m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0004526.22-02-2019

In riferimento alla procedura di verifica di assoggettabilità ex art 19 del D.Lgs 152/2006 sitrasmettono le osservazioni congiunte dei comitati No Fly Zone, Assoutenti Città Metropolitana di Napoli eComitato Vivibilità Cittadina formulate congiuntamente.

Si precisa che il documento del 24 dicembre 2018 a firma del solo Comitato No Fly Zone e pubblicato sulla portaledelle Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è uncontributo più ampio della questione aeroporto di Capodichino,e non specificamente formulato per la procedura dequo.

Si allegano 7 documenti richiesti, relativi alle Osservazioni al Masterplan 2023 dell'aeroporto di NapoliCapodichino

Distinti saluti.

Stefania Cappiello

per

Comitato No Fly Zone

Assoutenti Città Metropolitana di Napoli

Comitato Vivibilità Cittadina

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- ❑ Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – *art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*
- ❑ Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – *art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*
- X Verifica di Assoggettabilità alla VIA – *art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

I Sottoscritti

a) Stefania Cappiello, in qualità di Presidente del Comitato "No Fly Zone"

b) Antonio Di Gennaro, in qualità Delegato della Città Metropolitana di Napoli della Associazione ASSOUTENTI

c) Gennaro Esposito, in qualità di Presidente del Comitato "Vivibilità Cittadina"

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- ❑ Piano/Programma, sotto indicato
- X Progetto, sotto indicato.

Aeroporto di Napoli Capodichino - Aggiornamento Master Plan 2023

Opera: **Aeroporto di Napoli-Capodichino**

Progetto: **Aeroporto di Napoli Capodichino - Aggiornamento Master Plan 2023**

Proponente: **ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle)

X Aspetti di carattere generale *(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*
X Aspetti programmatici *(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*
X Aspetti progettuali *(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*
X Aspetti ambientali *(relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*
❑ Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

X Atmosfera
❑ Ambiente idrico
❑ Suolo e sottosuolo

X Rumore, vibrazioni, radiazioni
❑ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
X Salute pubblica
X Beni culturali e paesaggio
X Monitoraggio ambientale
❑ Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

I sottoscritti in rappresentanza delle Associazioni "No Fly Zone", "Assoutenti Città Metropolitana di Napoli" e Comitato "Vivibilità Cittadina" presentano **in forma congiunta** osservazioni relative alla procedura di assoggettabilità VIA ex art. 19 del D.Lgs 152/2006 incentrate principalmente sull'elaborato E001 – GEN002 datato Ottobre 2018 e relativo all'aggiornamento del Masterplan 2023 dell'aeroporto internazionale di Napoli Capodichino. Le osservazioni sono contenute nell'Allegato 3 "*OSSERVAZIONI – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006. Aeroporto Internazionale di Napoli – Aggiornamento Masterplan 2023*"

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione (Allegati 1a, 1b e 1c)
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso (Allegati 2a, 2b e 2c)
Allegato 3 – "*OSSERVAZIOI. Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006. Aeroporto Internazionale di Napoli – Aggiornamento Masterplan 2023*"
(*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente*)

Napoli, 22 febbraio 2019

I dichiaranti

Stefania Cappiello
_____
(Firma)

Antonio Di Gennaro
_____
(Firma)

Gennaro Esposito
_____
(Firma)

ALLEGATO 3
OSSERVAZIONI
Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006

Aeroporto Internazionale di Napoli – Aggiornamento Masterplan 2023

COMITATO NO FLY ZONE

ASSOUTENTI CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI

COMITATO VIVIBILITÀ CITTADINA

OSSERVAZIONI

Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006
Aeroporto Internazionale di Napoli – Aggiornamento Masterplan 2023
Proponente:– ENAC

Premessa

Questo contributo intende analizzare lo Studio Ambientale Preliminare (SAP) relative al Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Napoli Capodichino "Ugo Niutta", al fine di contribuire al procedimento di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006. Si ritiene a tal fine necessario premettere quanto segue:

- l'aeroporto è collocato nell'area densamente urbanizzata e abitata ricadente nel comune di Napoli, nonché nel comune di Casoria;
- l'aeroporto è dotato di una sola pista orientata NE/SO, utilizzata in senso monodirezionale ma approcciabile da entrambe le testate in funzione delle condizioni meteorologiche e di sicurezza;
- nelle manovre di atterraggio da sud-ovest (pista 06) gli aerei sorvolano a bassa quota vaste aree residenziali di Napoli situate su rilievi collinari, mentre nelle manovre di decollo da pista 24 gli aerei sorvolano il Centro Antico di Napoli, tutelato dall'Unesco;
- l'aeroporto di Napoli costituisce un polo del più ampio sistema aeroportuale campano comprendente, fino al 2015, anche lo scalo intercontinentale di Grazzanise, poi stralciato dalla programmazione nazionale e regionale, e pertanto oggi costituito dai soli scali di Napoli e Salerno. La reale messa in funzione di questo sistema integrato è legata alla approvazione del Piano Industriale della Rete Aeroportuale Campana, formalizzato da parte di Gesac ad ENAC in data 12.1.2018 a valle della firma del Protocollo d'Intesa tra la Regione Campania, l'Aeroporto Internazionale di Napoli e l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi in data 19.7.2017.

Le osservazioni contenute in questo documento sono state elaborate tenendo prioritariamente conto dell'aspetto legato alla movimentazione degli aeromobili, e in secondo luogo delle opere edili e infrastrutturali esposte nel progetto Masterplan 2023.

Infatti, data la conformazione orografica della città di Napoli, le manovre di decollo ed atterraggio avvengono nei cieli di Napoli ad una distanza notevolmente ravvicinata agli edifici e quindi alle persone, in particolare le manovre di atterraggio da S-O (pista 06), comportando effetti su tutte le componenti ambientali oggetto del SAP.

I principali effetti ed impatti analizzati in queste osservazioni riguardano la componente rumore e i beni culturali e il paesaggio, temi sui quali gli scriventi comitati hanno approfondito le ricerche nel corso degli ultimi anni. In merito alle altre componenti sono state fatte solo alcune brevi considerazioni.

Confronto con il Masterplan 2020.

Nel SAP si fa più volte riferimento al precedente Masterplan 2020, positivamente valutato nell'ambito della procedura VIA del 2008, nel quale era previsto un numero di movimenti annui pari a 112.700, superiore a quello indicato nel nuovo Mastereplan 2023, dove si indicano 84.000 movimenti annui quale picco massimo per l'anno 2021, in calo negli anni successivi grazie all'apertura dello scalo di Salerno.

Nello Studio presentato all'epoca, basato su dati risalenti ai primi anni del 2000, si **minimizzava l'incidenza del rumore prodotto dalle manovre di decollo/atterraggio degli aeromobili**.

Si legge infatti alla pagina 19 della Sintesi non tecnica datata Dicembre 2003 "*I risultati dello studio per l'attuale configurazione operativa definiscono, nel complesso, condizioni di rumore accettabili, e livelli di pressione sonora, prodotti dalle attività di volo, di gran lunga inferiori a quelli prodotti da altre sorgenti sonore*" e ancora, alla pagina 20 "*Dall'analisi dei risultati dell'indagine condotta nelle aree abitate si evince che, per la situazione attuale: il rumore prodotto dall'attività aeroportuale è di gran lunga inferiore a quello prodotto dal traffico stradale; in modo particolare, in tutte le aree abitate ubicate nelle vicinanze delle aree di decollo e di atterraggio, il contributo del rumore prodotto dal sorvolo degli aeromobili è inferiore al rumore di fondo presente*".

Nell'individuare possibili azioni di mitigazione degli impatti sulla componente rumore, lo studio relativo al Masterplan 2020 **si focalizzava esclusivamente sulla componente decollo verso la città** di Napoli (pista 24), tralasciando gli effetti degli atterraggi da S-O su pista 06. Si legge infatti alla pagina 28 della su citata Sintesi non tecnica "*La presenza del nuovo ILS, nella futura configurazione operativa al 2020, consente una riduzione del numero di decolli in direzione della città con conseguente riduzione dell'impatto acustico dovuto alle attività di volo*" e ancora a pagina 32 "*La situazione al 2020 non sarà molto diverse da quella attuale in termini di impatto acustico. Il rumore prodotto dalle attività di volo sarà comunque limitato ed indirizzato in zone scarsamente abitate mentre quello prodotto dal traffico stradale risulterà come la componente principale*"

Pertanto appare del tutto **fuorviante il continuo riferimento alla Valutazione 2008**, incentrata su un quadro non esaustivo dei fattori di impatto ed effettuata in un momento storico in cui il numero complessivo di voli annui era di quasi 15.000 movimenti in meno rispetto al 2018 (anno 2003 - 65.016 movimenti; anno 2018 - 79.722), non consentendo pertanto di valutare quali potessero essere le effettive conseguenze sulle componenti ambientali, tra le quali il rumore.

OSSERVAZIONI RIFERITE ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (SAP)– ELABORATO E001 – GEN002 DEL 10/2018

CAPITOLO 4 - RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La ricognizione del quadro programmatorio/pianificatorio non è esaustiva, presentando lacune, inesattezze ed incongruenze che non consentono di individuare con la dovuta puntualità i rapporti di coerenza del Masterplan 2013-2023 con i piani/programmi e con lo stato dei vincoli operanti sul territorio.

Paragrafo 4.1.1 - Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con LR 13/2008 - Lo studio, nell'indicare le previsioni legate all'aeroporto di Napoli, omette di evidenziare che tali interventi sono pensati in relazione ad un sistema aeroportuale campano che contempla espressamente la realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise. Come si legge infatti nel PTR, Campo Territoriale Complesso 1 - Scheda n.1 – Grazzanise "*Inoltre la presenza dell'aeroporto internazionale [di Grazzanise] contribuirà ad alleggerire il carico di transiti dall'aeroporto urbano di Capodichino, contribuendo a decongestionare l'area urbana del capoluogo nonché l'intero sistema metropolitano*". Pertanto le azioni individuate nel piano sono comunque **orientate al decongestionamento e al ridimensionamento dell'aeroporto di Napoli** e non ad un suo potenziamento in termini di traffico aereo e passeggeri, obiettivo del Masterplan 2013-2023.

Paragrafo 4.1.3 – Variante generale al Piano Regolatore Generale (PRG) di Napoli, approvato con DPGR della Campania n.323 del 11.6.2004 – il SAP, nell'indicare le destinazioni d'uso delle varie zone interessate dal sedime aeroportuale, non specifica che l'intera area della pista dell'aeroporto è stata classificata come zona Fc – Parco di Nuovo impianto, disciplinata dall'art. 48 delle Norme di attuazione. La prima parte di tale articolo detta "*La sottozona Fc identifica le aree che risultano dalla dismissione di discariche o attività dove è previsto il restauro ambientale finalizzato alla formazione di un'area a verde di nuovo impianto. […] Le trasformazioni fisiche ammissibili sono tese a conseguire livelli qualificati di disegno del paesaggio"*. **Il Comune di Napoli, con il proprio fondamentale atto di pianificazione urbanistica, individua quindi la destinazione d'uso dell'area quale area verde di parco urbano**, confermando le scelte già contenute nel precedente PRG del 1972.

Tale indicazione è stata recentemente avvalorata dallo stesso Comune di Napoli che nel proprio Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.5/2018, afferma quanto segue *"Preliminarmente è opportuno mettere in rilievo la peculiarità del sito aeroportuale di Capodichino, ubicato all'interno di un'area metropolitana significativamente urbanizzata, edificata e abitata. Il vigente piano regolatore generale della città di Napoli, in linea con la previgente strumentazione urbanistica, classifica gran parte dell'area aeroportuale quale zona Fc –parchi di nuovo impianto**, **non confermando la funzione aeroportuale**. Pertanto, gli effetti di un piano di rischio aeroportuale sono da riferirsi a motivazioni di sicurezza correlate al periodo di permanenza dello scalo."* (PRA-Relazione A10, Paragrafo 3.5.2)

Paragrafo 4.2 – Vincoli e regimi di tutela – Nel Paragrafo vengono elencati numerosi beni paesaggistici e aree di interesse naturalistico collocate a varia distanza dal sedime aeroportuale, con

la precisazione che questi non "interferiscono direttamente" con lo stesso. Questa affermazione appare in contraddizione con quanto indicato in premessa nello stesso Capitolo del SAP, e cioè che occorre tenere conto dell'aspetto legato alla movimentazione degli aeromobili, che di fatto impattano quanto meno visivamente su numerosi dei beni elencati in questo Paragrafo.

Si evidenzia che **tra i beni culturali non è indicata la Reggia di Capodimonte**, collocata nel Sito Unesco di Napoli e sede della prestigiosa Pinacoteca che ospita tra l'altro opere di Caravaggio, Tiziano, Ribera, Vasari etc… L'edifico si trova in asse con il corridoio di atterraggio da Sud-Ovest (pista 06) ed è pertanto sottoposto alle continue manovre di atterraggio degli aeromobili a quote di circa 150m, in pieno contrasto con le prescrizioni del Ministero dei Beni culturali, confluite nel Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale prot. DSA-DEC-2008-0000622 del 22.7.2008, più dettagliatamente descritto nella successiva sezione relativa al Capitolo 6, a pag. 8 di questo Documento.

CAPITOLO 5 – ASPETTI PROGETTUALI

In merito agli interventi progettuali previsti nel Masterplan 2023 si evidenzia che non sono rinvenibili indicazioni precise sulla data di ultimazione delle opere, spesso sottoposte a complessi regimi autorizzativi. Tali opere, finalizzate ad assicurare una accessibilità all'area aeroportuale consona allo scenario di traffico aereo previsto al 2023, potrebbero non essere completate alla suddetta data, rendendo pertanto necessario valutarne sia le conseguenze sul funzionamento complessivo dell'infrastruttura che gli impatti sulle diverse componenti ambientali.

Appare quindi necessario approfondire gli studi relativi ai possibili impatti derivanti dalla messa in funzione differenziata delle varie opere infrastrutturali, non potendo tali impatti essere fugati sulla base della documentazione presentata. La valutazione delle alternative può concretamente essere effettuata solo attraverso la predisposizione di un Rapporto Ambientale nell'ambito di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

CAPITOLO 6 – CARATTERIZZAZIONE DEGLI ASPETTI AMBIENTALI

Paragrafo 6.1.1 - Atmosfera

La documentazione presentata per la procedura di assoggettabilità non consente di escludere i possibili impatti dovuti all'aumento del numero di movimenti aerei giornalieri, molti dei quali, come evidenziato in queste pagine, anche a bassa e bassissima quota. L'utilizzo degli avio-carburanti e le conseguenze sulla salute umana non sono escludibili, neanche nelle ipotizzate condizioni di miglioramento tecnologico degli aerei. Pertanto, poiché il Masterpla 2023 prevede un aumento del numero di voli complessivo, devono esserne valutati gli effetti attraverso la VIA.

Paragrafo 6.2 – Rumore

Il SAP contiene dati relativi agli effetti sulla componente rumore non esaustivi e contradditori. Non sono inoltre rinvenibili studi comparativi dei diversi scenari correlati alla effettiva messa in servizio

delle opere infrastrutturali (viarie e ferroviarie) descritte nel Capitolo 5 e alla messa in funzione dell'aeroporto di Salerno, che dovrebbe determinare una ridistribuzione del traffico aereo.

Una valutazione realistica della rumorosità aeroportuale non può inoltre escludere approfondite analisi relative alla frequenza delle emissioni sonore, dato il rapido aumento del numero giornaliero di manovre di decollo e atterraggio su un'area residenziale densamente abitata.

L'assenza di impatti sulla popolazione e sulle attività sensibili (scuole, ospedali, etc…) relativi alla componente rumore non è comprovabile in base alla documentazione presentata nell'ambito di questa procedura di assoggettabilità. La rilevanza della mancanza di tali approfondimenti rende a nostro avviso necessario procedere con la Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2023.

Al fine di poter correttamente valutare gli impatti sulla componente rumore, si allega a questo documento la scheda relativa ad una delle rotte di atterraggio su 06 pubblicate sul sito dell'ENAV (Allegato A) e si illustra nella Immagine 1, di seguito pubblicata, l'interazione delle rotte con la città e la presenza delle aree naturali protette.

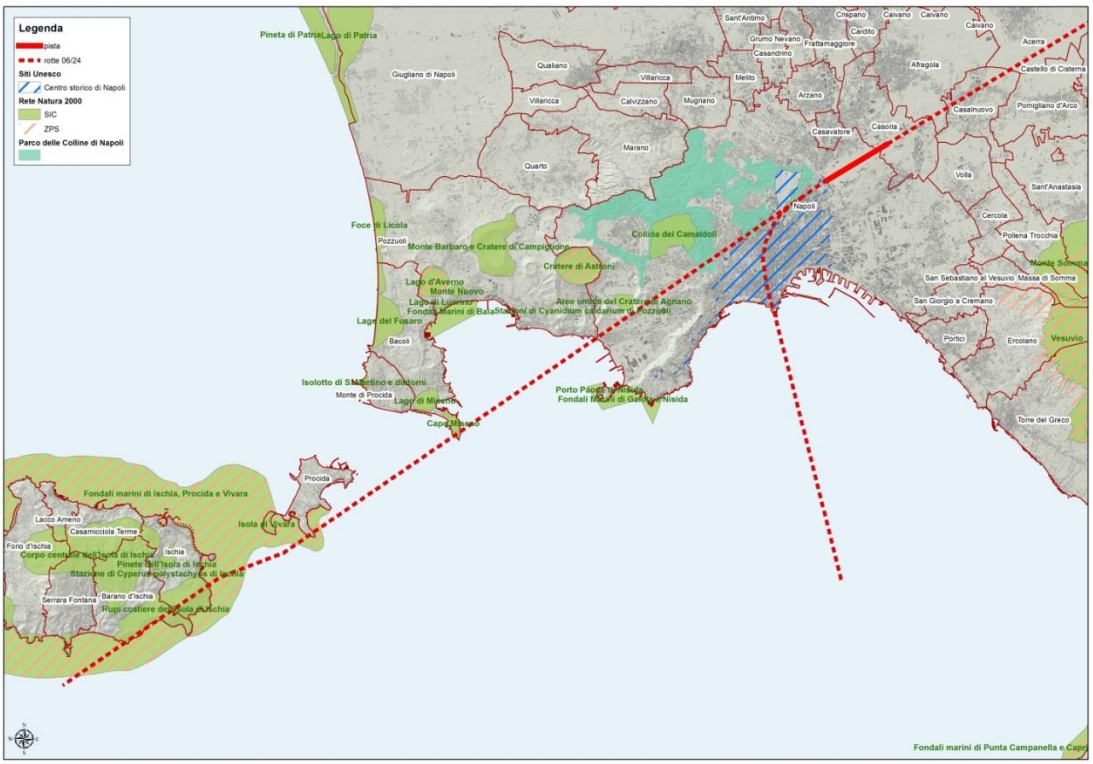


Immagine 1 - Le rotte di atterraggio e decollo su Napoli

Sorgente aeroportuale. Si chiede in primo luogo che la valutazione degli effetti e degli impatti debba essere ampliata includendo tutte quelle aree interessate dal sorvolo degli aeromobili, sia in decollo che in atterraggio, ponendo particolare attenzione agli atterraggi da S-O (pista 06) e ai decolli verso S-O (pista 24) che impattano sulle aree urbane di Napoli densamente urbanizzate ed abitate, collocate a pochi chilometri dall'aeroporto, quali ad esempio il Vomero e l'Arenella.

Le caratteristiche di queste aree, ovvero la sensibilità acustica in funzione della popolazione e delle attività esposte, non sono state opportunamente analizzate, essendo sviluppati studi limitati al solo intorno aeroportuale che forniscono risultati solo parziali e quindi falsamente rassicuranti. Al fine di evidenziare quanto la problematica sia sentita, si allega (Allegato B) la nota protocollo n. 897696 del 16.10.2018 a firma del Presidente della V Municipalità del Comune di Napoli - Vomero Arenella - indirizzata al Sindaco del Comune di Napoli e relativa proprio all'inquinamento acustico prodotto nelle manovre di atterraggio su pista 06.

Le procedure antirumore rappresentate in figura 6-11 riguardano poi le sole manovre di decollo in direzione S-O (pista 24) e sono quindi palesemente incomplete.

Una delle azioni di mitigazione dell'impatto sulla componente rumore proposta nel SAP è incentrata sul cosiddetto "*uso bilanciato delle testate*", descritto nel Paragrafo 6.2.4 e finalizzato a ridurre le manovre di sorvolo sulle aree densamente abitate della città di Napoli. La tabella contenuta nel suddetto Paragrafo mostra dei dati di utilizzo della pista 06 in atterraggio non compatibili né con quanto ad oggi riscontrato con i dati pubblicati sulla pagina web dell'ente gestore (https://ambiente.aeroportodinapoli.it/dati-e-statistiche-2/) dove è indicato un utilizzo del 27%, né con quanto dichiarato nel medesimo SAP al Paragrafo 5.3.3 - Tabella 5-16 "Previsioni di traffico al 2021" dove, in piena contraddittorietà, è indicata una percentuale di utilizzo di circa 10%.

Si evidenzia che il cosiddetto "*uso bilanciato*" delle piste non esclude, né può prevedere la reale percentuale di utilizzo delle stesse sul totale dei movimenti annui, in quanto le manovre sono fortemente influenzate dalle condizioni meteoclimatiche, come esplicitamente evidenziato nel Paragrafo 6.2.4. Le limitazioni d'uso per le manovre di atterraggio su pista 06 proposte nel Masterplan 2023 appaiono inoltre inspiegabilmente contenute in una fascia oraria tra le 19:00 e le 6:00 (ma i voli tra le 23:00 e le 6:00 sono teoricamente assenti).

Se tale limitazione è possibile in una specifica fascia non si comprende perchè non possa essere estesa all'intera giornata, ottemperando in questo modo anche alla citata prescrizione del Ministero dei Beni culturali, confluita nel Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale prot. DSA-DEC-2008-0000622 del 22.7.2008.

L'utilizzo della pista dal solo lato di Casoria, scarsamente interessato dalla presenza di centri abitati e beni culturali, sarebbe peraltro in linea con le indicazioni del Documento ENAC n. 20794 del 11.2.2003 a firma del Capo di sicurezza e ad oggi non ufficialmente superate.

Sorgente stradale. Deve essere considerata con maggiore puntualità l'impatto sulla componente rumore legato al traffico veicolare in ingresso e uscita dall'aeroporto. A fronte di un incremento di circa 1,4 milioni di passeggeri tra l'anno 2018 e l'anno 2021, non sono stati sviluppati adeguati studi relativi ai diversi scenari infrastrutturali possibili (valutazione delle alternative), che mettano in gioco le diverse date di realizzazione delle opere stradali e ferroviarie di accesso all'area aeroportuale.

Non essendo possibile prevedere la data di effettiva messa in funzione della stazione metropolitana (non sono infatti riportate nel Paragrafo 5.2.2 le specifiche date di riferimento), si ritiene doveroso che il SAP analizzi gli impatti dell'aumento del traffico veicolare correlato all'aumento di

passeggeri dello scalo napoletano previste per l'anno 2021 nello scenario di mancata messa in funzione della metropolitana.

Uguale considerazione va fatta in relazione alla realizzazione delle opere legate all'accessibilità veicolare, riportate nel medesimo Paragrafo, in quanto se non realizzate renderebbero più impattante il traffico automobilistico sulle infrastrutture esistenti, già congestionate, anche dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

Sistema di monitoraggio. Il sistema di rilevamento del rumore descritto nel SAP utilizza un software INM ormai non più utilizzato, in quanto lo standard a livello internazionale (ICAO-FAA) ed Europeo (EASA) è il sistema AEDT che include rilevazione ed integrazione di dati fonometrici e atmosferici e che ha reso obsoleto e superato INM, da 4 anni funzionante con parametri non più aggiornati.

Il documento "Relazione tecnica di valutazione della rumorosità prodotta dall'aeroporto di Napoli" predisposto dalla società SARA e citato nel SAP al Paragrafo 6.2.2, risulta incompleto mancando tutti gli allegati indicati nella stessa Relazione nonché il rapporto annuale relativo alla certificazione delle centraline di rilevamento fonometrico.

In ragione dei corridoi di atterraggio e decollo sulla città di Napoli nonché sui territori di Casoria e Casalnuovo, si ritiene necessario includere nel Masterplan 2023 il posizionamento di un numero maggiore di centraline fonometriche fisse, e in particolare si ritiene estremamente necessario posizionare tali centraline nelle aree della città di Napoli esterne alle attuali zone A, B, e C ma interessate dalla rotta di atterraggio su 06 (quartieri di Fuorigrotta, Soccavo, Arenella, Vomero) oltre che sul Museo di Capodimonte.

Infine, nel sistema di monitoraggio ipotizzato nel Masterplan 2023 non sono state previste centraline per il monitoraggio del rumore stradale.

Commissione art. 5 DM 31/10/97. L'attività della Commissione ex art. 5, interrotta nel 2007, è ripresa dopo anni di inattività nel 2017 su sollecitazione dei comitati e delle associazioni di cittadini. Nell'ambito delle sue funzioni la Commissione sta valutando la nuova impronta acustica previsionale e la proposta di caratterizzazione acustica aeroportuale, che sarà solo successivamente sottoposta a VAS.

Paragrafo 6.6 - Paesaggio e patrimonio storico-culturale

In riferimento alla componente paesaggio e patrimonio storico-culturale, **ma ai sensi del D.Lgs 42/2004 sarebbe più corretto parlare di beni culturali e paesaggistici**, si evidenzia che la stima degli impatti e la loro significatività non ha tenuto in alcuna considerazione l'aspetto legato alle movimentazioni di aeromobili, essendo elencati i soli effetti delle opere da realizzare all'interno del sedime aeroportuale e al riordino della viabilità (vedi Paragrafo 7.7).

In base ai principi sanciti nella Parte Prima del D.Lgs 42/2004, la conservazione del patrimonio culturale da parte dello Stato, delle Regioni, delle Città Metropolitane, delle Province e dei Comuni è finalizzata alla pubblica fruizione e alla valorizzazione. Non è quindi comprensibile come possano

essere stati ignorati gli effetti dei sempre più frequenti voli quotidiani che impattano il punto di vista panoramico e il quadro panoramico percepito del territorio napoletano, in funzione delle componenti visive, acustiche e atmosferiche.

Sono di fatto stati completamente ignorati gli effetti del costante sorvolo degli aeromobili sulle aree del Centro Antico di Napoli, già patrimonio dell'Unesco, sulla Reggia di Capodimonte, anch'essa inclusa nel sito Unesco e sede della importante Pinacoteca, nonché su vaste aree della città dove sono localizzati numerosi beni culturali vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, non esaustivamente descritti ed elencati nel SAP. Tra questi risulta clamorosamente esclusa proprio la Reggia di Capodimonte, oggetto della citata prescrizione del Ministero dei Beni Culturali nell'ambito della procedura VIA del 2008 che, come si vede dalla Immagine 2 di seguito riportata, è invece fortemente impattata dai movimenti degli aeromobili.

Immagine 2 – Aerei in atterraggio e impatto sulla Reggia di Capodimonte

Nel parere espresso nell'ambito della procedura VIA del 2008 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con propria nota Prot.Dip.708.413/1928-2004 (acquisita al protocollo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il numero 00660 del 12.1.2005) si legge "*l'Ufficio richiama l'attenzione sul potenziale pericolo rappresentato dagli aerei che sorvolano la città a bassa quota, ed in particolare la reggia di Capodimonte durante le fasi di atterraggio*".

Tale richiamo è confluito nella prescrizione contenuta nel Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale prot. DSA-DEC-2008-0000622 del 22.7.2008 che detta "*si conviene e si sollecita l'uso della pista di decollo e atterraggio n.6 che eviterà agli aerei di sorvolare la Reggia di Capodimonte*".

Si evidenzia ancora una volta che sebbene il numero totale di movimenti annui all'orizzonte 2021 previsti nel Masterplan 2023 sia ridotto rispetto a quanto indicato nel precedente Master Plan 2020, in quel documento non si faceva riferimento alle manovre di atterraggio sulla città ma solo ai decolli, come già evidenziato a pagina 3 di questo Documento, e conseguentemente la VIA ottenuta sul Masterplan 2020 non è più realistica in funzione di questi "nuovi" ed essenziali parametri.

Non sembra comunque possibile assicurare, tramite le misure di riduzione e mitigazione dell'inquinamento acustico prospettati nel Masterplan 2023 (uso bilanciato delle testate e manovre antirumore), il rispetto della prescrizione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali sopra citate. L'indicazione del Ministero è infatti chiaramente quella di evitare il sorvolo della Reggia, mentre le azioni indicate nello Studio (Paragrafo 6.2.4) appaiono solo in grado di ridurre per un limitato lasso di tempo e in maniera non rilevante il sorvolo della Reggia.

Su questo tema si è più volte pubblicamente espresso il Direttore del Museo di Capodimonte, Sylvain Bellenger, portando alla attenzione di tutti la grave problematica del sorvolo a bassa quota sulla Pinacoteca e sul Real Bosco. Negli allegati C-H si riportano alcuni degli articoli contenenti interviste al Direttore Sylvain Bellenger.

Si fa infine rilevare che l'impatto visivo sul paesaggio napoletano causato dai sempre più numerosi voli, anche a bassa quota, è considerato di enorme rilevanza nella recente letteratura in materia e non può pertanto essere liquidato con le poche righe del Paragrafo 7.7 né con quanto affermato nel Paragrafo 4.2.2 che dice "senza interferire direttamente".

Concorrono alla configurazione del paesaggio anche le aree naturali protette, per altro ricadenti tra le aree vincolate per legge ai sensi dell'art. 142 lett. f) del D.Lgs 42/2004, collocate a distanza anche ravvicinata dal sedime aeroportuale, come il Parco delle Colline di Napoli, ma che in ragione di suddetta distanza sono state erroneamente escluse dalla valutazione degli impatti del SAP; tali aree sono in realtà sottoposte al sorvolo degli aerei, che impattano quindi sia sugli aspetti paesaggistici che sulle altre componenti ambientali. Difatti, a mero titolo di esempio, si ricorda che il Real Bosco di Capodimonte, una dei pochi polmoni verdi della città di Napoli, è sottoposto all'impatto visivo, sonoro ed atmosferico delle manovre di decollo su pista 24 e di atterraggio su pista 06.

SALUTE PUBBLICA E SICUREZZA

In relazione a questa tematica, si fa rilevare che sebbene l'aeroporto sia collocato in un contesto densamente abitato come quello napoletano, in cui migliaia di cittadini risultano esposti a fattori di rischio della salute e della sicurezza legati alle emissioni acustiche ed atmosferiche nonchè al rischio di incidente connesso intrinsecamente alle attività aeronautiche, i relativi possibili impatti non sono stati analizzati. Sono infatti notoriamente acclarate le incidenze dell'inquinamento

acustico sull'apparato cardiovascolare e dell'inquinamento atmosferico sull'apparato polmonare, ma tali impatti non sono rinvenibili nella documentazione presentata per questa procedura di assoggettabilità.

Inoltre si evidenzia che l'intervento di allineamento della taxiway all'asse della pista (vedi Paragrafo 3.2), richiesto dalla normativa internazionale EASA Reg. UE 139/14, è stato stralciato dal Masterplan 2013-2023 in ragione della deroga (Special Condition n. SC.LIRN.003), ma non è chiaro se tale deroga abbia carattere temporaneo o *sine die.*

Se la deroga ha carattere temporaneo, e vi è quindi l'obbligo di uniformarsi in un successivo momento alle normative di sicurezza internazionali, diventa necessario includere l'intervento di allineamento e gli eventuali impatti nel Master Plan e nello studio degli impatti sulle varie componenti ambientali.

CONCLUSIONI

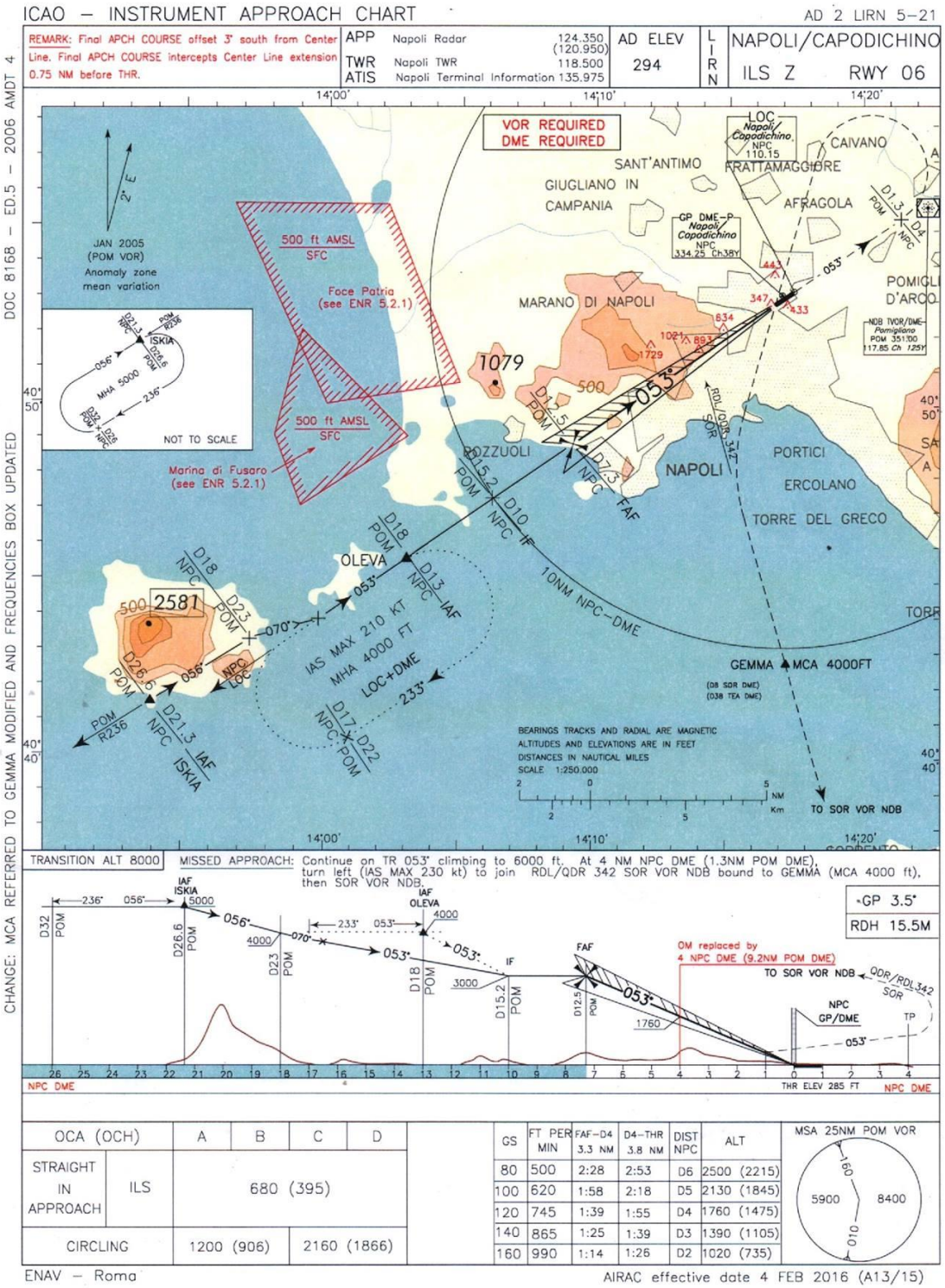
In riferimento alla carenza di adeguata documentazione presentata dai proponenti il Masterplan 2023 e alle imprecisioni evidenziate in questo Documento in merito solo ad alcune delle componenti ambientali oggetto dello Studio Ambientale Preliminare (SAP), si ritiene che **non possano essere esclusi impatti negativi**, rendendo altamente necessario sottoporre a VIA il progetto *de quo*.

Il richiamo al Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale prot. DSA-DEC-2008-0000622 del 22.7.2008 appare non pertinente in quanto, anche analizzando la sola componente rumore, non sono stati utilizzati dati esaustivi in grado di escludere l'impatto negativo (vedi pag. 2). Inoltre le prescrizioni contenute in detto Decreto, in particolare relative ai beni culturali, non sono state applicate come è desumibile anche dagli articoli riportati negli allegati C-H.

Si ritiene inoltre che, data la elevatissima densità abitativa delle aree interessate dai corridoi di decollo e atterraggio sulla città di Napoli, sia necessario escludere il sorvolo di dette aree urbane e fissare in ogni caso un limite massimo di utilizzo della pista che tenga conto, oltre che delle condizioni di sicurezza di volo, anche delle condizioni di sicurezza e sostenibilità delle aree residenziali abitate esterne all'aeroporto (livello safety e livello di rischio e rischio terzi e carico antropico), anche in linea con quanto indicato nel Decreto Ministeriale prot. n. 0000345 del 18 gennaio 2019 di approvazione del piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino.

La mancanza di documentazione sufficiente atta ad escludere impatti negativi determina a nostro avviso la necessità di sottoporre a VIA il progetto *de quo*.

ALLEGATO A


ICAO – INSTRUMENT APPROACH CHART
AD 2 LIRN 5-21
REMARK: Final APCH COURSE offset 3° south from Center Line. Final APCH COURSE intercepts Center Line extension 0.75 NM before THR.
APP Napoli Radar 124.350 (120.950)
TWR Napoli TWR 118.500
ATIS Napoli Terminal Information 135.975
AD ELEV 294
L I R N
NAPOLI/CAPODICHINO
ILS Z RWY 06
DOC 8168 – ED.5 – 2006 AMDT 4
CHANGE: MCA REFERRED TO GEMMA MODIFIED AND FREQUENCIES BOX UPDATED
VOR REQUIRED
DME REQUIRED
JAN 2005
(POM VOR)
Anomaly zone
mean variation
500 ft AMSL
SFC
Foce Patria
(see ENR 5.2.1)
Marina di Fusaro
(see ENR 5.2.1)
NOT TO SCALE
ISKIA
MHA 5000
SANT'ANTIMO
GIUGLIANO IN CAMPANIA
MARANO DI NAPOLI
CAIVANO
FRATTAMAGGIORE
AFRAGOLA
POMIGLIANO D'ARCO
POZZUOLI
NAPOLI
PORTICI
ERCOLANO
TORRE DEL GRECO
OLEVA
2581
1079
500
053°
070°
056°
233°
IAS MAX 210 KT
MHA 4000 FT
LOC+DME
10NM NPC-DME
GEMMA MCA 4000FT
(D8 SOR DME)
(D38 TEA DME)
BEARINGS TRACKS AND RADIAL ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NAUTICAL MILES
SCALE 1:250.000
TO SOR VOR NDB
TRANSITION ALT 8000
MISSED APPROACH: Continue on TR 053° climbing to 6000 ft. At 4 NM NPC DME (1.3NM POM DME), turn left (IAS MAX 230 kt) to join RDL/QDR 342 SOR VOR NDB bound to GEMMA (MCA 4000 ft), then SOR VOR NDB.
GP 3.5°
RDH 15.5M
OM replaced by 4 NPC DME (9.2NM POM DME)
TO SOR VOR NDB
QDR/RDL342 SOR
NPC GP/DME
TP
FAF
IF
THR ELEV 285 FT
NPC DME
OCA (OCH) A B C D
STRAIGHT IN APPROACH ILS 680 (395)
CIRCLING 1200 (906) 2160 (1866)
GS FT PER MIN FAF–D4 3.3 NM D4–THR 3.8 NM DIST NPC ALT
80 500 2:28 2:53 D6 2500 (2215)
100 620 1:58 2:18 D5 2130 (1845)
120 745 1:39 1:55 D4 1760 (1475)
140 865 1:25 1:39 D3 1390 (1105)
160 990 1:14 1:26 D2 1020 (735)
MSA 25NM POM VOR
160
5900
8400
010
ENAV – Roma
AIRAC effective date 4 FEB 2016 (A13/15)

ALLEGATO B

COMUNE DI NAPOLI
Municipalità 5
Arenella - Vomero

PG/2018/899696
del 16.10.2018

Napoli, 16/10/2018

Egr. On.
LUIGI DE MAGISTRIS
Sindaco di Napoli

Spett.le
ENAC

Spett.le
GESAC

Spett.le
MINISTERO DEI TRASPORTI

E p.c.
Egr. Arch.
PAOLO DE LUCA
Presidente Municipalità 5

INQUINAMENTO ACUSTICO ROTTA DI ATTERRAGGIO AEROPORTO DI NAPOLI DIRETTRICE ARENELLA

In relazione a quanto in oggetto, si segnala che a Codesta Municipalità pervengono, ormai sistematicamente, fondate rimostranze in merito al passaggio reiterato di aeromobili a bassa quota, diretti e/o provenienti dall'aeroporto di Capodichino.

Si rappresenta che gli aeromobili passano con frequenza altissima (circa 10/12 all'ora in alcune parti del giorno), sin dalle prime ore del mattino e fino a tarda sera a quote basse, specie rispetto agli edifici posti nella parte più alta dell'Arenella.

In ragione di quanto sopra, tenuto conto della sicura dannosità di tali circostanze per i residenti della Municipalità 5 e non solo, si chiede agli Enti in indirizzo di voler tenere un tavolo interistituzionale al fine di approfondire la problematica e condividere eventuali correttivi; con riserva di ogni altra iniziativa utile a tutela della cittadinanza.

Restando in attesa di comunicazioni, invio cordiali saluti.

Arch. Paolo de Luca
Presidente Municipalità 5

Avv. Antonio Iozzi
Assessore all'Ambiente Municipalità 5

ALLEGATO C

Il Corriere del Mezzogiorno, 19 gennaio 2016

/
CULTURA

L'INTERVISTA SYLVAIN BELLENGER

«Capodimonte, assurdo che non sia noto. Non è ben collegato e gli aerei che ci volano su rovinano i quadri»

di Anna Paola Merone

Interverrà davvero, in costume medievale, alla festa di compleanno dei barbacani di Capodimonte?

«Ebbene sì. L'ho detto e lo farò». Non manca l'ironia a Sylvain Bellenger. Il direttore del museo di Capodimonte ieri, in diretta a Radio Marte, ha accettato l'invito al party contro i bastioni di sicurezza.

Lei pensava fossero un elemento antico.

«La parola è francese e indica elementi di origine medievale. Ho pensato fossero contrafforti del Settecento. Invece sono la dimostrazione che a Napoli succede sempre la stessa cosa....».

E cosa succede a Napoli?

«Ci si lascia paralizzare dalla paura e non si decide. Poiché tocca a me intervenire — al direttore del museo spettano anche le decisioni sul Bosco — ho detto ai miei architetti che concedo loro due mesi per sapere se il pericolo c'è o non c'è. Se il muro di cinta del bosco regge o no. Loro mi diranno che è ok e io ordinerò la rimozione dei barbacani».

Il ministro Franceschini ha detto che Capodimonte è tagliato fuori dalla città....

«Capodimonte è tagliato fuori da tutto. Ancora oggi avevo al telefono un gruppo di americani che, da Roma, raggiungerà il litorale laziale per arrivare a Capri, Positano e Sorrento. C'è una organizzazione internazionale che, con precisione spaventosa, tiene fuori Napoli. Sappiamo che al porto arrivano più di 10mila persone al giorno. Il punto è: dove vanno? Di certo Capodimonte è invisibile. Nel weekend il New York Times è uscito con tre pagine su Napoli e il turismo e non una sola linea era per Capodimonte. È come se a Parigi ci si dimenticasse del Louvre. Neanche i napoletani hanno idea di quel che c'è qui: è il museo più bello di Napoli, il secondo o il primo d'Italia e lo conosce il due per cento della popolazione».

E tutto ciò non ha nulla a che fare con la mancanza di collegamenti?

«Per andare a Versailles occorrono 45 minuti su un treno orribile più 15 minuti a piedi: ogni anno ci sono 5 milioni di visitatori. Il problema si chiama marketing. Bisogna mettere Capodimonte sulla mappa del mondo. Ricordo che da studente venivo sempre a Napoli per le mostre di Nicola Spinosa, ma il mondo è cambiato. Una mostra, per quanto ben fatta, non dà al museo una sua identità. Un museo deve essere un luogo di vita per la città, di piacere, di educazione, di divertimento. Noi siamo molto in ritardo, siamo come la Francia negli anni '70».

Come si recupera questo ritardo?

«Vorrei poter intervenire sugli aerei che a intervalli regolari passano 200 metri sopra di noi provocando danni a tele e porcellane. È scandaloso! Alla National Gallery o al Louvre succederebbe? No».

E intanto, nel museo, su cosa interviene?

«Su tante cose che non vanno bene perché la gente a forza di essere abbandonata si è abituata a trovare normali cose che normali non sono: un museo che sia troppo freddo, troppo caldo, luci senza lampadine, bagni sporchi. Ecco, questo è il mio lavoro per ora. Sono un idraulico».

Risolte le questioni idrauliche cosa farà?

«La mia idea è fare con le collezioni una mostra permanente, dove tutte le opere sono spiegate al pubblico come lo sono negli eventi. Io non aspetto che il pubblico chieda, io lo metto al centro del museo insieme con l'educazione. Il mio ruolo è conservare, far conoscere e studiare. Intanto risolvo problemi grandi e piccoli in questa magnificenza, dove ci sono 127 gallerie enormi, piene di capolavori che sono in tutti i libri del mondo».

Ha qualche progetto sul fronte contemporaneo?

«Ho in mente una mostra su Pablo Picasso, e su Matisse, per far conoscere il ventesimo secolo. Per completare l'offerta del contemporaneo — poderosa grazie a interventi come quelli di Lucio Amelio — e creare un raccordo con le collezioni di epoche precedenti. E poi c'è il Bosco che ha la possibilità di essere insieme Central Park e una super Villa Medici. Dove trascorrere il fine settimana, portare i cani, e venire a studiare le piante d'epoca».

Lei dove ha scelto di vivere in città?

«A Capodimonte. Vivrò di fronte al museo, nel Bosco. Ci sono dei lavori da fare: non c'è doccia, né acqua. Ma è una necessità assoluta essere qui. Sono venuto a Napoli con lo spirito di un missionario».

Cosa la piace di Napoli?

«Tutto, è deliziosa. Ma mi fa arrabbiare. Ha presente Balzac? ''Splendeurs et misères''».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

19 gennaio 2016 | 08:27
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALLEGATO D

Dagospia, 25 gennaio 2016

(http://www.dago-art.it)

25 GEN 2016
11:46

ROMBA L'AEREO, TREMA IL CARAVAGGIO - IL NUOVO DIRETTORE DEL MUSEO DI CAPODIMONTE DI NAPOLI LANCIA L'ALLARME: "SIAMO VICINI ALL'AEROPORTO E PASSANO TROPPI VOLI SULLE NOSTRE TESTE: PROVOCANO DANNI A TELE E PORCELLANE"

Sylvain Bellenger, nuovo direttore di Capodimonte, ha messo il dito su una ferita urbanistica mai chiusa - È da decenni che nei piani regolatori di Napoli l'aeroporto è segnato con l'evidenziatore: è lì, ma non dovrebbe esserci, perché troppo a ridosso della città... -

Condividi questo articolo

Ads by (http://chameleon.ad)

(/mediagallery/Dago_fotogallery-153712/719011.htm)

SALONE DELLE FESTE DI CAPODIMONTE

Marco Demarco per il "Corriere della Sera" (http://www.corriere.it)

La Danae di Tiziano, la Flagellazione di Caravaggio, i ciechi di Bruegel: tutti capolavori in pericolo? No, non siamo a questo punto. E lo stesso si può dire per le opere più fragili, come le pale d'altare o le ceramiche borboniche. Ma l' allarme lanciato dal francese Sylvain Bellenger, nuovo direttore di Capodimonte, cioè di uno dei musei più belli d'Italia che ancora «si staglia rossiccio tra il verde cupo dei lecci», è molto serio e destinato a fare rumore.

Ed è proprio il caso di dirlo, perché è appunto il rumore il nocciolo della questione. Quello continuo e assordante degli aerei. «Passano a intervalli regolari sulla nostra testa e provocano danni a tele e porcellane», dice indignato il direttore, abituato alle meno convulse atmosfere dell' Art Institut di Chicago, della Getty Foudation e di Palazzo Farnese. Intervistato dal Corriere del Mezzogiorno Bellenger si scatena: «Quegli aerei a 200 metri d' altezza sono uno scandalo! Alla National Gallery o al Louvre non potrebbe mai succedere». Ma il fatto è che né la National Gallery né il Louvre sono a ridosso di un aeroporto. Capodimonte, invece, è a due chilometri dalla pista di Capodichino. Ed ecco il punto.

(/mediagallery/Dago_fotogallery-153712/584440.htm)

CAPODIMONTE

Senza saperlo, il nuovo direttore ha messo il dito su una ferita urbanistica mai chiusa. Di quelle che appassionano gli addetti ai lavori e si gonfiano col tempo per le cattive cure degli amministratori. È da decenni che nei piani regolatori di Napoli l'aeroporto è segnato con l' evidenziatore: è lì, ma non dovrebbe esserci, perché troppo a ridosso della città. Ma intanto c'è, funziona sempre meglio, attiva nuovi collegamenti, porta un numero crescente di turisti, e la discussione su una delocalizzazione scivola nel dimenticatoio.

Questa, però, è un'altra storia, che Sylvain Bellenger neanche conosceva. Ciò che ora gli importa è quel continuo e rumoroso sorvolo, ed evitare che i Masaccio e i Ribera ne soffrano. Il proposito di dare battaglia matura il giorno stesso in cui il direttore fa il suo ingresso nella Reggia in cui Carlo di Borbone volle collocare la collezione donatagli dalla madre Elisabetta Farnese. A Capodimonte la raccontano così. Appena arrivato, Bellenger convoca i collaboratori più stretti per uno scambio di idee. Ma parlarsi è difficile, anzi impossibile. Il rumore degli aerei copre le voci.

(/mediagallery/Dago_fotogallery-153712/757247.htm)

AEROPORTO DI CAPODICHINO

Non si capisce nulla. Bisogna fermarsi e poi riprendere il discorso ogni 5 minuti. Uno strazio. Per molti presenti è storia vecchia. Ma per il direttore fresco di nomina è un affronto alla storia, alla cultura, all' arte.

Ordina controlli sulle opere. I restauratori interpellati dal Corriere del Mezzogiorno non hanno dubbi: «Le vibrazioni prodotte dagli aerei che a bassa quota passano sopra Capodimonte non fanno bene alle opere, soprattutto ai dipinti su tavola». Di sicuro, poi, sono già state segnalate molte crepe sui cornicioni esterni della Reggia.

(/mediagallery/Dago_fotogallery-153712/757248.htm)

ARMANDO BRUNINI

E il particolare, sebbene non provi nulla, perché le cause potrebbero essere le più diverse, non è rassicurante. Minimizza, invece, la Gesac, società che gestisce l' aeroporto. Armando Brunini, il presidente, fa sapere che Gesac «ha ottenuto nel 2008 il decreto di compatibilità ambientale fino al 2020» e che nell' occasione sono stati valutati «gli impatti legati alle vibrazioni». Per i decolli, l' aeroporto ha adottato una procedura che evita il sorvolo del museo. Ma gli aerei arrivano anche. E continuano a farlo sulla rotta dell' arte.

Condividi questo articolo

ALLEGATO E

Il Mattino, 16 marzo 2016

RRG
Embracing your mobility
RENAULT NAPOLI
Via Antiniana, 30 POZZUOLI (NA) – Via E. Gianturco, 23/B

Bellenger: «Capodimonte come Central Park, navetta gratis per il Museo»

ARTICOLI CORRELATI
Bellenger: "Capodimonte come Central Park, navetta gratis per il Museo. I...

di Francesca Cicatelli

Si è innamorato di Napoli in tempi non sospetti negli anni '80 e già ne intravedeva le potenzialità. Ogni giorno la visitava, facendo la spola da Conca dei Marini, passando per Agerola. Poi, dopo una parentesi americana, ha capitolato. Ed eccolo qui, Sylvain Bellenger, da pochi mesi direttore del Museo di Capodimonte, talmente affezionato alla città d'adozione da accarezzarla con i pensieri di un padre: "Ho visto cose terribili in questi anni a Napoli e non trovo che la città abbia fatto progressi sulla pulizia". Si indigna quando vede i napoletani gettare rifiuti in strada, "come se lo spazio pubblico fosse una spazzatura generale". I napoletani "sono puliti e impeccabili a casa loro, invece lo spazio pubblico è abbandonato, maltrattato e umiliato". Il cruccio è anche quello di veder imbrattati i monumenti, invita così i napoletani a considerare che "scrivere il nome della ragazza sulle opere è un insulto alla città, dà alla città un'immagine fuori controllo, che fa paura ai turisti".

PUBBLICITÀ

Ma almeno quello partenopeo è un popolo ricettivo alla cultura, interessato all'arte: "Ogni volta che c'è un'iniziativa, il pubblico risponde con curiosità e orgoglio della propria tradizione. I napoletani sono colti da mille anni", anche se "dovrebbero imparare la gestione della cultura dai francesi. A Napoli si individua il problema, ci si lamenta per poi dimenticare la soluzione". Bellenger ha le idee chiare quando si parla della riqualificazione di Capodimonte, soprattutto ora che anche il bosco è sotto la giurisdizione del polo museale. Per uscire dall'isolamento logistico da fine marzo verrà predisposta una navetta culturale permanente compresa nel costo del ticket museale di circa 12 euro, andata e ritorno, disponibile in vari punti della città: vicino al San Carlo, in piazza Dante, al Museo Archeologico e a Capodimonte. Sarà identificata da un colore speciale e da un'immagine di un dipinto importante, "forse di Caravaggio".

Fa sapere anche di aver posto fine alle vibrazioni degli aerei sorvolanti il complesso. "Alzeranno il livello degli aerei sopra il bosco e la ruota sarà rivolta verso est e non sopra il palazzo. L'aeroporto di Napoli dimostra che a Napoli le cose possono cambiare ma ci vorrebbe uno scalo più lontano dalla città". Tra un anno poi nel bosco ci saranno ristoranti, bar e si assisterà all'apertura di nuovi punti come il giardino delle Delizie, bloccato da 7 anni, che riaprirà proprio la prossima settimana insieme con la fontana. Non solo. Nel bosco sarà inaugurata una scuola di giardinieri, una per chef, un presidio slow food e sulla dieta mediterranea mentre Bellenger sta provvedendo a far identificare la storia delle piante per un itinerario culturale tra flora rara. I botanici assicurano infatti che nel bosco germogliano addirittura i primi mandarini d'Italia al punto che "questo bosco dovrebbe essere Central Park e la Villa Medici, ma è molto di più, è un museo della botanica, con ben 140 ettari, che non esiste al mondo".

Mercoledì 16 Marzo 2016, 13:47 - Ultimo aggiornamento: 16-03-2016 13:52
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALLEGATO F

2anews, 2 agosto 2016

Il direttore del Museo di Capodimonte: "aerei a 200 metri d'altezza sono uno scandalo"! Su facebook è partita una petizione

Di **Redazione** - 2 Agosto 2016

Il museo di Capodimonte è uno dei più importanti dell città di Napoli. In un intervista al Corriere del mezzogiorno del 19 Gennaio, il **neo direttore Sylvain Bellenger** ha dichiarato:"*quegli aerei a 200 metri d' altezza sono uno scandalo! Alla National Gallery o al Louvre non potrebbe mai succedere*".

Per il direttore e non solo, le vibrazioni causate dagli aerei di passaggio causerebbero danni alle opere e alla struttura del museo, infatti vicino al palazzo è sito l'aeroporto internazionale di Capodichino. Il neo direttore infila il dito nella piaga di uno dei tanti problemi della città. L'aeroporto è troppo vicino al centro abitativo dunque la sua posizione è illegale.

" Quando facciamo una riunione, dobbiamo interrompere almeno cinque sei volte, per aspettare che terminano le vibrazioni. Ne ho parlato con il ministro della cultura Franceschini, mi ha chiesto di inviarle una relazione. Poi ne parlerò con il ministro dei trasporti Delrio.

Le opere del trecento custodite nel Museo rischiano di risentire, nel lungo periodo, delle vibrazioni degli aerei", continua i direttore.

Minimizza, invece, la **Gesac**, società che gestisce l' aeroporto, dichiarando che la stessa ha ricevuto nel 2008 il decreto di compatibilità ambientale fino al 2020 e che nell'occasione sono stati valutati gli impatti legati alle vibrazioni. Per i decolli, l' aeroporto ha adottato una procedura che evita il sorvolo del museo. Ma tuttora gli aerei continuano a sorvolare "Capodimonte". Su Facebook è partita una petizione ma la situazione resta invariata.

Redazione

https://www.2anews.it

2Anews è un magazine online di informazione Alternativa e Autonoma, di promozione sociale attivo sull'intero territorio campano e nazionale. Ideato e curato da Antonella Amato, giornalista professionista. Il magazine è una testata giornalistica registrata presso il Tribunale di Napoli n.67 del 20/12/2016.

ALLEGATO G

Il Mattino di Napoli, 30 maggio 2017

Consiglio Regionale della Campania
Sezione: POLITICA E ECONOMIA REGIONAL...

Napoli

Dir. Resp.: Alessandro Barbano
Tiratura: 45.426 Diffusione: 58.145 Lettori: 726.000

Edizione del: 30/05/17
Estratto da pag.: 41
Foglio: 1/1

Cinta muraria, bosco e campi di calcio: piano da sei milioni per Capodimonte

Il progetto

Bellenger: «Dopo l'eliminazione dei barbacani vogliamo rendere sempre più bello il parco»

Davide Cerbone

Capodimonte oltre i barbacani, orrendi e ingombranti piloni di cemento eretti in «somma urgenza» a febbraio di due anni fa per contenere il muro di cinta del Bosco e spariti soltanto un paio di settimane fa, è un parco in trasformazione. «Per evitare che ci siano altri cedimenti, è necessario una ristrutturazione dell'intero muro di cinta», afferma Sylvain Bellenger. Per questo, il direttore ha chiesto al Mibact 6 milioni della programmazione 2016-2018 che serviranno per risistemare non solo la struttura muraria di confine, ma anche la retrostante scarpata e il sistema di regimentazione delle acque piovane. Ma quel muro, ristrutturato e in alcuni tratti ricostruito, diventerà anche un grande strumento di marketing. Un mega cartellone, qui dove la segnaletica è del tutto assente, che si estenderà per sei chilometri, dai Ponti rossi a Miano: lungo tutta la parete di tufo, infatti, verranno sistemate decine di lettere a formare più volte il nome "Museo e Real Bosco di Capodimonte". Un modo per gridare ai visitatori «Voi siete qui». Ancora: il progetto proposto al Ministero comprende la potatura e l'analisi di piante e alberi e il ripristino della pavimentazione, dei cordoli e della staccionata di protezione nei vialetti perimetrali. Inoltre, nel bosco troveranno spazio aree picnic, due campi di calcio e un percorso sportivo di due chilometri. «Il bello è contagioso, la gente rispetta i luoghi belli: per questo vi dico di combattere per aumentare il decoro dei parchi di Napoli, dalla Villa comunale alla Floridiana», suggerisce Bellenger a Maria D'Ambrosio, neo assessore comunale ai Parchi e ai giardini in quota Verdi, che alla sua prima pubblica appare un po' disorientata. A toglierla dall'imbarazzo interviene il consigliere regionale Francesco Borrelli: «Adesso che siamo in giunta, l'obiettivo è creare un sistema dei parchi pubblici della città. L'estate prossima - rivela - vogliamo riproporre "Mezzanotte nei parchi". Intanto, sopra la loro testa passano due aerei. «Un problema per la sicurezza dei dipinti, ma anche per la fruibilità del museo. Domenica sera ospitavamo un concerto di chitarra classica e in 40 minuti ne abbiamo contati otto», racconta spazientito Bellenger, annunciando che stamattina incontrerà l'ad di Gesac, Brunini. «Vedremo insieme se si possono montare delle finestre isolanti. L'aeroporto sta lavorando molto bene e porta un sacco di turisti. C'è una contraddizione, e non tocca a noi risolverla. Questa battaglia la devono fare i cittadini». E Borrelli aggiunge: «Pur di non fare il giro largo che dura 15 minuti in più, le compagnie aeree accettano di pagare multe anche molto salate. Proporremo di innalzare le sanzioni, in modo che rispettare la rotta stabilita per legge diventi più conveniente».

Gli aerei
Il direttore del museo: «Troppi voli sopra il museo un problema di sicurezza e tranquillità»

ALLEGATO H

Canto libre, 10 luglio 2017

Canto libre

ITALIA
L'opzione Neomunicipalista oltre lo Stato – Nazione e contro i regionalismi
19 febbraio 2019

POLITICA CRONACA EDITORIA ESTERI SEZIONI ARCHIVIO CHI SIAMO COOKIE POLICY

JACK LANG A CAPODIMONTE "ANCORA NON RISOLTO IL PROBLEMA DEL SORVOLO AEREO"

Green Italia, Possibile e WWF presentano osservazioni al Piano della Sicurezza Aeroportuale

di Carmine Maturo *10 luglio 2017*

"Avete fatto tante cose belle ma non avete ancora risolto il problema del sorvolo degli aerei" ha più volte ribadito nel suo intervento nella sala della Culla di Capodimonte **Jack Lang**, già ministro della Cultura, della Comunicazione e dell'Educazione nazionale francese invitato domenica 9 luglio a partecipare al dibattito "**Capodimonte dopo Picasso**" su arte, cultura e sviluppo dell'Europa.

Tanti infatti sono gli aerei che hanno sorvolato il **Palazzo Reale di Capodimonte** nel corso dell'incontro e durante il concerto a cura del San Pietro a Majella Combo Jazz Orchestra, nonostante le assicurazioni da parte degli enti preposti che in questi giorni hanno annunciato che "anche se i voli aumentano del 25% si riduce l'inquinamento acustico e atmosferico del 50%".

Intanto **Green Italia, WWF Napoli e Possibile Napoli** hanno inviato delle osservazioni al Piano di Rischio Aeroportuale, presentato dal Comune di Napoli, che deve fornire indicazioni e prescrizioni per la tutela dai rischi connessi all'attività aerea, principalmente mediante il contenimento del carico antropico e delle attività incompatibili.

Secondo gli **ambientalisti** Il piano concentra l'attenzione solo su un ristretto ambito del territorio comunale, quello più vicino alla pista di decollo e atterraggio. Purtroppo – fanno notare gli ambientalisti nelle loro osservazioni – data la collocazione cittadina dell'aeroporto e l'andamento collinare del territorio comunale, il rischio riguarda altre vaste aree residenziali, sorvolate a quote anche molto basse da centinaia di aerei che si susseguono a distanza di qualche minuto l'uno dall'altro nelle manovre di atterraggio e di decollo su Napoli. Questo rischio, di fatto ignorato nel Piano, sarà sempre più elevato dato il processo di crescita esponenziale dell'**Aeroporto di Capodichino** programmato nel **Master Plan 2014-2023.**

In un territorio dove la Stazione ferroviaria viene follemente collocata in aperta campagna, lontano dal centro abitato e del tutto scollegata dalle rete infrastrutturale, Green Italia Campania si chiede perché non si possano attuare le scelte del Piano Regolatore di Napoli che non prevede nessuna funzione aeroportuale nell'area di Capodichino, destinandolo a parco urbano.

La scelta infrastrutturale sostenibile per una moderna area metropolitana – fa notare Green Italia Campania – dovrebbe essere quella di avere la principale stazione ferroviaria all'interno dell'aera urbana mentre l'aeroporto, correttamente collegato, dovrebbe essere delocalizzato al suo esterno. Non chiediamo di ridurre il turismo, anzi desideriamo che aumenti e vedere la nostra città sempre più valorizzata e conosciuta dal turismo internazionale, ma in una prospettiva in cui lo sviluppo turistico coincida con il miglioramento della qualità e salubrità ambientale.

Per coniugare la sicurezza e la sostenibilità ambientale allo sviluppo del territorio c'è un'unica soluzione per Green Italia Campania: avviare un dibattito serio per puntare a realizzare un nuovo aeroporto per la Città Metropolitana di Napoli fuori dal centro abitato. La delocalizzazione degli aeroporti infatti, molto comune nelle

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare

Leggi di più

https://www.cantolibre.it/jack-lang-a-capodimonte-ancora-non-risolto-il-problema-del-sorvolo-aereo/

Il confronto con la città di Barcellona evidenzia che a fronte dei circa sei milioni di viaggiatori annui di Capodichino (con il limite normativo invalicabile di 8 milioni), l'aeroporto El Prat di Barcellona (delocalizzato a mezz'ora dal centro cittadino) conta oggi 37 milioni di viaggiatori annui questo significherebbe per la città di Napoli la vera svolta economica e sostenibile. Infine Green Italia Campania chiede che il monitoraggio antirumore dichiarato sul sito dell'aereoporto di Capodichino delle 8 centraline (testate 06 e 24, Capodimonte, **Casoria**, Mobile Istituto Minucci, Orto Botanico, Calata Capodichino, Scuola Casoria) sia reso pubblico, in tempo reale e comunicato quando non sono in funzione e soprattutto, conclude Green Italia gestite dall'**Arpac** (L'Agenzia Regionale protezione ambientale della Campania) ente preposto alla tutela della salute e dell'ambiente dei cittadini campani

Musica e cultura passeggiando per la Pedamentina

IN NOME DEL POPOLO INQUINATO

Restyling al Real Bosco di Capodimonte

Le quattro giornate a Napoli sotterranea il 17 Giugno notte

I tre giorni di Green Italia a Napoli

CAPODICHINO CAPODIMONTE CARMINE MATURO ECOSOSTENIBILITÀ GREEN ITALIA JACK LANG JAZZ NAPOLI SORVOLO AEREO

CONDIVIDI ARTICOLO

CARMINE MATURO

No commento

LASCIA RISPOSTA

Nome * Email * Website

INVIA COMMENTO

POLITICA CHI SIAMO

ITALIA
L'opzione Neomunicipalista oltre lo Stato – Nazione e contro i

Canto libre

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare

Leggi di più

https://www.cantolibre.it/jack-lang-a-capodimonte-ancora-non-risolto-il-problema-del-sorvolo-aereo/