

Da: avvgnarroesposito@pec.it <avvgnarroesposito@pec.it>

Inviato: lunedì 24 dicembre 2018 12:09

A: protocollo@pec.enac.gov.it; protocollogenerale@pec.enav.it;
protocollo@pec.comune.napoli.it;cittametropolitana.na@pec.it;
urp@pec.regione.campania.it; arealbis.prefna@pec.interno.it;
mattm@pec.minambiente.it;segreteria.ministro@pec.mit.gov.it; mbac-
udcm@mailcert.beniculturali.it;
controlli.ambientali@pec.comune.napoli.it;protocollo@gesac.legalmail.it;
pecprotocollo@pec.comune.casoria.na.it;
protocollogen.casalnuovo.na@pec.actalis.it;protocollo@pec.comune.afragol
a.na.it; protocollo@pec.anticorruzione.it

Oggetto: atto di significazione invito e diffida rischio aeroportuale ed aeronautico

Atto di Significazione Invito e Diffida

A Tutela della Sicurezza Pubblica e della Salute dei Cittadini

Il Comitato No Fly Zone, C.F. 95264210634, in persona del Suo presidente Stefania Cappielloelettivamente domiciliata in Napoli, alla Piazza dante, 22, presso lo studio dell'Avv. Gennaro Esposito

S I G N I F I C A

- 1) All'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) in persona del suo legale rappresentante p.t. protocollo@pec.enac.gov.it
- 1) Ente Nazionale Assistenza Volo (ENAV), in persona del suo legale rappresentante p.t., protocollogenerale@pec.enav.it
- 3) Al Sig. Sindaco di Napoli On.le Dott. Luigi De Magistris, domiciliato per la Carica presso la Casa Comunale, anche nella Sua qualità di Ufficiale di Governo e di Sindaco della Città metropolitana a mezzo pec: protocollo@pec.comune.napoli.it; cittametropolitana.na@pec.it
- 4) al Presidente della Giunta della Regione Campania, domiciliato per la Carica presso la Regione Campania, urp@pec.regione.campania.it
- 5) a S.E. Il Prefetto della Città di Napoli Dott.ssa Carmela Pagano, domiciliata per la carica presso l'Ufficio della Prefettura della Provincia di Napoli a mezzo pec: arealbis.prefna@pec.interno.it
- 6) al Ministro dell'Ambiente On.le Sergio Costa, domiciliato per la carica presso il Ministero, pec:mattm@pec.minambiente.it
- 7) al Ministro delle Infrastrutture, On.le Danilo Toninelli, domiciliati per la carica presso il Ministero pec:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it;
- 8) al Ministro per i Beni e le Attività Culturali, in persona del Ministro p.t. On.le Alberto Bonisoli, pecmbac-udcm@mailcert.beniculturali.it;
- 9) all'Ufficio Ambiente del Comune di Napoli, in persona del Dirigente p.t. pec.controlli.ambientali@pec.comune.napoli.it;
- 10) Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a. (GE.SA.C. S.p.a.),

in persona del suo legale rappresentante p.t.,

protocollo@gesac.legalmail.it;

11) Comune di Casoria, in persona del Sindaco p.t. Dott. Pasquale Fucci
viapecprotocollo@pec.comune.casoria.na.it;

12) Comune di Casalnuovo, in persona del Sindaco p.t. Avv. Massimo
Pelliccia Pec.protocollogen.casalnuovo.na@pec.actalis.it

13) Comune di Afragola, in persona del Sindaco p.t. Dott. Claudio Grillo
protocollo@pec.comune.afragola.na.it

14) All'ANAC , in persona del Dott. Raffaele Cantone
protocollo@pec.anticorruzione.it

1.- Che sulla Città di Napoli si nota un elevato incremento di passaggi aerei provenienti ediretti all'aeroporto civile di Capodichino (Ugo Niutta). Difatti si è passati dai **52.287**movimenti, con 5.096.266 passeggeri nei primi 11 mesi del 2013, ai 74.409 movimenti, con 9.269.006 di passeggeririferiti allo stesso periodo dell'anno 2018, con un incremento del +42,30% dei movimenti e del +81,87% di passeggeri,dati reperibili su http://www.assaeroporti.com/statistiche_201712/;

2.- l'incremento di cui al punto che precede ha determinato sui quartieri centrali Napoletani un aumento deisorvoli dai 20.828 movimenti (2.324 atterraggi pista 06 e 18.504 decolli pista 24) del 2013, ai 37.203 movimenti del2018 (**13.021** atterraggi per pista 06 e **24.182** decolli per pista 24), triplicando difatto il sorvolo in atterraggio a bassa quota (manovra che crea particolare preoccupazione sia dal punto di vista delrischio aeronautico che dal punto di vista delle emissioni inquinanti acustiche ed atmosferiche), come si nota da inumerosi filmati che i cittadini hanno ritratto e pubblicato sulla pagina Facebook del Comitato No Fly Zone

<https://www.facebook.com/groups/comitato.no.fly.zone/videos/> Invero, l'usosproporzionato ed inappropriato di questa rotta di atterraggio ha di fatto alterato le caratteristiche proprie dellearee residenziali sorvolate;

3.- che lo studio di impatto ambientale presentato ed approvato con Decreto di CompatibilitàAmbientale DEC-2008-000622 del 22 luglio 2008, relativo alle strategie di lungo termine presentate dal Gestore con proiezioni al 2020, non contemplava l'esorbitante incremento dei movimenti aerei registrato in questi anni ed è stato approvato con dati fermi al 2001-2002. Con parere n. 2498 del 15/09/2017, il Ministero dell'Ambiente ha sottoposto alla Commissione Tecnica VIA e VAS la verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art.20 DLGS152/2006 e s.m.i., che ha determinato l'assoggettamento alla procedura di impatto Ambientale del "Progetto Master Plan2023" poiché ha ritenuto che:
"vi sia una carenza di supporto programmatico, al fine di rendere

credibili le previsioni di movimenti e traffico passeggeri al 2023...omissis"

"vi siano, inoltre, alcune incertezze riguardanti il futuro sviluppo aeroportuale...omissis"

"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 all'azonizzazione 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, al 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 17/02/2017);

4.- che il Masterplan presentato dal Gestore al 2020 prevedeva 112.700 movimenti annui che, a quanto risulta, non è stato approvato dall'Enac, per cui il gestore ha dovuto presentare un nuovo Masterplan al 2023 dove prevede per il 2020 60.500 movimenti e per il 2023 69.400 previsioni superate con largo anticipo già nel 2016;

5.- che nei Masterplan presentati dal Gestore manca l'indicazione dei beni vincolati tra cui la Reggia di Capodimonte, nonostante la prescrizione del MIBAC alla VIA n. 000622 del 22/07/2018 ed il sito UNESCO del Centro Storico di Napoli;

6.- che per effetto dell'incremento dei voli si registra un aumento esponenziale dell'inquinamento acustico derivante dal passaggio degli aeromobili in avvicinamento e atterraggio sulla pista 06 e sulla pista 24 con una frequenza in orari di punta di circa 1 movimento ogni due minuti che impone rimodulazione del "rischio terzi" aeroportuale che dell'impatto acustico sulla cittadinanza;

7.- che all'aeroporto di Capodichino trova diretta attuazione il Regolamento CEE n. 598/2014 che all'art. 5 dispone: "Gli Stati membri garantiscono che sia adottato l'approccio equilibrato per la gestione del rumore prodotto dai velivoli negli aeroporti in cui è stato constatato un problema di rumore. A tal fine provvedono affinché: a) sia definito l'obiettivo di abbattimento del rumore per l'aeroporto interessato, tenuto conto, se del caso, dell'articolo 8 e dell'allegato V della direttiva 2002/49/CE; b) siano individuate le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico; c) sia valutata accuratamente la probabile efficacia delle misure di mitigazione del rumore sotto il profilo dei costi; d) siano selezionate le misure tenendo conto del pubblico interesse nel settore del trasporto aereo per quanto riguarda le prospettive di sviluppo dei loro aeroporti, senza nuocere alla sicurezza; e) siano consultati i soggetti interessati in maniera trasparente sugli

interventi che intendono mettere in atto; f) siano adottate le misure e siano fornite informazioni sufficienti su di esse; g) siano attuate le misure; e h) siano previsti meccanismi di risoluzione delle controversie"

8.- che come si legge nelle relazioni quadrimestrali di valutazione della rumorosità prodotta dall'aeroporto di Napoli nel 2017, il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale utilizzato per Capodichino è stato stabilito in virtù di Convenzione tra il Ministero dell'Ambiente e la GESAC del 04.12.2000 e pertanto senza l'adozione delle speciali tecniche imposte dall'art. 6 del citato Regolamento CEE n. 895/2014 a mente del quale: "1. Le autorità competenti provvedono affinché sia determinato periodicamente il rumore degli aeroporti di cui sono responsabili, conformemente alla direttiva 2002/49/CE e alla legislazione applicabile in ciascuno Stato membro. Le autorità competenti possono chiedere l'assistenza dall'organo di valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione (7). 2. Se la determinazione di cui al paragrafo 1 indica che possono essere necessarie nuove misure di restrizione operativa per risolvere un problema di inquinamento acustico in un aeroporto, le autorità competenti provvedono affinché: a) siano applicati i metodi, i descrittori e le informazioni di cui all'allegato I in modo tale da tenere in debita considerazione il contributo di ciascun tipo di misura applicabile nell'ambito dell'approccio equilibrato, prima che siano introdotte restrizioni operative; b) sia istituita, al livello adeguato, una cooperazione tecnica tra i gestori dell'aeroporto, gli operatori di trasporto aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea affinché siano esaminate misure di mitigazione del rumore. **Le autorità competenti provvedono inoltre affinché i residenti locali e i loro rappresentanti e le autorità locali competenti siano consultati e siano fornite loro informazioni tecniche sulle misure di mitigazione del rumore;** c) sia valutata l'efficacia in termini di costi delle nuove restrizioni operative, conformemente all'allegato II. Non sono considerate nuove restrizioni operative le modifiche tecniche minori apportate alle misure, se non hanno un'incidenza effettiva sulla capacità o sulle operazioni; d) **il processo di consultazione dei soggetti interessati, che può assumere la forma di un processo di mediazione, sia organizzato con tempestività e in maniera effettiva, garantendo che i dati e le metodologie di calcolo siano accessibili e trasparenti.** I soggetti interessati dispongono di almeno tre mesi per comunicare le loro osservazioni prima dell'adozione delle nuove restrizioni operative. Tra i soggetti interessati figurano almeno: **I) i residenti locali che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto e interessati da problemi di**

inquinamento acustico generato dal traffico aereo o i loro rappresentanti e le autorità locali competenti; II) i rappresentanti delle imprese locali con sede nelle vicinanze dell'aeroporto, le cui attività subiscono le perturbazioni a causa del traffico aereo e delle operazioni aeroportuali; III) gli operatori degli aeroporti interessati; IV) i rappresentanti degli operatori di trasporto aereo che potrebbero essere interessati dagli interventi diretti a contenere il rumore; V) i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati; VI) il gestore della rete, di cui al regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione (8); VII) ove applicabile, il coordinatore designato per l'assegnazione delle bande orarie. 3. Le autorità competenti seguono e controllano l'attuazione delle restrizioni operative, intervenendo laddove necessario. Provvedono a che le informazioni pertinenti siano messe a disposizione a titolo gratuito e siano facilmente e rapidamente accessibili per i residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti e per le pertinenti autorità locali. 4. Le informazioni pertinenti comprendono: a) nel rispetto delle leggi nazionali, le informazioni relative alle presunte violazioni dovute a cambiamenti delle procedure di volo, in relazione all'impatto prodotto e ai motivi di tali cambiamenti; b) i criteri generali applicati per la distribuzione e la gestione del traffico in ciascun aeroporto, nella misura in cui tali criteri possano produrre un impatto ambientale o acustico, e c) i dati raccolti dai sistemi di misurazione del rumore, qualora disponibili";

9.- che il Comitato No Fly Zone ha richiesto diversi documenti tramite Accesso Civico agli atti tra cui i Movimenti dello scalo di Capodichino dal 2012 ad oggi, in relazione ad ogni singola pista;

10.- che i dati di input (decolli e atterraggi) forniti con lettera dell'ENAC dell'11.06.2018, prot.0062968/P, al Comitato No Fly Zone, ed utilizzati per la redazione delle curve isorischio ed isofoniche non appaiono congruenti, provocando così anche una non corretta valutazione del numero di cittadini esposti, sia al rischio terzi-risk assessment aeroportuale, che all'inquinamento acustico ed atmosferico;

11.- che nonostante le richieste formali, non sono stati consegnati i dati completi relativi all'inquinamento acustico provocato dagli aeromobili né è stata approntata l'accessibilità da remoto al monitoraggio istantaneo così come prescrive la vigente normativa ottenendo solo di recente i dati parziali del 2017 e non quelli attuali, relativi ai rilievi eseguiti dalle stazioni di monitoraggio (che si allegano al presente atto);

12.- che dall'esame dei dati forniti dalla GESAC alla Commissione Aeroportuale ex art. 5 D.M.31.10.1997, emerge con tutta evidenza la

contraddittorietà dei parametri/limiti acustici anche in aree esterne alle zone aeroportuali di rispetto (A, B e C), alle quali è applicabile, in via diretta ed immediata l'art. 844c.c., che impone il criterio della normale tollerabilità assolutamente superato, come dimostra la tabella fornita dal gestore aeroportuale con picchi che giungono fino a 100 dB(a) per evento istantaneo né le otto centraline installate (di cui alcune mancanti di anemometro) della rete di monitoraggio, sono adeguate, sia per la loro collocazione, sia per la congruità e correttezza, sia per la carenza della manutenzione periodica e verificata dell'effettiva operatività e conseguente validità dei dati riscontrati. E', difatti, indispensabile, in tale contesto, la trasparenza dei dati e loro disponibilità con la indicazione di eventuali infrazioni per il superamento dei limiti massimi, nonché la correlazione tra i tracciati radar e ogni singolo aeromobile in decollo e atterraggio, anche per gli aeromobili qualora gli stessi operino con ATC Trasponder in posizione OFF e/o in avaria;

13.- che l'incremento del traffico aereo ha determinato un frequente ed insostenibile sorvolo di aree della città di Napoli fortemente urbanizzate quali il quartiere Vomero - Arenella, il Centro Storico, le zone di Capodimonte e Piazza Carlo III, caratterizzate dalla presenza di insediamenti residenziali, scolastici e produttivi ma anche di ospedali e chiese causando un progressivo basso sorvolo anche sulla sopraelevata della tangenziale denominata viadotto di Capodichino nonché, dal lato del Comune di Casoria, sui Centri Commerciali quali il Globo e Decathlon;

14.- che nonostante il sorvolo dei citati quartieri mancano le necessarie centraline di rilevazione delle emissioni acustiche provocate dagli aeromobili in aperta violazione del regolamento UE n. 598/2014;

15.- che ugualmente i citati quartieri, pur al di fuori delle curve isofoniche LVA redatte in sede di Commissione Aeroportuale, sono soggette a una incongrua classificazione acustica senza verifiche periodiche, quantomeno, in relazione all'intensificazione dei sorvoli;

16.- che questioni di sicurezza consigliano un uso, solo in caso di emergenza, della pista 24 in decollo e della pista 06 in atterraggio (evitando il sorvolo della città di Napoli), così come chiaramente affermato con nota dell'11.02.2003, n.20794 dell'ENAC, a firma del Com.te Silvano Imparato, poichè dal 2003 non si registrano modifiche sostanziali tali da ritenere superati i criteri di sicurezza che sconsigliavano i movimenti aeronautici sulla città di Napoli;

17 - che il Piano di Emergenza Aeroportuale-PEA per incidente aereo (ENAC-Ordinanza n. 5/2016 del 16 Maggio 2016) non è attuale atteso l'incremento esponenziale dei movimenti aerei e

l'inadeguata identificazione delle attività prossime allo stesso sedime aeroportuale, generando interrogativi sulle procedure predisposte in caso di incidente tra confine di sedime ed area esterna;

18.- che il Piano di Emergenza Esterno-PEE, redatto dalla Prefettura di Napoli e Provincia non tiene in debito conto il rischio emergenza aviation complessivo mancando l'integrazione ed il coordinamento tra tutti i Comunicircostanti con la elencazione delle aziende, delle attività a rischio rilevante e di quelle ad elevata presenza antropica. Esigenze di sicurezza imporrebbero anche per lo stesso Piano emergenza esterna Industrie a rischio incidente rilevante (vedi Piano proposto ENAC/ENAV del 18-12-2015) e i relativi piani di evacuazione, che coinvolgono il gestore aeroportuale GESAC in relazione ai Comuni aeroportuali coinvolti, un'analisi specifica;

19.- che il Piano di Rischio Aeroportuale è stato approvato dal solo Comune di Napoli, mentre i Comuni di Casoria, Afragola e Casalnuovo risultano, a 13 anni della sua adozione come Regolamento ENAC, del tutto inadempienti;

20.- che nel PEA manca il coordinamento tra i Comuni interessati e la GESAC circa le procedure di intervento ed i soccorsi per stati di ALLARME, EMERGENZA ed INCIDENTE poiché si è proceduto solamente ad elevare la categoria di servizio antincendio aeroportuale a CAT 8 ICAO;

21.- che il Piano di Azione all'uopo redatto dalla GE.SA.C. è consultabile online(

http://www.aeroportodinapoli.it/documents/10186/506209/IT_a_AP_MAirLIRN_Rev02+DEF.pdf/97687f9b-9f11-460c-bd49-4d2ab86ba806) a cui il Comitato No Fly Zone ha mosso osservazioni non tenute in debito conto, appare assolutamente inadatto a tutelare i diritti alla salute ed alla sicurezza dei cittadini Napoletani e degli altri comuni interessati, ad oggi esposti ad un rischio aeroportuale rilevante e non accettabile;

22.- che la scelta di puntare sull'aeroporto di Pontecagnano non rappresenta alcuna valida soluzione strategica al Piano Aeroportuale Nazionale, in quanto, la capacità di tale struttura aeroportuale non è assolutamente in grado, sia nella attuale configurazione, quanto nel progetto masterplan presentato, di soddisfare le accresciute esigenze del trasporto aereo.

o o o

Tanto premesso il Comitato No Fly Zone, come in epigrafe elettivamente domiciliato e rappresentato

Invita e Diffida

1) L'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), in persona del suo legale rappresentante p.t.

2) Ente Nazionale Assistenza Volo (ENAV), in persona del suo legale

rapp.te p.t.

- 3) il Sig. Sindaco di Napoli On.le Dott. Luigi De Magistris
- 4) il Presidente della Giunta della Regione Campania, Vincenzo De Luca
- 5) il Prefetto della Città di Napoli Dott.ssa Carmela Pagano
- 6) il Ministro dell'Ambiente On.le Sergio Costa
- 7) il Ministro delle Infrastrutture On.le Danilo Toninelli,
- 8) il Ministero per i Beni e le attività Culturali On.le Alberto Bonisoli
- 9) l'Ufficio Ambiente del Comune di Napoli;
- 10) la GESAC S.p.a., in persona del suo legale rapp.te p.t.;
- 11) il Comune di Casoria in persona del Sindaco Dott. Pasquale Fucci;
- 12) il Comune di Casalnuovo in persona del Sindaco Avv. Massimo Pelliccia;
- 13) il Comune di Afragola, in persona del Sindaco Dott. Claudio Grillo
- 14) All'ANAC, in persona del Dott. Raffaele Cantone

1) Ad adottare, ciascuno per quanto di loro competenza, ogni provvedimento necessario ed urgente, volto a tutelare il rispetto della normativa vigente in materia di immissioni acustiche provocate da aeromobili in volo ed a terra e l'adozione di restrizioni operative così come previste dalla normativa vigente a tutela della salute pubblica e della sicurezza aerea;

2) a controllare le rilevazioni eseguite dal gestore, collaudi, tarature delle 8 centraline della rete di monitoraggio, secondo gli standard legislativi;

3) al rispetto di quanto prescritto dalla nota ENAC N. 20974 Aeroporto di Napoli-aspetti inerenti la sicurezza aeroportuale;

4) a disporre il nuovo modello AEDT, in sostituzione del modello INM, ormai obsoleto ed abbandonato in molti paesi Europei ed a predisporre un monitoraggio istantaneo delle immissioni acustiche provocate dagli aeromobili in tempo reale e consultabile anche on line su apposita pagina web con tutti i dati di cui in premessa;

5) ad installare centraline aggiuntive e specifiche per il monitoraggio delle emissioni acustiche ed atmosferiche provocate dagli aeromobili anche nei quartieri del Vomero-Arenella, Centro Storico, Capodimonte, e Piazza Carlo III Casoria, Casalnuovo ed Afragola;

6) ad includere i citati quartieri del Vomero-Arenella, Centro Storico, Capodimonte, e Piazza Carlo III e ad aggiornare i dati di classificazione acustica Comunale esterne all'aeroporto di Napoli/Capodichino e a predisporre lo studio del RISCHIO TERZI - curve di isorischio in relazione sia ai volumi di traffico per entrambe le testate pista, quanto lateralmente alle stesse piste con dati di input verificati dall'ENAC, con database disponibili e consultabili, senza restrizioni, da remoto su

sito web, e rispondenti a quelli del 2018;

7) a ridurre i sorvoli sui citati quartieri predisponendo altresì restrizioni operative per la sicurezza acustica ed aeronautica;

8) a rilasciare i documenti richiesti e sollecitati con ultima PEC prot. ENAC 07/12/2018-0134829-A;

9) a rendere note le motivazioni alle deroghe esistenti che hanno reso operativi gli atterraggi ILS offsetsulla pista 06, fornendo il censimento e l'identificazione di ogni singolo ostacolo, in relazione al Piano Ostacoliindicando se tra tali ostacoli vi siano quartieri residenziali;

10) ad inserire nel PEE il coordinamento con i restanti Comuni Aeroportuali;

11) a convocare un tavolo tecnico ed informativo al fine di affrontare le tematiche sollevate con lapartecipazione dei cittadini anche riuniti in comitati ed associazioni;

12) l'ANAC ad imporre l'adempimento degli obblighi di trasparenze e di pubblicazione in chiaro di tutti i dati richiesti irrogando se del caso le sanzioni previste dalla legge in caso di inadempimento.

Napoli, 24 dicembre 2018

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto Avv. Gennaro Esposito (SPSGNR68P05G309Z) iscritto all'albo degli Avvocati di Napoli, al n.13884 ai sensi della L. 53/1994, anche quale Presidente del Comitato per la Quietè Pubblica Napoletana e laVivibilità Cittadina

n o t i f i c o

1) All'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) in persona del suo legale rappresentante p.t. protocollo@pec.enac.gov.it

2) Ente Nazionale Assistenza Volo (ENAV), in persona del suo legale rappresentante p.t., protocollo@pec.enav.it

3) Al Sig. Sindaco di Napoli On.le Dott. Luigi De Magistris, domiciliato per la Carica presso la Casa Comunale, anche nella Sua qualità di Ufficiale di Governo ed Sindaco della Città Metropolitana a mezzo pec: protocollo@pec.comune.napoli.it; cittametropolitana.na@pec.it

4) al Presidente della Giunta della Regione Campania, domiciliato per la Carica presso la Regione Campania, urp@pec.regione.campania.it

5) a S.E. Il Prefetto della Città di Napoli Dott.ssa Carmela Pagano, domiciliata per la carica presso l'Ufficio della Prefettura della Provincia di Napoli a mezzo pec: arealbis.prefna@pec.interno.it

6) al Ministro dell'Ambiente On.le Sergio Costa, domiciliato per la carica presso il Ministero, pec: mattm@pec.minambiente.it

7) al Ministro delle Infrastrutture, On.le Danilo Toninelli, domiciliati per la carica presso il Ministero pec: segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

;

8) al Ministro per i Beni e le Attività Culturali, in persona del Ministro p.t. On.le Alberto Bonisoli, pecmbac-udcm@mailcert.beniculturali.it;

9) all'Ufficio Ambiente del Comune di Napoli, in persona del Dirigente p.t. pec. controlli.ambientali@pec.comune.napoli.it;

10) Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.a.(GE.SA.C. S.p.a.), in persona del suo legale rappresentante p.t., protocollo@gesac.legalmail.it;

11) Comune di Casoria, in persona del Sindaco p.t. Dott.Pasquale Fucci via pecprotocollo@pec.comune.casoria.na.it;

12) Comune di Casalnuovo, in persona del Sindaco p.t. Avv.Massimo Pelliccia Pec. protocollogen.casalnuovo.na@pec.actalis.it

13) Comune di Afragola, in persona del Sindaco p.t. Dott.Claudio Grillo protocollo@pec.comune.afragola.na.it

14) All'ANAC, in persona del Dott. Raffaele Cantone protocollo@pec.anticorruzione.it