24

- CWY (clearway) di dimensioni m 130x150;
- RESA di dimensioni m 90x90;

Distanze dichiarate AIP Aprile 2014

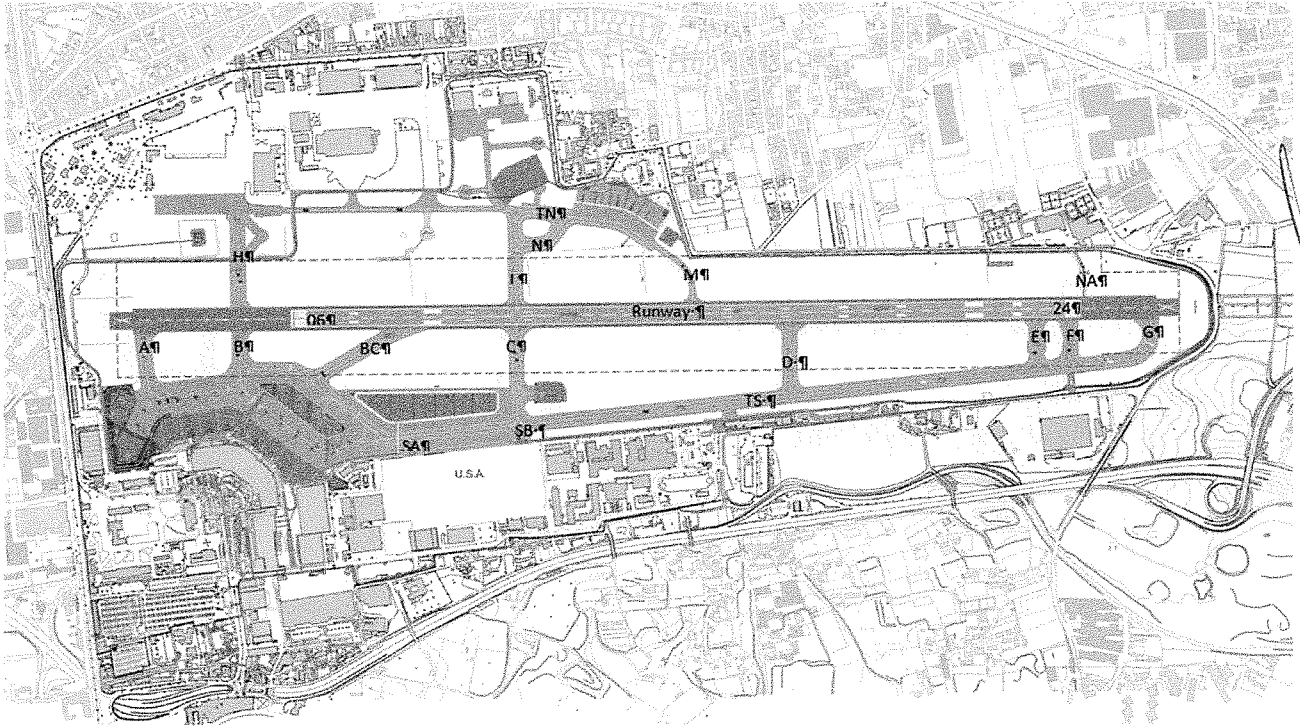
Designazione RWY	TORA ¹ [m]	TODA ² [m]	ASDA ³ [m]	LDA ⁴ [m]
06	2 628	2 758	2 628	2 229
24	2 628	2 778	2 628	2 438

¹ Pista (corsa) disponibile per il decollo (Take-Off Run Available -TORA)

² Distanza disponibile per il decollo (Take-Off Distance Available - TODA)

³ Distanza Disponibile di Accelerazione e Arresto (Accelerate-Stop Distance Available - ASDA)

⁴ Distanza di atterraggio Disponibile (Landing Distance Available - LDA)

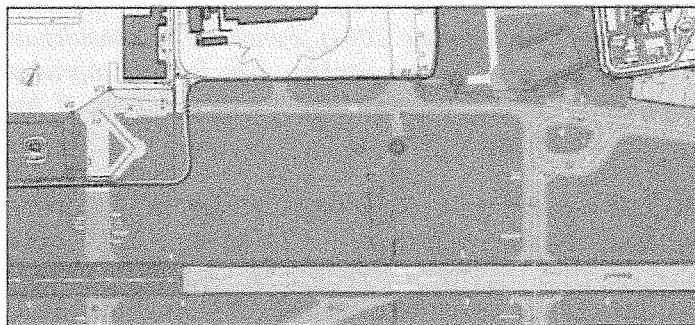


La superficie di STRIP della RWY 06/24 ha dimensioni pari a 2.748 x 300 m, sebbene gli ultimi 180 m, dal lato della THR 24, sono ridotti fino ad un minimo di 240 m. L'Apron è realizzato in pavimentazione rigida ed ha una superficie di 200.000 m², sulla quale sono disponibili 30 piazzole di sosta.

Sedime militare e sedime civile

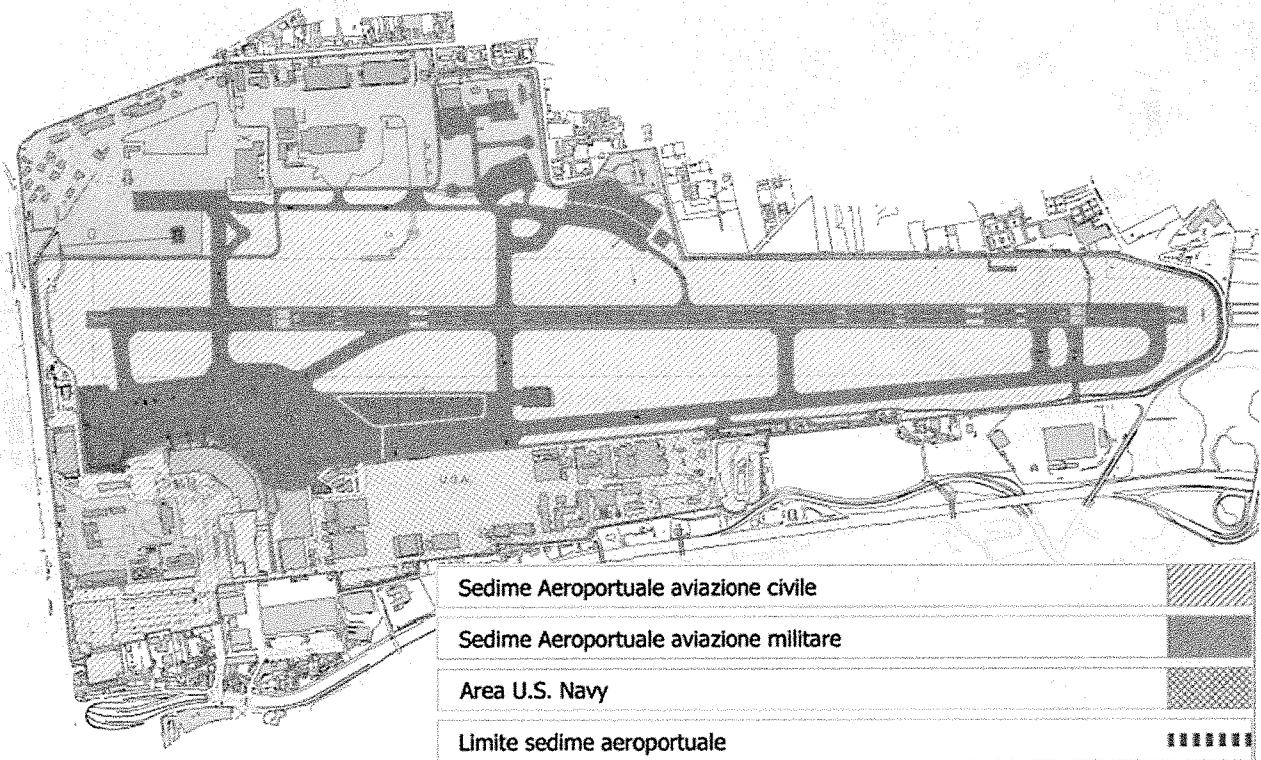
Il sedime aeroportuale occupa complessivamente una superficie di 233 ha, di cui 8 dedicati all'aerostazione e ai parcheggi; in adiacenza al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana che occupa ulteriori 41 ha.

Il Proponente comunica che : *“Il confine tra Demanio Aviazione Militare e Demanio Aviazione Civile è stato di recente ridefinito (Rif. nota dell'Aeronautica Militare Prot. Fg. M_D.ARM003/0110200 del 31/08/2010 e nota Enac prot. 0110265/ENAC/IPP del 22/09/2010), battendo n. 10 vertici e trasferendo al sedime AC aree per complessivi 27.000 mq circa”*



Vertici del nuovo confine DAC/DAM e le aree trasferite all'Aviazione Civile

[Handwritten signatures and notes]



Planimetria sedime attuale e confini aree militari/civili

Il Proponente evidenzia inoltre che “per la zona landside, pur essendo disponibile una grande quantità di aree, le potenzialità di ampliamento sono invece limitate dalle strutture militari esistenti.”

Capacità Sistema pista di volo – taxi way – piazzali di sosta aa/mm

Il Proponente dichiara che:

- “la capacità della Pista è descritta separatamente da quella dell’Aerostazione Passeggeri e degli accessi/egressi;
- tutte le estensioni da costruire sono raggruppate per soglie temporali, prendendo in considerazione 2 fasi successive di sviluppo: gli anni 2018 e 2023;
- per mantenere un alto livello di servizio e di sicurezza nell’intera area aeroportuale, si è previsto che tutto il traffico charteristico in arrivo sia processato nella stessa sala utilizzata per il traffico di linea;
- nella redazione di questo documento (PSA 2013 – 2023 Relazione Generale ndr. E001—GEN002), per quanto attiene agli standard funzionali, si è fatto riferimento al “Airport Development Reference Manual” della IATA (9th Edition Gennaio 2004) prendendo in considerazione il livello di servizio “alto – B”. Per talune aree, ed in particolare per le sale partenze ed arrivi airside, in considerazione dei picchi stagionali derivanti dal traffico charter, il livello di servizio preso a riferimento è quello “A – Eccellente.”;

Il Proponente riporta che l’attuale capacità della pista è stata calcolata in 30 movimenti/ora, e ritiene che tale capacità sia sufficiente a sostenere il traffico atteso per il PSA all’anno 2023 (circa 70mila ATM/anno, con una previsione di 28 ATM/h come DFR – ATM “Air Traffic Movements”, DFR “Design Flow Rate”).

Per il calcolo di tale capacità, datato 2004 e approvato nel 2005, il Proponente ha utilizzato:

- come anno base per i movimenti il 2003, valutando un incremento fino al 110%;
- una struttura caratterizzata da 24 piazzole per il traffico commerciale ed una bretella ad alta velocità (RET), relativa all’anno 2005, mentre nel nuovo PSA, attualmente in valutazione, la configurazione operativa prevede ulteriori 6 piazzole a Nord della pista ed un nuovo raccordo di uscita, anch’esso a Nord.

Infrastrutture lato terra - Capacità Terminal

Attualmente il terminal passeggeri è articolato su 3 livelli: al primo piano sono situati gli uffici, i servizi commerciali e il catering, al piano terra sono gestiti gli arrivi/partenze ed al piano seminterrato sono posizionati i depositi e gli spogliatoi. Negli ultimi anni sono stati costruiti tre "bridge" che servono il lato ovest dell'infrastruttura, denominati "Gate C" e che consentono il collegamento diretto con l'aeromobile, senza l'ausilio di ulteriori mezzi di trasporto. Nei pressi dei "Gate C" è stata inoltre realizzata una nuova connessione tra i livelli funzionali, composta da scale mobili e fisse, che consente il raggiungimento dell'area arrivi al piano terra direttamente dalla sala partenze.

La tabella seguente riporta i valori riassuntivi delle capacità del Terminal, in relazione al livello "B" di servizio atteso ("A" per sale partenze ed arrivi airside).

AREA FUNZIONALE	LOS	CAPACITÀ
Banchi Check-in	MQT 10'	3.030 pax/h
Area Accodamento ai check-in	B	1.660 pax
Controllo passaporti in partenza	MQT 10'	960 pax/h
Area accodamento controllo passap. in partenza	B	191 pax
Controlli di sicurezza accesso alla sala partenze	LOS com chk-in MQT 10'	3.645 pax/h
Sala partenze (Totale Sch.+ Extra Sch.)	A	3.539 pax/h
Sala partenze Schengen	A	3.100 pax/h
Sala partenze Extra Schengen	A	1.100 pax/h
Controllo passaporti in arrivo	B	960 pax/h
Unità di riconsegna bagagli	A	3.200 pax/h
Sala Arrivi (Airside)	A	846 pax
Sala arrivi (Landside)	B	2.371 pax/h

Impianti antincendio

In data 22 novembre 2013 l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto il certificato di Protezione Incendi per il Terminal Passeggeri.

Impianti di condizionamento

Per garantire la climatizzazione dell'Aerostazione Passeggeri, sono disponibili circa 60 Unità di Trattamento Aria e 33 gruppi frigoriferi

Impianti elettrici

Sono disponibili più Punti di Fornitura, in totale 14 e tutti i servizi primari sono collegati a più Gruppi Elettrogeni che garantiscono la Business Continuity.

Impianti speciali

E' presente un sistema di vigilanza (sistemi di supervisione e telecontrollo) centralizzato presso la Control Room sita nella zona sterile del Terminal 1, che garantisce la conduzione degli impianti strategici aeroportuali e funge da focal point per l'attivazione di tutti i piani di emergenza aeroportuali.

Accessibilità

Il Proponente illustra come l'accessibilità al terminal dalla città si sia sviluppata lungo due assi:

- la Tangenziale, che ha una uscita dedicata, tramite cui è possibile immettersi in via Fulco Ruffo di Calabria;
- Corso Umberto Maddalena, utilizzato da chi proviene dal centro città.

Lo scalo è attualmente collegato alla città con autobus di linea o taxi, ed è in via di realizzazione, all'interno del sedime aeroportuale, una stazione della metropolitana di Napoli.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and several smaller ones.]

Il Proponente sottolinea che *“Le analisi condotte evidenziano che il 51% dei passeggeri raggiunge lo scalo in auto propria, il 31% in taxi e solo 8% utilizza il mezzo pubblico, che risulta una percentuale estremamente bassa per uno scalo inserito nel tessuto urbano.”*

Obiettivi di Masterplan

Il Proponente ha identificato le seguenti necessità, come elementi base che hanno condotto alla revisione dell'assetto aeroportuale:

- necessità di garantire un'alta qualità e flessibilità del servizio offerto;
- necessità di adeguare dal punto di vista normativo la zona *air side*.

Il Proponente evidenzia, inoltre, come la netta riduzione del numero dei movimenti di velivoli riscontrato negli ultimi anni (fino al 2012 secondo la documentazione agli atti) rispetto alle previsioni contenute nel Master Plan 2020, sia un dato fondamentale che connota questo quadro esigenziale del Piano in analisi.

Nella revisione del PSA vengono identificati i seguenti principi guida per lo sviluppo:

- *“mantenere un alto livello di servizio in linea con il livello di crescita del traffico previsto;*
- *ottimizzare l'uso degli edifici e delle infrastrutture esistenti per ridurre i costi e per minimizzare l'impatto sull'ambiente circostante;*
- *massimizzare la flessibilità del progetto per essere proattivi a futuri cambiamenti di scenario (variazioni del mix di traffico tra Flag Company e LCC, diversi e più alti ratei di crescita);*
- *minimizzare il rischio di perdite di investimenti determinati da variazioni nei livelli di crescita del traffico;*
- *incrementare le infrastrutture dedicate alle connessioni ed alla circolazione per controllare il flusso dei passeggeri e migliorare i livelli di sicurezza nell'intera area dell'Aeroporto (piazze di sosta aeromobili, infrastrutture per il traffico charter, terminal 1, ecc.);*
- *configurare l'infrastruttura del terminal per adeguarla alle esigenze dei LCC e dei Flag Carrier secondo il programma IATA “Under one roof”.*”

Vengono inoltre identificati i seguenti possibili scenari generali:

- *“mantenimento degli attuali volumi di Aviazione Generale e incremento dei movimenti di Aviazione Commerciale, fino al valore limite dello scalo;*
- *incremento dell'Aviazione Commerciale dovuto alla progressiva delocalizzazione della quasi totalità della componente di traffico di Aviazione Generale verso altri scali campani, in particolare Capua: questa soluzione è ipotizzata per far fronte agli esiti dei Third Party Risk Study, che hanno evidenziato l'alto rischio delle operazioni di volo con Aeromobili di Aviazione Generale, soprattutto per aree altamente urbanizzate come Napoli.”*

PRESO ATTO di quanto dichiarato dal Proponente in merito ai possibili scenari generali, ma **CONSIDERATO** che finora, oltre alle dichiarazioni di intenti, non sono stati presentati riscontri ufficiali riguardanti la suddetta delocalizzazione verso altri scali campani (autorizzazioni, programmi concreti di trasferimento, accordi, risorse etc.) e, in particolare, verso lo scalo di Capua

SI RITIENE che tale scenario non sia attualmente supportato da adeguati documenti ufficiali, informazioni etc. che possano farlo ritenere concreto ai fini del procedimento in corso;

Analisi dello sviluppo del traffico

Nel periodo 1980 - 2000 il traffico passeggeri nell'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino ha registrato una crescita media annua del 6,4%, determinata, in massima parte, dai voli di linea (nazionali ed internazionali), la cui quota sul totale del traffico è cresciuta dal 60 % del 1980 all'82% del 2000. I volumi di traffico passeggeri imputabili ai charter sono rimasti sostanzialmente invariati tra il 1980 e la metà degli anni novanta, per quanto abbiano successivamente registrato un ampliamento del mercato.

L'incremento di traffico della seconda metà degli anni '90 è stato particolarmente significativo: l'ingresso sul mercato di nuovi operatori come Air One, Alpi Eagles e del vettore low cost GO, ha consentito un incremento dei volumi di traffico sostenuto dall'offerta di tariffe competitive. Fino al 2007 si è registrato un progressivo aumento dei movimenti, ma poi il trend si è interrotto ed è divenuto "flat" o addirittura negativo (vedi tabella seguente) per effetto della crisi economica.

Nell'anno 2012, si sono registrati 63.972 voli di cui circa 8.500 di AG e circa 54.400 di AC, generati da 125 differenti tipologie di aeromobili, di cui 42 di Aviazione Commerciale, articolate in 21 diverse famiglie.

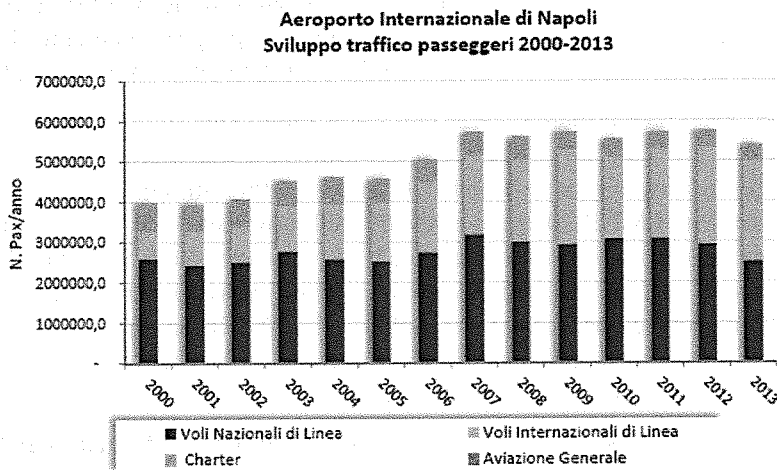


Figura 9 - Sviluppo del traffico passeggeri (Fonte GESAC/ENAC elaborazione TE2C S.r.l.)

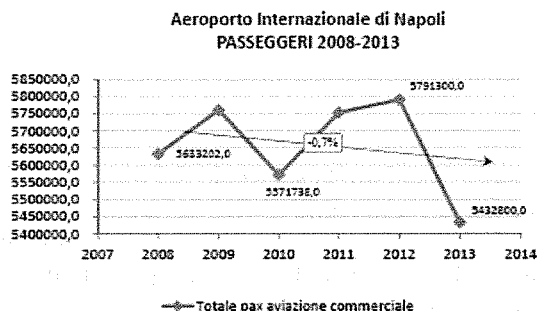
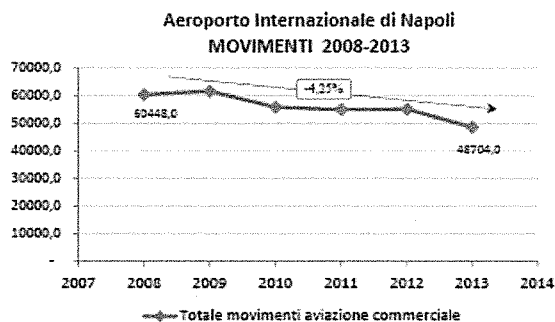
Tabella 02 - AIN - STORICO MOVIMENTI

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Totale Linea Nazionale	35.825	36.346	34.854	33.471	32.549	26.812
variazione %		1,46%	-4,11%	-3,97%	-2,75%	-17,63%
Totale Linea Internazionale	19.653	20.707	17.270	17.988	18.496	18.037
variazione %		5,36%	-16,60%	3,58%	3,40%	-2,48%
Totale Charter	4.970	4.664	3.790	3.669	3.613	3.217
variazione %		-6,16%	-18,74%	-3,19%	-1,53%	-10,96%
Aviazione Generale	8.510	6.977	7.650	7.822	7.189	7.236
variazione %		-18,01%	9,63%	2,25%	-8,09%	0,65%
TOTALE Movimenti	68.958	68.696	63.564	62.850	61.847	55.302
variazione %		-0,38%	-7,47%	-1,12%	-1,60%	-10,58%

Tabella 03 - AIN - STORICO PASSEGGERI

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Totale Linea Nazionale	3.006.897	2.931.819	3.058.846	3.064.373	2.938.000	2.522.400
variazione %		-2,50%	4,33%	0,83%	-4,75%	-14,15%
Totale Linea Internazionale	2.023.292	2.347.569	2.017.086	2.220.922	2.392.000	2.476.400
variazione %		16,03%	-14,08%	10,11%	7,70%	3,53%
Totale Charter	563.854	449.917	460.052	419.738	427.800	401.200
variazione %		-20,21%	2,25%	-8,76%	1,92%	-6,22%
Transiti + A.G.	39.159	31.577	35.754	28.198	33.500	32.800
variazione %		-19,36%	13,23%	-21,13%	18,80%	-2,09%
Aviazione Generale	12.863	11.196	12.376	12.273	10.500	11.600
variazione %		-13,09%	10,54%	-0,83%	-14,45%	10,48%
TOTALE Pax	5.646.085	5.772.078	5.584.114	5.765.504	5.801.800	5.444.400
variazione %		2,23%	-3,26%	3,25%	0,63%	-6,16%

[Handwritten signatures and notes in the bottom right corner of the page.]



0 – Numero di movimenti anni 2008-2013 (Fonte ENAC – Elaborazioni TE2C S.r.l.) 11 - Numero di passeggeri anni 2008-2013 (Fonte ENAC – Elaborazioni TE2C S.r.l.)

PRESO ATTO che il Proponente evidenzia che, nel suo complesso, l'Aeroporto di Napoli ha registrato un andamento medio dello sviluppo del traffico in linea con quello nazionale, con un trend di crescita di circa 5,5% annuo fino ad ottobre 2007, coerente con le previsioni di sviluppo indicate nel MP 2020;

PRESO ATTO, altresì, che negli anni successivi le movimentazioni di aeromobili, a fronte di un numero di passeggeri stabilizzato su circa 5,6 milioni annui, sono diminuite progressivamente di circa il 4,2% annuo (passando da 70.000 del 2008 a 55.000 del 2013), secondo un trend generalizzato in tutta Italia;

CONSIDERATO che il Proponente indica che il gap tra la previsione di crescita del MP2020e le effettive movimentazioni:

- nel 2010 il gap, in diminuzione, è stato di quasi 25.000 movimenti e di circa 1,2 milioni di passeggeri registrati (nel MP2020 erano attesi 80.900 movimenti e 6,7 milioni di passeggeri, mentre quelli effettivamente registrati sono stati circa 55.900 movimenti e 5,5 milioni di passeggeri);
- nel triennio 2011-2013, il gap è cresciuto ancora per attestarsi, nel 2013, ad oltre 42.000 movimenti aerei e circa 2,3 milioni di passeggeri registrati (nel MP2020 erano attesi circa 90.400 movimenti aerei e a circa 7,7 milioni di passeggeri, mentre quelli effettivamente registrati sono stati 48.000 movimenti aerei e circa 5,4 milioni di passeggeri).

PRESO ATTO che il Proponente segnala che le previsioni di traffico effettuate nel MP2020 non si sono rivelate realistiche e **VALUTATO** che ciò sia oggettivamente dimostrato dalle registrazioni presentate;

CONSIDERATO che le differenze rilevate hanno portato il Proponente a ridurre nel nuovo MP le previsioni di traffico del MP 2020 : il nuovo MP, infatti, stima al 2023 69.400 movimenti aerei e 8,13 milioni di passeggeri (nello scenario "medio" o "ipotesi di medio profilo" adottata – si veda capitolo seguente), a fronte di 112.700 movimenti aerei e 10,5 milioni di passeggeri previsti al 2020 dal vecchio MP;

CONSIDERATO tuttavia che i dati monitorati sono riferiti – come data ultima – all'anno 2013, **SI RITIENE** che sia necessario approfondire lo studio con dati reali più recenti (almeno quelli del triennio 2013-2016), al fine di poter **VALUTARE** l'attendibilità del trend ipotizzato o, viceversa, prendere atto di nuovi elementi di trasformazione e di sviluppo dei movimenti e del traffico passeggeri, oltre che di eventuali nuovi accordi commerciali, variazioni del mix di flotta etc.

Mix di traffico al 2012

Di seguito il mix di traffico indicato dal Proponente per l'anno 2012, per il quale evidenzia che *"il mix di flotta sia profondamente cambiato e, se si esclude l'Aviazione Generale, si stia uniformando a tipologie di aeromobili di nuova generazione. Ne sia di dimostrazione, ad esempio, che il numero di voli della famiglia dell'A320 sia passata da 12.278 dell'anno 2006 a 28.591 dell'anno 2012 e che di contro la famiglia dell'MD80 sia passata da 13.079 voli ad appena 2379."*

	Anno 2006	Anno 2012
Totale movimenti	58mila	60mila
Totale movimenti Aviazione Commerciale	54mila	55mila
Totale tipologie di aeromobili	140	122 ²
Totale tipologie a/m Aviazione Generale	84	91
Totale tipologie a/m Aviazione Commerciale	56	42
Totale famiglie di a/m	28	21
Totale famiglie di a/m con volato superiore ad 1/1000 tot	20	10

A/C code	Ac-type	Totale	Totale famiglia
142		2	
143		6	
146	Bae 146 (* allmodels)	28	36
312	Airbus A310 - 200	47	47
318	Airbus A318	44	
319	Airbus A319	13819	
320	Airbus A320	11585	28591
321	Airbus A321	3143	
330	Airbus A330	46	46
733	Boeing 737-300	4197	
734	Boeing 737-400	2295	
735	Boeing 737-500	42	
736	Boeing 737-600	30	
73G	Boeing 737-700	414	
738	Boeing 737-800	1146	
739	Boeing 737-900 pax	2	
737	Boeing 737 (* allmodels)	3084	11210
752	Boeing 757-200	687	691
762	Boeing 767-200	38	
763	Boeing 767-300	45	83
772	Boeing 777-200	2	2
AB6	Airbus Industrie A300-600	2	2
ANF	Antonov AN-12	2	2
AT4	ATR 42-300	2	2
AT7	Alenia ATR 72	257	257
CR2	Canadair Regional Jet 200	28	64
CR9	Canadair Regional Jet 900	7702	7702
DH3	De Havilland Canada DHC-8-200 Dash 8 / 8Q	48	
DH4	De Havilland Canada DHC-8-400 Dash 8 / 8Q	54	
DH8	De Havilland Canada DHC-8-800 Dash 8 / 8Q	2	104
E145	EMBRAER ERJ-145	2	2
E70	Embraer 170	110	
E75	Embraer 171	1525	
E90	Embraer 190	2115	
E95	Embraer 191	114	
ER3	Embraer RJ135	2	3866
ER4	Embraer RJ145 Amazon	28	28
F10	Fokker 100	155	
F50	Fokker 50	2	
F70	Fokker 70	2	159
M82	McDonnell Douglas MD82	2029	
M83	McDonnell Douglas MD83	349	
MD8	McDonnell Douglas MD80	1	2379
S20	Saab 2000	17	17
Totale complessivo		55 250	55 250

Handwritten mark

Handwritten signature

Large handwritten signature and notes on the right side of the page

Mix di flotta scelto per l'analisi del MP 2023 a confronto con il mix verificato nel 2012

Di seguito il mix di flotta scelto dal Proponente per le analisi del MP, per il quale evidenzia che "... Dal raffronto dei dati, è possibile notare come, sebbene il numero dei movimenti sia passato da 55mila a 70 mila, il peso specifico delle singole famiglie considerato per lo scenario futuro è praticamente inalterato. In particolare per quanto riguarda la famiglia dei Boeing 737, con un peso del 20% sul totale movimenti sia per gli anni 2012 che 2023, e per quella dei Canadair CRJ900, con un peso che varia dal 13,97% nel 2012 al 12,32% nel 2023. Un peso maggiore rispetto l'anno 2012 è stato attribuito invece agli aeromobili di taglia superiore, in linea con quanto riportato nei documenti di Forecast di Eurocontrol che prevedono una generale evoluzione della flotta verso aeromobili di taglia più grande. Le famiglie considerate in questa classe (essenzialmente A330 e B767/300 e B787 - 800), sostituiscono i vecchi aeromobili come ad esempio gli Embraer Rj135, di dimensioni più ridotte e di classe acustica ICAO ex annesso 16 capitolo 3, ad oggi già fuori norma ed in via di dismissione. In questa classe di aeromobili, si è considerato come naturale sostituto del Boeing 767 - 300 (circa 270 posti con configurazione a 2 classi) il Boeing 787 - 800 (330 posti con configurazione a 2 classi), con una lenta evoluzione del vecchio modello a favore del nuovo in funzione della sua graduale messa in esercizio."

Il Proponente sottolinea che nell'analisi "... non sono state prese in considerazione famiglie di aeromobili che sono al momento in via di rilascio dai maggiori costruttori. Ne sia di esempio l'Airbus A320 Neo ... Entrambi questi aeromobili hanno prestazioni operative radicalmente più performanti rispetto agli attuali, ma risulta improbabile ritrovarli nel mix di flotta di aeroporti regionali come quello di Napoli Capodichino nei prossimi dieci anni."

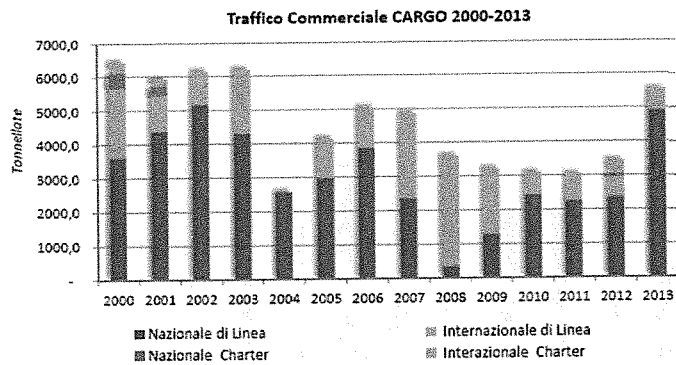
	tot ATM/family 2012	% su volato 2012	A/C family 2023	tot ATM/famil y 2012 2023	% su volato 2023
A/C family 2012			A/C family 2023		
Airbus A319	28.591	51,84%	Airbus A319	42.750	60,81%
Airbus A330	46	0,08%	Airbus A330	1.200	1,72%
Boeing 737	11.210	20,33%	Boeing 737	14.080	20,03%
Boeing 767-300	83	0,15%	BOEING 767-300		
Canadair Regional Jet 900	7.702	13,97%	BOEING 787/800	2.917	4,15%
Boeing 757-200	691	1,25%	Canadair Regional Jet 900	8.670	12,32%
Alenia ATR 72	257	0,47%			
Canadair Regional Jet 200	64	0,12%			
De Havilland Canada DHC-8-800 Dash 8 / 8Q	104	0,19%			
Embraer RJ135	3.866	7,01%			
Fokker 100	159	0,29%			
McDonnell Douglas MD82	2.379	4,31%			
			Bombardier CL30	675	0,96%
Totale complessivo	55.152			70.300	

Traffico merci

Il Proponente dichiara che dai dati relativi al traffico Cargo nel periodo 2000 - 2013 il tonnellaggio movimentato dall'Aeroporto di Napoli è risultato complessivamente in flessione (CAGR=-1,14%) e con andamento discontinuo: si evidenzia un andamento costante tra il 2000 ed il 2003, una flessione importante nel 2004, seguita da una ripresa fino al 2007, una nuova progressiva diminuzione e un'ultima inversione di tendenza fino al 2013, anno in cui il traffico Cargo si è attestato al valore di 5.542 t.

Tabella 08 – Traffico CARGO (Tonnellate)

ANNO	Nazionali	Internazionali	Nazionali	Internazionali	TOTALE
	di Linea	di Linea	Charter	Charter	
2000	3.615	2.043	476	300	6.434
2001	4.396	1.065	249	215	5.925
2002	5.192	777	-	184	6.153
2003	4.302	1177	-	723	6.202
2004	2.579	1	-	1	2.581
2005	2.997	888	-	267	4.152
2006	3.882	787	-	381	5.050
2007	2.380	2035	-	466	4.881
2008	349	2809	-	461	3.619
2009	1.296	1.644	-	293	3.233
2010	2.451	470	3	195	3.119
2011	2.275	508	-	281	3.064
2012	2.381	571	102	396	3.450
2013	4.934	582	-	26	5.542



Scenari di evoluzione di traffico proposti

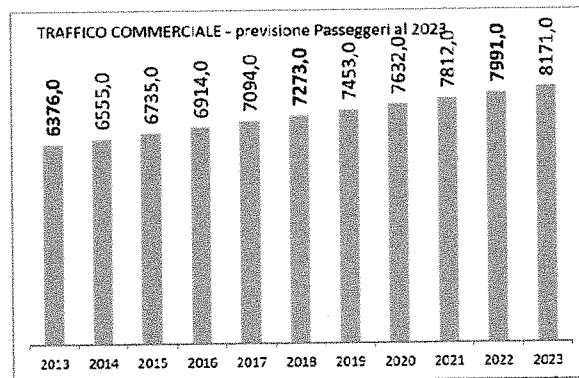
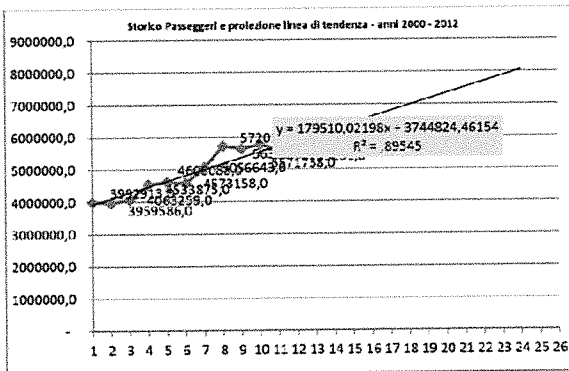
Il Proponente ipotizza i tre seguenti scenari di evoluzione del traffico:

- **ipotesi di basso profilo**, basata sulle previsioni di crescita di medio periodo IATA contenute nel documento Airline Industry Forecast 2013 – 2017, che riporta una stima di poco più di 6.9 milioni di traffico passeggeri al 2023, che, considerando un coefficiente di riempimento medio pari a quello 2013 (113 pax/mov), equivale a circa **61.200** movimenti
- **ipotesi di alto profilo**, calcolata tramite la metodologia già utilizzata nel precedente MP2020, attraverso un modello econometrico che mette in relazione la crescita del traffico aereo alla variazione di reddito e alla variazione delle tariffe aeree. Tale modello utilizza il 2013 come anno di riferimento per la proiezione. Mantenendo inalterato il load factor medio (113 pax/mov) gli esiti della modellazione prevedono di raggiungere **77.840** unità di movimento al 2023

SEGMENTO DI TRAFFICO	2013	2018	2023
Nazionale di linea	2.522.400	2.458.775	2.883.840
Internazionale di linea	2.476.400	3.981.033	5.385.250
Charter	401.200	452.112	526.940
TOTALE COMMERCIALE	5.400.000	6.891.920	8.796.030

Proiezione Pax – Modello ECONOMETRICO

- **ipotesi di medio profilo**, in cui il Proponente ha elaborato due differenti scenari:
 - il primo calcolato tramite il metodo della regressione storica utilizzando quali dati di input le statistiche degli ultimi 10 anni (*linea di tendenza 2000-2012, applicata poi al periodo di riferimento*);

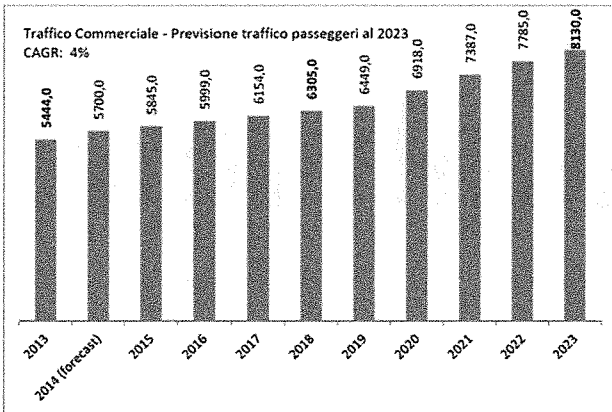


Handwritten signature and notes at the bottom left.

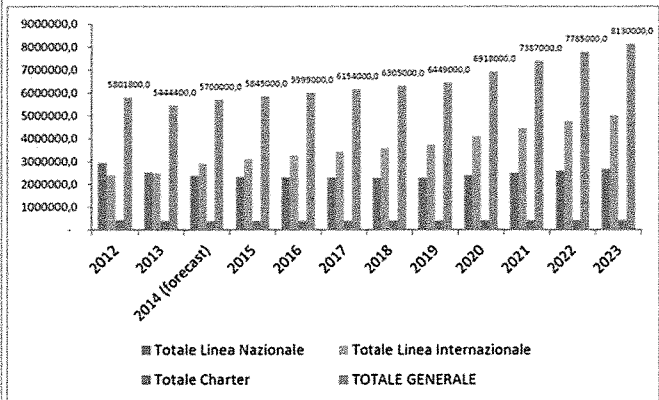
Handwritten signature and notes at the bottom center.

Handwritten signature and notes on the right side.

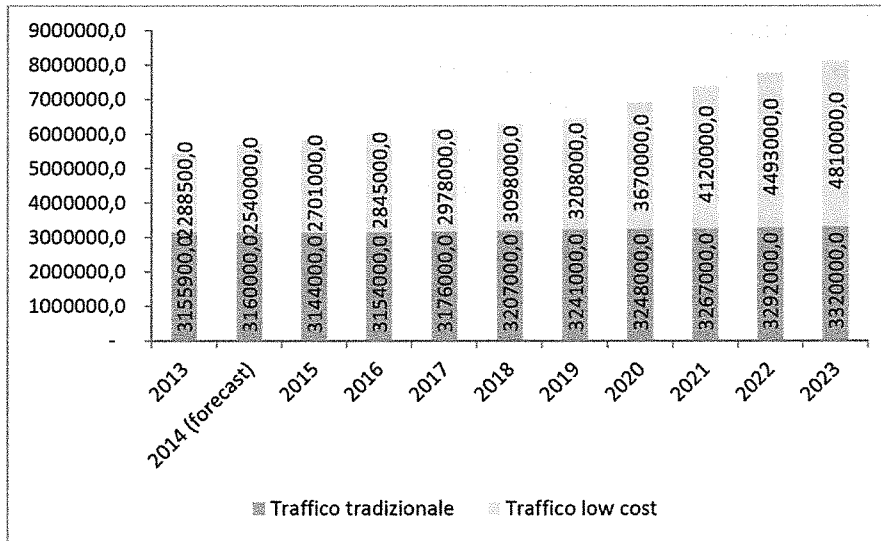
- il secondo attraverso analisi delle tendenze di mercato e prevedendo una graduale dismissione delle attività di Aviazione Generale. E' stato ipotizzato un tasso di crescita medio annuo pari al 4% nel periodo 2014 - 2023



Proiezioni di traffico commerciale – numero di pax/anno



Proiezioni di traffico per segmenti di traffico – pax/anno



Proiezioni di traffico: Traffico Tradizionale e Low Cost – pax/anno

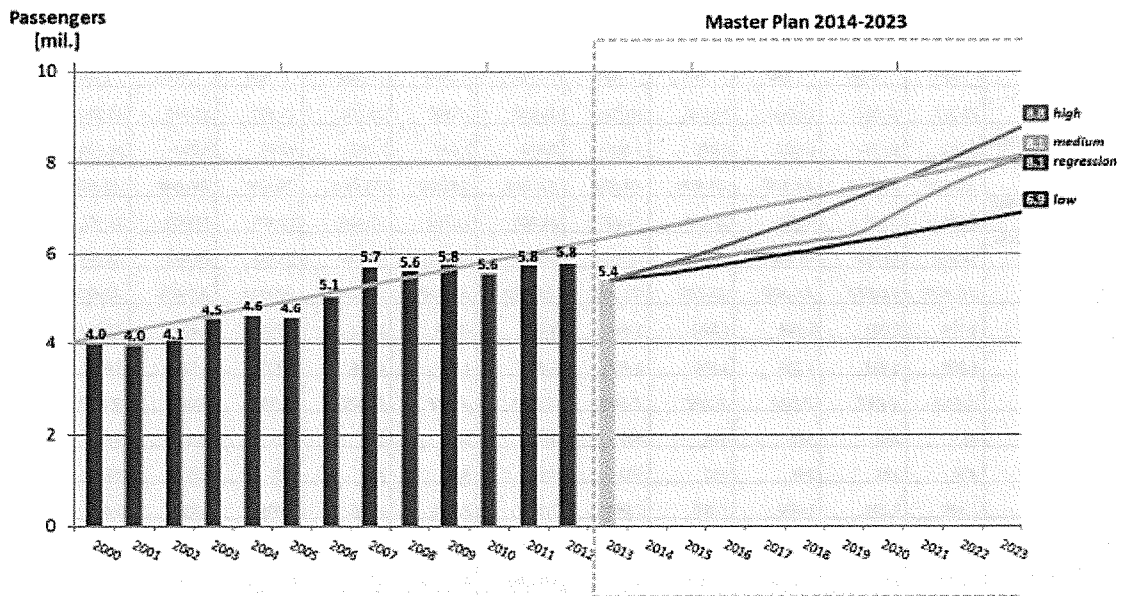
Anno	2012	2013	2014 (forecast)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Movimenti	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP
Linea Nazionale Flag + Regional	27.377	21.067	18.000	16.900	16.200	16.000	15.900	15.700	15.400	15.300	15.200	15.100
Linea Nazionale Low Cost	5.172	5.745	6.600	7.000	7.300	7.600	7.800	7.900	9.000	9.900	10.700	11.300
Totale Linea Nazionale	32.549	26.812	24.600	23.900	23.500	23.600	23.700	23.600	24.400	25.200	25.900	26.400
Linea Internazionale Flag + Regional	8.346	7.429	9.400	10.000	10.600	11.200	11.700	12.100	12.400	12.600	12.800	13.000
Linea Internazionale Low Cost	10.150	10.608	11.900	12.800	13.700	14.500	15.400	16.000	18.400	20.800	22.800	24.500
Totale Linea Internazionale	18.496	18.037	21.300	22.800	24.300	25.700	27.100	28.100	30.800	33.400	35.600	37.500
Charter Incoming	1.724	1.903	1.900	1.900	1.900	1.900	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.100
Charter Outgoing	1.889	1.314	1.230	1.300	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.500	1.500	1.500
Totale Charter	3.613	3.217	3.130	3.200	3.300	3.300	3.400	3.400	3.400	3.500	3.500	3.600
Cargo	67	240	480	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Postali	459	398	350	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Aviazione Generale	7.189	7.236	7.400	7.000	7.000	7.000	7.000	3.700	1.000	1.000	1.000	1.000
Totale Aviazione Commerciale	54.658	48.066	49.030	49.900	51.100	52.600	54.200	55.100	58.600	62.100	65.000	67.500
TOTALE GENERALE	62.373	55.940	57.300	57.800	59.000	60.500	62.100	59.700	60.500	64.000	66.900	69.400
diff %			2,4%	0,9%	2,1%	2,5%	2,6%	-3,9%	1,3%	5,8%	4,5%	3,7%

Anno	2012	2013	2014 (forecast)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Passeggeri	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP	NAP
Linea Nazionale Flag + Regional	2.241.000	1.773.200	1.520.000	1.429.000	1.372.000	1.331.000	1.304.000	1.288.000	1.266.000	1.253.000	1.247.000	1.247.000
Linea Nazionale Low Cost	697.500	749.200	850.000	893.500	929.000	957.000	976.000	991.000	1.126.000	1.238.000	1.337.000	1.417.000
Totale Linea Nazionale	2.938.000	2.522.400	2.370.000	2.322.500	2.301.000	2.288.000	2.280.000	2.279.000	2.392.000	2.491.000	2.584.000	2.664.000
Linea Internazionale Flag + Regional	979.500	937.100	1.210.000	1.383.000	1.347.000	1.406.000	1.464.000	1.515.000	1.545.000	1.574.000	1.601.000	1.623.000
Linea Internazionale Low Cost	1.413.000	1.539.300	1.690.000	1.805.000	1.916.000	2.021.000	2.122.000	2.217.000	2.590.000	2.862.000	3.156.000	3.393.000
Totale Linea Internazionale	2.392.000	2.476.400	2.900.000	3.091.000	3.263.000	3.429.000	3.586.000	3.732.000	4.095.000	4.456.000	4.757.000	5.018.000
Charter Incoming	263.500	237.000	236.000	238.500	240.000	242.000	244.000	246.000	248.000	250.000	253.000	255.000
Charter Outgoing	163.900	164.200	151.500	155.500	158.000	160.000	162.000	164.000	166.000	168.000	170.000	172.000
Totale Charter	427.400	401.200	387.500	393.000	398.000	402.000	406.000	410.000	414.000	418.000	423.000	427.000
Transiti	33.500	32.800	33.000	30.000	28.000	26.000	24.000	23.000	22.000	21.000	20.200	20.000
Aviazione Generale	10.500	11.600	9.500	9.000	9.000	9.000	9.000	5.000	1.000	1.000	1.000	1.000
TOTALE GENERALE	5.801.800	5.444.400	5.700.000	5.845.000	5.999.000	6.154.000	6.305.000	6.449.000	6.918.000	7.387.000	7.785.000	8.130.000
diff %			4,7%	2,5%	2,6%	2,6%	2,5%	2,3%	7,3%	6,8%	5,4%	4,4%

I numeri stimati per la previsione media, mantenendo costante il load factor, genererebbero circa **71.900** movimenti/anno.

Il Proponente dichiara che "dal confronto tra le diverse previsioni emerge che dalle due diverse ipotesi di profilo medio si ottengono valori quasi congruenti in termini di traffico passeggeri".

Di seguito il grafico prodotto dal Proponente sul confronto tra le previsioni di traffico passeggeri effettuate:



Il Proponente ha scelto di utilizzare quale scenario di riferimento per il dimensionamento delle infrastrutture l'ipotesi di MEDIO profilo, con dismissione dell'Aviazione Generale.

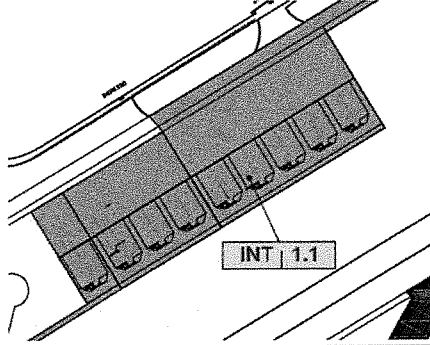
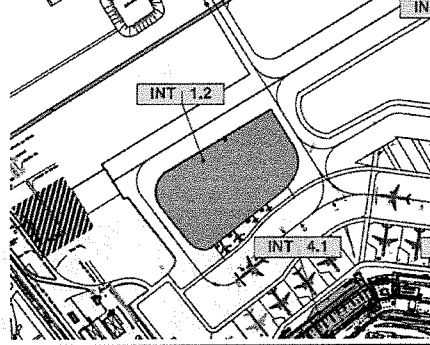
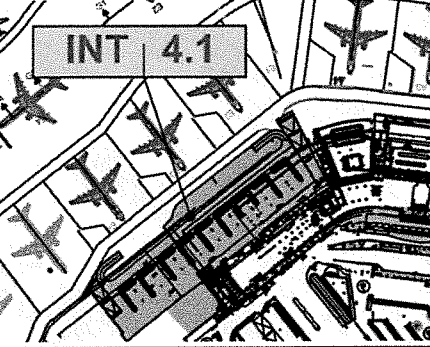
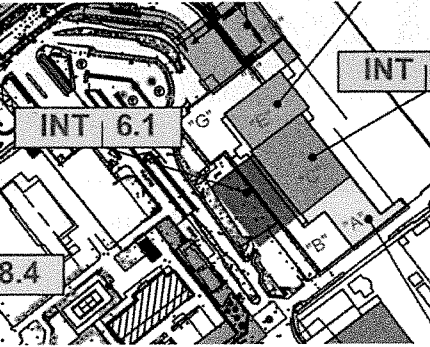
VALUTATO tuttavia che, a valle di tale dichiarazione, il Proponente non ha sufficientemente chiarito/dimostrato – anche attraverso un adeguato cronoprogramma di *licensing* - le modalità e le tempistiche della dismissione dell'Aviazione Generale, o di una sua eventuale delocalizzazione su altri scali.

VALUTATO, inoltre, che il Proponente non ha descritto alcuna correlazione temporale tra le attività di sviluppo del Masterplan 2023 e la previsione di interruzione/spostamento/dislocazione della Aviazione Generale.

VALUTATO, infine, che l'intero Masterplan 2023 debba essere supportato da analisi/dati più recenti rispetto a quelli che sono stati presentati in sede di istanza;

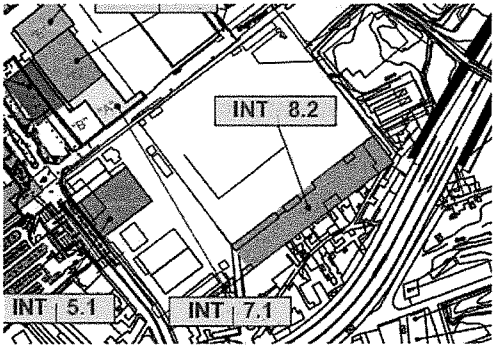
Stato di attuazione del Masterplan 2020

In merito agli interventi approvati del MP2020, il Proponente riassume lo stato dell'arte all'atto della redazione dei documenti per la presente istruttoria:

1.1 Area di stazionamento per aeromobili:	<ul style="list-style-type: none"> ○ a sud della pista: REALIZZATA ○ a nord: NON REALIZZATA 	
1.2 Area di attesa	NON REALIZZATA	
2.1 Nuova pista di rullaggio a uscita rapida (RET)	REALIZZATA nel 2006	
3.1 Deposito carburanti	REALIZZATO	
4.1 Terminal	REALIZZATO tranne le ultime due estensioni	
4.2 Terminal nuovi check-in	REALIZZATO	
5.1 Terminal charter	NON REALIZZATO	
6.1 Palazzina Pegaso	REALIZZATA	
7.1 Stazione metropolitana	NON REALIZZATA	


[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the number 17]

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 17]

8.1 Parcheggio multipiano	NON REALIZZATO	
8.2 Parcheggio dipendenti multipiano + fast park	REALIZZATO PARZIALMENTE (parte Atitech)	
8.3 Parcheggio bus	REALIZZATO	
8.4 Parcheggio multipiano su ex area carburanti	REALIZZATO	
9 Nuova strada di collegamento Aeroporto – Autostrada Napoli – Roma	NON REALIZZATA	
10.1 Gestione spazio aereo (nuovo ILS)	REALIZZATO	




Legenda

 Sedime aeroportuale attuale

Interventi Master Plan 2003-2020

 Realizzati

- INT 1.1 Area di stazionamento
- INT 2.1 Nuova pista di rullaggio a uscita rapida (RET)
- INT 3.1 Deposito carburanti
- INT 4.1 Terminal
- INT 4.2 Terminal nuovi check-in
- INT 6.1 Palazzina Pegaso
- INT 8.2 Parcheggio dipendenti multipiano + fast park
- INT 8.3 Parcheggio bus
- INT 8.4 Parcheggio multipiano su ex area carburanti
- INT 10.1 Gestione spazio aereo (installazione nuovo ILS)

 Non realizzati

- INT 1.1 Area di stazionamento
- INT 1.2 Area di attesa
- INT 4.1 Terminal
- INT 5.1 Terminal charter
- INT 7.1 Stazione metropolitana
- INT 8.1 Parcheggio multipiano
- INT 9.1 Nuova strada di collegamento Aeroporto - Autostrada Napoli-Roma

Complessivo degli interventi realizzati e non realizzati al luglio 2015

QUADRO PROGRAMMATICO

PRESO ATTO che il Proponente ha analizzato i seguenti atti programmatori:

Tipologia	Livello	Strumento
PIANIFICAZIONE SETTORE TRASPORTI	Nazionale	Programma Operativo Nazionale 2007-2013 Reti e mobilità
		Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
		Linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020
	Regionale	Programma Operativo Regionale 2000-2006
		Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013
		Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020
		Piano Regionale dei Trasporti
	Comunale	Piano Generale del Traffico Urbano
		Piano Comunale dei Trasporti
		Piano della Rete Stradale Primaria - Comune di Napoli (2002)
Programma urbano dei parcheggi (PUP)		
PIANIFICAZIONE NEGOZIATA	Nazionale	Accordo di Programma Quadro Piano Quadriennale degli interventi - ENAC - giugno 2005
	Comunale	Accordo di Programma Quadro
PROGETTUALITA'	Regionale	Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell'Intermodalità
	Comunale	Il progetto del sistema dei trasporti metropolitano Il Piano comunale delle 100 stazioni
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Regionale	Piano Territoriale Regionale
	Provinciale	Proposta di Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli
	Comunale	Piano Regolatore del Comune di Napoli Piano Urbanistico Comunale di Casoria
PIANIFICAZIONE DI TUTELA AMBIENTALE	Regionale	Linee Guida per il Paesaggio in Campania
		Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria

CONSIDERATO che l'aeroporto di Napoli Capodichino risulta inserito nella *Core Network* degli Aeroporti Italiani - aeroporti considerati di rilevanza strategica nella UE in quanto pertinenti a città o nodi primari -;

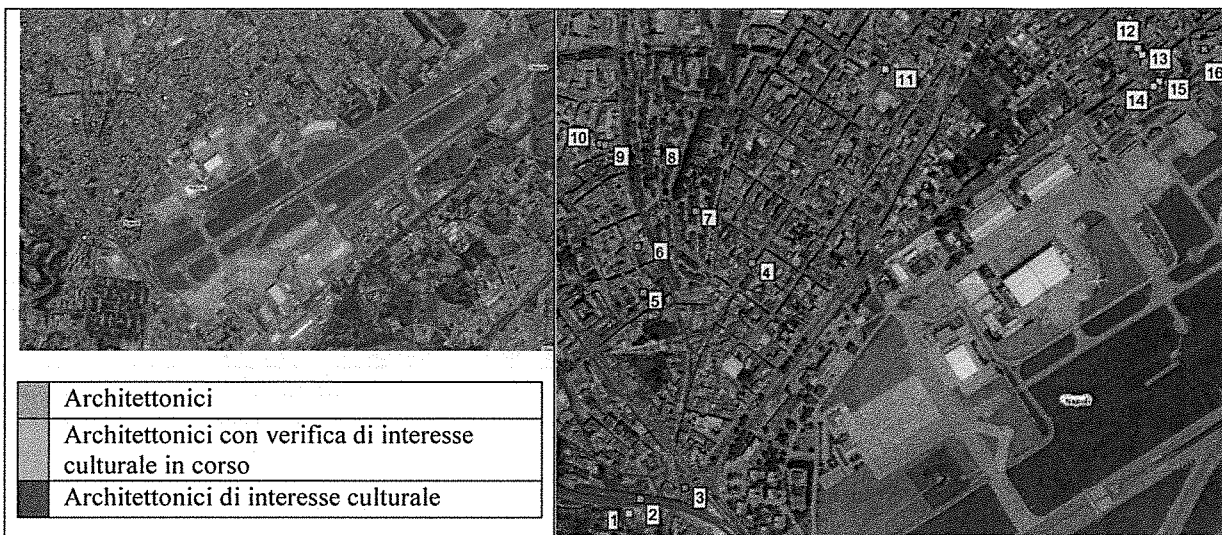
PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "In sostanza il Piano Aeroporti riconosce all'Aeroporto di Napoli la capacità di sostenere aumenti di traffico nel medio periodo, ipotesi peraltro coerente e in linea con i contenuti dello SIA relativo al MP2020, (che ha ottenuto la compatibilità ambientale nel 2008) che prevedevano allo scenario 2020 un numero di movimenti annuo pari a 112.700, vale a dire pari al 190% dei valori del 2003";

Analisi vincolistica

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto ad effettuare una analisi dei vincoli presenti sul territorio, con particolare attenzione ai vincoli relativi ai beni culturali, ai vincoli idrogeologici e alle aree naturali protette;

Beni culturali

PRESO ATTO che in prossimità del sedime aeroportuale il Proponente identifica i seguenti beni culturali utilizzando come fonti sia il sistema "vincoli in rete" di MIBAC, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 s.m.i., che i vincoli riportati nel PTR (che identifica anche beni oggetto di altre normative, tra cui, a titolo di esempio, i beni vincolati ai sensi del DM 19.10.76):



	Architettonici
	Architettonici con verifica di interesse culturale in corso
	Architettonici di interesse culturale

1	Unità immobiliare sub 4 Palazzo Cafaro, via Roma 386
2	Fabbricato in via Cassano - Isolato 23 - n. 142,146,150
3	La rotonda di Capodichino
4	Chiesa Santa Maria di Fatima - Napoli/Secondigliano
5	Porzione di fabbricato in via Cassano Isolato 01 - n. 116 - Via Monte Tifata Isolato 01 - n. 29,31,33
6	Fabbricato in via delle Dolomiti n. 1, isolato 6
7	Porzione di fabbricato in via Monte Faito - Isolato 09 - n. 9,11,13,15
8	Fabbricato in via dello Stelvio - Isolato 20 - n.7
9	Fabbricato in via dello Stelvio n. 3 - Isolato 22
10	Fabbricato in via dello Stelvio n. 5, isolato 21
11	via sant' Antonio Abate 82
12	Fabbricato in via degli Ortolani n. 42,46
13	Fabbricato in via degli Ortolani - Isolato 17, n. 86
14	Fabbricato in via Principe di Napoli a San Pietro a Patierno - Isolato 11, n. 1,3,5,7
15	Fabbricato in Piazza Giovanni Guarino - Isolato 06, n. 4,6,7
16	Porzione di fabbricato in via Principe di Napoli a San Pietro a Patierno n. 36 - Isolato 26

Estratto dei beni riportati in "vincoli in rete" <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it> in prossimità del sedime aeroportuale

CONSIDERATO che il sedime aeroportuale non interferisce con alcun bene vincolato identificato ;

Beni paesaggistici

PRESO ATTO che in prossimità del sedime aeroportuale il Proponente identifica i seguenti beni paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004 s.m.i.:

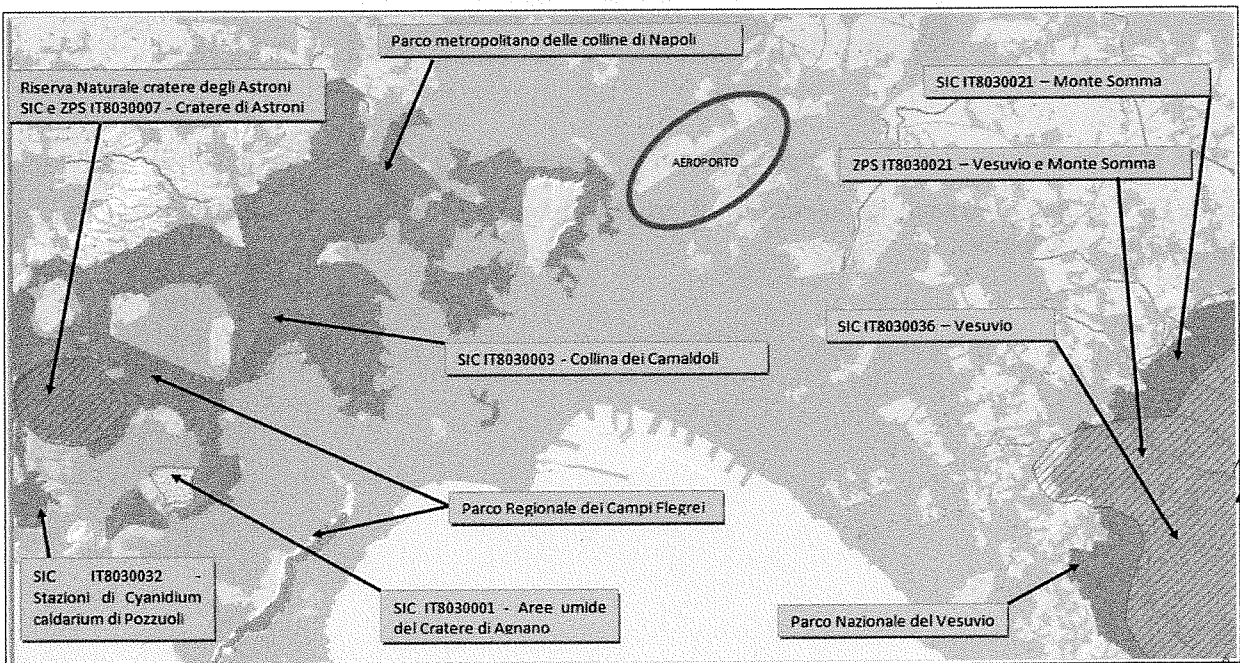
<p>Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004)</p>	<p>Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (art. 142, lett. g del D.Lgs. 42/2004).</p>								
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>Area panoramica comprendente le zone di S. Maria ai Monti e S. Rocco e del vallone al ponte dei calcioli</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Area panoramica comprendente la zona a monte della Via Ponti Rossi</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Area panoramica comprendente la località Moiarelli a Capodimonte</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Area panoramica comprendente la zona a valle di Via Nuova del campo e di Via Santa Maria del Pianto</td> </tr> </table>	1	Area panoramica comprendente le zone di S. Maria ai Monti e S. Rocco e del vallone al ponte dei calcioli	2	Area panoramica comprendente la zona a monte della Via Ponti Rossi	3	Area panoramica comprendente la località Moiarelli a Capodimonte	4	Area panoramica comprendente la zona a valle di Via Nuova del campo e di Via Santa Maria del Pianto	
1	Area panoramica comprendente le zone di S. Maria ai Monti e S. Rocco e del vallone al ponte dei calcioli								
2	Area panoramica comprendente la zona a monte della Via Ponti Rossi								
3	Area panoramica comprendente la località Moiarelli a Capodimonte								
4	Area panoramica comprendente la zona a valle di Via Nuova del campo e di Via Santa Maria del Pianto								

CONSIDERATO che nessuno dei Beni vincolati interferisce con il sedime aeroportuale di Capodichino.

PRESO ATTO che l'area interessata dall'insediamento aeroportuale di Capodichino non risulta inclusa in aree sottoposta a vincolo idrogeologico (ex R.D.L. n° 3267 del 30 dicembre 1923).

Aree di interesse naturalistico

PRESO ATTO che il Proponente ha analizzato un'area buffer di circa 10 km di raggio rispetto all'aeroporto, nella quale ha individuato le seguenti aree di interesse naturalistico:

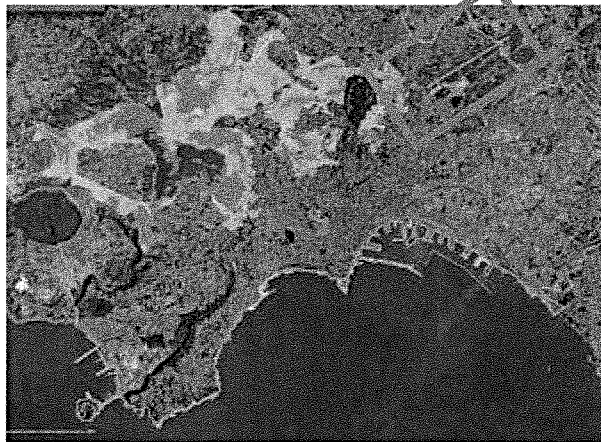


Aree naturali protette estratte dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

<i>Aree naturali protette</i>	<i>Distanza rispetto al perimetro aeroportuale (≈ km)</i>
SIC IT8030003 - Collina dei Camaldoli	6
SIC IT8030021 – Monte Somma	8,5
SIC IT8030036 – Vesuvio	9,6
SIC IT8030001 - Aree umide del Cratere di Agnano	9,7
SIC IT8030032 - Stazioni di Cyanidiumcaldarium di Pozzuoli	12,3
SIC e ZPS IT8030007 - Cratere di Astroni	10
ZPS IT8030021 – Vesuvio e Monte Somma	8
Riserva Naturale cratere degli Astroni (D.M. 24.07.87)	10
Parco metropolitano delle Colline di Napoli (delibera di Giunta della Regione Campania n°855 del 16 giugno 2004)	0,410
Parco Regionale dei Campi Flegrei (L.R. 33, 01.09.93 - D.P.G.R. 5569, 02.06.95 - D.G.R. 8648, 12.11.97 - D.G.R. 10910, 30.12.97 - D.G.R. 2775, 26.09.03)	8
Parco Nazionale del Vesuvio (L.394,06.12.91 - DD.MM.04.12.92/04.11.93/22.11.94-D.P.R. 05.06.95)	8,5

CONSIDERATO che l'area interessata dall'insediamento aeroportuale di Capodichino non risulta inclusa in nessun Parco Nazionale (L. 394/91), Parco o Riserva Regionale (L.R. 33/93);

CONSIDERATO, inoltre, che in prossimità del sedime Aeroportuale è presente il Parco Metropolitano delle Colline di Napoli (di cui alla DGR 855 del 16 giugno 2004).



VALUTATO che non sussistano interferenze tra il progetto presentato e le aree naturali protette;

RITENUTO che non emergano incoerenze tra il progetto proposto e gli strumenti di pianificazione e di programmazione considerati;

QUADRO PROGETTUALE

Il nuovo Piano di Sviluppo oggetto del presente parere prevede complessivamente i seguenti interventi :

Sistema airside

Taxiway e raccordi:

- A18 - Ristrutturazione pista e raccordi: interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture operativi e implementazione ed attivazione dell'impianto AVL esistente;
- A25 - Adeguamento Taxiway Nord e Perimetrale: riqualifica e ampliamento per permettere le operazioni con aeromobili di categoria D, con contestuale adeguamento della perimetrale di servizio;
- A26 - By-pass: realizzazione di una nuova sezione del raccordo Hotel;
- B01 e B07 - Adeguamento taxiways/raccordi e perimetrale sud – Adeguamento viabilità perimetrale esterna: rettifica della TS in maniere parallela alla Pista e non ingrediente alla Strip, a valle si esproprio da realizzarsi in area a Sud Est dell'Aeroporto e adeguamento della viabilità perimetrale esterna della stesso;
- B06 - Adeguamento raccordo M alle necessità operative del piazzale nord;

Piazzali aeromobili ed elicotteri e reti di drenaggio acque

- A21 - Ristrutturazione piazzole e rete di drenaggio: interventi di riqualificazione dei piazzali (prevalentemente relativi alla segnaletica) e interventi di mitigazione del rischio ambientale quali realizzazione di vasche contenitive delle acque di prima pioggia per le aree forecourt antistanti il Terminal, per le aree Apron 1, per le baie di carico e per il deposito carburanti. Sono inoltre previste nuove vasche di raccolta di sversamenti accidentali per tutta l'area airfield (a eccezione di Apron 1 già trattato come sopra) nonché la realizzazione della linea di collettamento alla rete fognaria comunale. Sono infine previsti interventi di mitigazione del rischio ambientale anche nei piazzali Nord;
- A23 - Ampliamento piazzole elicotteri (pavimentazione rigida): a margine della taxiway Nord;
- B10 - Nuovi piazzali a nord della Runway: realizzazione di 4 ulteriori piazzole per velivoli A320/B737 in self-manouvering;

Edifici con funzioni a supporto delle attività aeroportuali

- A15 - Area Handling: lavori di ristrutturazione e adeguamento dell'attuale hangar dell'Aeroclub per far fronte alle esigenze operative degli handlers;
- A16 - Officina centralizzata: demolizione dell'attuale officina e realizzazione di una nuova di dimensioni maggiori a servizio degli operatori di handling;
- A20 - Area autobotti e rifornitori: a nord est dell'aeroporto verranno centralizzate le attività di ufficio dei rifornitori e le aree di sosta notturna delle autobotti;
- A22 - Ground operation centre Nord e A24 supporto operativo nord: dismissione del vecchio deposito carburanti militare, e realizzazione di un edificio per lo svolgimento delle attività a supporto operativo delle piazzole a Nord della Runway quali, ad esempio, parcheggio dei mezzi di rampa;

Edifici e aree tecnologiche

- A19 - Centrale termica e azioni di efficientamento energetico: realizzazione di una nuova centrale di produzione, con pochi impianti (4 principali e 1 di riserva in sostituzione dei 34 esistenti), e aggiunta di un gruppo di trigenerazione, per introdurre l'approvvigionamento energetico misto (gas naturale e energia elettrica); inoltre sono previste modifiche al funzionamento degli impianti di ventilazione del terminal;

- A28 - Isola Ecologica: realizzazione di un centro di raccolta e differenziazione rifiuti a servizio dell'Aeroporto e del circostante quartiere, che sarà realizzata a seguito di un Protocollo di Intesa con il Comune di Napoli
- B09 - Adeguamento deposito carburanti e mezzi di rampa: riqualifica per consentire accessi più agevoli e riconfigurazione degli uffici operativi;

Sistema edilizio

Sistema delle aerostazioni

- A09 - Ampliamento arrivi e partenze airside / Ampliamento arrivi landside: è previsto l'ampliamento della sala arrivi airside, in cui saranno rese disponibili altre due unità di riconsegna bagagli, e l'ampliamento della sala arrivi landside in cui è previsto lo stazionamento dei flussi caratteristici in attesa del pick up dei bus turistici;
- B03 e B08 - Estensione arrivi airside + landside – Area partenze su sopraelevazione arrivi: nuove estensioni del terminal passeggeri a servizio della nuova base operativa low-cost, per garantire le attività operative legate a un rapido turn-around dell'aeromobile;

Uffici e servizi

- A04C e B02 - Real Estate (area ex mensa) lavori di riqualificazione della palazzina ex Ati per destinarla ad attività di Real Estate (uffici, centri congressi, ecc.):
 - ✓ Airport Hotel –struttura di taglio medio - alto oppure un budget/design hotel;
 - ✓ Distributore di carburanti / autolavaggio;
 - ✓ Uffici temporanei – supporto del traffico business;
 - ✓ Uffici operativi di supporto per le compagnie aeree destinati alla centralizzazione delle attività di briefing e crew-rest nelle immediate vicinanze del terminal;
 - ✓ Servizi turistici –nelle aree immediatamente contigue al terminal passeggeri, anche con forme innovative come esposizioni temporanee e/o desk informativi;
- A08 - Nuovi Uffici Gesac e riprotezioni per Metropolitana : gli uffici direzionali della società di gestione GE.S.A.C. sono distribuiti in diversi edifici, alcuni dei quali ricadenti nell'area del Terminal 2 che risulta in via di dismissione per poter consentire la realizzazione della nuova stazione della Metropolitana Linea 1 – tratta Centro Direzionale / Capodichino; lo spostamento degli uffici rispecchia un piano di ricollocazione di tutte le funzioni direzionali con una loro centralizzazione nella palazzina uffici ATITECH (ricadente nel sedime aeroportuale) a livelli ad oggi non utilizzati;
- A17 - Alloggio del Direttore di Aeroporto: è prevista la riprotezione dell'alloggio per ottemperare una prescrizione che ENAC emise (14/11/2008) all'atto dell'autorizzazione alla realizzazione dell'attuale parcheggio P5, che insiste nell'area ove precedentemente al 2008 sorgeva l'alloggio del Direttore

Sistema della mobilità

Viabilità di accesso e land side

- A02M - Riconfigurazione intersezione via Ruffo – Rampe tangenziale (con rotatoria), nell'ambito della modifica delle geometrie dello snodo di accesso all'aeroporto per la realizzazione della Stazione della Linea 1 della Metropolitana;
- A03M - Viabilità entrata/uscita US Navy/Atitech con adeguamento di Via del Riposo propedeutico all'apertura del cantiere della Metropolitana per consentire la movimentazione dei mezzi nell'area del vecchio Terminal 2, in seguito consentirà l'accesso diretto allo stabilimento dell'Atitech ed alla base americana della US Navy in maniera indipendente rispetto alla viabilità di via F. Ruffo di Calabria;
- A06M - Nuova intersezione a rotatoria su Corso U. Maddalena: interventi di riqualificazione tra cui la realizzazione di una nuova rotatoria a servizio dei flussi in direzione autostrade;

- A10M - Ampliamento a 3 corsie di Corso Umberto Maddalena: riduzione dei marciapiedi esistenti per realizzare le rotonde e le infrastrutture necessarie al potenziamento dei flussi veicolari in direzione Tangenziale;
- A11M - Nuovo Sottopasso stradale su Corso Umberto Maddalena, per collegare la Tangenziale e la viabilità unidirezionale del forecourt aeroportuale;
- A12M - Viabilità monodirezionale ad anello di accesso/uscita dall'aeroporto, con ingresso su Fulco Ruffo di Calabria ed uscita su Umberto Maddalena: al momento, è stato redatto ed è in corso di finalizzazione lo studio della nuova viabilità ad anello;

Parcheggi e servizi connessi alla mobilità e alla accessibilità al sistema aeroportuale

- A01 - Forecourt: è prevista la razionalizzazione dell'intero sistema dei parcheggi auto nonché la realizzazione di un sistema per il controllo automatizzato dei flussi di traffico nella forecourt aeroportuale (traffico pubblico, privato e di servizio) con il fine di limitare la permanenza dei veicoli nelle aree più critiche pur consentendo il libero accesso alla zona a tutti gli utenti;
- A07 - Parcheggi: è prevista la riconfigurazione dell'assetto dei parcheggi per passeggeri, Car Rental e operatori aeroportuali;
- A13M - Area servizi + charter bus: verrà realizzata al centro della viabilità ad anello, in prossimità del terminal passeggeri, per il trasporto pubblico ed a supporto dei flussi operativi (charter bus, carico/scarico merci, navette, ecc.);
- A14M - Percorso attrezzato coperto ed automatizzato tra il Terminal Passeggeri e la Stazione Aeroporto della Metropolitana, che correrà parallelo alla palazzina "Pegaso", parte della quale sarà demolita, mentre gli uffici attualmente occupati dalla Polaria e dagli Handlers verranno riprotetti negli spazi dello stesso edificio attualmente occupati da uffici Gesac rilocalizzati;
- A27C - Rifornimento e lavaggio auto: stazione prevista in prossimità dell'area Car Rental;
- A29M - Nuovo sottopasso pedonale, che collegherà la stazione della metropolitana all'area ad ovest del forecourt;
- B05M - Area Forecourt + parcheggi: per consentire la realizzazione della nuova viabilità ad anello del forecourt, verranno aboliti tutti i parcheggi a raso dell'Aeroporto più prossimi all'Aerostazione, oltre a quelli presenti nell'area del terminal 2;

Parcheggi multipiano

- B04M - Parcheggio multipiano compensativo, che comporterà interventi di riassetto delle aree interne alla viabilità ad anello, destinate ai charter bus, e più in generale alle necessità di sosta legate all'operativo;

La stazione metropolitana

- A05M - Area Metropolitana e parcheggio di interscambio, che si prevede di realizzare nell'area dell'attuale Terminal dove si gestiscono i flussi charter (che saranno quindi gestiti nel terminal principale) ed edifici contigui; nelle vicinanze della stazione verrà realizzato un parcheggio di interscambio;

Il sistema gestionale

- C01.a - Compliance normativa per adeguamento sismico per gli edifici Distaccamento aeroportuale Caserma VV.FF. e Palazzina PEGASO;
- C01.b - Investimenti di qualità del servizio offerto, di sicurezza e ambiente;
- C01.c - Investimenti di Innovazione tecnologica sono previsti interventi per migliorare la produttività delle infrastrutture aeroportuali quali, per esempio, quelli di automazione dei processi operativi finalizzati all'aumento del throughput (accesso ai parcheggi, gestione bagagli da stiva, controllo security, imbarco, controllo passaporti), nonché investimenti tesi a incrementare servizi ai passeggeri quali il miglioramento dell'informativa e le aree di attesa per "meeters and greeters". Sono inoltre previste attività finalizzate a facilitare l'introduzione e la gestione delle procedura Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), con infrastrutture

logiche e operative e con strumenti di Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS). Infine, sono previsti l'introduzione di sistemi automatici di gestione della viabilità e l'adeguamento di apparecchiature e sistemi security in conformità alla normativa vigente;

- C01.d - Investimenti di Ottimizzazione operativa per la massimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti (per esempio nuove organizzazioni dei flussi, dei sistemi di turn – around degli aeromobili, miglioramenti di assistenza, basi logistiche e operative per nuovi vettori ...);
- C01.e - Investimenti di Information Technology, quali interventi di potenziamento della copertura Wi-fi nel Terminal e nelle aree limitrofe, di adeguamento delle infrastrutture per aumento della capacità e per risparmio energetico, di ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza fisica (controllo accessi e videosorveglianza), nonché gli adeguamenti per compliance normativa;
- C01.f - Investimenti di Manutenzione:
 - ✓ manutenzione conservativa: per conservare impianti ed infrastrutture in stato di efficienza, quali ripristino e rinnovo degli elementi di copertura ed impermeabilizzazione di alcuni edifici (Hangar, Palazzine Pegaso ed ex CTP) e rinnovo del tappetino di usura delle pavimentazioni flessibili della viabilità ordinaria;
 - ✓ manutenzione di riqualifica: per riqualificare aree specifiche tra cui riqualifica di blocchi toilettes e di controsoffitti di aree del Terminal;
 - ✓ manutenzione migliorativa: per migliorare ed efficientare gli impianti esistenti tra cui interventi relativi alla distribuzione elettrica primaria e secondaria del Terminal, agli impianti di diffusione sonora, agli impianti di produzione e distribuzione dell'acqua calda sanitaria, agli impianti di produzione di energia suppletiva, alla remotizzazione dei parametri di funzionamento degli impianti strategici all'impianto remoto di gestione e controllo.
- C01.g - Investimenti vari di ottimizzazione e implementazione del sistema HBS al fine di garantire maggiore ridondanza e operatività, gli sviluppi in materia di security e in generale le attività minori, non meglio classificabili nelle voci sopra riportate.

Ulteriori interventi

- D01 - Hangar aviazione generale presso scalo di Capua per il ricovero dei velivoli, proposto come intervento *“a supporto del processo di delocalizzazione delle attività di Aviazione Generale e scuola volo presso l'aeroporto di Capua da realizzarsi secondo modalità e tempi da definire con ENAC”*, intervento escluso da VIA *“in quanto la verifica di assoggettabilità a VIA riguarda il nuovo PSA dell'Aeroporto di Napoli Capodichino e gli interventi afferenti l'area in cui insiste tale sistema aeroportuale. Ogni eventuale altro intervento in qualche modo correlabile a suddetto sistema aeroportuale, dovrà essere valutato nel contesto territoriale, pianificatorio e progettuale di pertinenza.”*

Confronto tra Masterplan

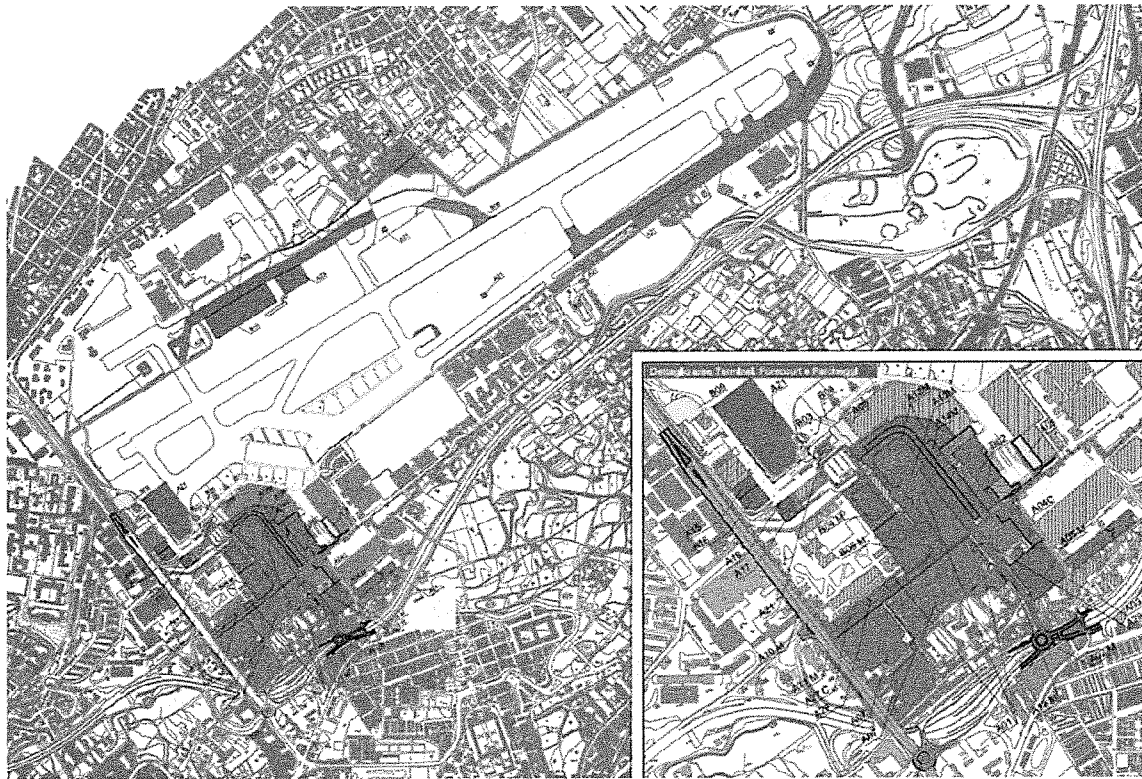
Il Proponente nel nuovo PSA conferma alcuni interventi già autorizzati nel vecchio MP2020, quantomeno in termini localizzativi, e indica gli interventi previsti dal nuovo PSA 2013-2023 e le azioni innovative, come riportati nella tabella seguente.

Ritiene di escludere dalle opere oggetto di Verifica di Assoggettabilità:

- le azioni che hanno una valenza gestionale: manutenzioni e ristrutturazioni che non modificano il layout ma sono esclusivamente volte a garantire una adeguata funzionalità;
- gli interventi relativi al sistema edilizio, tesi a restituire la migliore funzionalità, ma che non incidono sul sistema aeroporto e non influenzano i “carichi” che questo determina sul territorio;

- le azioni che riconfermano quanto già previsto nel MP2020, anche qualora ne modifichino il layout senza peraltro incidere sulle funzionalità e sulle ricadute sulle matrici ambientali, in ragione del fatto che il SIA del MP2020 ha ottenuto la compatibilità ambientale nel 2008.

Inoltre dichiara che “ ... gli interventi inclusi nell'elaborato “Programma degli interventi del Progetto di riambientalizzazione delle aree esterne all'Aeroporto di Capodichino - Relazione descrittiva Programma degli Interventi” presentato nel 2006 da GESAC al Ministero dell'Ambiente ad integrazione dei documenti di SIA, sono da ritenersi parte integrante del MP2020”.



Legenda

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Sedime aeroportuale attuale | | Sedime aeroportuale allo scenario del Piano di Sviluppo |
| | Intervento coerente con la previsione del MP2020 | | |
| | Intervento previsto dal MP2020 con differenze di localizzazione o morfologia | | |
| | Intervento non previsto dal MP2020 (intervento innovativo) | | |

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

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and several smaller marks.

		Interventi gestionali	Rifunzionalità sistema edilizio	Presente nel MP2020	Localizzazione	Morfo-dimensione	Carico insediativo	Funzione	Azioni innovative
SISTEMA AIR-SIDE									
Taxiway e raccordi									
A18	RISTRUTTURAZIONE PISTA E RACCORDI ⁵	X							NO
A25	ADEGUAMENTO TAXIWAY NORD E PERIMETRALE			SI (1.1)	=	+	=	=	NO
A26	BY-PASS RACCORDO H			NO					SI
B01 e B07	ADEGUAMENTO TAXIWAYS/RACCORDI E PERIMETRALE SUD – ADEGUAMENTO VIABILITÀ PERIMETRALE ESTERNA			NO					SI
B06	ADEGUAMENTO RACCORDO M			NO					SI
Piazzali aeromobili ed elicotteri									
A21	RISTRUTTURAZIONE PIAZZOLE ⁶	X							NO
A23	AMPLIAMENTO PIAZZOLE ELICOTTERI			SI (1.1)	=	≠	=	=	NO
B10	NUOVE PIAZZOLE A NORD DELLA RWY			SI (1.1)	=	≠	=	=	NO
Edifici con funzioni a supporto delle attività aeroportuali									
A15	AREA HANDLING		X						NO
A16	OFFICINA CENTRALIZZATA		X						NO
A20	AREA AUTOBOTTI E RIFORNITORI			NO					SI
A22	"GROUND OPERATION CENTRE NORD"			NO					SI
A24	SUPPORTO OPERATIVO NORD			NO					SI
Edifici e aree tecnologiche									
A19	CENTRALE TERMICA			NO					SI
A28	ISOLA ECOLOGICA			NO					SI
B09	ADEGUAMENTO DEPOSITO CARBURANTI MEZZI DI RAMPA	X							NO
Reti di drenaggio acque									
A21	RETI DI DRENAGGIO			NO					SI ⁷
SISTEMA EDILIZIO									
Sistema delle aerostazioni									
A09	AMPLIAMENTO ARRIVI (AIR-SIDE + LAND-SIDE)			SI (4.1)	=	=	=	=	NO
B03 e B08	ESTENSIONE ARRIVI AIR-SIDE + LAND-SIDE - AREA PARTENZE SU SOPRAELEVAZIONE ARRIVI + BRIDGE			SI (4.1)	=	=	=	=	NO
Uffici e servizi									
A04 C	AREA SVILUPPO COMMERCIALE / REAL ESTATE			NO					SI
A08	UFFICI GESAC E RIPROTEZIONI PER METROPOLITANA		X						NO
A17	ALLOGGIO DIRETTORE AEROPORTO		X						NO
B02	REAL ESTATE AREA EX MENSA			SI (6.1)	=	≠	+	≠	SI
SISTEMA DELLA MOBILITÀ									
Viabilità di accesso e land side									
A02 M	RICONFIGURAZIONE INTERSEZIONE VIA RUFFO RAMPE TANGENZIALE			SI	=	≠	=	=	NO
A03 M	VIABILITÀ ENTRATA/USCITA US NAVY/ATITECH CON ADEGUAMENTO VIA DI RIPOSO			SI	=	=	=	=	NO

⁵ In questa voce sono raggruppati interventi di manutenzione della pista e dei raccordi che non modificano in alcun modo l'assetto infrastrutturale, né la dotazione tecnologica e impiantistica. Pertanto, non sono considerati ai fini del presente studio.

⁶ Le reti di drenaggio sono considerate alla voce "Reti di drenaggio acque".

⁷ La ristrutturazione piazzole è stata considerata alla voce "Piazzali aeromobili ed elicotteri".

		Interventi gestionali	Rifunzionalità sistema edificio	Presente nel MP2020	Localizzazione	Morfo-dimensione	Carico insediativo	Funzione	Azioni innovative
A06 M	NUOVA INTERESEZIONE A ROTATORIA SU CORSO U. MADDALENA			SI	≠	≠	≠	=	SI
A10 M	AMPLIAMENTO A 3 CORSIE CORSO U. MADDALENA			NO					SI
A11 M	NUOVO SOTTOPASSO STRADALE SU CORSO U. MADDALENA			NO					SI
A12 M	VIABILITÀ' MONODIREZIONALE AD ANELLO DI ACCESSO/USCITA DALL'AEROPORTO			SI	≠	≠	=	≠	SI
B07	ADEGUAMENTO VIABILITÀ' PERIMETRALE ESTERNA			NO					SI
Parcheggi e servizi connessi alla mobilità e alla accessibilità al sistema aeroportuale									
A01	FORECOURT			NO					SI
A07	PARCHEGGI			NO					SI
A13 M	AREA SERVIZI + CHARTER BUS			NO					SI
A14 M	PERCORSO ATTREZZATO COPERTO		X						NO
A27 C	AREA RIFORNIMENTO E LAVAGGIO AUTO		X						NO
A29 M	SOTTOPASSO PEDONALE		X						NO
B05 M	AREA FORECOURT + PARCHEGGI			NO					SI
Parcheggi multipiano									
B04 M	PARCHEGGIO MULTIPIANO COMPENSATIVO			SI	≠	≠	≠	=	SI
Metropolitana									
A05 M	AREA METROPOLITANA E PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO			SI	≠	≠	≠	=	SI
IL SISTEMA GESTIONALE									
Ottimizzazione operativa, Information Technology, manutenzione e altri – C01									
C01.a	COMPLIANCE NORMATIVA PER ADEGUAMENTO SISMICO	X							NO
C01.b	INVESTIMENTI DI QUALITÀ', SICUREZZA E AMBIENTE	X							NO
C01.c	INVESTIMENTI DI INNOVAZIONE TECNOLOGICA	X							NO
C01.d	INVESTIMENTI DI OTTIMIZZAZIONE OPERATIVA	X							NO
C01.e	INVESTIMENTI DI INFORMATION TECHNOLOGY	X							NO
C01.f	INVESTIMENTI DI MANUTENZIONE	X							NO
C01.g	INVESTIMENTI VARI	X							NO

PRESO ATTO che il Proponente ha analizzato ai fini della presente Verifica di Assoggettabilità SOLO gli interventi classificati come "Azioni innovative" (identificate nell'ultima colonna della tabella precedente), rispetto a quanto già previsto dal MP 2020 autorizzato;

PRESO ATTO che il Proponente ha previsto la riconversione e/o l'abbattimento e la ricostruzione di volumi già esistenti, come nel caso delle infrastrutture per attività di handling e di quelle legate alla costruzione della metropolitana;

RITENUTA corretta la scelta effettuata, poiché è funzionale al non incremento delle superfici impermeabilizzate ed alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti ;



 Au C u rly R
 R S
 29

Infine,

PRESO ATTO che il Proponente ha previsto una graduale delocalizzazione presso altri scali delle attività di Aviazione Generale, *“per far posto ai voli di Aviazione Commerciale e sostenere così delle politiche più sfidanti per lo sviluppo del traffico passeggeri”*

CONSIDERATO che finora, oltre alle dichiarazioni di intenti, non sono state presentati riscontri ufficiali riguardanti la suddetta delocalizzazione verso altri scali campani (autorizzazioni, programmi concreti di trasferimento, accordi, risorse etc.) e, in particolare, verso lo scalo di Capua

SI RITIENE che tale scenario non sia attualmente supportato da adeguati documenti ufficiali, informazioni etc. che possano farlo ritenere concreto ai fini del procedimento in corso;

QUADRO AMBIENTALE

Atmosfera

PRESO ATTO che il Proponente ha caratterizzato lo stato della qualità dell'aria attraverso l'analisi:

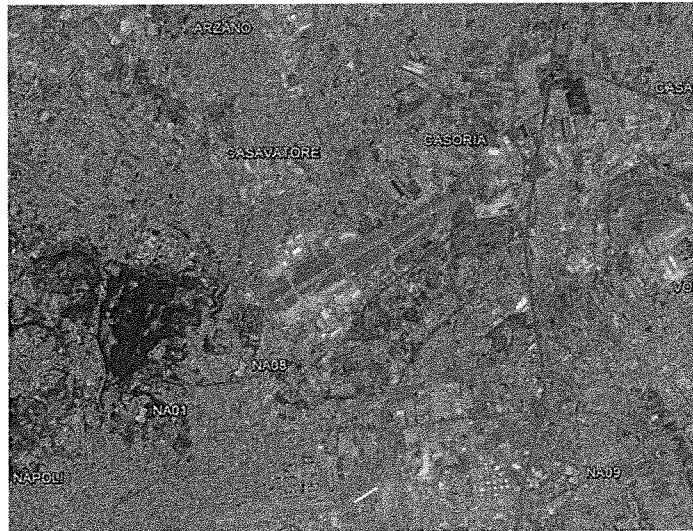
- delle caratteristiche climatiche;
- dell'assetto pianificatorio in materia di gestione e tutela della qualità dell'aria;
- della qualità dell'aria al 2012 e della sua evoluzione negli ultimi anni.

PRESO ATTO che il Proponente ha valutato l'evoluzione dello stato della qualità dell'aria in funzione delle previsioni dei movimenti aerei adottate nel PSA, utilizzando i seguenti dati di base:

- la campagna di monitoraggio atmosferico estiva ed invernale svolta da GESAC nel corso dell'anno 2009 presso l'Officina Aeronavali/via Tempio Nuovo e l'Autoparco Asl/ Calata Capodichino, da cui emerge che:
 - *i livelli di concentrazione raggiunti dal monossido di carbonio, dal biossido di zolfo e dall'ozono sono risultati tutti al di sotto dei limiti di legge e di scarso rilievo;*
 - *i valori di PM10 sono risultati di modesta entità pur rimanendo all'interno dei limiti previsti dal DM 60/02; allo stesso tempo anche i valori di biossido di azoto e di benzene sono di modesta entità pur rimanendo nei limiti di legge (DM 60/02).*

“i dati rilevati ... hanno un andamento medio giornaliero tipico delle aree trafficate e quindi concentrazioni riconducibili al traffico stradale” “I valori di PM10 e di benzene, pur essendo di modesta entità, non possono essere confrontati in modo significativo con i limiti di legge che sono riferiti ad un arco temporale pari all'anno; in più i valori di benzene elevati sono rappresentativi di un'area urbana con presenza di autoveicoli. I valori rilevati degli inquinanti prodotti dalle attività aeroportuali nei punti ubicati a ridosso dei centri abitati, e quindi dove sono posizionati i laboratori mobili, dimostrano che in alcun modo l'attività aeroportuale produce livelli critici degli inquinanti delle aree abitate ubicate a ridosso dell'aeroporto.

- i dati di ARPA Campania dal 2009 al 2012, per le centraline rappresentate qui di seguito, ritenute le più significative per la definizione della qualità dell'aria nella zona aeroportuale:



- le concentrazioni di inquinanti atmosferici previste allo scenario 2020 del MP2020 elaborate nel relativo SIA;

PRESO ATTO che, da quanto riportato dal Proponente, le simulazioni sulle concentrazioni di inquinanti atmosferici nel SIA del 2003 per il 2020 configurano scenari con concentrazioni di SO₂, PTS, CO, NO₂ e O₃ inferiori ai limiti normativi;

CONSIDERATO che il Proponente non effettua una nuova stima delle emissioni inquinanti dovute al progetto in essere ed alle relative ipotesi di traffico, ma ritiene che sia sufficiente il confronto tra lo scenario del MP2020 e le attuali previsioni in quanto “... le concentrazioni di inquinanti, già compatibili allo scenario 2020 con un volume di traffico significativamente maggiore, ancor più lo saranno nello scenario previsto dal nuovo PSA il quale indica un traffico aereo inferiore del 42% circa nel 2023, rispetto a quanto precedentemente previsto per il 2020.”

CONSIDERATO che i movimenti stimati nel precedente Masterplan 2020 e in quello attualmente oggetto di valutazione sono i seguenti:

MOVIMENTI STIMATI		
	Anni	
	2020	2023
<i>Totale voli stimati nel MP2020</i>	112.700	-
<i>Totale voli stimati nel nuovo PSA</i>	60.500	69.400

RITENUTO che parte degli interventi previsti inducano migliorie relative all'efficienza energetica, alla diminuzione dei consumi ed alle emissioni correlate al traffico veicolare, quali:

- la riorganizzazione di raccordi e taxiway, che riducendo le tempistiche di taxi comportano minori emissioni;
- la riorganizzazione del sistema della viabilità da e per l'aeroporto;
- la sostituzione degli impianti esistenti (numerosi e obsoleti) con un'unica centrale termica;

VALUTATO che

- la significativa riduzione del numero di voli prevista nel nuovo PSA rispetto a quanto previsto nel Masterplan già approvato (MP 2020),
- le future variazioni nel mix di flotta, che garantiranno la progressiva sostituzione degli attuali aeromobili con macchine maggiormente performanti in termini di emissioni inquinanti,
- le migliorie energetiche previste nel nuovo PSA

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

permettono di concludere che l'attuazione del nuovo PSA non comporterà incrementi (rispetto alle previsioni del Masterplan 2020 approvato con il precedente Decreto VIA) delle concentrazioni di inquinanti atmosferici nell'area di interesse;

VALUTATA, tuttavia, questa previsione non supportata dai dati/programmi più recenti (dell'ultimo triennio) riguardanti lo sviluppo dell'aeroporto e, segnatamente, dei movimenti e del traffico passeggeri.

VALUTATO, infine, che l'Aeroporto di Capodichino non è ancora dotato di un apposito sistema di monitoraggio dell'atmosfera a supporto delle previsioni e basa le proprie valutazioni sulle misurazioni di ARPAC;

Rumore e Vibrazioni

PRESO ATTO che sullo scalo sono vigenti le procedure anti-rumore prescritte a seguito dei lavori della Commissione art. 5 DM 31/10/97, al fine di ridurre i disagi derivanti dai sorvoli della parte sud-ovest di Napoli, che avvengono per la maggior parte quando i venti sud-occidentali sono predominanti;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che lo studio svolto nel SIA per il Masterplan approvato (MP2020) per gli scenari "0" e "2020" ha trattato la stima delle interferenze acustiche considerando sia i fattori "air side" (attività di volo e attività interne all'aeroporto) che "land side" (parcheggi e viabilità);

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *"il trend di crescita delle movimentazioni di aeromobili e di passeggeri è tale che il rumore indotto sul territorio nel nuovo scenario di progetto 2023 è ampiamente contenuto all'interno delle stime acustiche prodotte nel SIA approvato nel 2008, benché questo abbia l'orizzonte temporale più ristretto 2020"*;

PRESO ATTO che il Proponente nel confronto svolto considera

- gli scenari relativi a:
 - Master Plan 2003-2020 (MP2020);
 - Nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2013-2023;
 - Curve isofoniche in ottemperanza alla Commissione ex art. 5 DM Ambiente 31/10/1997;
- quali input / output:
 - Movimenti aerei;
 - Movimenti passeggeri;
 - Mix della flotta aerea prevista;
 - Rotte utilizzate;

PRESO ATTO che in ottemperanza al Decreto VIA 622/2008 il Proponente ha provveduto ad aggiornare le curve isofoniche con cadenza biennale, ovvero a *"rappresentati gli effetti acustici di origine aeronautica delle effettive variazioni negli anni di traffico e del mix della flotta"*;

PRESO ATTO che sono stati considerati i seguenti movimenti aerei nella costruzione degli scenari:

Periodo Riferimento	Modello 2011/2012	Modello 2009/2010	Modello 2001/2002
<i>1-ott - 31-gen</i>	<i>03-09 ott 2011</i>	<i>01-07 ott 2009</i>	<i>01-07 ott 2001</i>
<i>1-feb -31-mag</i>	<i>07-13 mag 2012</i>	<i>23-30 mag 2010</i>	<i>20-26 mag 2002</i>
<i>1-giu - 30-set</i>	<i>03-09 set 2012</i>	<i>29 giu - 05 lug 2010</i>	<i>16-22 set 2002</i>
Mov. Diurni	4.264	4.312	4.214
Mov. Notturmi	81	74	
Mov. Totali	4.345	4.386	4.214

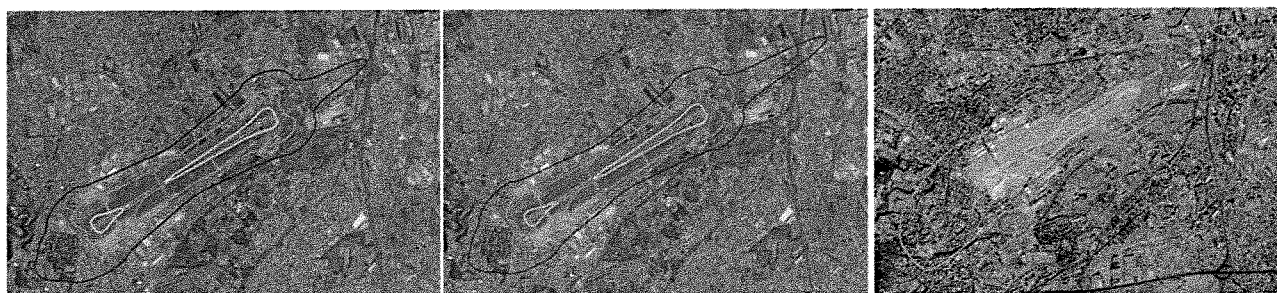
Dati di traffico di input per le curve isofoniche LVA utilizzati negli scenari di riferimento

con la seguente distribuzione di utilizzo della pista

Periodo Riferimento	Modello 2011/2012	Modello 2009/2010	Modello 2001/2002
1-ott - 31-gen	03-09 ott 2011	01-07 ott 2009	01-07 ott 2001
1-feb -31-mag	07-13 mag 2012	23-30 mag 2010	20-26 mag 2002
1-giu - 30-set	03-09 set 2012	29 giu -05 lug 2010	16-22 set 2002
DEP 06	29,22%	26,54%	29,50%
DEP 24	70,78%	73,46%	70,50%
APP 24	91,04%	89,15%	83,30%
APP 06	8,96%	10,85%	16,70%

CONSIDERATO che gli esiti mostrano la seguente estensione delle curve isofoniche:

Periodo Riferimento	Modello 2011/2012	Modello 2009/2010	Modello 2001/2002
1-ott - 31-gen	03-09 ott 2011	01-07 ott 2009	01-07 ott 2001
1-feb -31-mag	07-13 mag 2012	23-30 mag 2010	20-26 mag 2002
1-giu - 30-set	03-09 set 2012	29 giu - 05 lug 2010	16-22 set 2002
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



Curve isofoniche di riferimento per la Zonizzazione Acustica dell'intorno Aeroportuale (2001 - 2002)

Aggiornamento delle curve isofoniche per la Zonizzazione Acustica dell'intorno Aeroportuale (2010)

Confronto delle curve isofoniche LVA 2001/2002 curve isofoniche LVA 2011/2012

CONSIDERATO che la popolazione esposta risulta essere pari a:

Periodo Riferimento	Modello 2011/2012	Modello 2009/2010
1-ott - 31-gen	03-09 ott 2011	01-07 ott 2009
1-feb -31-mag	07-13 mag 2012	23-30 mag 2010
1-giu - 30-set	03-09 set 2012	29 giu - 05 lug 2010
LVA 60-65	7.506	6.347
LVA 65-75	-	110
LVA >75	-	-

CONSIDERATO che il territorio prospiciente l'aeroporto è caratterizzato da aree classificate come classe III e IV nei piani di zonizzazione acustica comunali, cioè di "Tipo misto" (valori limite di emissione diurni 55 dB, 60 dB valore assoluto di emissione) e di "Intensa attività umana" (valori limite di emissione diurni 60 dB, 65 dB valore assoluto di emissione) ;

CONSIDERATO che la previsione allo scenario del nuovo PSA (MP2023) del traffico stima un numero di movimentazioni pari a circa il 40% in meno rispetto alla stima effettuata per l'anno 2020 nel MP2020;

VALUTATO che parte degli interventi previsti inducano migliorie rispetto alle immissioni acustiche, quali:

- la riorganizzazione di raccordi e taxiway, che riducendo le tempistiche di taxi comportano minori emissioni di rumore e vibrazioni;

[Handwritten signatures and notes]

- la riorganizzazione del sistema della viabilità da e per l'aeroporto;
- la sostituzione degli impianti esistenti (numerosi e obsoleti) con un'unica centrale termica;

VALUTATO che le superfici territoriali interessate dalle suddette curve e la popolazione coinvolta sono risultate di volta in volta decrescenti ad ogni successivo aggiornamento delle isofoniche nel tempo.

VALUTATO che il nuovo PSA comporta una riduzione dei movimenti rispetto a quanto previsto dal MP 2020, già approvato;

VALUTATO che l'aeroporto è dotato di un sistema di monitoraggio in continuo del rumore di origine aeroportuale (6 centraline fisse + 1 mobile);

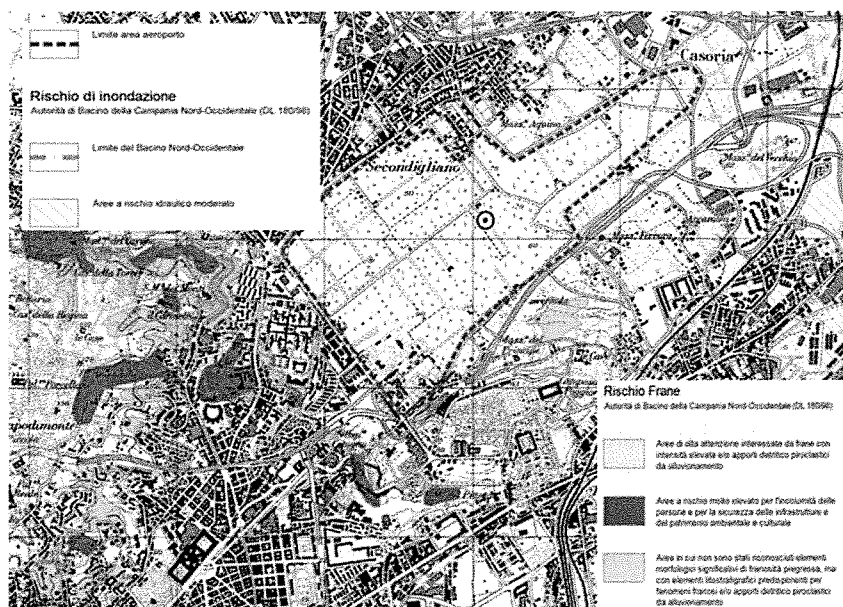
CONSIDERATO tuttavia che, come fatto rilevare in sede di verifica di ottemperanza alle prescrizioni del DEC VIA 622/2008, il Proponente "... ha risposto tecnicamente a quanto richiesto pur in mancanza di un riscontro di Regione Campania e della ufficializzazione delle suddette zonizzazioni da parte della Commissione Aeroportuale", e che la prescrizione 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 (destinazione d'uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione comunale dei Comuni di Napoli e Casoria";

RITENUTO che le considerazioni sopra espresse siano valide anche alla data odierna e che, dunque, non sia ancora disponibile una vera e propria verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e ricettori esposti, con particolare riguardo alle caratteristiche dei ricettori stessi;

Ambiente Idrico

PRESO ATTO che il territorio è localizzato nel bacino idrografico della Campania Nord-Occidentale, e, nel dettaglio, il sedime aeroportuale è compreso all'interno del bacino della Volla, a breve distanza da quello dei Campi Flegrei;

CONSIDERATO che, dalla cartografia presentata dal Proponente, l'area di intervento non sembra essere interessata da fenomeni di dissesto idrogeologico né da zone soggette a inondazione e che l'area dove sorge l'aeroporto non presenta corsi d'acqua pertanto il Proponente non ha previsto interventi sulla struttura idrica superficiale;



Carta delle aree a rischio inondazione per il territorio del Bacino della Campania NW (C.U.G.R.I. - consorzio inter-universitario per la Previsione e Prevenzione di Grandi Rischi).

PRESO ATTO che dal punto di vista idrogeologico nell'area vasta si possono distinguere tre aree principali, in base alla tipologia di circolazione idrica sotterranea:

- Occidentale Flegrea;
- Centrale alluvionale;
- Orientale Vesuviana;

e, nello specifico, il sedime aeroportuale è localizzato nell'area Occidentale Flegrea, in vicinanza con la zona centrale alluvionale;

CONSIDERATO che, dalla cartografia presentata dal Proponente, l'area risulta ricompresa in zone a "permeabilità variabile, legata alla granulometria prevalente";

CONSIDERATO che il Proponente analizza anche la vulnerabilità degli acquiferi, e che, da tale analisi emerge che :

- *la piana a nord est di Napoli presenta un grado di vulnerabilità abbastanza alto poiché l'area viene attraversata dalla fitta rete dei Regi Lagni;*
- *la forte urbanizzazione avvenuta nel corso del tempo nella zona e la crescita delle numerose attività inquinanti, hanno fatto registrare un degrado generale diffuso delle acque di falda, anche se nella particolare zona del Fosso della Volla, la natura dei terreni presenti e il carattere limitato della falda hanno permesso una vulnerabilità della falda stessa di minore rilevanza;*
- *nel settore flegreo la zona occidentale risulta essere quella con il grado minore di vulnerabilità, nella zona flegrea settentrionale, le falde sono protette da potenti spessori di tufo diagenizzato, mentre a Ovest di tale zona, la vulnerabilità cresce a causa della diminuzione del mantenimento delle acque in tali strati sia perché, lungo la costa, la falda affiora per ampi tratti.*

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "Sono da escludersi la presenza di acque di falda alle profondità di scavo previste, ma in caso di interferenza con queste, si effettueranno operazioni di bonifica attraverso motopompa autoadescante";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che nel marzo 2009 è terminata la realizzazione della rete di drenaggio idrico dell'aeroporto, che ha comportato la realizzazione di una rete di smaltimento delle acque piovane a valle del disoleatore tramite dreni verticali con profondità massima di circa 12 m, "... ben al di sopra della falda acquifera";

PRESO ATTO che l'attuale rete di drenaggio delle acque è costituita da 5 tratti di collettori principali, con altrettanti impianti di trattamento di sedimentazione e disoleatura prima dello smaltimento nel sottosuolo mediante pozzi;

PRESO ATTO che, oltre ai bacini afferenti alle 5 unità di trattamento principali in corrispondenza dei rispettivi campi pozzi, l'attuale sistema è dotato di alcune zone del sedime aeroportuale nelle quali lo scarico nel suolo è stato ottenuto mediante una rete di condotte perdenti con andamento suborizzontale:

- Pista volo, testata 06;
- Pista volo, testata 24;
- Rapid twy "BC";
- Parte nord del piazzale di sosta aeromobili Apron 1;

alle quali sono stati aggiunte 40 unità di trattamento (sedimentazione e disoleatura) denominate "disoleatore tipo 6", a monte dello scarico nel suolo;

CONSIDERATO che gli interventi erano stati dimensionati per far fronte agli incrementi di traffico previsti nel MP 2020;

CONSIDERATO che nel PSA viene proposto un riassetto della rete in cui sono previsti i seguenti interventi:

- la raccolta in apposite vasche e l'invio in fognatura delle acque di prima pioggia relative ai parcheggi esterni prospicienti l'aeroporto;

- la raccolta in apposite vasche e l'invio in fognatura delle acque di prima pioggia relative alle aree di "baie di carico" e "deposito carburanti avio" in risposta alla richiesta del comune di Napoli di intervenire sulle aree soggette a possibile contaminazione;
- l'attuazione del piano di manutenzione esistente e aggiornato al 2013;
- l'installazione - a monte dei dreni 1, 2, 3, 4 - di vasche di raccolta degli sversamenti in grado di contenere eventuali fuoriuscite di oli e carburanti da aeromobili e mezzi operativi evitandone l'ingresso nel sistema di trattamento e nel sistema disperdente;
- il collegamento delle vasche di prima pioggia alla rete fognaria esistente attraverso punti di allaccio di rete nera già in essere, e la gestione dello svuotamento delle vasche mediante un sistema di telecontrollo;

VALUTATO che, grazie alla tipologia degli interventi previsti, alla localizzazione delle opere ed ai sistemi di drenaggio esistenti, è possibile escludere ulteriori impatti sulla componente "ambiente idrico";

Suolo e sottosuolo

PRESO ATTO che l'area di studio è localizzata a nord di Napoli, tra la valle del Cavone e del Torrente Volla, in un'area caratterizzata dalla presenza di prodotti piroclastici dei Campi Flegrei e ceneri vesuviane e da prodotti piroclastici indifferenziati provenienti da vari centri eruttivi;

PRESO ATTO che il Proponente, nell'analisi geomorfologica, dichiara che: *"Gli interventi antropici degli ultimi decenni hanno determinato un grave stato di dissesto idrogeologico, cancellando, di fatto, la rete idrografica superficiale che risulta, oggi, praticamente irriconoscibile per le numerose deviazioni e gli interrimenti realizzati. Restano tuttavia evidenti le incisioni morfologiche che delimitano l'area interessata dall'aeroporto. Vista la morfologia sub-pianeggiante dell'area interessata dal sedime aeroportuale, si esclude la possibilità di fenomeni gravitativi."*;

CONSIDERATO che il Proponente identifica quali possibili tipologie di impatto sulla componente:

- occupazione e sottrazione di suolo;
- impermeabilizzazione di suolo;
- contaminazione del suolo, a causa della possibile dispersione di acque di dilavamento contaminate a seguito di sversamenti accidentali;

CONSIDERATO che le superfici che sono interessate dai nuovi interventi – e pertanto oggetto di impermeabilizzazione - sono:

- adeguamenti by pass e raccordi (A26, B01 e B07, B06);
- interventi nell'area "ground operation centre nord" (A20, A22, A24);

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che l'intervento più significativo per la perdita di suolo consiste nella realizzazione del *parcheggio multipiano compensativo (B04)*, localizzato su un'area attualmente a verde;

CONSIDERATO che le superfici interessate dai nuovi interventi e oggetto di impermeabilizzazione sono in parte a copertura prativa ed in parte già interessate da pavimentazione impermeabile, ed hanno estensione limitata;

VALUTATO pertanto che il consumo di suolo risulta minimo e che l'aeroporto è dotato di un sistema di drenaggio delle acque meteoriche che – previo trattamento di disoleazione e dissabbiatura – vengono smaltite nel sottosuolo attraverso pozzi, contribuendo pertanto alla ricarica della falda sotterranea, senza comportare influenze significative sulla stessa;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che in merito ai materiali di scavo: *"Per quanto riguarda lo smaltimento dei quantitativi di materiali pedogenetici provenienti dallo scotico delle aree interessate dalle lavorazioni, si provvederà, se possibile, al loro riutilizzo nell'ambito del sedime aeroportuale, con scopi di rimodellamento piano altimetrico"*;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che in merito al reperimento di materiale, in particolare per il

confezionamento dei calcestruzzi: "... si farà riferimento a siti di cava esistenti ed autorizzati.", ma **VALUTATO** che le informazioni fornite in tal senso siano allo stato attuale carenti e non permettano di valutare l'effettivo impatto delle attività;

Vegetazione, Flora, Fauna e Ecosistemi

PRESO ATTO che per l'analisi della vegetazione il Proponente utilizza la Carta della Vegetazione della Regione Campania, da cui rileva, nell'area circostante l'aeroporto, la presenza di:

- *boschi a leccio e altre latifoglie*, prevalentemente nella zona collinare dei Campi Flegrei e sulle pendici del Monte Somma;
- *arbusteti misti a cespuglieti radi*;
- *aree incolte e vegetazione erbacea delle aree ruderali*, localizzati prevalentemente oltre la strada esterna al perimetro aeroportuale, nelle zone in prossimità di via del Campo e in prossimità di Camposanto di Poggioreale e lungo le aree dei raccordi stradali e autostradali;
- *orti arborati a elevata complessità strutturale*, distribuite in tutto il territorio e sviluppate prevalentemente nella parte nord orientale dell'area, in Comune di Casoria;
- *aree a verde urbano*;

CONSIDERATO che l'intera area presenta livelli di biodiversità medio bassi a causa dei numerosi interventi antropici che si sono susseguiti;

CONSIDERATO che gli ecosistemi di riferimento possono essere considerati:

- l'ecosistema antropico, in cui gli elementi naturali risultano attualmente compromessi dallo sviluppo avuto dall'urbanizzazione;
- l'ecosistema agro-culturale, caratterizzato da una esigua variabilità naturale e dalla carenza di elementi caratteristici del paesaggio agrario, quali siepi ed elementi interpoderali;

CONSIDERATO che i nuovi interventi per i quali il Proponente ravvisa eventuali interferenze con la componente vegetazionale sono:

- *adeguamento della viabilità preliminare esterna B07*, che riguarda una fascia di suolo racchiusa tra infrastrutture civili e coltivi, caratterizzata da vegetazione discontinua e degradata;
- *interventi nell'area "ground operation centre nord" (A20, A22, A24, dove l'area designata è attualmente un prato incolto)*;
- *il parcheggio multipiano*, che interessa un'area verde con piante ornamentali, caratterizzato comunque da un forte grado di antropizzazione (denso tessuto abitativo e presenza di attività industriali e commerciali);

RITENUTO pertanto corretto considerare che nel sito non si riscontrano ecosistemi prettamente naturali, legati alla presenza di vegetazione spontanea;

VALUTATO che il contesto in cui si colloca l'intervento sia caratterizzato da scarso pregio ambientale e dalla presenza di associazioni di vegetazione/habitat semplificati;

VALUTATO che l'impatto più probabile è la perdita di vegetazione per sottrazione, ma poiché la maggior parte degli interventi si colloca all'interno dell'attuale sedime aeroportuale, e gli interventi esterni riguardano per lo più aree già alterate, **SI RITIENE** che la realizzazione degli interventi di PSA non compromettano né aggravino la situazione esistente delle aree di intervento;

Aree Protette e Patrimonio storico – culturale, Paesaggio

PRESO ATTO che il sedime aeroportuale di Capodichino si trova nella zona vulcanica dei Campi Flegrei, caratterizzata da una intensa urbanizzazione che rappresenta circa il 50% della superficie complessiva e dalla presenza di aree agroforestali per lo più oggetto di coltivazione;

PRESO ATTO che dall'analisi della *Tavola delle Risorse naturali agroforestali* del PTR il Proponente evidenzia che nell'intorno del sedime aeroportuale sono localizzate aree classificate C3 – mosaico agricolo ed agroforestale dei rilievi vulcanici, ed aree agricole a più elevata complessità strutturale;

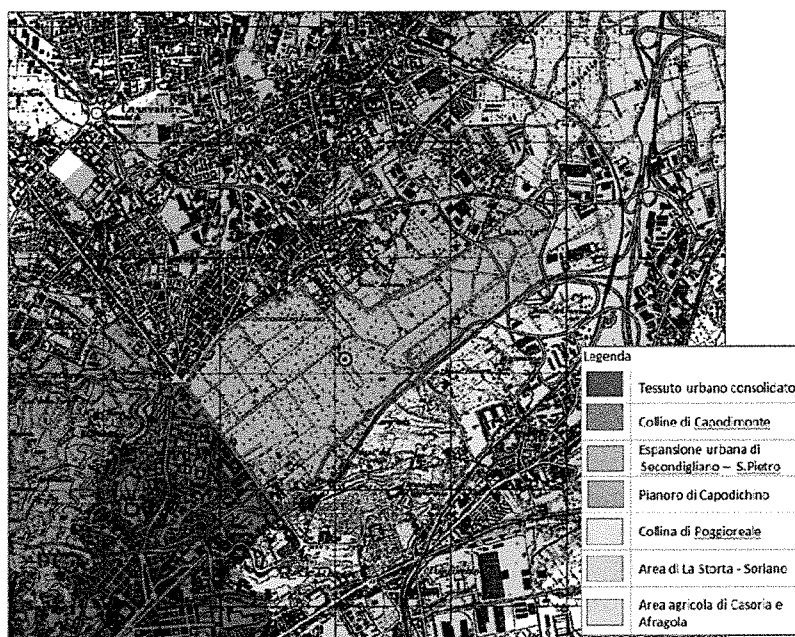
PRESO ATTO che il Proponente dichiara che nell'area in esame, l'agricoltura viene effettuata in aree residuali di un più ampio tessuto urbano, rappresentando una discontinuità permeabile nelle superfici;

PRESO ATTO che dal punto di vista naturalistico, l'area protetta più prossima al sedime aeroportuale è rappresentata dal Vallone di San Rocco, un impluvio naturale che si sviluppa per circa 6 km, a prevalente vocazione agri-boschiva, soprattutto nelle aree più pianeggianti;

CONSIDERATO che il sito in analisi non interessa alcuna area vincolata ai sensi della Direttiva Habitat, e **PRESO ATTO** che il Proponente non ha pertanto ritenuto necessario effettuare lo studio di VINCA, nemmeno come fase di screening;

PRESO ATTO che dall'analisi dei vincoli situati sui comuni di interesse (Napoli, Casoria e Casavatore) il Proponente evidenzia che il sedime aeroportuale non interferisce con alcun bene vincolato;

PRESO ATTO che a livello più strettamente paesaggistico, l'aeroporto di Capodichino risulta confinare con le aree omogenee identificate nella seguente figura:



PRESO ATTO che, dall'analisi della *Tavola Fattori strutturanti il paesaggio* del PTC, il Proponente evidenzia che l'aeroporto confina con nuclei e centri storici e con aree agricole periurbane;

CONSIDERATO che i nuovi interventi che il Proponente identifica quali possibili alterazioni della qualità del paesaggio sono:

- *interventi nell'area "ground operation centre nord" (A20, A22, A24, dove l'area designata è attualmente un prato incolto);*
- *intervento Real Estate A04C;*
- *A19 centrale termica;*

CONSIDERATO che l'impatto maggiore si identifica nell'alterazione della percezione visiva, a causa dello sviluppo verticale degli elementi sopra elencati, mentre gli interventi relativi ai parcheggi ed alle aree forecourt interessano aree già infrastrutturate;

CONSIDERATO che l'elevata urbanizzazione delle zone contermini garantisce la presenza di numerosi elementi con effetto mascherante rispetto alle strutture aeroportuali e **VALUTATO** che l'altezza prevista degli interventi non sia tale da risultare di impatto visivo consistente nelle aree considerate;

CONSIDERATO che l'interesse paesaggistico delle aree contermini sia di basso livello e **VALUTATO**

pertanto che l'inserimento delle opere – che prevalentemente riguardano aree interne al sedime aeroportuale – non influenzerà il livello paesaggistico dell'area di intervento;

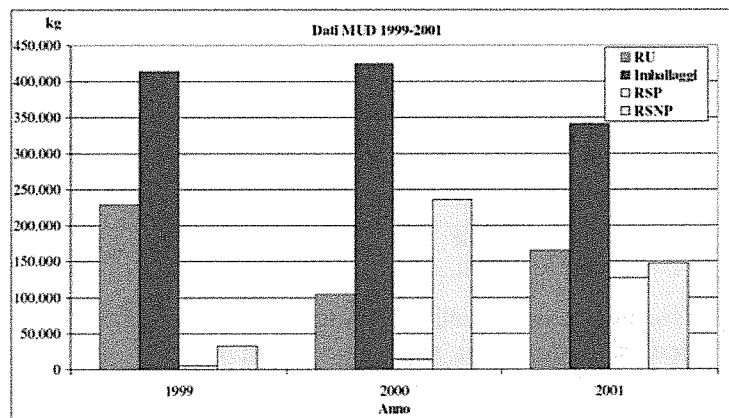
VALUTATO, infine, che la riqualifica delle aree e della viabilità garantirebbe una risistemazione dell'asse di accesso e pertanto un impatto positivo sull'intero sistema;

Rifiuti

PRESO ATTO che, il Proponente presenta i dati sulla produzione rifiuti tra il 1999 e il 2001 nell'aeroporto di Capodichino ricavati dai MUD dei produttori – dati già presentati nel MP2020 – delle tipologie:

- rifiuti urbani;
- rifiuti speciali;
- imballaggi;

e identifica nella Gesac Spa e nella Gesac Handling Spa, nella società di handling, nella società di catering, nella società di manutenzione di linea e di avio-turismo, le società che producono rifiuti all'interno dell'aeroporto stesso;



PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *“Nell’ambito del MP2020 dell’aeroporto internazionale di Napoli (avente come scenario l’anno 2020), è stata effettuata una stima della produzione di rifiuti funzionale alla definizione degli impatti sulla gestione dell’aeroporto, per l’implementazione di misure idonee e coerenti in un’ottica di corretta e sostenibile gestione delle attività. La stima della produzione dei rifiuti è stata calcolata analiticamente, per ogni macrocategoria evidenziata, partendo dai valori consolidati di produzione di rifiuti del periodo e applicando un modello di crescita che, in base all’origine dei rifiuti, considerava lo sviluppo futuro dell’aeroporto in termini di traffico aereo e struttura fisica, come illustrato nel MP2020, relativo al periodo 2000-2020.”* e che *“Secondo quanto elaborato nello SIA, i rifiuti prodotti nella struttura aeroportuale possono essere ricondotti, per quanto concerne l’origine, a fenomeni distinti: l’incremento del numero di passeggeri (P) e l’esercizio delle attività di manutenzione legate rispettivamente al traffico aereo (M1) e alla struttura (M2).”*

PRESO ATTO che, per la stima dell’incremento della produzione di rifiuti nel periodo 2000-2020 nell’ambito del MP2020, è stato utilizzato un algoritmo di crescita basato sui dati di produzione iniziali sopra citati, cui è stato applicato un fattore di sicurezza conservativo - che tiene conto dello sviluppo delle attività commerciali interne all’aeroporto per ogni codice CER di rifiuto prodotto - i cui esiti sono riportati nella tabella seguente, dove:

- P ed M1 sono stati ricavati dalla stima delle evoluzioni del numero di passeggeri nel periodo 2000-2020 ed al numero di lavoratori aeroportuali,
- M2 è ricavato dall’evoluzione dei movimenti di trasporto aereo passeggeri e delle piazzole di parcheggio degli aeromobili;

CER	Descrizione	O			FS	Pin	Pp				Vpr
		Origine			Fattore di sicurezza	Produzione iniziale Valori di riferimento	Produzione prevista				Valore di progetto
		P	M ₁	M ₂			2005	2010	2015	2020	
		(%)			(%)	(kg/a)	(kg/a)	(kg/a)	(kg/a)	(kg/a)	(kg/a)
06	Rifiuti da processi chimici inorganici	0	0	100	10	280	363	470	609	787	866
12	Rifiuti di lavorazione e di trattamento superficiale	0	0	100	10	241000	312095	404163	523391	677791	745571
13	Oli esauriti (tranne oli combustibili, 050000 e 120000)	0	100	0	10	3510	4936	6941	9761	13726	15099
15	Imballaggi, assorbenti; stracci, materiali filtranti e indumenti protettivi (non specificati altrimenti)	98	2	0	30	854935	1202204	1690531	2377214	3342822	4345669
16	Rifiuti non specificati altrimenti nel catalogo	0	0	100	10	9555	12374	16024	20751	26873	29560
17	Rifiuti di costruzioni e demolizioni (compresa la costruzione di strade)	0	0	100	10	12285	15909	20602	26680	34550	38006
19	Rifiuti da impianti di trattamento rifiuti, impianti di trattamento acque reflue fuori sito e industrie dell'acqua	0	100	0	10	7550	10617	14930	20996	29525	32478
20	Rifiuti solidi urbani ed assimilabili da commercio, industria ed istituzioni inclusi i rifiuti della raccolta differenziata	100	0	0	30	413150	580968	816953	1148793	1615424	2100051
Totale (kg/a)						1542265	2139466	2970614	4128195	5741498	7307300

CONSIDERATO che ogni società operante nell'aeroporto provvede alla raccolta ed allo smaltimento dei propri rifiuti speciali - pericolosi e non - in apposite aree di raccolta, in base alla tipologia ed alla provenienza del rifiuto, mentre i rifiuti di origine alimentare provenienti dagli aeromobili sono gestiti direttamente dalle società di catering;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara di effettuare un costante monitoraggio della produzione totale e pro-capite di rifiuti prodotti, della percentuale di rifiuti inviati a recupero e della percentuale di rifiuti riciclati;

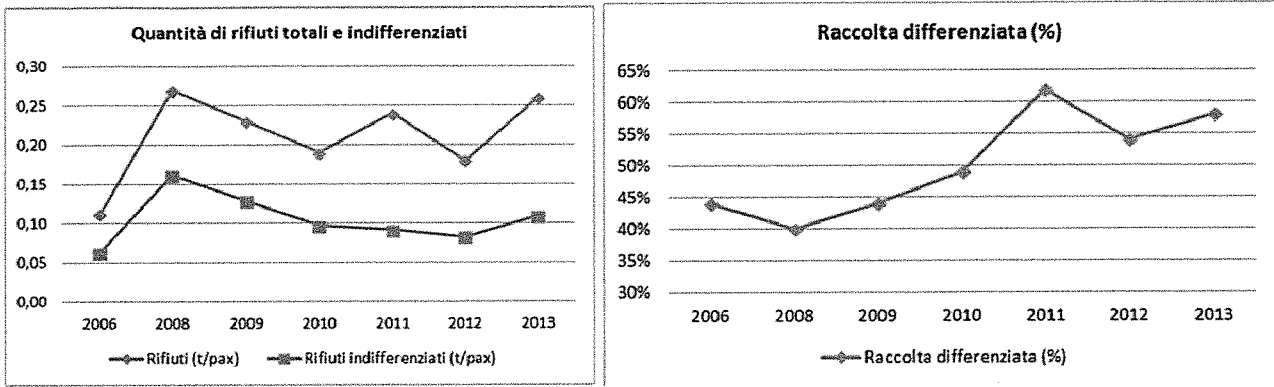
PRESO ATTO che il Proponente ha fornito i seguenti dati di produzione per l'anno 2013 e per il periodo Gennaio - Agosto 2014;

	Produzione totale rifiuti 2013		Produzione totale rifiuti 2014 gen - ago	
	Kg	%	Kg	%
TOT	1404180		925445	
Speciali	310756	22	218575	54
RD	644894	58.1	532220	59.8
Inviati a Recupero	463335	33	402785	44
RSUA			706870	76

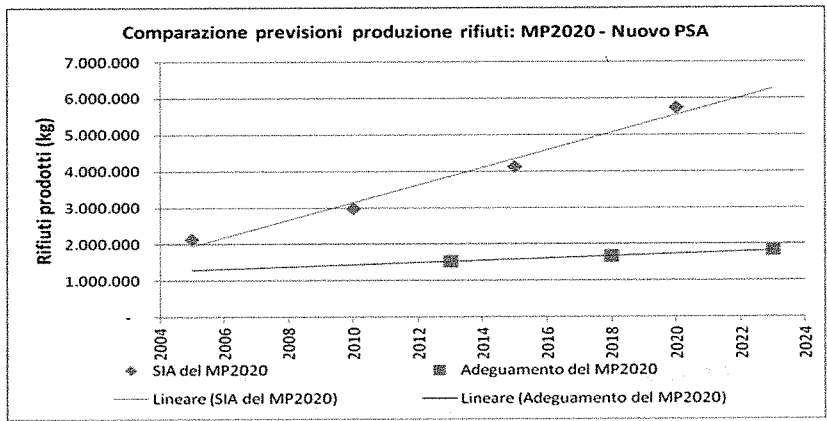
CONSIDERATO che in aeroporto è stata adottata una procedura di gestione dei rifiuti aggiornata al 2011, e che vengono prodotti report mensili sulla produzione dei rifiuti;

PRESO ATTO che il Proponente identifica quali possibili impatti l'aumento nella produzione di rifiuti e il mancato incremento della percentuale di Raccolta Differenziata (RD);

CONSIDERATO che il Proponente, al fine di meglio rappresentare l'evoluzione nel tempo dell'andamento della produzione di rifiuti, riporta i dati del 2006, e del periodo 2008-2013, nei grafici seguenti:



CONSIDERATO che il Proponente presenta una comparazione tra la stima di produzione rifiuti effettuata per il MP2020 e quella realizzata per il PSA (MP2023) in analisi, considerando però, come dato di base, la produzione totale di rifiuti 2013 non suddivisa per codici CER:



VALUTATO che rispetto alle previsioni effettuate nel 2003 (contenute nel MP2020) i quantitativi di produzione rifiuti dovuta ai movimenti di passeggeri stimati sono calati sensibilmente;

VALUTATO che dal precedente Masterplan il Proponente si è dotato di un sistema di gestione dei rifiuti che prevede un monitoraggio annuale sull'andamento della loro produzione;

VALUTATO che la percentuale di raccolta differenziata (RD), a suo tempo prescritta come obiettivo da raggiungere nel DEC VIA 622/2008 (50% di RD nel 2020), sia stato raggiunto e superato già nel 2013 (58%), come rappresentato anche nel Parere CTVA n. 2300 del 03.02.2017;

CONSIDERATO che nel nuovo PSA sono previsti interventi per lo sviluppo commerciale/real estate e per l'area ex mensa finalizzati alla realizzazione di nuovi spazi per l'inserimento di nuove attività/servizi, ad oggi non noti, e che, pertanto, non sia attualmente possibile stimare la tipologia e i quantitativi di rifiuti che saranno prodotti;

VALUTATO che tale determinazione possa essere rimandata ad un momento successivo, in fase di assegnazione delle aree, e gestita tramite apposite procedure operative da redigersi - qualora non già presenti - nell'ambito del sistema di gestione dei rifiuti vigente in aeroporto;

[Handwritten signatures and notes]

In conclusione,

VALUTATO che gli interventi presentati nel nuovo MP2023 siano da considerarsi di lieve entità rispetto a quanto già approvato nel MP2020;

VALUTATO, inoltre, che questi interventi siano in gran parte migliorativi e non possano di per sé alterare significativamente le condizioni ambientali già precedentemente valutate in sede di Decreto VIA 622 del 22.07.2008;

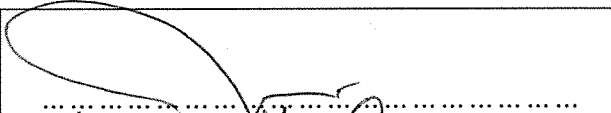
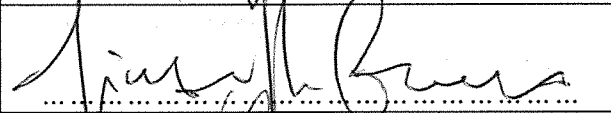
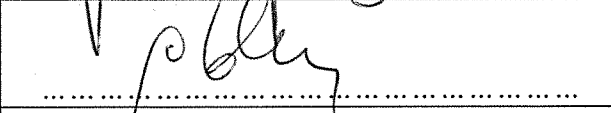
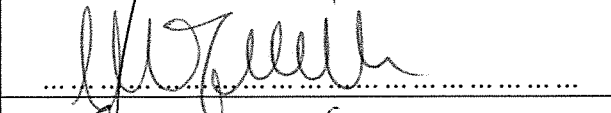
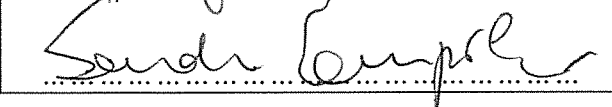
ma **RITENUTO** che:

- vi sia una carenza di supporto programmatico, al fine di rendere credibili le previsioni di movimenti e traffico passeggeri al 2023, soprattutto per la mancanza di dati recenti/aggiornati riguardanti l'ultimo triennio 2013-2016, mentre le analisi presentate nella documentazione della presente istruttoria si fermano per lo più all'anno 2012;
- vi siano, inoltre, alcune significative incertezze riguardanti il futuro sviluppo aeroportuale, come quelle relative all'Aviazione Generale e alla sua eventuale ricollocazione in altri aeroporti della Regione Campania, che potrebbero alterare le previsioni oggi disponibili sul trend di crescita di Capodichino e sull'ampliamento dello scalo;
- vi siano incertezze sulle condizioni dei ricettori, soprattutto in merito alla componente acustica, poiché ad oggi non risultano sufficientemente chiare le condizioni dei ricettori stessi in relazione alla zonazione acustica attuale dei Comuni di Napoli e Casoria nonché in relazione alla classificazione acustica aeroportuale ufficiale, che si basa sulle isofoniche del modello relativo al traffico degli anni 2001 – 2002 approvate, a suo tempo, dalla Commissione Aeroportuale (così come emerso nei procedimenti di verifica di ottemperanza al Decreto DEC VIA 622 del 22.07.2008 - rif. Determina Dirigenziale n. 37 del 17.02.17);

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


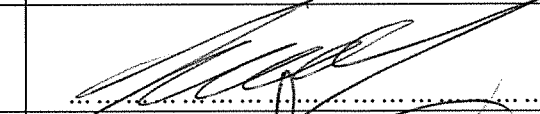


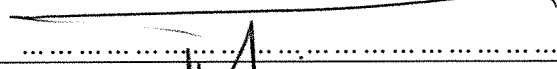


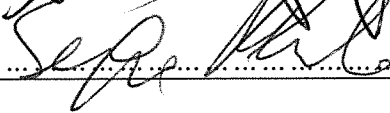

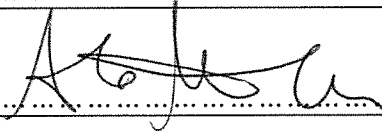


ESPRIME PARERE NEGATIVO

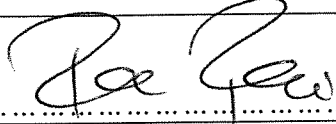

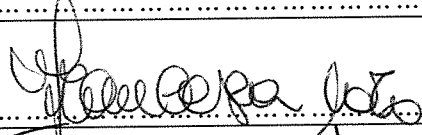
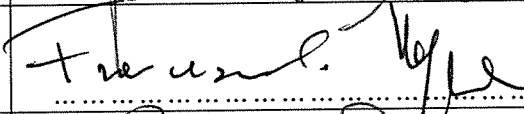
all'esclusione dalla VIA del progetto "Aeroporto di Napoli Capodichino, Master Plan al 2023"

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	<i>Sen Alt</i>
Prof. Vittorio Amadio	<i>V. Amadio</i>
Dott. Renzo Baldoni	<i>R Baldoni</i>
Avv. Filippo Bernocchi	<i>F Bernocchi</i>
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	<i>S Bosetti</i>
Ing. Stefano Calzolari	<i>Stefano Calzolari</i>
Ing. Antonio Castelgrande	<i>A Castelgrande</i>
Arch. Giuseppe Chiriatti	<i>G Chiriatti</i>
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	<i>C Collivignarelli</i>
Dott. Siro Corezzi	<i>S Corezzi</i>
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	<i>B Santa De Donno</i>
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	<i>Chiara Di Mambro</i>

CA
R

Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	

Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	

