



AEROPORTO **INTERNAZIONALE** di NAPOLI

## AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI



### DEMOLIZIONE RACCORDO M CON RIPRISTINO STRIP E FAST PARK

*Valutazione preliminare  
ex art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006*

*Novembre 2018*



**LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE**  
**(ART. 6, COMMA 9, D.LGS. 152/2006)**

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

<b>1. TITOLO DEL PROGETTO .....</b>	<b>4</b>
<b>2. TIPOLOGIA PROGETTUALE* .....</b>	<b>4</b>
<b>3. FINALITÀ E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE .....</b>	<b>5</b>
<b>4. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO .....</b>	<b>6</b>
4.1. BENI PAESAGGISTICI PRESENTI NEL CONTESTO TERRITORIALE .....	10
4.2. BENI CULTURALI .....	10
4.3. AREE DI INTERESSE NATURALISTICO .....	12
<b>5. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO.....</b>	<b>14</b>
5.1. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI, TIPOLOGICHE, FUNZIONALI DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO .....	14
5.1.1. <i>Demolizione Raccordo M e ripristino Strip</i> .....	14
5.1.1.1. Caratteristiche della infrastruttura esistente da demolire .....	15
5.1.1.2. Intervento di demolizione .....	17
5.1.2. <i>Fast Park</i> .....	19
5.2. ATTIVITÀ IN FASE DI CANTIERE .....	23
5.2.1. <i>Demolizione Raccordo M e ripristino Strip</i> .....	23
5.2.1.1. Fasizzazione degli interventi .....	23
5.2.1.2. Modalità esecutive .....	26
5.2.2. <i>Fast Park</i> .....	27
5.3. FASE DI ESERCIZIO DEGLI INTERVENTI .....	28
5.3.1. <i>Demolizione Raccordo M e ripristino Strip</i> .....	28
5.3.2. <i>Fast Park</i> .....	28
5.4. TECNOLOGIE E MODALITÀ REALIZZATIVE/SOLUZIONI PROGETTUALI FINALIZZATE A MINIMIZZARE LE EVENTUALI INTERFERENZE CON LE AREE SENSIBILI. ....	29
<b>6. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO/OPERA ESISTENTE.....</b>	<b>29</b>
<b>7. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO PROPOSTO .....</b>	<b>30</b>
<b>8. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE .....</b>	<b>30</b>
<b>9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE .....</b>	<b>33</b>
<b>10. ALLEGATI.....</b>	<b>41</b>

**1. Titolo del progetto***Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico*

- **DEMOLIZIONE RACCORDO M E RIPRISTINO STRIP**
- **FAST PARK**

La presente relazione ha ad oggetto due interventi previsti nell'ambito aeroportuale dell'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino.

Si tratta di un intervento di demolizione del Raccordo M, in zona air side, e del progetto di un parcheggio modulare prefabbricato (Fast park) nell'area dei parcheggi lungo la viabilità di accesso all'aeroporto.

All'interno dei capitoli seguenti i due interventi sono trattati separatamente quando le considerazioni espresse devono essere differenziate.

**2. Tipologia progettuale\***

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
- Allegato II, punto/lettera ____	10) Opere relative a: - [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza; [...]
- Allegato II-bis, punto/lettera ____	
- Allegato III, punto/lettera ____	
- Allegato IV, punto/lettera ____	

(\*) Le opere in progetto sono la demolizione del raccordo M con ripristino Strip e la realizzazione di un Fast park.

### 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

I due interventi riguardano:

- a. la demolizione di uno dei raccordi di uscita dalla Pista di Volo (Raccordo M) con ripristino a verde delle aree di sicurezza a bordo pista (Strip) e
- b. la realizzazione di un parcheggio modulare prefabbricato in acciaio (Fast Park), nei parcheggi destinati all'utenza lungo la via di accesso all'aeroporto.

Il raccordo M è una via di rullaggio che permette l'accesso alla pista di volo dal piazzale APRON 2 di sosta aeromobili. Esso è da tempo non più utilizzato e presenta segni di degrado.

L'intervento di demolizione è finalizzato alla sistemazione delle aree adiacenti alla pista di volo e più in particolare alla riorganizzazione funzionale del sistema di movimentazione aeromobili. La presenza del suddetto raccordo e il suo mancato utilizzo, espone infatti l'infrastruttura a potenziali pericoli derivanti dalla produzione di detriti (*Foreign Object Debris - F.O.D.*) sulle superfici pavimentate, che possono essere aspirati dai motori degli aeromobili esponendoli a potenziali rischi.

L'intervento interessa complessivamente circa 3.600 mq.

L'altro intervento oggetto della presente relazione è la realizzazione di un parcheggio modulare sopraelevato in acciaio da realizzare nel Parcheggio P1 ("fast park"). Le modalità realizzative ne consentono una rapida realizzazione e, qualora necessario, anche un facile smontaggio. La posizione del parcheggio, situato a circa 300 ml dal terminal Passeggeri, è prossima alla futura stazione Metropolitana, della quale si prevede l'inizio lavori nel prossimo mese di gennaio 2019. Peraltro, il progetto è stato redatto in accordo a quanto sviluppato da Metropolitana di Napoli, a proposito degli interventi in fase di progettazione relativi all'area di Viale Fulco Ruffo di Calabria.

Il parcheggio modulare si rende necessario anticipatamente all'inizio dei lavori di riorganizzazione della viabilità di accesso all'aeroporto da parte di Metropolitana. Esso consente infatti di intercettare a monte l'utenza aeroportuale e di evitare che possa congestionare l'area interna della viabilità aeroportuale, interessata dai cantieri.

#### 4. Localizzazione del progetto

*Descrivere l'inquadratura territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

Gli interventi sono localizzati nella regione Campania, Provincia e Comune di Napoli all'interno del sedime aeroportuale dell'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino.

L'area aeroportuale rientra nei Comuni di Napoli e di Casoria ed è inserita in un contesto sostanzialmente urbanizzato e con forte presenza di infrastrutture viarie.

Gli interventi in progetto sono situati nella porzione di sedime aeroportuale rientrante nel Comune di Napoli.



Figura 4-1 – L'Aeroporto Internazionale di Napoli nel contesto metropolitano

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

L'area aeroportuale rientra nei comuni di Napoli e Casoria di cui si riporta, nella figura sottostante, lo stralcio dei relativi PRG.

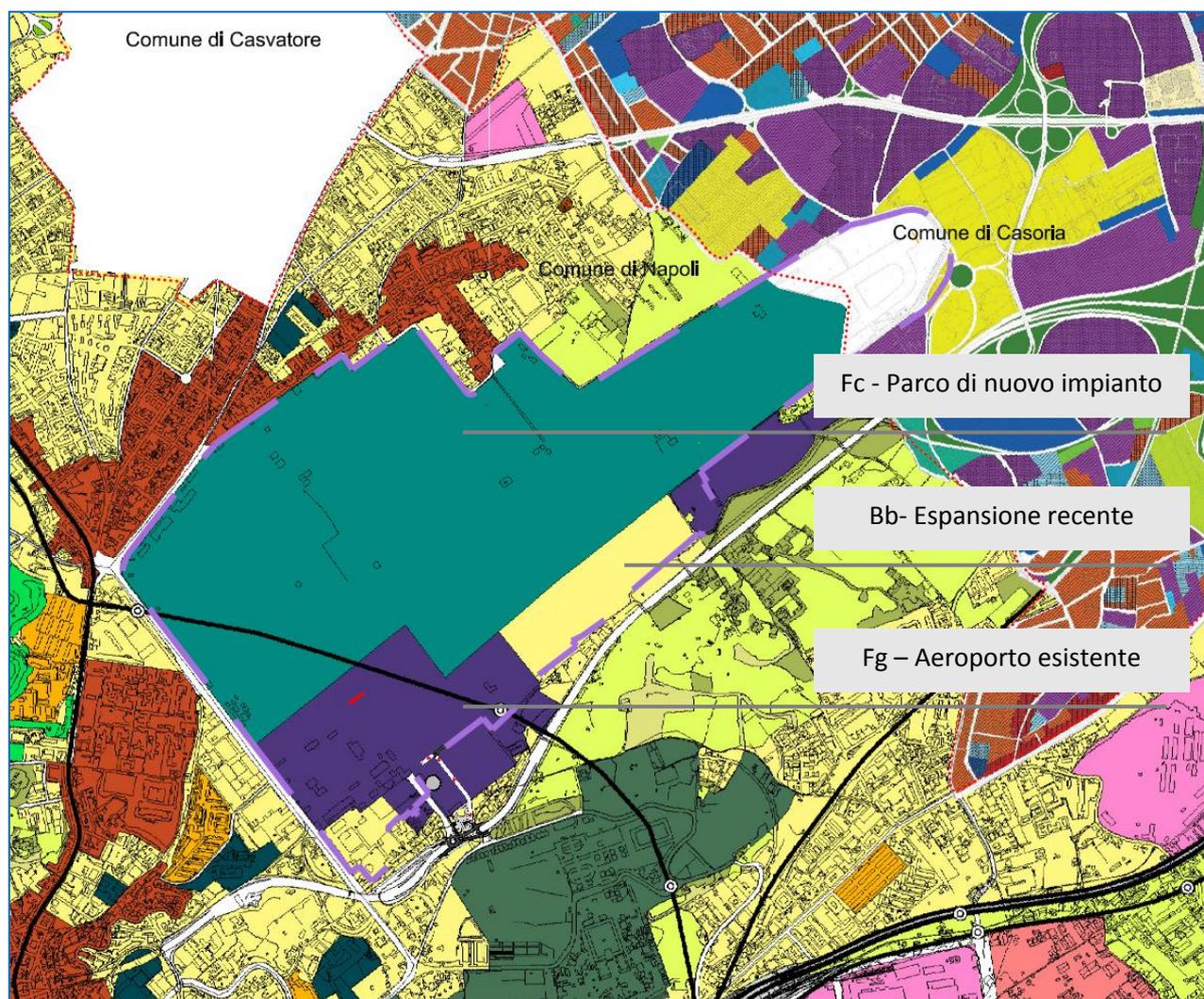


Figura 4-2 – Pianificazione urbanistica dell'intorno aeroportuale (Comuni di Napoli e Casoria). Il PRG di Napoli individua l'area dell'aeroporto come Fc – Parchi di nuovo impianto

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

La zonizzazione del PRG di Napoli e l'art 52 delle "Norme d'attuazione, parte I – Disciplina generale" p.to 1, identificano l'area dell'aeroporto come "Sottozona Fg – Aeroporto esistente" includendo l'Aeroporto e le aree destinate ad attrezzature, impianti ed officine aeronautiche a servizio dell'aeroporto ed eliporto (cfr. Tavole 6 del PRG – foglio 08 e 09). Nell'area così zonizzata, sono consentiti interventi atti a migliorare, nel rispetto delle norme esistenti, le condizioni di sicurezza e a ridurre l'impatto ambientale (art. 52 p.to 2) e sono consentite, altresì, le attrezzature tecniche e funzionali a servizio degli impianti aeroportuali (art. 52 p.to 3<sup>1</sup>).

In questa zona rientra il Fast Park.

L'area aeroportuale ricade anche nella sottozona Fc-Parco di nuovo impianto (art.48 p.6 NTA2) e nella sottozona Bb- Espansione recente (art. 33 NTA3). Rientra in zona Fc la demolizione del Raccordo M.

L'elaborato "Sistema dei Vincoli" (in allegato), rappresenta le aree sensibili dal punto di vista ambientale presenti nel contesto territoriale in cui si inserisce L'Aeroporto di Napoli. Di particolare importanza sono il sito Unesco e la Reggia di Capodimonte situati a ovest/sud-ovest dell'Aeroporto ad una distanza dagli interventi in esame di quasi 4 km in linea d'aria.

---

<sup>1</sup> Art. 52 (Sottozona Fg – Aeroporto esistente)

1. La zona Fg identifica l'aeroporto esistente e le aree destinate ad attrezzature, impianti ed officine aeronautiche a servizio dell'aeroporto ed eliporto.
2. Sono consentiti interventi atti a migliorare, nel rispetto delle norme esistenti, le condizioni di sicurezza e a ridurre l'impatto ambientale.
3. Sono consentite, altresì, le attrezzature tecniche e funzionali a servizio degli impianti aeroportuali.

<sup>2</sup> Art. 48 (Sottozona Fc - Parco di nuovo impianto)

6. Nell'area coincidente con l'aeroporto esistente e nelle more dell'approvazione del competente piano sovraordinato, che – nel rispetto delle competenze concorrenti – dovrà stabilire fasi, tempi e modalità per la costituzione dei siti aeroportuali della Campania, sono consentiti interventi atti a migliorare, nel rispetto delle norme esistenti, le condizioni di sicurezza e a ridurre l'impatto ambientale, nonché gli adeguamenti a tali fini necessari.

<sup>3</sup> Art. 33 (Sottozona Bb - Espansione recente)

1. La zona Bb identifica l'espansione edilizia a partire dal secondo dopoguerra, fatta eccezione per i quartieri di cui al precedente articolo 32.
2. Sono ammessi, ove compatibili con la disciplina delle trasformazioni relative ai singoli edifici, gli adeguamenti delle sedi stradali, le modificazioni dei tracciati su ferro, la realizzazione dei corridoi ecologici così come definiti nel successivo articolo 55, nonché la formazione di slarghi, zone di sosta pedonale, parcheggi e simili. Sono ammesse le trasformazioni del sistema dei sottoservizi, nonché le operazioni connesse agli adeguamenti previsti dalle vigenti normative di settore. È ammessa l'edificazione ai fini pubblici delle aree libere e risultanti da demolizioni, per la realizzazione di attrezzature primarie e secondarie a scala di quartiere. Sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia a parità di volume.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

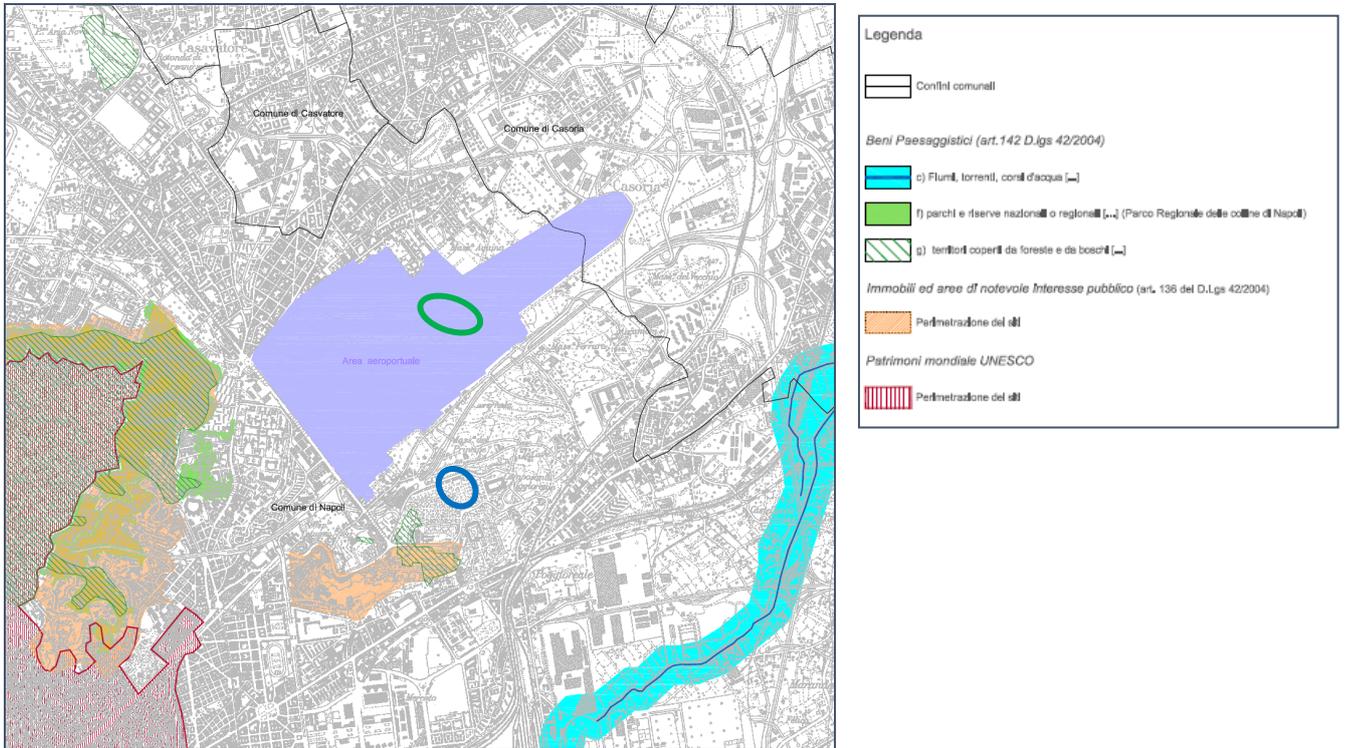


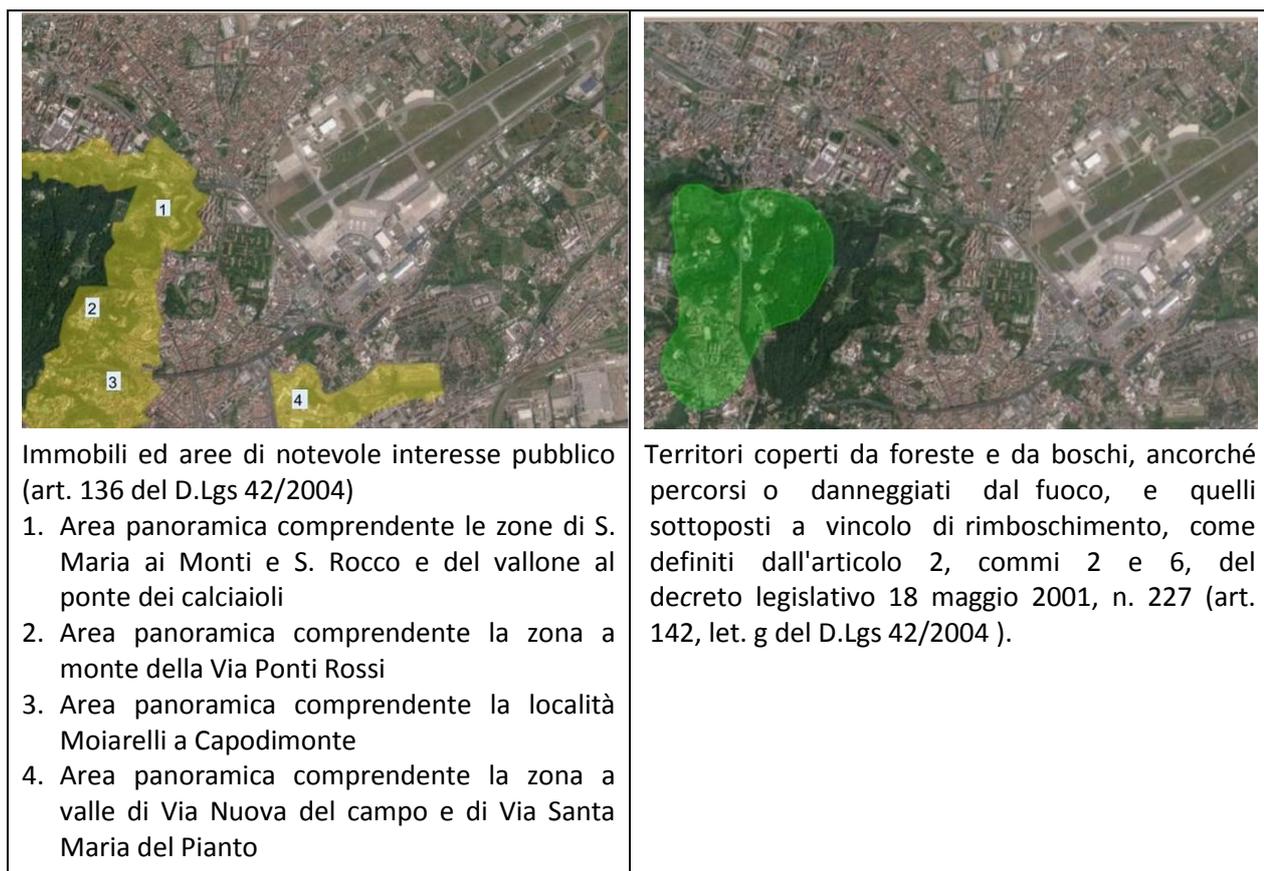
Figura 4-3 – Vincoli presenti nell’intorno territoriale dell’Aeroporto di Napoli e localizzazione degli interventi in progetto: Raccordo M (verde) e Fast Park (blu).



Figura 4-4 – L’area in cui sono localizzati i progetti nell’ambito del sedime dell’Aeroporto di Napoli.

#### 4.1. BENI PAESAGGISTICI PRESENTI NEL CONTESTO TERRITORIALE

Come si evince dalla Figura 4-5 sono presenti dei beni paesaggistici in prossimità del sedime aeroportuale di Capodichino.



**Figura 4-5 Beni paesaggistici in prossimità del sedime aeroportuale Capodichino**  
(fonte: <http://sitap.beniculturali.it/>)

#### 4.2. BENI CULTURALI

Il patrimonio nazionale di “beni culturali” è riconosciuto e tutelato dall’art.10 del D.Lgs.42 del 22/01/2004 Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio, come modificato e integrato dal D.Lgs. 156 del 24/03/2006.

Come si evince dalla Figura 4-6, sono presenti dei beni culturali in prossimità del sedime aeroportuale di Capodichino.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

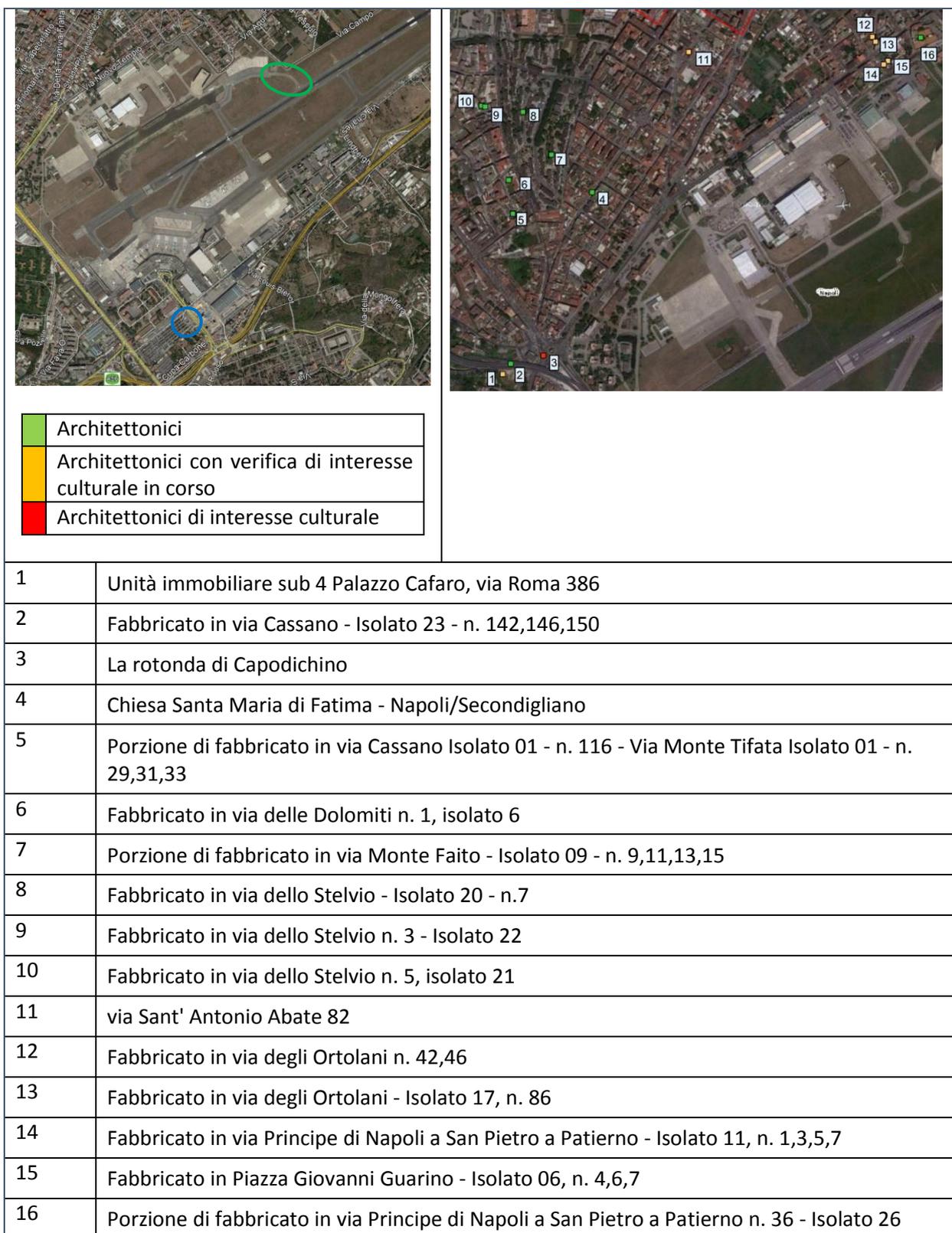


Figura 4-6 Beni culturali in prossimità del sedime aeroportuale Capodichino  
(fonte: <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it>).

### 4.3. AREE DI INTERESSE NATURALISTICO

L'area di intervento e, più in generale, quella dell'Aeroporto di Capodichino, non risultano incluse in alcun Parco Nazionale (L. 394/91), Parco o Riserva Regionale (L.R 33/93).

In prossimità del sedime Aeroportuale è presente il Parco Metropolitan delle Colline di Napoli, incluso nelle Aree Naturali Protette, istituito con delibera di Giunta della Regione Campania n°855 del 16 giugno 2004, in ottemperanza alla Legge Regionale n. 17 del 07/10/2003.



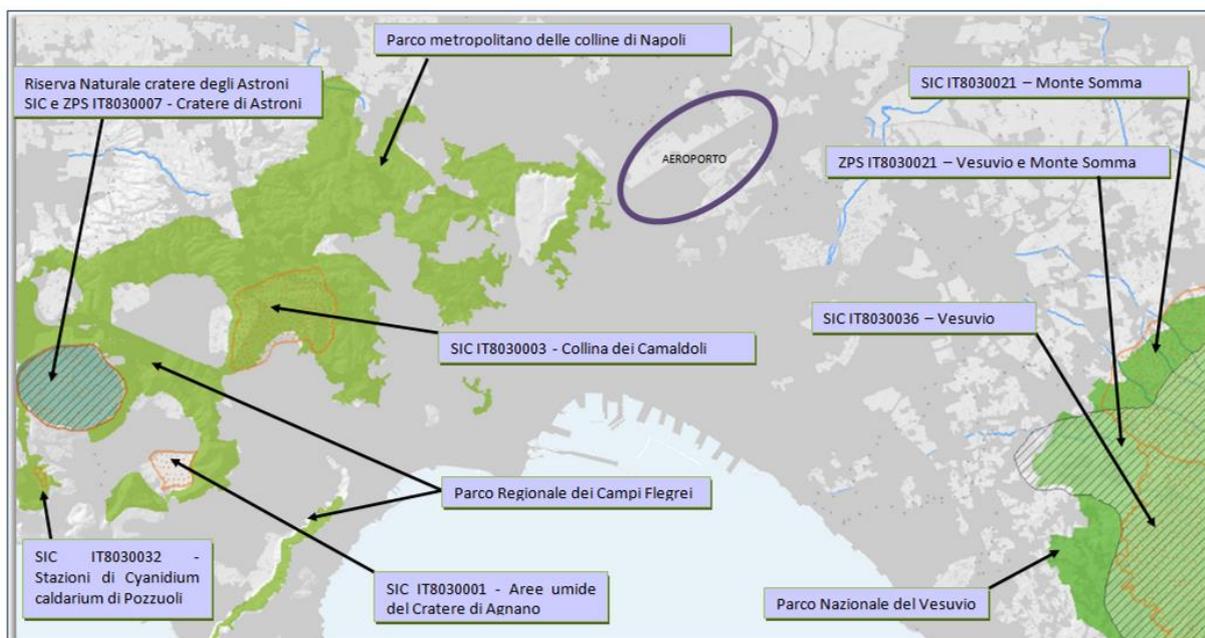
Figura 4-7 Parco Regionale delle Colline di Napoli  
(fonte: <http://www.parcodellecollinedinapoli.it>), nel riquadro azzurro vi è l'aeroporto.

Nella Regione Campania sono presenti numerose aree di interesse naturalistico sebbene la maggior parte si trovi a distanza considerevole rispetto alla zona aeroportuale.

Di seguito si riporta una tabella in cui si riportano le aree presenti nel contesto territoriale, con le relative distanze rispetto al perimetro aeroportuale, e uno stralcio cartografico con la localizzazione di ciascuna area menzionata.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

Aree naturali protette	Distanza rispetto al perimetro aeroportuale (≈ km)
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 Cyanidium caldarium 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



**Figura 4-8 - Aree naturali protette**  
(fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - tavola A.03.0).

## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

### 5.1. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI, TIPOLOGICHE, FUNZIONALI DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO

#### 5.1.1. DEMOLIZIONE RACCORDO M E RIPRISTINO STRIP

La taxiway "M" è una via di rullaggio che permette l'accesso in RWY dal piazzale APRON 2 di sosta aeromobili. Attualmente il raccordo risulta non utilizzato (presenta apposita segnaletica orizzontale di accesso vietato - X su center line, ambo i lati) e si trova in uno stato di degrado.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2023 approvato da ENAC nel 2015 ne aveva previsto la riqualificazione.

Attualmente, il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2023 è stato oggetto di revisione per tenere conto di alcuni importanti mutamenti sopravvenuti negli ultimi anni che interessano soprattutto lo scenario programmatico in cui rientra l'Aeroporto di Napoli

In questo contesto di mutamenti, anche il PSA è stato in parte rivisto nell'ottica di ottimizzare le dotazioni presenti con conseguente nuova presentazione di istanza di verifica di assoggettabilità a VIA. Nel nuovo PSA revisionato, alcune delle azioni previste sono mutate rispetto alla precedente versione.

Il raccordo M è tra queste: all'attualità, se ne prevede la demolizione con ripristino della strip.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK*5.1.1.1. Caratteristiche della infrastruttura esistente da demolire*

Il Raccordo M ha una sezione trasversale a doppia falda per una larghezza complessiva di circa 15 m; non è presente shoulder pavimentata laterale. La pavimentazione è di tipo composito e presenta uno strato di conglomerato bituminoso su lastra rigida in calcestruzzo.

Lungo i bordi delle aree pavimentate trovano ubicazione i manufatti di raccolta delle acque meteoriche, costituiti da canalette prefabbricate continue ambo i lati con griglia in ghisa sferoidale di classe F900 compatibile con gli usi aeroportuali.

Per quanto riguarda le opere impiantistiche, invece, si riscontra ancora la presenza di segnali di asse taxiway. I cavidotti di alimentazione primaria si trovano in area a verde e/o in adiacenza alla shoulder lato pista come riscontrato nella campagna di indagine fotografica.



**Figura 5-1 – Il Raccordo M da demolire**

L'area pavimentata del Raccordo M è pari a circa 3.600 mq.

Per la determinazione dei pacchetti di pavimentazione allo stato di fatto sono stati eseguiti carotaggi sulla pavimentazione del raccordo al fine di individuare lo spessore medio degli strati.

I campioni raccolti tra il 31.07.2018 e il 01.08.2018, suddivisi in n. 7 prelievi sul raccordo "M", hanno permesso di determinare le seguenti stratigrafie medie su terreno:

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

- > Strato superficiale in conglomerato bituminoso s = 7 cm;
- > Lastra di base in calcestruzzo s = 26 cm;
- > Strato di tout-venant con aggregati di grossa pezzatura s = 37 cm.

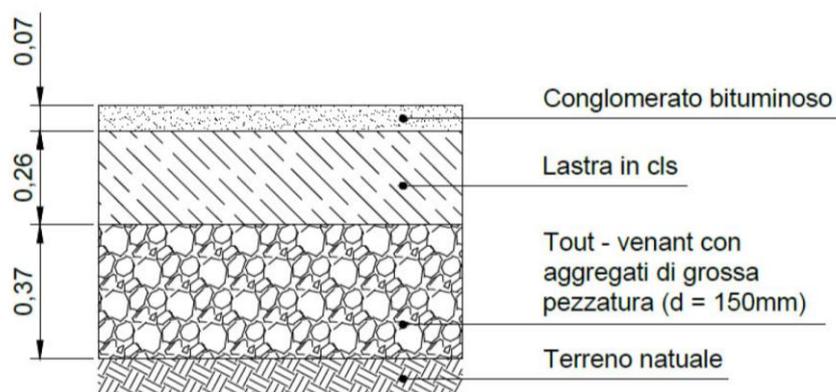


Figura 5-2 – Stato di fatto stratigrafia raccordo M

### Fresato d'asfalto

Secondo la norma tecnica di riferimento UNI EN 13108-8, il fresato d'asfalto è definito come "conglomerato bituminoso recuperato mediante fresatura". Esso è quindi ottenuto da operazioni di scarifica delle pavimentazioni stradali tramite l'uso di macchinari (scarificatrici, note anche come frese) ed è dotato di elevate caratteristiche tecniche che ne consentirebbero il riutilizzo anche nell'ambito delle medesime opere stradali da cui viene rimosso.

Nel caso in cui l'impresa che produce fresato d'asfalto da scarificazione del manto stradale intenda per vari motivi gestire tale materiale come rifiuto, è necessario prestare attenzione ad alcuni aspetti di seguito descritti.

Il rifiuto costituito da fresato d'asfalto è classificato come rifiuto speciale, e può essere identificato con il codice CER 17.03.02 (miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01). La classificazione in ogni caso avviene prima che il rifiuto sia allontanato dal luogo di produzione.

### Lastre e basamenti in calcestruzzo

I materiali derivanti dalle attività di demolizione della sottostruttura di cemento armato del raccordo "M" e dei basamenti delle tabelle luminose di TWY, verranno gestiti come rifiuti secondo le stesse procedure precedentemente prescritte per il conglomerato bituminoso; verrà quindi attribuito il codice CER 17.01.06 - "Miscugli o scorie di cemento, mattoni, mattonelle e ceramiche, contenenti sostanze pericolose" e il materiale da demolizione verrà sottoposto al test di cessione (ai sensi dell'All.3 del DM 5 febbraio 1998).

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK**Misto granulare**

L'intervento in esame prevede l'asportazione di parte del misto granulare dai raccordi e il riutilizzo in situ per il ripristino del raccordo stesso.

Il misto granulare asportato può essere gestito come terreno di riporto ai sensi dei DPR 120/2017 che stabilisce che le terre e rocce da scavo contenenti materiali di riporto possono essere gestite come sottoprodotti ed essere riutilizzate in sito nei casi in cui vengano accertati i seguenti requisiti:

- Le terre non devono essere contaminate, ovvero dev'essere dimostrato il non superamento dei valori delle concentrazioni soglie di contaminazione (CSC) di cui alla tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, Tale condizione può essere verificata previa caratterizzazione ambientale delle terre (All.1,2 e 4 del DPR 120/2017),
- La componente di materiali di origine antropica frammisti ai materiali di origine naturale non deve superare la quantità massima del 20% in peso,
- Le terre risultano conformi al test di cessione

*5.1.1.2. Intervento di demolizione*

Il progetto ha l'obiettivo di procedere a sviluppare gli interventi di demolizione del Raccordo M, dall'innesto su Apron 2 fino al collegamento con la Runway. È compresa la rimozione dell'intero impianto AVL presente nell'area oggetto delle lavorazioni, comprensivo di luci di center line, tabelle e cavidotti, nonché l'impianto di raccolta delle acque meteoriche.

L'intervento interessa un'area di circa 3600 m<sup>2</sup>.

Nell'intervento sono compresi:

- la fresatura degli strati di conglomerato bituminoso;
- la demolizione della lastra di calcestruzzo presente nel sottofondo;
- la rimozione di tutti gli impianti AVL, nonché le tabelle localizzate nelle aree adiacenti al pavimentato, di indicazione del raccordo "M";
- la sistemazione di tutti i sottoservizi laddove interferenti con le attività di demolizione;
- il riempimento degli scavi eseguiti con misto stabilizzato di buona qualità (CBR compreso tra 15 e 20) e strato di terreno vegetale opportunamente compattato e livellato;
- la sistemazione della segnaletica, laddove necessario, e il ripristino dell'operatività aeroportuale a seguito degli interventi.

Al fine di bonificare l'area del raccordo si prevede la demolizione completa della pavimentazione fino alla quota del tout-venant per uno spessore complessivo di circa 33 cm.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

Il riempimento, trattandosi di area ricadente all'interno della strip di pista, dovrà necessariamente avere le caratteristiche di portanza e regolarità superficiale richieste dalla normativa di settore: viene previsto a questo proposito uno strato di base di circa 18 cm in misto stabilizzato di buone qualità e un riempimento superficiale con terreno vegetale tale da rendere l'area omogenea a quanto previsto nell'intorno.



Figura 5-3 Raccordo M da demolire.

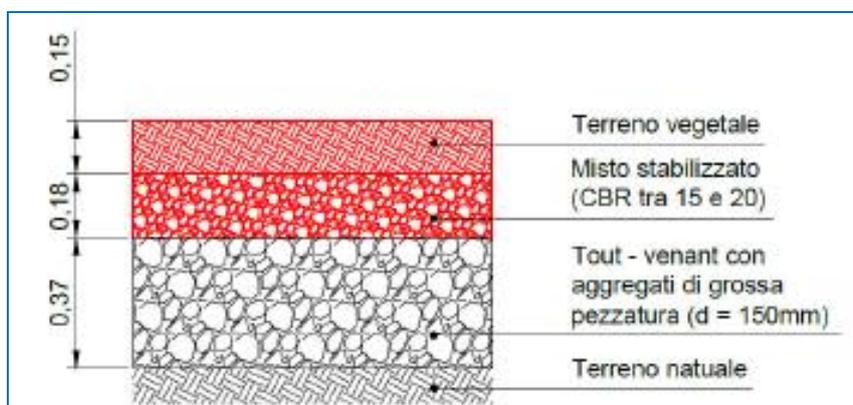
DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

Figura 5-4 Stato di progetto stratigrafia raccordo "M"

### 5.1.2. FAST PARK

L'intervento in oggetto è finalizzato alla costruzione di un parcheggio modulare sopraelevato nel Parcheggio P1.

Il Parcheggio P1 Lunga Sosta è situato in zona Sud rispetto all'area aeroportuale del Terminal Passeggeri, ad una distanza di circa 300 metri. Si trova nell'area compresa tra Viale Fulco Ruffo di Calabria ed il Parcheggio Rent Car. La viabilità che corre lungo il lato Nord Ovest, perpendicolare a Viale Fulco Ruffo di Calabria, è una viabilità privata di proprietà della Gesac. L'area è di circa 18.670 mq.

Attualmente l'ingresso per le autovetture è situato nella zona Nord, accessibile provenendo da Viale Fulco Ruffo di Calabria, imboccando la viabilità interna; l'uscita, invece, affaccia direttamente su Viale Fulco Ruffo di Calabria.

All'interno del parcheggio è presente un'alberatura che offre ombreggiatura agli autoveicoli in sosta e n°4 torri faro che garantiscono la giusta illuminazione durante le ore notturne. Ad oggi i parcheggi presenti sono n°664 disposti su un unico piano (piano terra) principalmente su cinque file longitudinali.

Sul lato Nord, oggetto degli interventi, è presente inoltre un parcheggio per i bus, accessibile anch'esso direttamente da Viale Fulco Ruffo di Calabria.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

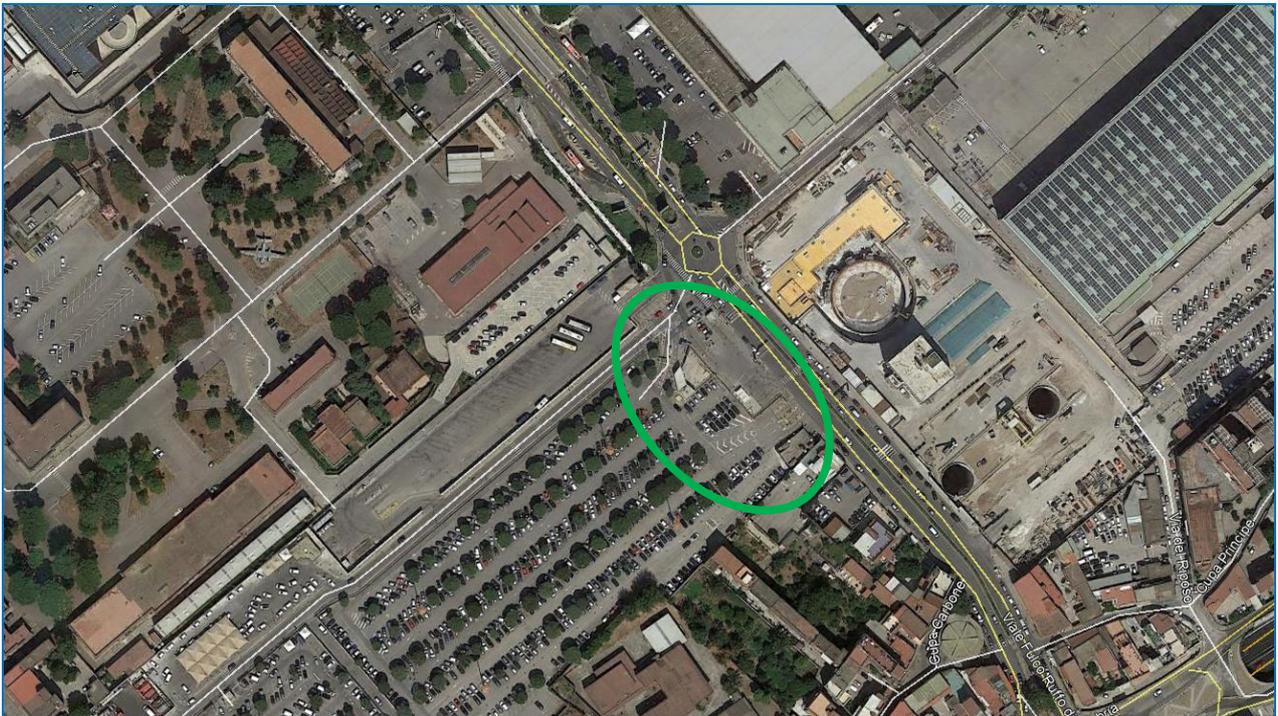


Figura 5-5 – Stato attuale e localizzazione del futuro Fast Park



Figura 5-6 – Localizzazione del Fast park

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

Figura 5-7 – Pianta dello stato di fatto con indicazione dell'area di intervento e dei lecci da espantare.



Figura 5-8 – Vista dello stato dei luoghi da Viale Fulco Ruffo di Calabria.

I principali interventi previsti sono i seguenti:

- Costruzione parcheggio modulare sopraelevato.
- Realizzazione degli impianti elettrici e di illuminazione del parcheggio modulare.
- Realizzazione degli impianti speciali e di videosorveglianza del parcheggio modulare.
- Realizzazione dell'impianto antincendio del parcheggio modulare.
- Rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale.

Il parcheggio modulare è realizzato con un sistema prefabbricato, attraverso una struttura in carpenteria metallica con maglia modulare pari a 5,00 x 5,00 m. Presenta un ingombro planimetrico di dimensioni 60,00 x 30,00 m.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

I posti auto nell'area oggetto degli interventi, a valle della realizzazione del parcheggio, saranno pari a 125 al piano terra (comprensivi di n.4 posti riservati a persone con disabilità) e 68 al piano primo, per un totale di 193 posti auto.

Gli alberi esistenti saranno completamente recuperati mediante attività di espianto e ricollocazione all'atto della realizzazione del parcheggio. I soggetti da espantare (12 lecci), sono segnalati nella Figura 5-7.

Tale intervento consentirà di migliorarne le condizioni di radicazione, garantendo un volume di nuovo terreno utile per lo sviluppo, al sicuro da possibili urti con gli autoveicoli, essendo prevista la realizzazione del filare arboreo lungo un marciapiede.

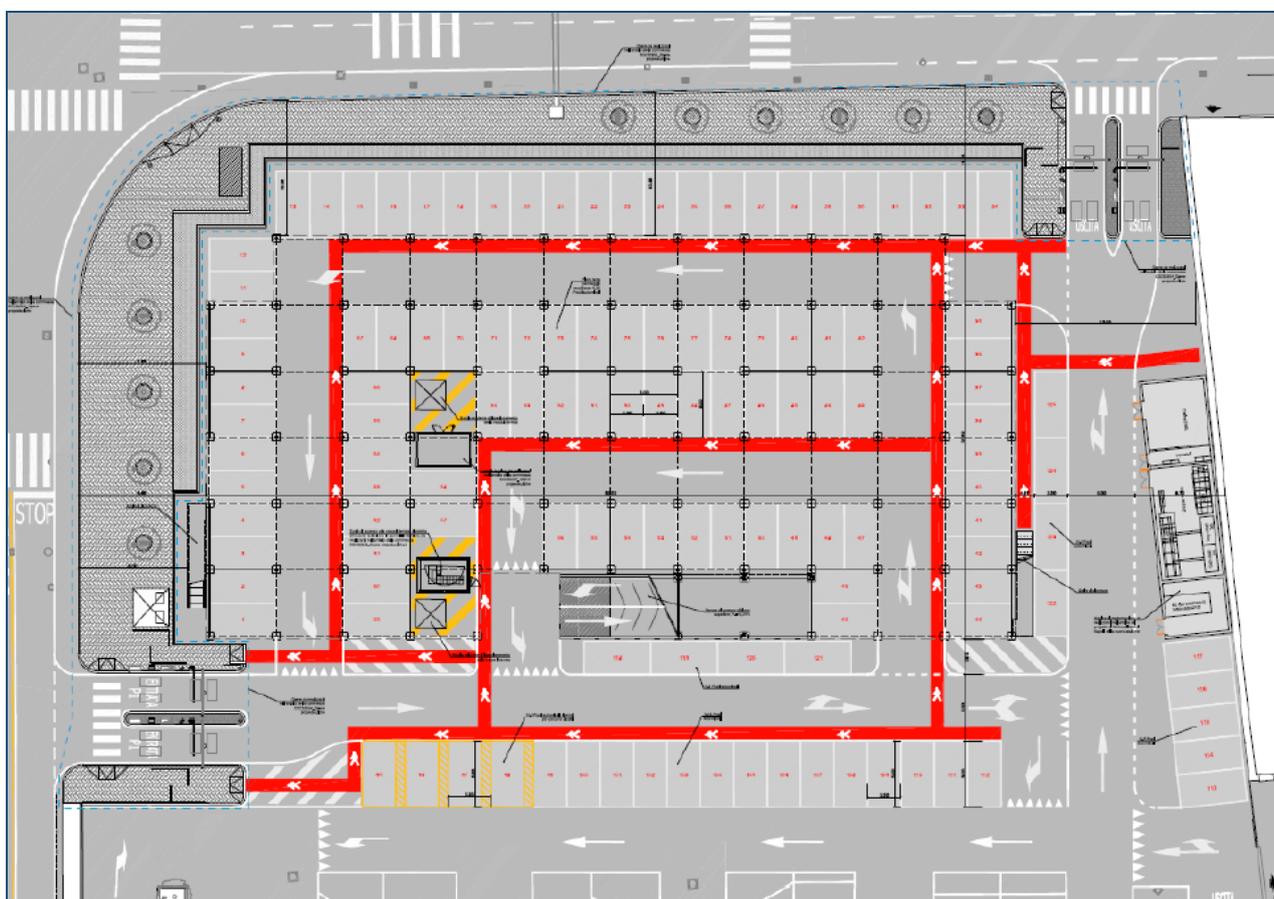


Figura 5-9 – Pianta del piano terra.

## 5.2. ATTIVITÀ IN FASE DI CANTIERE

### 5.2.1. DEMOLIZIONE RACCORDO M E RIPRISTINO STRIP

Il Raccordo M, la cui pavimentazione si estende su circa 3.600 mq, si trova all'interno della zona airside dell'aeroporto, dal lato opposto della pista rispetto al terminal passeggeri, ad una distanza di circa 1200 metri in linea d'aria e 2400 metri seguendo lo sviluppo della viabilità perimetrale, lungo il confine Ovest.

Oltre all'area di lavorazione per le demolizioni, è previsto un piccolo campo base per uffici e area di stoccaggio rappresentato in Figura 5-10 e in Figura 5-11.

#### 5.2.1.1. *Fasizzazione degli interventi*

L'attività di demolizione del raccordo M, direttamente collegato alla RWY, è incompatibile con la normale attività aeroportuale diurna per numerose ragioni tra le quali: invasione della strip, movimentazione mezzi su Apron 2, occupazione di aree afferenti alla pista di volo, interferenza con i sistemi di navigazione.

Essendo impossibile conciliare l'attività di cantiere con l'attività aeronautica, si prevede di realizzare tutte le opere con sole lavorazioni notturne (fatta eccezione per la fase iniziale di definizione del campo base e quella finale di smontaggio dello stesso). L'utilizzo della finestra temporale notturna, seppur costituisce una complicazione nella gestione del cantiere e nella realizzazione delle attività, permette di limitare al minimo le interferenze mantenendo alti i livelli di safety.

A valle delle operazioni di fresatura dello strato superficiale di pavimentazione in conglomerato bituminoso, l'intervento suddivide le attività in "strisciate" della dimensione di circa 150 mq. Ogni giorno, alla riapertura dello scalo, dovranno essere restituite dalle imprese le aree opportunamente completate con riempimento di terreno vegetale e finitura.

Sono previste le seguenti fasi costruttive:

- FASE 0: opere propedeutiche di preparazione alle lavorazioni
- FASE 1: definizione dell'area di insediamento per la realizzazione del campo base e accantieramento.
- FASE 2: smontaggio degli AVL presenti sul raccordo "M"
- FASE 3: rimozione delle tabelle luminose di indicazione via di rullaggio (in amministrazione diretta GESAC).

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

- FASE 4: demolizione dei basamenti in cls delle tabelle luminose, e ricoprimento in terreno vegetale per livellamento strip.
- FASE 5 fresatura dello strato superficiale di conglomerato bituminoso per il raccordo "M" e predisposizione della superficie alla lavorazione successiva.
- FASE 6 demolizione della lastra di cls su raccordo "M", secondo gli spessori rappresentati all'interno della tavola di dettaglio delle demolizioni/costruzioni e ricoprimento fino a rendere la superficie coerente con le caratteristiche di portanza e di materiale delle aree circostanti. Vengono individuate 20 sottofasi successive di lavorazione con aree di circa 180 mq ciascuna. Ogni sottofase viene eseguita e completata giornalmente nella finestra temporale notturna di chiusura delle attività aeroportuali, opportunamente concordata con il gestore.
- FASE 7: chiusura delle lavorazioni e restituzione delle aree occupate per il campo base.

La durata complessiva del lavoro è stimata in 32 settimane.

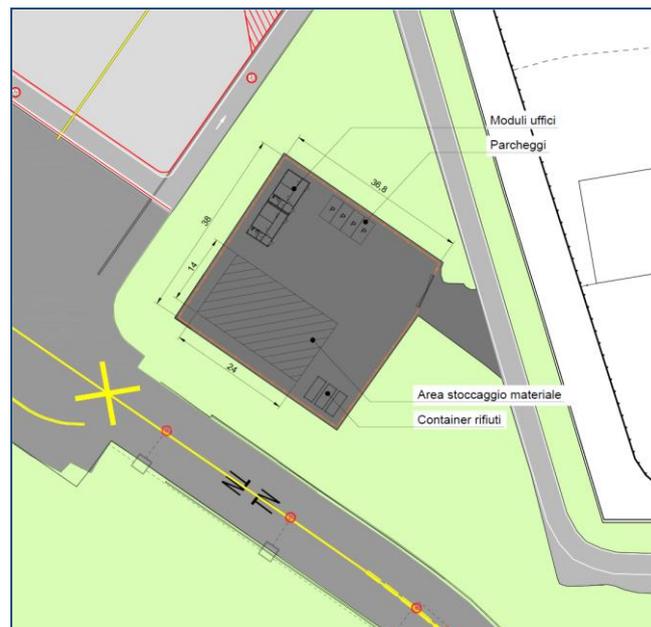


Figura 5-10 Area di cantiere (Fase 0 e Fase 1).

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

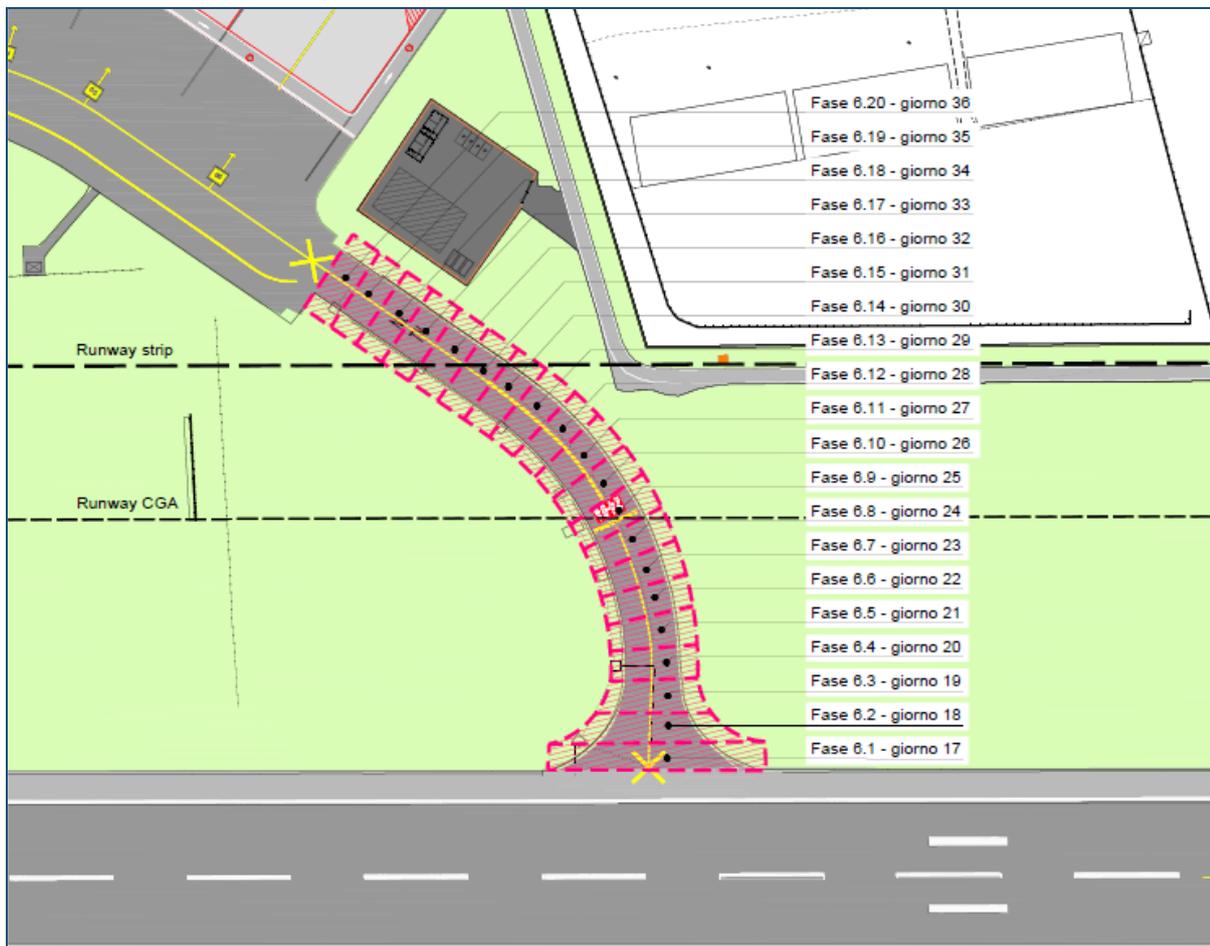


Figura 5-11 Dettaglio delle fasi di demolizione e ricoprimento. In tutto sono individuate 20 sottofasi che interessano aree di circa 180 mq ciascuna e che sono iniziate e completate nell'arco di una sola notte.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

## 5.2.1.2. Modalità esecutive

**Stoccaggio temporaneo**

Il materiale derivante dalle lavorazioni verrà trasportato presso l'area rappresentata in Figura 5-10. L'area di stoccaggio sarà adeguatamente allestita ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente (opportunamente perimetrate, eventualmente impermeabilizzate, stoccaggio con materiale omogeneo, etc.).

**Impianti di recupero**

Vengono individuati i seguenti siti di conferimento:

- Acerra – Discarica per conglomerati bituminosi e calcestruzzi fresati
- Calvizzano – Discarica per calcestruzzi fresati;
- Pozzuoli – Discarica per conglomerati bituminosi fresati.

**Analisi da eseguire**

I materiali prodotti (conglomerato bituminoso, lastre e basamenti in cls e misto granulare) verranno gestiti secondo la normativa dei rifiuti con attribuzione codice CER e caratterizzazione per conferimento in discarica.

**Bilancio dei materiali**

Nella tabella seguente si riportano i quantitativi di scavo relativi ai diversi materiali prodotti dagli scavi:

	Fresatura CLB [m3]	Demolizione CLS [m3]	Scavo MG [m3]
TOTALE	260,70	981,00	91,30

I materiali saranno gestiti come segue:

- Conglomerato bituminoso: circa 261 m3 di materiale proveniente dalle attività di scarifica della pavimentazione stradale di entrambi i raccordi a cui sarà attribuito il codice CER 17.03.02 (Miscela bituminosa diverse da quelle di cui alla voce 17.01.06);
- Demolizioni lastre e basamenti in cls: circa 981 m3 di materiali derivanti dalle attività di demolizione della sottostruttura di cemento armato del raccordo "M" e dei basamenti delle tabelle luminose di TWY a cui sarà attribuito il codice CER 17.01.06 (Miscugli o scorie di cemento, mattoni, mattonelle e ceramiche, contenenti sostanze pericolose);
- Misto granulare: circa 91 m3 di materiale, da riutilizzare in sito previa verifica dei requisiti ambientali.
-

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

5.2.2. FAST PARK

Preliminarmente all’inizio delle lavorazioni è prevista la predisposizione del cantiere per la quale si prevedono barriere antirumore sui lati Sud-Ovest e Sud-Est e di barriere antipolvere sui lati Nord-Est e Nord-Ovest.

L’accesso e l’uscita dal cantiere avverranno attraverso una delle piste di entrata ed una delle piste di uscita al parcheggio P1 realizzate anch’esse durante le opere propedeutiche.

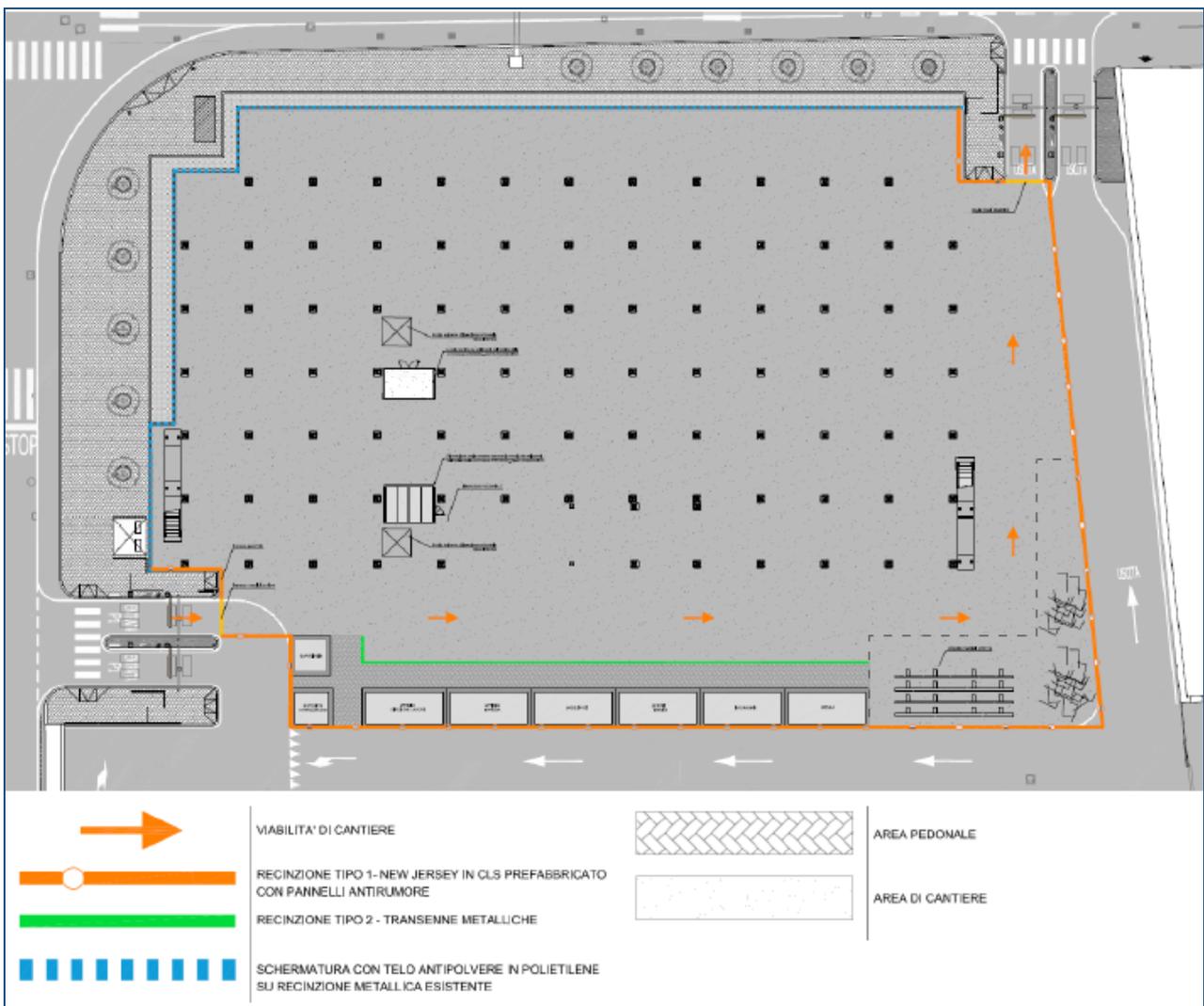


Figura 5-12 Stralcio planimetria di cantiere.

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

La durata delle lavorazioni è stata stimata in 80 giorni naturali e consecutivi così suddivisi:

- Allestimento area logistica e di cantiere: 2 g
- Predisposizione e pulizia area montaggio park modulare: 1 g
- Montaggio parcheggio modulare sopraelevato: 60 g
- Realizzazione impianti di illuminazione, elettrici e di messa a terra: 20 g
- Realizzazione impianto antincendio: 20 g
- Realizzazione impianti speciali: 20 g
- Rifacimento segnaletica orizzontale e verticale: 4 g
- Smantellamento e pulizia area di cantiere: 2 g

### 5.3. FASE DI ESERCIZIO DEGLI INTERVENTI

#### 5.3.1. DEMOLIZIONE RACCORDO M E RIPRISTINO STRIP

L'intervento libererà un'area di circa 3.600 mq eliminando la pavimentazione (degradata) attualmente presente e ripristinando la strip e quindi la permeabilità del suolo (Figura 5-1).

Le risorse positivamente interessate dagli effetti dell'intervento sono suolo e acqua. Nonostante la limitata estensione del ripristino, il recupero della permeabilità di quella porzione di suolo favorisce la ricarica della falda acquifera e le normali funzionalità associate ad una condizione di "naturalità" della risorsa idrica e del suolo e sottosuolo.

L'intervento non comporta alcun tipo di emissioni in fase di esercizio.

#### 5.3.2. FAST PARK

Le aree impegnate dall'intervento, riportate da Figura 5-5 a Figura 5-8, sono già attualmente destinate a parcheggio e quindi l'intervento non comporta consumo di suolo o perdita di permeabilità dello stesso.

L'esercizio del Fast Park comporterà i seguenti consumi/emissioni:

- Smaltimento delle acque meteoriche raccolte dalle superfici del parcheggio e conferite in fogna.
- Alimentazione idrica per impianto antincendio.
- Consumo energetico per impianto elettrico e di illuminazione legati alla operatività del parcheggio. L'illuminazione è garantita con corpi a LED.

**5.4. TECNOLOGIE E MODALITÀ REALIZZATIVE/SOLUZIONI PROGETTUALI FINALIZZATE A MINIMIZZARE LE EVENTUALI INTERFERENZE CON LE AREE SENSIBILI.**

Come già evidenziato al punto 4, i due interventi in progetto non interferiscono con nessuna delle aree sensibili presenti nel contesto territoriale dell'Aeroporto di Napoli.

<b>6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente</b>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
- Autorizzazione all'esercizio	Convenzione di Gestione Totale del 27 maggio 2003
- VIA	DM Prot. DSA-DEC-2008-0000622 del 22-07-2008 del Master Plan 2020 dell'Aeroporto di Napoli
- Verifica di assoggettabilità a VIA	Il Master Plan 2014-2023 è stato approvato da ENAC con Prot. 0029893/ENAC/CIA del 19/03/2015 ed è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità ambientale il cui esito è stato di assoggettamento a VIA con DM Prot. 0000273.26-09-2017.
- Verifica di assoggettabilità a VIA	Il Master Plan 2023, revisionato nel 2018, sarà sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA da Enac.
- Approvazione Piano di Sviluppo Aeroportuale anni 2013-2023. Nota ENAC prot. 0029893 del 19/03/2015	Enac
- Pre-screening ex art. 6, comma 9 Dlgs 152/82006 e smi relativi al progetto del Nuovo Polo Tecnologico e al progetto dei Piazzali Nord.	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Esito positivo (30.03.2018 – Prot.7702 e Prot.7703)

**7. Iter autorizzativo del progetto proposto**

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
- Autorizzazione all'esercizio	Collaudo statico e verbale di messa in esercizio
- Altre autorizzazioni	- N.A.

**8. Aree sensibili e/o vincolate**

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>4</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>5</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	x	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	x	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	x	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	x	

<sup>4</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>5</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>4</sup>:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione<sup>5</sup></i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	x	
6. Zone a forte densità demografica	x	<input type="checkbox"/>	L'Aeroporto Internazionale di Napoli rientra nei comuni di Napoli e Casoria in un contesto territoriale densamente antropizzato e con forte presenza di infrastrutture viarie.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	x	<input type="checkbox"/>	Nel contesto territoriale in cui si inserisce l'aeroporto sono presenti zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica. Gli interventi non rientrano in nessuna di esse.  Tali aree sono state indicate al Punto 4.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	x	<input type="checkbox"/>	In un contesto di riferimento di area molto vasta il progetto ricade in questo tipo di aree. Infatti, il territorio campano si caratterizza per una produzione agricola di particolare qualità e tipicità.  Ciononostante, si ritiene che gli interventi non interferiscano in nessun modo con tali aree
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	x	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	x	
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	x	Allegati:  PAI_pericolosità idraulica_447120_PI.pdf  PAI_rischio idraulico_447120_RI.pdf

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>4</sup>:</i>	SI	NO	Breve descrizione <sup>5</sup>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>6</sup>	x	<input type="checkbox"/>	I Comuni di Napoli e di Casoria sono in zona sismica 2: "Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti"
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	x	<input type="checkbox"/>	I progetti rientrano in area aeroportuale

<sup>6</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La demolizione del raccordo M determina il recupero di risorse naturali quali suolo e ambiente idrico (quest'ultimo da intendersi come capacità di ricarica della falda idrica). Il Fast Park sarà realizzato in un'area già destinata a parcheggio e non comporterà l'uso di risorse non rinnovabili o scarsamente disponibili.		<i>Perché:</i> in relazione alla Demolizione del raccordo M sono previsti minimi effetti ambientali significativi positivi sulle componenti suolo e sistema delle acque. In relazione al Fast Park il consumo di risorse in fase di costruzione e di esercizio è modesto e non si prevede che determini effetti ambientali significativi.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	x Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	x No
	<p><i>Descrizione:</i> La Demolizione del Raccordo M comporterà la produzione di conglomerato bituminoso e di Lastre e basamenti in cls, a cui sarà attribuito un codice CER per il conferimento a discarica. Sarà inoltre prodotto misto granulare che sarà riutilizzato in sito previa verifica dei requisiti ambientali. In fase di esercizio non è prevista produzione di rifiuti. Per quanto riguarda il Fast Park non si prevede la produzione di rifiuti solidi né durante la costruzione, né durante l'esercizio, se non rifiuti minimali e di dimensioni contenute, tipici delle lavorazioni.</p>		<p><i>Perché:</i> in ragione delle ridotte dimensioni del raccordo, non si prevedono impatti significativi derivanti dai rifiuti prodotti in fase di demolizione (descritti al punto 5.3.1) per i quali, peraltro, è stabilita la corretta gestione ai fini del riutilizzo o dello smaltimento.</p>	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> la demolizione del Raccordo M comporta la produzione di emissioni in atmosfera solo durante la fase di cantiere (stimata complessivamente in 26 settimane di lavori) per i macchinari impiegati. Invece, durante la fase di esercizio, il progetto non determinerà alcuna emissione.</p> <p>Analogo discorso vale per il cantiere del Fast Park la cui durata è stimata in 80 giorni naturali e consecutivi.</p> <p>In fase di esercizio, il progetto del Fast Park genererà emissioni in atmosfera molto contenute, dovute ai consumi energetici (si tratta di emissioni indirette, determinate non nel luogo di consumo dell'energia ma in quello di produzione).</p>		<p><i>Perché:</i> Durante il cantiere non si prevedono potenziali effetti significativi per nessuno dei due interventi, per la ridotta durata delle lavorazioni.</p> <p>In fase di esercizio, le emissioni in atmosfera dovute ai consumi energetici del Fast Park sono estremamente contenute.</p>	
6. Il progetto genererà rumori,	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i> Durante i cantieri saranno generati rumori e vibrazioni (pressoché nulle) dovute alle attività di lavorazione.</p> <p>Non sono previste radiazioni elettromagnetiche e nemmeno emissioni luminose o termiche da nessuno dei due interventi.</p>		<p><i>Perché:</i> Durante la fase di cantiere le emissioni acustiche e atmosferiche (polveri) saranno debitamente contenute con una corretta gestione del cantiere stesso. Per quanto riguarda la demolizione del raccordo M, si rammenta comunque che il cantiere è prossimo alla RWY e che la non generazione di polveri è una condizione necessaria anche per rispettare la safety dell'operatività.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto di Fast park prevede la realizzazione della rete di raccolta delle acque meteoriche che saranno correttamente conferite in fogna. Per quanto riguarda il ripristino della Strip a seguito della demolizione del Raccordo M, nessun rischio di contaminazione del terreno o dell'acqua è atteso per la fase di esercizio.</p>		<p><i>Perché:</i> La realizzazione della rete di raccolta delle acque meteoriche del Fast Park e la conseguente corretta gestione, trattamento e smaltimento delle stesse è il presupposto per evitare interferenze negative sulla matrice suolo e acque sotterranee.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di costruzione sono prevedibili i rischi normalmente connessi alle attività di cantiere, che sono opportunamente trattati nei Piani di Sicurezza e di Coordinamento. Durante la fase di esercizio, non si prevedono rischi connessi alle opere.</p>		<p><i>Perché:</i> Le attività previste durante la costruzione e l'esercizio non hanno caratteristiche di pericolosità. Peraltro, la corretta gestione del cantiere e il rispetto delle modalità indicate nei Piani della Sicurezza garantiscono il non accadimento di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente.</p>	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nei dintorni dell'Aeroporto sono presenti zone protette dalla normativa di vario livello (vedasi Tavola dei vincoli in allegato). Ciononostante, si ritiene che i due progetti non interferiscano in alcun modo con tali zone.		<i>Perché:</i> Le zone sono molto distanti dall'area di intervento, non è possibile una correlazione visiva con le stesse e gli aspetti dimensionali degli interventi sono estremamente contenuti (il Fast Park si sviluppa su due piani: piano terra e un piano fuori terra).	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nei pressi dell'Aeroporto vi sono Viale Comandante Umberto Maddalena e la Tangenziale che sono interessate da elevati livelli di traffico. In relazione a tali arterie l'intervento di demolizione del Raccordo M non ha nessuna rilevanza. Anche il Fast Park che per la finalità di parcheggio si collega funzionalmente agli assi viari citati, incide modestamente e comunque con valenza positiva poiché migliora l'offerta di parcheggio in ambito aeroportuale e anche in correlazione funzionale con la futura stazione della Metropolitana.		<i>Perché:</i> Le movimentazioni dei mezzi di cantiere si svolgeranno all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione dei movimenti dovuti ad approvvigionamenti o a conferimenti di materiali. Si ritiene che tali movimenti non incidano in modo significativo sul traffico già esistente lungo gli assi viari limitrofi.	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> la demolizione del raccordo M interessa la zona air side dell'aeroporto. La visibilità dell'intervento, qualora possibile, è migliorativa dato che viene ripristinato il manto verde. Il Fast park è sempre interno al sedime aeroportuale ma in zona landside, adiacente al viale di accesso al Terminal e quindi in una zona ad elevata fruizione pubblica. Il progetto che si sviluppa un piano fuori terra si inserisce in un contesto già densamente edificato.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti ambientali significativi derivanti dai due progetti.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nessuno dei due progetti comporta perdita di suolo non antropizzato.		<i>Perché:</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle aree limitrofe ai progetti vi sono aree densamente antropizzate.		<i>Perché:</i> La realizzazione dei progetti non incide sul contesto insediativo limitrofo poiché tutti gli interventi previsti (interni all'Aeroporto) non alterano in alcun modo l'assetto e le funzioni del contesto insediativo circostante.	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle aree limitrofe sono presenti scuole.		<i>Perché:</i> Si ritiene che i progetti non incidano in nessun modo su tali edifici.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area dell'Aeroporto rientra, come gli interi comuni di Napoli e di Casoria, in zona sismica 2. Gli interventi in progetto, comunque, sono poco o punto sensibili ad eventi sismici.		<i>Perché:</i> Non si ravvisa la possibilità che i progetti determinino le richiamate problematiche ambientali.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono stimati effetti cumulativi o sinergici negativi.		<i>Perché:</i> si evidenzia che il Fast Park può avere effetti sinergici positivi con il prospiciente cantiere della Metropolitana, durante la fase di realizzazione della stessa.	

DEMOLIZIONE RACCORDO M  
FAST PARK

22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché:	

**10. Allegati**

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
	PAI – Carta della pericolosità per fenomeni di allagamento ed esondazione	1:10.000	PAI_pericolosità idraulica_447120_PI.pdf
	PAI – Carta del rischio idraulico	1:10.000	PAI_rischio idraulico_447120_RI.pdf
	Sistema dei vincoli	1:10.000	Sistema dei vincoli.pdf <sup>7</sup>

Il/La dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Tavola facente parte degli elaborati dello Studio Preliminare Ambientale per la Verifica di Assoggettabilità a VIA del MP2023 nell'aggiornamento 2018.

<sup>8</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.