



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

PG/2019/181678 del 25 febbraio 2019

Al Ministero dell'*Ambiente e della Tutela del territorio e del mare*  
Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali  
DGSalvaguardia.Ambientale@pec.minambiente.it  
pieri.claudia@minambiente.it

e p.c.

All'Assessore all'*Ambiente*  
Alla Direzione centrale *Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità*  
Al servizio *Pianificazione urbanistica generale*  
Al servizio autonomo *Avvocatura - Area legale amministrativa*

Oggetto: ID\_VIP: 4399 - Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 D.lgs 152/2006 s.m.i del "Piano di sviluppo aeroportuale 2023 dell'aeroporto di Capodichino".

**Premesso che:**

- con nota PG/30213 del 11 gennaio 2019 il Ministero dell'*Ambiente e della Tutela del territorio e del mare* ha trasmesso al Comune di Napoli la documentazione relativa alla verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.lgs 152/2006 s.m.i del progetto del "Piano di sviluppo aeroportuale 2023 dell'aeroporto di Capodichino" al fine di presentare le proprie osservazioni;
- con nota PG/64469 del 23 gennaio 2019 lo scrivente servizio ha richiesto alla Direzione centrale *Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità*, a Direzione centrale Pianificazione e gestione del territorio – sito Unesco e al servizio *Pianificazione urbanistica generale* proprio parere relativamente agli aspetti di propria competenza sul piano in oggetto;
- in data 6 febbraio 2019 il dirigente del servizio *Controlli ambientali* ha convocato la Commissione istruttoria per le valutazioni ambientali del Comune di Napoli selezionando, sulla base delle risultanze della pre-istruttoria del responsabile del procedimento e in base alla specificità del progetto, cinque membri della Commissione tra quelli nominati con Disposizione del Direttore della Direzione centrale *Ambiente, Tutela del territorio e del mare* n. 12 del 20 aprile 2018, modificata con disposizione n. 1 del 22 gennaio 2019;
- in data 18 e 22 febbraio 2019 si è riunita la suddetta Commissione e ha emesso parere di competenza;
- con note PG/166037 e PG/170306 del 21 febbraio 2019 la Direzione centrale *Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità* e il servizio *Pianificazione urbanistica generale* hanno trasmesso proprio parere, allegati alla presente.

1



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

#### Preso atto che:

- il PSA 2023 costituisce un aggiornamento del precedente piano denominato "Piano di sviluppo aeroportuale al 2020 dell'Aeroporto internazionale di Napoli" risalente al 2003;
- il PSA 2020 in sede di VIA nel 2008 ha avuto la compatibilità ambientale con prescrizioni;
- con proprio atto il 15 settembre 2017 il Ministero dell'*Ambiente e della Tutela del territorio e del mare* aveva determinato l'assoggettabilità a VIA del PSA 2023 inizialmente presentato, in relazione a tre motivazioni ostative: carenza di previsioni programmatiche credibili circa i movimenti del traffico passeggeri al 2023; incertezze riguardo al futuro sviluppo aeroportuale in ordine alla ricollocazione di alcune attività all'interno di aeroporti campani, incertezze sulle condizioni dei ricettori soprattutto in merito alla componente acustica.

#### Atteso che:

- l'aeroporto di Capodichino ricade nel territorio dei comuni di Napoli e Casoria. È ubicato nell'area nord orientale della città di Napoli, in zona fortemente antropizzata. L'accessibilità al terminal è sviluppata lungo due vie principali, la Tangenziale e corso Umberto Maddalena. Attualmente i collegamenti pubblici all'aeroporto sono assicurati dalla linea urbana *Alibus* e dai taxi. È in corso di realizzazione il tratto della metropolitana linea 1, stazione Garibaldi – Aeroporto Piscinola, e della relativa fermata "Capodichino";
- l'aeroporto di Capodichino è inserito nella *Core Network* (considerato di rilevanza strategica a livello UE) della proposta del Piano Nazionale degli aeroporti - ENAC (2012);
- con deliberazione di Consiglio comunale n.5/2018 ai sensi dell'art. 707 comma 5 del Codice della navigazione aerea D.lgs 96/2005, è stato approvato il Piano di Rischio aeroportuale (PRA), che prevede il contenimento del carico antropico e l'individuazione delle attività compatibili nell'uso del territorio (cfr. Regolamento per la costruzione ed esercizio degli aeroporti).

2

#### Preso atto che l'area di sedime dell'aeroporto:

- è classificata nel Prg vigente principalmente in zona F, in parte sottozona Fg-*Aeroporto esistente* (relativa alle infrastrutture aeroportuali) ed in parte in sottozona Fe-*parco di nuovo impianto* (relativa agli spazi aperti del complesso aeroportuale), mentre le aree limitrofe ricadono in zone agricole Ea e Eb, in sottozona Bb - *espansione recente* e a nord in zona A - *insediamenti di interesse storico*;
- è classificata nel *Piano di zonizzazione acustica* di Napoli, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 204 del 21 dicembre 2001, come Zona di transizione Aeroporto-II (art. 19 Nta);
- non è sottoposta a tutela paesaggistica, né sono presenti beni vincolati individuati ai sensi dell'art. 10 D.lgs 42/2004;



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

- non ricade in area di rischio idrogeologico nel *Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) AdB Campania Centrale*, adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n.1 del 23/02/2015 (B.U.R.C. n.20 del 23/03/2015);
- ricade in zona gialla del rischio vulcanico "*Campi Flegrei*".

#### **Dato atto che:**

- sono in corso di realizzazione da parte del Comune di Napoli le opere relative alla stazione metropolitana "Capodichino" con annesso parcheggio di interscambio;
- sono in corso di realizzazione gli interventi, riguardanti la viabilità di accesso alla stazione, in via Fulco Ruffo di Calabria il cui progetto è stato redatto d'intesa con GESAC in ottemperanza al protocollo di intesa sottoscritto il 15 febbraio 2013 e detti interventi si completeranno con la realizzazione della viabilità interna all'aeroporto nell'ambito della realizzazione della linea 1 della Metropolitana;
- sono programmati interventi di adeguamento della viabilità comunale lungo viale Umberto Maddalena fino all'intersezione di via S. Maria del Pianto, ma risultano allo stato attuale privi di finanziamento.

#### **Considerato che nel PSA 2023:**

- è presente un numero cospicuo di interventi sia di tipo *air side* che *land side*;
- lo *Studio preliminare ambientale* ha affrontato gli aspetti programmatici, progettuali, ambientali relativi al progetto di cui si tratta;
- lo studio si basa sulla crescente domanda di traffico e sul bacino di utenza in crescita in termini di sviluppo economico e sociale e gli interventi previsti si rendono necessari al fine di garantire le condizioni di esercizio con adeguati standard di servizio e di sicurezza;
- tiene conto degli scenari tendenziali di crescita del traffico aereo e della domanda di mobilità futura;
- prevede un aumento del numero di movimenti annui (atterraggi e decolli) da 67.800 (relativi all'anno 2017) a 84.000 (previsti entro il 2023).

3

#### **Rilevato che:**

- l'incremento del numero di voli determina, in particolare, ricadute in termini di impatto acustico e di emissioni nell'ambiente;
- in particolare nell'impronta acustica previsionale per lo sviluppo del traffico aereo (Par. 6.2.4 della Relazione generale) è previsto un aumento dei decolli su Napoli del 2% rispetto al Modello 2001/2002 e un aumento del 7% rispetto al modello 2016/2017 e contestualmente è previsto un aumento degli atterraggi su Napoli del 3% rispetto al modello 2001/2002 e un decremento del 4% rispetto al modello 2016/2017;



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

- dalla sovrapposizione delle isofoniche del PSA2023 con l'impronta del PRA risulta che l'area del PRA è più estesa rispetto alle curve isofoniche del PSA2023; in particolare, nel territorio della città di Napoli la zona C del PRA comprende parte dell'area del parco di Capodimonte e interamente l'edificio museale;
- nel par. 7.2 dello studio preliminare ambientale sono state riportate le minori emissioni in atmosfera attese dei movimenti aerei da un raffronto tra il PSA 2020 che prevedeva un numero di movimenti pari a 112.700 e il PSA2023 che ne prevede 84.000 annui.

**Rilevato, inoltre, che:**

- il sistema di simulazione adottato per il calcolo delle isofoniche è l'*Integrated Noise Model* (INM versione 7.0.d);
- le curve isofoniche della zonizzazione acustica sono calcolate, tra l'altro, sulle base dei dati rilevati dalle 8 centraline di monitoraggio esistenti sul territorio;
- l'ARPAC, con nota PG/33805 del 14 gennaio 2019 trasmessa alla Commissione art. 5 DM 31 ottobre 1997, evidenzia che nella centralina P03 Capodimonte nei valori di Lva del periodo di riferimento (febbraio 2017-gennaio 2018) risulterebbe un potenziale sfioramento del limite massimo consentito in assenza della correzione applicata dalla GESAC di 3,4 dB in virtù dell'"Annesso 16";
- negli ultimi anni sono fortemente aumentate le proteste dei cittadini in forma singola e associata sull'impatto acustico dovuto al traffico aereo, in particolare nelle aree Vomero, Arenella e Capodimonte.

4

**Preso atto del parere della Direzione centrale Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità, che si allega alla presente, che evidenzia:**

- la necessità di valutare se gli interventi previsti comportino ulteriore incremento di carico stradale, anche considerato il positivo contributo della linea metropolitana di Napoli e in ipotesi della mancata realizzazione dell'intervento di adeguamento della viabilità comunale lungo viale Umberto Maddalena fino all'intersezione di via S. Maria del Pianto, ancora privo di finanziamento;
- la necessità di valutare se vengano incrementati i carichi idrici attuali e di verificare la loro compatibilità con la rete cittadina.

**Preso atto del parere della servizio Pianificazione urbanistica generale, che si allega alla presente, che evidenzia:**

- le condizioni di contesto rispetto al PSA 2020, redatto nel 2003, risultano oggi modificate e, pertanto, la prevista diminuzione dei movimenti non comporta automaticamente a determinare la compatibilità del nuovo PSA;
- nello Studio preliminare ambientale non è rilevata la presenza a nord dell'aeroporto, a diretto contatto con esso, di edifici ricadenti in zona *A-insediamenti di interesse storico* nell'area di



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

San Pietro a Patierno e tale circostanza appare rilevante ai fini della valutazione ambientale del PSA;

- lo Studio preliminare ambientale non tiene conto degli immobili censiti nella Tav. 8-*Specificazioni* del Prg vigente, che individua le aree esistenti e reperite per attrezzatura da standard di quartiere e di livello urbano quali: scuole, strutture sanitarie, parchi pubblici, edifici di interesse collettivo, ecc., per i quali gli impatti ambientali dell'infrastruttura aeroportuale andrebbero considerati in maniera specifica ed approfondita;
- nello Studio preliminare ambientale non si analizza il Piano di Rischio aeroportuale (BURC n. 22 del 12 marzo 2018) che prevede livelli di tutela differenziati per le aree limitrofe all'aeroporto restringendo la possibilità di trasformazioni urbanistiche ed edilizie del Prg;
- l'art. 715 del codice della Navigazione prevede limitazioni ulteriori alla possibilità di trasformazioni in ragione del numero di voli e delle rotte specifiche seguite sullo scalo napoletano;
- il dimensionamento del PSA in termini di voli/anno determina la necessità per legge di verificare il regime di tutela esistente nelle curve di isorischio e, pertanto, va attentamente valutato;
- nello Studio preliminare non è adeguatamente indagata la presenza di alcune rilevanti emergenze ambientali e architettoniche come il museo di Capodimonte e l'annesso parco, il vallone san Rocco e il cimitero di Poggioreale, e non sono valutati i possibili impatti su tali aree;
- l'analisi di dettaglio delle attività esistenti e previste dalla strumentazione urbanistica vigente nelle aree isofoniche non appare adeguatamente sviluppata. Non vi è uno studio analitico delle attività in rapporto ai livelli di rumore attesi, facendo lo studio riferimento ai dati censuari ISTAT 2011.

5

#### **Visto che:**

- la normativa vigente, art. 6 comma 5 D.lgs 152/2006, indica che la valutazione d'impatto ambientale si applica ai progetti che possono avere impatti ambientali significativi e negativi, come definiti all'articolo 5, comma 1, lettera c) che seguito si riporta:  
« ... *impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori:*
  - *popolazione e salute umana;*
  - *biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE;*
  - *territorio, suolo, acqua, aria e clima;*
  - *beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio;*
  - *interazione tra i fattori sopra elencati.*

*Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimi»;*



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

- i commi 6 e 7 dell'art. 6 del succitato D.lgs 152/2006 specificano i campi di applicazione della VIA e della verifica di assoggettabilità a VIA, secondo quanto già disciplinato dall'art. 4 della DIRETTIVA 2011/92/UE, così come modificata dalla DIRETTIVA 2014/52/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- in particolare, il comma 7 prevede che vadano sottoposti a VIA: "d) le modifiche o estensioni dei progetti elencati negli allegati II e III che comportano il superamento degli eventuali valori limite ivi stabiliti; e) le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, qualora, all'esito dello svolgimento della verifica di assoggettabilità a VIA, l'autorità competente valuti che possano produrre impatti ambientali significativi e negativi".

**Tutto ciò premesso, considerato e visto,**

#### **SI OSSERVA CHE:**

Relativamente agli impatti ambientali è necessario analizzare/valutare i possibili effetti, diretti e indiretti, del PSA 2023:

- sugli edifici ricadenti in zona A-*insediamenti di interesse storico* nell'area di San Pietro a Patierno;
- su emergenze ambientali e/o architettoniche come il museo di Capodimonte e l'annesso parco, il vallone san Rocco e il cimitero di Poggioreale e valutati, pertanto, i possibili impatti su tali aree;
- sugli immobili censiti nella Tav. 8-*Specificazioni* del Prg vigente, che individua le aree esistenti e reperite per attrezzatura da standard di quartiere e di livello urbano quali: scuole, strutture sanitarie, parchi pubblici, edifici di interesse collettivo, ecc.
- sulla popolazione esposta, in particolare quella maggiormente interessata dalle traiettorie dei movimenti aerei.

6

Relativamente agli aspetti urbanistici è necessario analizzare:

- il regime delle trasformazioni future con la sovrapposizione del vigente PRA con le curve di isorischio (fasce A-B-C);
- la compatibilità delle trasformazioni con la zona gialla del rischio vulcanico "*Campi Flegrei*".

Relativamente al progetto delle infrastrutture land side è necessario valutare se nel PSA2023 gli interventi previsti comportino:

- un ulteriore incremento di carico stradale, anche considerato il positivo contributo della linea metropolitana di Napoli e in ipotesi della mancata realizzazione dell'intervento di adeguamento della viabilità comunale lungo viale Umberto Maddalena fino all'intersezione di via S. Maria del Pianto, ancora privo di finanziamento;
- un aumento dei carichi idrici attuali e di verificare la loro compatibilità con la rete cittadina.



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale

Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare

Servizio Controlli Ambientali

Relativamente agli aspetti acustici è necessario valutare:

- in dettaglio le attività esistenti e previste dalla strumentazione urbanistica vigente nelle aree isofoniche in rapporto ai livelli di rumore attesi;
- in maniera approfondita gli impatti acustici attuali e futuri, in rapporto con la popolazione esposta non solo nell'intorno aeroportuale (fasce A-B-C), ma anche in rapporto a quella delle aree maggiormente interessate dalle traiettorie dei movimenti aerei, oltreché per i quartieri collinari (Vomero, Arenella e l'area di Capodimonte), mediante un sistema di monitoraggio del rumore con il posizionamento di nuove centraline.

Relativamente agli aspetti delle emissioni in atmosfera è necessario valutare:

- una stima della significatività degli impatti delle emissioni in atmosfera non con il confronto dei dati del PSA2020 che prevedeva numero teorico di movimenti mai raggiunti (112.700 movimenti/annui), ma riferiti alle condizioni attuali (67.400 movimenti/annui) rispetto a quelli previsti nel PSA2023 (84.000 movimenti/annui);
- una stima degli impatti in relazione al possibile incremento del traffico veicolare in assenza dell'esercizio della fermata "Capodichino" della metropolitana linea.

Relativamente alle azioni di mitigazione/compensazione:

- alla luce delle valutazioni puntuali di cui ai punti precedenti, ove necessario, si dovranno prevedere opere di mitigazione/compensazione per attenuare gli impatti previsti.

Infine, relativamente agli aspetti relativi alla trasparenza dei dati ambientali è necessario che i dati di monitoraggio siano resi disponibili alla cittadinanza.

Il dirigente  
arch. Emilia G. Trifiletti

Visto  
Il direttore  
dott.ssa Roberta Sivo

Il funzionario P.O.  
arch. Giuliana Vespere



COMUNE DI NAPOLI  
Direzione Centrale Infrastrutture  
Lavori Pubblici e Mobilità



Alla Direzione Ambiente  
Servizio Controlli Ambientali

E p.c.  
Ai servizi della Direzione centrale infrastrutture LLPP e mobilità

Oggetto: Master Plan Capodichino – verifica di assoggettabilità a VIA.

Con l'allegata nota PG.2019.0064469 del 23.1.2019 è stato richiesto, ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA, di formulare eventuale parere di competenza.

Nell'evidenziare che il livello di dettaglio di un Master Plan non consente di entrare nel merito specifico della proposta, di seguito si forniscono osservazioni di carattere generale, riservandosi il parere di competenza all'acquisizione dell'eventuale successivo livello progettuale.

### **Infrastrutture di trasporto**

Il Master Plan relativo allo sviluppo aeroportuale comprende infrastrutture di trasporto, interne ed esterne alle aree di proprietà ENAC e gestite dalla GESAC.

Per quelle esterne il suddetto piano pone in evidenza:

1. la stazione Capodichino della linea 1 della metropolitana di Napoli, con annesso parcheggio di interscambio.
2. il nuovo schema di viabilità in via Fulco Ruffo di Calabria, anche questo in corso di esecuzione nell'ambito degli interventi annessi alla stazione della metropolitana
3. gli interventi di adeguamento della viabilità comunale lungo Viale Umberto Maddalena fino all'intersezione con via S. Maria del Pianto.

Le opere di cui al punto 1 rientrano nella tratta Centro direzionale– Capodichino della linea 1 della metropolitana di Napoli, sono in corso di realizzazione da parte del Comune di Napoli attraverso la società Concessionaria Metropolitana Napoli SPA e la loro ultimazione è prevista entro il 2023. E'

evidente che la stazione della Metropolitana, concorrerà a migliorare la qualità ambientale in termini di decongestione di traffico.

Gli interventi di cui al punto 2, sono sempre a carico del Comune di Napoli e riguardano la viabilità di accesso alla stazione. Il loro progetto è stato redatto di intesa con GESAC, in ottemperanza al protocollo di intesa sottoscritto il 15 febbraio 2013, e qui allegato e per gli stessi si sta predisponendo atto deliberativo di approvazione e si stanno programmando le relative fasi di attuazione. Detti interventi poi si completano con la realizzazione della viabilità interna all'aeroporto, in aree in concessione alla GESAC e sempre a carico del Comune di Napoli, nell'ambito della realizzazione della linea 1 della Metropolitana, secondo le intese del richiamato protocollo.

L'intervento di adeguamento della viabilità comunale lungo Viale Umberto Maddalena fino all'intersezione con via S. Maria del Pianto è previsto nella programmazione dell'Amministrazione e i relativi progetti sono stati anche trasmessi alla Regione Campania per acquisire i finanziamenti. L'intervento tuttavia non è stato inserito nel parco progetti della Regione Campani ed è, al momento, privo di finanziamento.

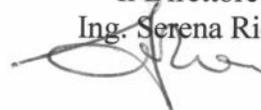
Pertanto è necessario che venga valutato se gli interventi previsti nel Master Plan comportano ulteriore incremento di carico stradale, anche considerando il positivo contributo della linea metropolitana di Napoli e in ipotesi di mancata realizzazione dell'intervento al punto 3.

In caso di ulteriore sofferenza del sistema stradale cittadino è necessario che il Master Plan tenga conto di ciò nell'ambito della sua attuazione, e nelle more di ottenere i necessari finanziamenti.

### **Infrastrutture Idriche**

Per quanto attiene alle infrastrutture idriche è necessario che nell'ambito dello sviluppo progettuale venga data evidenza dei carichi idrici ulteriori e delle verifiche di compatibilità con la rete cittadina.

Il Direttore  
Ing. Serena Riccio





**Direzione Centrale**  
*Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare*  
*Servizio Controlli Ambientali*

COMUNE DI NAPOLI

Prot. 2019 0064469 23/01/2019 10 00

Risc. Controlli Ambientali DCAM4066

Ass. Dir. Centrale Pianificazione e gestione del t...



Alla Direzione centrale *Pianificazione e gestione del territorio-sito Unesco*

Alla Direzione centrale *Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità*

Al servizio *Pianificazione urbanistica generale*

e p.c.

alla Direzione centrale *Ambiente, Tutela del territorio e del mare*  
all'Assessore all'*Ambiente*

Oggetto: richiesta parere sulla Verifica di assoggettabilità a VIA del Master Plan 2023 dell'Aeroporto di Capodichino.

Con nota PG/30213 del 11 gennaio 2013 il Ministero dell'*Ambiente e della Tutela del territorio e del mare* comunicava l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA del Master Plan 2023 dell'Aeroporto di Capodichino.

Al fine di esprimere il parere di competenza, si chiede alle Direzioni e ai servizi in indirizzo di pronunciarsi per quanto di competenza sul Master plan in oggetto.

I documenti sono scaricabili dal sito del Ministero dell'*Ambiente e della Tutela del territorio e del mare*, Autorità competente per il procedimento in oggetto, alla seguente pagina web:

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6952/9837>.

Si resta in attesa di un riscontro entro il 7 febbraio 2019.

Il funzionario P.O.

Giuliana Vespere

Il dirigente

Emilia G. Trifiletti

**PROTOCOLLO D'INTESA**  
**LINEA 1 METROPOLITANA DI NAPOLI**  
**REALIZZAZIONE STAZIONE CAPODICHINO**

tra

**Comune di Napoli**, (anche Comune) in persona del sindaco *pro tempore*, dott. Luigi de Magistris, domiciliato per la carica presso la casa comunale in Piazza Municipio - Palazzo S. Giacomo - Napoli e soc. Metropolitana di Napoli S.p.A. in persona del presidente *pro tempore*, ing. Giannegidio Silva, domiciliato per la carica presso la sede sociale della stessa Società

e

**GE.S.A.C. - Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.**, (anche GESAC) in persona dell'amministratore delegato *pro tempore*, Ing. Mauro Pollio, domiciliato per la carica presso la sede sociale della stessa Società;

**premesso che**

- con la deliberazione n. 840 del 21 novembre 2012 il Comune di Napoli ha approvato il progetto definitivo di variante della Linea 1 della Metropolitana di Napoli - tratta Centro direzionale Capodichino e, contestualmente, ha revocato la deliberazione n. 681 del 6 settembre 2012;
- GESAC, contestando le soluzioni progettuali adottate, ha impugnato presso il TAR Campania le predette delibere;
- con nota del 5 dicembre 2012, ricevuta il 13 dicembre 2012, il Comune di Napoli ha trasmesso alla GESAC gli "elaborati più significativi" del progetto per la formulazione di eventuali osservazioni ai sensi dell'art. 166 d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. 0001601 del 16 gennaio 2013, ha convocato apposita seduta della Conferenza di Servizi per l'approvazione del nuovo progetto della metropolitana predisposto dal Comune;
- le Parti, all'esito di appositi incontri, ritengono di poter addivenire ad un accordo complessivo che consenta la realizzazione della stazione così come prevista in progetto, compatibilmente al recepimento delle prescrizioni formulate da GESAC in Conferenza di Servizi, assicurando nel contempo la piena funzionalità dell'aeroporto.
- Le Parti si danno reciprocamente atto che quanto previsto dal presente Protocollo verrà realizzato ferme le competenze dell'ENAC, in particolare per quanto attiene al Piano di Sviluppo Aeroportuale.

**Tanto premesso si conviene e si stipula quanto segue**

**ART. 1 - Premesse**

- 1) Le premesse costituiscono parte integrante del presente protocollo d'intesa e si intendono interamente trascritte nel presente articolo.

## **ART. 2 - Modifiche progettuali, prescrizioni, tempi e modalità di realizzazione**

- 1) Il Comune si impegna a recepire le modifiche, i cui termini essenziali sono definiti nell'ambito del presente atto, concordate con la GESAC che le rappresenterà in sede di Conferenza di Servizi come prescrizioni. Le modifiche al Progetto saranno volte a consentire la realizzazione dell'opera assicurando la piena funzionalità dell'aeroporto ed il minor sacrificio degli interessi dei soggetti coinvolti.
- 2) Il Comune si impegna a predisporre d'intesa con GESAC un piano che definisca: a) modalità e tempi dei lavori (cantierizzazione e fasizzazione dei lavori) per minimizzare l'impatto sull'operatività aeroportuale; b) la successione temporale degli interventi da realizzare inclusi quelli relativi alla viabilità ed alle opere compensative.
- 3) Il Comune si impegna a predisporre adeguate soluzioni progettuali per realizzare, durante la fase dei lavori, accessi indipendenti per l'ingresso e l'uscita dal cantiere della nuova stazione della metropolitana in modo da non gravare sulla viabilità di accesso e uscita dall'aeroporto.

## **ART. 3 - Individuazione, realizzazione e gestione dei parcheggi ed opere compensative**

- 1) Il Comune si impegna a modificare il Progetto in ordine alla struttura e la capacità del parcheggio di interscambio, secondo le seguenti caratteristiche:
  - a. costruzione del parcheggio di interscambio su due piani interrati;
  - b. adeguamento della sua capacità in modo da prevedere non più di 300 posti auto, in luogo dei 900 posti attualmente previsti dal Progetto;
  - c. riduzione degli stalli autobus per linee regionali ed interregionali previsti, dagli attuali 34 a massimo 12 stalli complessivi localizzati in superficie;
- 2) Il Comune si impegna a concedere alla GESAC, attraverso appositi atti convenzionali ai sensi dell'art. 34 del T.U.E.L. e/o degli artt. 11 e 15 della l. 7 agosto 1990, n. 241, la gestione del parcheggio di interscambio da realizzarsi nell'ambito del Progetto. Le parti si impegnano inoltre a concordare una politica gestionale che tuteli i parcheggi attualmente già esistenti presso il sedime aeroportuale attraverso una concordata politica tariffaria.
- 3) Il Comune, tenuto conto delle indispensabili necessità logistiche dell'aeroporto per la sua funzionalità e piena operatività e per offrire all'utenza il massimo delle offerte dei servizi di una grande città, a particolare vocazione turistica, si impegna a favorire in tutte le sedi la ricollocazione delle volumetrie, pari a circa mc. 95.000 che verranno sottratte all'aeroporto per la realizzazione della stazione della metropolitana, valutando favorevolmente il piano di sviluppo aeroportuale per quanto attiene alla ricollocazione delle suddette volumetrie, provvedendo alternativamente:
  - a. a rilasciare alla GESAC concessione edilizia sui suoli di proprietà della stessa per la ricollocazione della suddetta volumetria con destinazioni compatibili con le esigenze prima espresse (turistiche, operative, commerciali, ecc.);

b. a concedere alla GESAC l'utilizzo parziale della predetta cubatura consentendo l'edificazione di immobili commerciali o uffici in sopraelevazione - fino a tre piani - sul parcheggio di interscambio, previa acquisizione del diritto di superficie.

4) Il Comune dichiara che nelle aree esterne alla stazione metropolitana non dovranno essere svolte attività commerciali e si impegna ad affidare alla GESAC, anche attraverso appositi atti convenzionali, le attività relative alla manutenzione e decoro di dette aree. Gli oneri relativi a tali attività saranno recuperati nel processo di determinazione delle tariffe aeroportuali, previa autorizzazione dell'ENAC, o resteranno a carico del Comune.

#### **ART. 4 - Piano di Sviluppo aeroportuale gestione della viabilità da/per l'aeroporto. Trasferimento di aree demaniali ed opere compensative.**

1) Il Comune si impegna, previa intesa con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ad avviare subito, presso le sedi competenti, le procedure necessarie per consentire:  
a) il trasferimento delle aree del demanio militare al demanio aeroportuale civile da assegnare in concessione alla GESAC necessarie per la realizzazione della proposta progettuale di cui all'allegato 1; b) l'estensione delle aree di sedime aeroportuale su viale Fulco Ruffo di Calabria e via del Riposo.

2) Il Comune, d'intesa con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, si impegna a modificare, d'intesa con la GESAC, la viabilità prevista in progetto attraverso la realizzazione di un sistema di viabilità unidirezionale ad anello, con i relativi adeguamenti infrastrutturali necessari su viale Fulco Ruffo di Calabria e viale Umberto Maddalena, che interesserà anche le aree del demanio militare (come da mappa allegata).

3) Le parti concordano che per gli stalli sottratti in ragione delle costruende infrastrutture e della nuova viabilità, il Comune si impegna a realizzare, nell'ambito del Progetto, un parcheggio multipiano di circa 500 stalli in gestione a GESAC nelle aree del demanio militare da acquisire al demanio aeroportuale civile, dichiarandosi disponibile ad esprimersi favorevolmente all'eventuale estensione della capacità di tale parcheggio a spese di GESAC.

4) Le Parti si impegnano in ogni caso a valutare, con cadenza almeno semestrale, l'adozione di ulteriori interventi per consentire il miglioramento della viabilità aeroportuale.

#### **ART. 5 - Espropri**

1) Il Comune dà atto che le aree che saranno oggetto di esproprio, attualmente di proprietà di GESAC, saranno di massima quelle individuate nell'allegato 1.

#### **ART. 6- Procedimenti giudiziari pendenti**

1) Le Parti si impegnano a far venire meno in ogni sede il contenzioso in essere relativo all'intervento oggetto del Protocollo entro tre mesi dalla stipula del presente atto.

2) La GESAC si impegna altresì a non chiedere la fissazione dei procedimenti pendenti ed a chiedere l'abbinamento al merito dell'istanza cautelare già fissata.

## ART. 7 - Comunicazioni

- 1) Le parti convengono sulla necessità di provvedere ad incontri trimestrali, di cui sarà redatto apposito e specifico verbale, di verifica sull'avanzamento delle attività e degli impegni del presente accordo.

NAPOLI, 15 FEBBRAIO 2013

Il Sindaco di Napoli

*L. V. de Magistris*

Il Presidente della soc. Metropolitana di Napoli S.p.A.

*Giuseppe Di Stefano*

L'Amministratore Delegato della soc. GES.A.C.

*M. Molis*





COMUNE DI NAPOLI

Direzione Centrale  
Pianificazione e gestione del territorio - Sito Unesco  
Servizio Pianificazione Urbanistica Generale

PG/2019/170306 del 21/2/2019

Al Servizio Controlli ambientali

E p.c.:

All'Assessore ai Beni comuni e all'urbanistica

Alla Direzione centrale Pianificazione e gestione del territorio – sito Unesco

Oggetto: richiesta parere sulla verifica di assoggettabilità a VIA del *Master Plan* 2023 dell'Aeroporto di Capodichino. Parere di competenza.

Con nota PG/2019/64469 del 23/01/2019 il servizio Controlli ambientali ha richiesto allo scrivente Servizio di esprimersi relativamente al Master Plan in oggetto relativamente ai profili di propria competenza.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), oggetto del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, costituisce l'aggiornamento della precedente versione risalente al 2003 e denominata "*Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2020 dell'Aeroporto internazionale di Napoli*". Così come si legge nella *Relazione generale* facente parte dello studio preliminare ambientale pubblicato sul sito web del Ministero dell'Ambiente, "*un quadro esigenziale significativamente mutato rispetto a quello alla base del MP2020, che ha avuto la compatibilità ambientale nel 2008, ha portato negli anni passati ad un aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale allo scenario al 2023*".

Con proprio atto, il 15/9/2017, il Ministero dell'Ambiente aveva determinato l'assoggettabilità a VIA del PSA 2023 inizialmente presentato, in relazione a tre motivazioni ostative: carenza di previsioni programmatiche credibili circa i movimenti e il traffico passeggeri al 2023; incertezze riguardo al futuro sviluppo aeroportuale in ordine alla ricollocazione di alcune attività all'interno di altri aeroporti campani; incertezze sulle condizioni dei ricettori soprattutto in merito alla componente acustica. Con l'aggiornamento del PSA di cui trattasi (studio preliminare ambientale dell'ottobre 2018), si sostiene che le motivazioni alla base dell'espressione del Ministero siano state superate.

Per il nuovo PSA è stato definito l'aggiornamento dell'andamento di traffico e passeggeri fino alla attualità, unitamente alle previsioni attese allo scenario del 2023, fino ad un massimo di 84.000 movimenti annui. La diminuzione del dimensionamento di voli/anno, rispetto alla precedente versione del PSA che prevedeva 112.700 voli/anno, è giustificata in relazione alle modifiche delle tipologie di aeromobili e all'aumento dei coefficienti di riempimento che consentono oggi il trasporto di maggior numero di passeggeri a fronte della diminuzione del numero di voli. La precedente versione del PSA nel 2008 è stata valutata compatibile sulla base di apposito SIA dal Ministero dell'Ambiente e la circostanza che l'attuale versione del PSA preveda un significativo decremento dei movimenti farebbe ipotizzare la compatibilità di quest'ultima da tale punto di vista.

L'attuale PSA presenta, poi, un numero cospicuo di interventi sia di tipo *air side* che *land side*. Diversi interventi relativi al precedente PSA al 2020 risultano oggi realizzati, mentre alcuni interventi anche rilevanti come l'adeguamento taxiways/raccordi e perimetrale sud e adeguamento viabilità esterna, non risultano più necessari. D'altra parte, alcuni interventi già previsti nel precedente PSA risultano confermati, quantomeno in termini localizzativi. Le azioni innovative del PSA, interventi non previsti dal precedente PSA ed aventi ripercussioni positive o negative sulle componenti ambientali, risulterebbero secondo lo studio preliminare globalmente meno impattanti rispetto alla precedente versione come argomentato nella sezione della già richiamata Relazione generale dedicata alla "*individuazione degli effetti, stima della significatività e conclusioni*". In particolare, gli interventi sulla viabilità circostante e l'entrata in esercizio della stazione metropolitana dovrebbero garantire effetti migliorativi sulle componenti atmosfera e rumore. Sulla base di tale evoluzione migliorativa dei contenuti del PSA si è proposta, dunque, la verifica di assoggettabilità a VIA in luogo della procedura di VIA già richiesta dal Ministero nel 2017.

In esito a quanto fin qui riassunto si riportano le seguenti osservazioni e riflessioni.

La prima riflessione, che si segnala ai servizi competenti, riguarda la sostenibilità della tesi che sembra emergere dallo studio preliminare, secondo cui la prevista diminuzione dei movimenti rispetto al precedente PSA comporterebbe automaticamente un primo e determinante elemento di compatibilità del nuovo PSA. Si osserva, infatti, che tale assunto troverebbe fondamento laddove le condizioni al contorno fossero rimaste immutate cosa non sufficientemente indagata nello studio preliminare.

Per quanto di più specifica competenza urbanistica, di seguito si propongono le seguenti osservazioni allo studio preliminare ambientale.

- In relazione alla disciplina urbanistica della Variante generale citata nello studio preliminare si evidenzia che essa non è esaustivamente descritta. Lo studio, infatti, cita correttamente le sottozone Fc – *parco di nuovo impianto*, relativa agli spazi aperti del complesso aeroportuale e ad alcuni edifici esistenti, Fg – *Aeroporto esistente*, relativa alle infrastrutture aeroportuali, le zone agricole limitrofe (Ea e Eb), la sottozona Bb – *espansione recente*. Tuttavia, lo studio omette, tra le zone limitrofe, la presenza a nord dell'aeroporto della zona A – *insediamenti di interesse storico*, dell'area di San Pietro a Patierno. Tale circostanza andrebbe evidenziata in quanto la parte storica costeggia tutto il lato nord-ovest dell'aeroporto e testimonia come un'area storica densamente edificata si ritrovi a diretto contatto con l'area aeroportuale. Tale condizione urbanistica appare rilevante ai fini della valutazione ambientale del PSA.

- Lo studio preliminare si limita a citare la zonizzazione della Variante generale senza considerare la Tavola 8 – Specificazioni che individua le aree esistenti o reperite per attrezzature da standard di quartiere e di livello urbano. Tale mancanza risulta rilevante in quanto nelle attrezzature sono comprese scuole, strutture sanitarie, parchi pubblici, ecc. per i quali gli impatti ambientali dell'infrastruttura aeroportuale andrebbero considerati in maniera specifica e approfondita. Le attrezzature individuate dalla Variante generale nelle aree limitrofe all'aeroporto sono numerose e localizzate prevalentemente nell'area nord.

- Nella strumentazione urbanistica vigente del Comune di Napoli facente parte della Relazione generale dello studio preliminare manca il Piano di rischio aeroportuale (PRA) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 5 del 19 febbraio 2018 (BURC n. 22 del 12 marzo 2018). A tale proposito si evidenzia come tale strumento, in attuazione dell'art. 707 del Codice della Navigazione, preveda livelli di tutela differenziati per le aree limitrofe all'aeroporto restringendo le possibilità di trasformazioni urbanistiche ed edilizie del vigente strumento urbanistico, nelle more della delocalizzazione dello scalo aeroportuale previsto dalla stessa variante generale. Sempre per ragioni di sicurezza anche l'art. 715 del Codice della Navigazione prevede limitazioni ulteriori alle possibilità di trasformazioni in ragione del numero di voli e delle rotte specifiche seguite sullo scalo napoletano. Il dimensionamento dunque del PSA in termini di voli/anno determina la necessità per legge di verificare il regime di tutela esistente nelle curve isorischio. Anche per tali ragioni il dimensionamento del PSA in termini di voli/anno, va attentamente valutato.

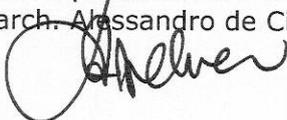
- In generale, il contesto urbano limitrofo all'aeroporto non appare adeguatamente indagato. Mancano dati relativi alle densità di popolazione, alle attività insediate, ecc. Così come si

evidenzia che nel contesto limitrofo non è adeguatamente indagata la presenza di alcune rilevanti emergenze ambientali e/o architettoniche come il museo di Capodimonte e l'annesso parco, il vallone san Rocco ed il cimitero di Poggioreale e i possibili impatti su tali aree.

- Anche l'analisi di dettaglio delle attività esistenti e previste dalla strumentazione urbanistica vigente nelle aree isofoniche non appare adeguatamente sviluppata. Non vi è uno studio analitico delle attività in rapporto ai livelli di rumore attesi, ma lo studio fa riferimento a dati censuari ISTAT 2011.

Si precisa, infine, che la presente nota non è finalizzata alla verifica della conformità urbanistica degli interventi descritti nello studio preliminare ambientale, per i quali ci si riserva di esprimere parere nell'ambito delle relative procedure autorizzative. Appare comunque utile segnalare che, a una prima disamina, non tutti gli interventi descritti appaiono in linea con la vigente strumentazione urbanistica e necessiteranno di specifici approfondimenti istruttori.

Il responsabile di P.O.  
arch. Alessandro de Cicco



Il dirigente  
arch. Andrea Ceudech

