

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI

AGGIORNAMENTO MASTER PLAN 2013-2023



STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Verifica di assoggettabilità a VIA Art.19 DLgs.152/2006 e s.m.i.

REVISIONE
Maggio 2019

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

SOMMARIO

1. Rapporti di coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione	2
1.1 Dati di Traffico	2
1.2 Dati di Traffico e utilizzo pista	5
1.3 Master Plan al 2020	7
1.4 Studio di Impatto Ambientale al 2020....	8
1.5 Master Plan al 2023	9
1.6 Piano Territoriale PTR.....	10
1.7 Variante al Piano Regolatore Generale PRG	11
1.8 Zonizzazione comunale	12
1.9 Vincoli e regimi di tutela	13
1.10 Certificazione di Aeroporto.....	19
1.11 Valutazione di Impatto Ambientale	20
2. La Rete Aeroportuale Campana	21
3. Viabilità e traffico viario	23
4. Aspetti ambientali.....	24
4.1 Atmosfera.....	24
4.2 Rumore.....	25
4.3 Rumore e atmosfera: conclusioni	33
4.4 Bonifica dei siti.....	34
4.5 Consumi idrici	35
4.6 Rifiuti	35
5. Third Party Risk	36
5.1 Dati di Traffico e utilizzo pista	36
5.2 Piano di Emergenza Aeroportuale PEA36	
5.3 Piano di Emergenza Esterno PEE	37
5.4 Piano di Azione	37
5.5 Piano di Rischio Aeroportuale	38
6. Azioni di mitigazione/compensazione e trasparenza dei dati	39

1. Rapporti di coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione

1.1 Dati di Traffico

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.1	<i>Che sulla Città di Napoli si nota un elevato incremento di passaggi aerei provenienti e diretti all'aeroporto civile di Capodichino (Ugo Niutta). Difatti si è passati dai 52.287 movimenti, con 5.096.266 passeggeri nei primi 11 mesi del 2013, ai 74.409 movimenti, con 9.269.006 di passeggeri riferiti allo stesso periodo dell'anno 2018, con un incremento del +42,30% dei movimenti e del +81,87% di passeggeri, dati reperibili su: http://www.assaeroporti.com/statistiche_201712/</i>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.2	<i>Considerato che il PSA 2023 prevede un aumento del numero di movimenti (atterraggi e decolli) da 67.800 (relativi all'anno 2017) a 84.000 (previsti entro il 2023)</i>

- Se parametrato ai soli numeri dei movimenti aerei annui, il traffico ATM di Napoli fino al 2017 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto a 10 anni fa (**72.330** movimenti nell'anno 2007 e **75.027** movimenti nel 2017: **+3,7%** ATMs nel periodo 2007-2017). Le previsioni di crescita relative al 2021 dimostrano una crescita del numero di movimenti di circa solo il **16%** rispetto a 15 anni prima (**84.000** movimenti nell'anno 2021 rispetto gli 72.330 movimenti nell'anno 2007).
- Il traffico passeggeri invece è cresciuto, soprattutto negli ultimi 5 anni 3 volte la media europea e 4 volte la media italiana: infatti la crescita registrata nel decennio 2007-2017 è stata di circa il **46%**, mentre le previsioni di crescita all'anno 2021 mostrano un incremento del **30%** dal 2017, passando dai circa 8,6 milioni di passeggeri del 2018 ai circa 11,2 milioni di passeggeri/anno nel 2021.
- Il numero di passeggeri nell'Aeroporto di Napoli infatti è cresciuto grazie alla maggiore capacità media degli a/m (da 135 posti per a/m a 155 posti per a/m), al maggiore Load Factor (dal 68% all'80%) e alla riduzione dei Voli di Aviazione Generale sullo scalo di Napoli.
- Le tabelle 1-4 seguenti mostrano l'andamento del traffico nel periodo 2007-17 e 2018-23 sia in termini di movimenti che di crescita passeggeri, con i relativi valori di passeggeri per volo medi. **A tal proposito è opportuno ricordare che le statistiche riportate di seguito contengono anche una quota parte di voli legati a Voli di Stato o Umanitari, che sono esclusi dal calcolo a partire dall'anno 2018 ai sensi del DM 31/10/97.**



Tabella 1 – ATMs 2007-2017

nota: all'interno dei Voli di Aviazione Commerciale sono inclusi anche i Voli Cargo, Postali, Ferry e Test
 nota: all'interno dei Voli di Aviazione Generale sono inclusi i Voli Umanitari e Volo di Stato

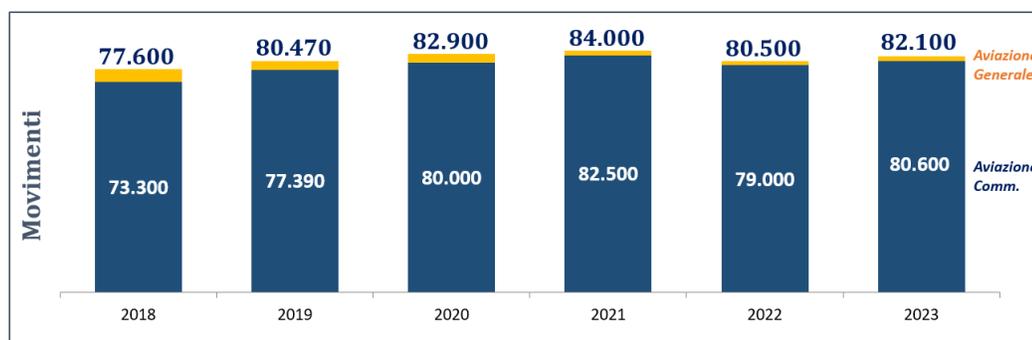


Tabella 2 – ATMs 2018-2023

nota: all'interno dei Voli di Aviazione Commerciale sono inclusi anche i Voli Cargo, Postali, Ferry e Test
 nota: all'interno dei Voli di Aviazione Generale NON sono inclusi i Voli Umanitari e Volo di Stato



Tabella 3 – Crescita ATMs 2018-2023



Tabella 4: Incremento traffico passeggeri 2007-2023 con dati LF e posti/volo

1.2 Dati di Traffico e utilizzo pista

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.2	<p><i>L'incremento di cui al punto precedente ha determinato sui quartieri centrali Napoletani un aumento dei sorvoli dai 20.828 movimenti (2.324 atterraggi pista 06 e 18.504 decolli pista 24) del 2013, ai 37.203 movimenti del 2018 (13.021 atterraggi per pista 06 e 24.182 decolli per pista 24), triplicando di fatto il sorvolo in atterraggio a bassa quota (manovra che crea particolare preoccupazione sia dal punto di vista del rischio aeronautico che dal punto di vista delle emissioni inquinanti acustiche ed atmosferiche), come si nota dai numerosi filmati che i cittadini hanno ritratto e pubblicato sulla pagina Facebook del Comitato No Fly Zone https://www.facebook.com/groups/comitato.no.fly.zone/videos/</i></p> <p><i>Invero, l'uso sproporzionato ed inappropriato di questa rotta di atterraggio ha di fatto alterato le caratteristiche proprie delle aree residenziali sorvolate.</i></p>

- La distribuzione degli atterraggi e delle partenze tra le due testate pista risponde all'obiettivo di conseguire una ottimale ed equilibrata distribuzione della pressione acustica sull'intorno aeroportuale, compatibilmente con la tipologia di operazione aeronautica (decollo o atterraggio). È poi opportuno ricordare che ai sensi della normativa internazionale (tra gli altri, il Documento ICAO 4444) e della normativa tecnica di settore, l'individuazione della direttrice di atterraggio e/o decollo – che è assoluta pertinenza del fornitore dei servizi di assistenza alla navigazione aerea, in Italia ENAV - risponde necessariamente anche ad altri parametri di sicurezza ed operativi che devono essere in ogni caso sempre garantiti. Tali requisiti sono, in via esemplificativa e non esaustiva, le condizioni meteo, la disponibilità della strumentazione per l'aeronavigabilità delle procedure, le specifiche condizioni di traffico, ecc...
- Tutto ciò premesso, la distribuzione del traffico registrata nell'ultimo triennio 2016/2018 non ha subito significativi cambiamenti, mantenendosi stabilmente su valori intorno al 30% per gli atterraggi RWY 06 e intorno al 57% per i decolli da RWY 24.
- Al fine di garantire una maggiore salvaguardia delle aree più densamente popolate dell'intorno aeroportuale, e assicurare un maggiore bilanciamento della pista di volo, si è adottato dal gennaio del 2019 una specifica ed ulteriore regolamentazione, che stabilisce essere la RWY06 la pista in uso tra le 19,00 e le 23,00 (si atterra dal lato Casoria, ed ovvero quello meno densamente abitato) e impone tra le 23,00 e le 06,00 del mattino che tutte le operazioni, sia di decollo che di atterraggio, abbiano luogo su lato di Casoria. Questo, ovviamente, fatte salve tutte le condizioni di sicurezza ed operative previste dalla citata normativa Internazionale e Nazionale.
- In merito alla definizione "voli a bassa quota" è opportuno precisare che le altezze degli aeromobili durante tutte le fasi del volo sono chiaramente definite dalle procedure operative, a cui i piloti devono attenersi strettamente, non lasciando loro alcun libero arbitrio o iniziativa libera al di fuori di quanto in ogni caso regolato, sia dalla normativa internazionale e nazionale, sia alle regole di compagnia
- In ogni momento del volo, quindi, l'aeromobile mantiene le opportune distanze dagli ostacoli, edifici inclusi, così come normato dalle citate norme nazionali ed internazionali. A tale proposito, si precisa inoltre che le procedure ad oggi in vigore presso l'aeroporto di Napoli, soprattutto in relazione ai profili di salita iniziale e di atterraggio, sono le medesime da circa quindici anni, ed in tale lasso di tempo non è stata mai riportata alcuna difficoltà a seguirle da parte dei piloti o delle associazioni di categoria, né tantomeno dall'ENAV.
- In ultimo, la stessa ENAV provvede costantemente al miglioramento delle procedure in termini di performance operative per meglio adeguarle alla continua evoluzione tecnologica degli aeromobili.

- A questo va aggiunto che l'Aeroporto di Napoli opera nel pieno rispetto delle norme e standard di sicurezza in vigore sia a livello nazionale che internazionale ed ha ricevuto da ENAC nel 2016 la certificazione di conformità al Regolamento (UE) 139/2014 ed alle specifiche richieste dall'EASA (Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea) delle Infrastrutture di Volo, dell'Organizzazione della Gestione Aeroportuale e delle Procedure Operative.
- Esso dispone, per entrambe le testate pista di un sistema di avvicinamento di precisione CAT I che guida in maniera accurata ed automatica gli aerei lungo delle rotte predeterminate fino al loro atterraggio in pista. Tali rotte predeterminate, con la strumentazione di precisione ad esse associate, sono state stabilite dall'ENAV ed autorizzate dall'ENAC ai sensi delle più stringenti normative nazionali ed internazionali, in merito alla progettazione delle procedure di volo, ed assicurano la piena sicurezza delle operazioni di volo, in ogni condizione operativa e meteorologica consentita presso l'APT di Napoli.
- In sostanza, è possibile dire che da quasi quindici anni gli aerei percorrono le stesse traiettorie alle stesse altezze mantenendo costantemente in ogni istante del volo ed in ogni punto della sua rotta le opportune distanze dagli ostacoli definite in funzione delle normative nazionali ed internazionali.
- Inoltre, gli aeromobili che costituiscono la flotta operante sull'aeroporto di Napoli sono tra i più moderni ad oggi operativi nei cieli europei, e sono tutti sottoposti a periodiche e certificate attività di manutenzione da parte delle Compagnie Aeree

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone

29261.13	<i>Che l'incremento del traffico aereo ha determinato un frequente ed insostenibile sorvolo di aree della città di Napoli fortemente urbanizzate quali il quartiere Vomero - Arenella, il Centro Storico, le zone di Capodimonte e Piazza Carlo III, caratterizzate dalla presenza di insediamenti residenziali, scolastici e produttivi ma anche di ospedali e chiese cagionando un progressivo basso sorvolo anche sulla sopraelevata della tangenziale denominata viadotto di Capodichino nonché, dal lato del Comune di Casoria, sui Centri Commerciali quali il Globo e Decathlon.</i>
----------	---

- A tal riguardo si veda il paragrafo "[1.1 Dati di traffico](#)" precedente.

1.3 Master Plan al 2020

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.4	<i>Che il Masterplan presentato dal Gestore al 2020 prevedeva 112.700 movimenti annui che, a quanto risulta, non è stato approvato dell'Enac, per cui il gestore ha dovuto presentare un nuovo Masterplan al 2023, dove prevede per il 2020 60.500 movimenti e per il 2023 69.400 previsioni superate con largo anticipo già nel 2016.</i>

- **L'osservazione non risulta pertinente, in quanto non riferita alla procedura in corso di analisi.**

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.1	<p><i>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 Masterplan 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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".</i></p> <p><i>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".</i></p> <p><i>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.</i></p>

- **L'osservazione non è corretta**, in quanto ai sensi di quanto disposto dalla procedura in corso è necessario proprio riferirsi alla citata valutazione del 2008, ed ovvero a quella che ha determinato il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 622/08.

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.7	Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale , che si allega alla presente, che evidenzia che: <i>“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;”</i>

- L'osservazione risulta **pleonastica** in quanto oggetto della procedura in corso è proprio quella di verificare la rispondenza delle nuove condizioni al Decreto di Compatibilità Ambientale 622/08.

1.4 Studio di Impatto Ambientale al 2020

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.3	<p>Che lo Studio di Impatto Ambientale presentato ed approvato con Decreto di Compatibilità Ambientale DEC-2008-000622 del 22 luglio 2008, relativo alle strategie di lungo termine presentate dal Gestore con proiezioni al 2020, non contemplava l'esorbitante incremento dei movimenti aerei registrato in questi anni ed è stato approvato con dati fermi al 2001-2002. Con parere n.2498 del 15/09/2017, il Ministero dell'Ambiente ha sottoposto alla Commissione Tecnica VIA e VAS la verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art.20DLGS 152/2006 e s.m.i., che ha determinato l'assoggettamento alla procedura di impatto Ambientale del "Progetto Master Plan 2023" poiché ha ritenuto che:</p> <p><i>“vi sia una carenza di supporto programmatico, al fine di rendere credibili le previsioni di movimenti e traffico passeggeri al 2023...omissis”</i></p> <p><i>“vi siano, inoltre, alcune incertezze riguardanti il futuro sviluppo aeroportuale...omissis”</i></p> <p><i>“vi siano incertezze sulle condizioni dei ricettori, soprattutto in merito alla componente acustica, poiché ad oggi non risultano sufficientemente chiare le condizioni dei ricettori stessi in relazione alla zonizzazione acustica attuale dei Comuni di Napoli e Casoria nonché in relazione alla classificazione acustica aeroportuale ufficiale, che si basa sulle isofoniche del modello relativo al traffico degli anni 2001-2002 approvate, a suo tempo, dalla Commissione Aeroportuale” (così come emerso nei procedimenti di verifica di ottemperanza al Decreto DEC-VIA 622 del 22/07/2008 – Rif. Determina Dirigenziale n. 37 del 17/02/2017)</i></p>

- L'osservazione non è pertinente in quanto non riferita alla procedura in corso.

1.5 Master Plan al 2023

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.2	<p>CAPITOLO 4 - RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE</p> <p><i>La ricognizione del quadro programmatico/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</i></p>

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche.

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.3	<p>CAPITOLO 5 – ASPETTI PROGETTUALI</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

- **L'osservazione non è corretta:** in accordo con le "Linee guida per la redazione dei Piani di Sviluppo" redatte da ENAC, è necessario corredare il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2023 con uno specifico piano degli investimenti comprensivo delle tempistiche di attuazione. Gli importi e le tempistiche di attivazione degli interventi previsti nel piano sono soggetti al monitoraggio da parte dell'ENAC ai sensi degli obblighi di Concessione di gestione Totale. Qualora, quindi, gli interventi non vengano effettuati dalla Società di Gestione, l'ENAC può applicare dei meccanismi di censura e/o di penalità, fino ad arrivare alla revoca della concessione stessa.

1.6 [Piano Territoriale PTR](#)

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.2A	<p>Paragrafo 4.1.1 - Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con LR 13/2008</p> <p><i>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</i></p>

- **Osservazione errata e non pertinente.** L'Aeroporto di Grazzanise è stato cancellato dal Piano Nazionale degli Aeroporti, il decreto che individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale approvato dal Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 27 agosto 2015 e che costituisce l'unico riferimento programmatico per la programmazione degli aeroporti in Italia.

1.7 Variante al Piano Regolatore Generale PRG

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.2B	<p>Paragrafo 4.1.3 – Variante generale al Piano Regolatore Generale (PRG) di Napoli, approvato con DPGR della Campania n.323 del 11.6.2004</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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)</i></p>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.9	<p>Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale, che si allega alla presente, che evidenzia che:</p> <p><i>"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;"</i></p>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.17	<p><i>Relativamente agli impatti ambientali è necessario analizzare/valutare i possibili effetti, diretti e indiretti, del PSA 2023 sugli immobili censiti nella Tav.8- Specificazioni del Prg vigente, che individua le aree esistenti e reperite per attrezzatura standard di quartiere e di livello urbano quali scuole, strutture sanitarie, parchi pubblici, edifici di interesse collettivo</i></p>

- Gli aeroporti e le relative determinazioni in merito programmatico sono competenza dello Stato ai sensi dell'art. Art. 698 - Aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse nazionale: "Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del

traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN. Con il medesimo procedimento si provvede alle modifiche del suddetto decreto del Presidente della Repubblica. Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è istituito, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle regioni e delle province autonome, del Governo e degli enti aeronautici. La partecipazione al comitato di cui al presente comma non comporta la corresponsione di alcuna indennità o compenso né rimborsi spese.”

- Il Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dal Consiglio dei Ministri in data 27 agosto 2015 ha identificato l'aeroporto di Napoli come “Aeroporto Strategico”, confermandone appunto la sua strategicità per il trasporto aereo nazionale.

1.8 Zonizzazione comunale

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.1	<p>Preso atto che l'area del sedime dell'aeroporto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - è classificata nel PRG vigente principalmente in Zona F, in parte sottozona Fg-Aeroporto esistente (relativa alle infrastrutture aeroportuali) ed in parte in sottozona Fc-parco di nuovo impianto (relativa agli spazi aperti del complesso aeroportuale), mentre le aree limitrofe ricadono in zone agricole Ea ed 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)

- Si veda il paragrafo “[1.7 Variante al Piano Regolatore PRG](#)” precedente.

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.12	<p>Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale, che si allega alla presente, che evidenzia che:</p> <p><i>“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;”</i></p>

- Ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione, “*Valutazione di rischio delle attività aeronautiche*” al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma.” L'ENAC ha già elaborato le curve Isorischio relative ad un traffico di 84.000 movimenti/anno e riferibili al Piano di Sviluppo in esame, presentandolo ufficialmente ai Comuni interessati in data 07.02.2019.

Osservazioni del Comune di Napoli	
-----------------------------------	--

4765.14	Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale , che si allega alla presente, che evidenzia che: <i>“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 riferimento ai dati censuari ISTAT 2011;”</i>
---------	---

- La materia del rumore aeroportuale è competenza di un’apposita commissione aeroportuale istituita ai sensi dell’Art.5 del DM 31/10/97, cui partecipa anche il Comune di Napoli con un suo rappresentante qualificato. In tale sede vengono costantemente ed accuratamente svolti studi analitici delle attività in rapporto ai livelli di rumore attesi, basandosi sui più aggiornati dati censuari disponibili.

1.9 Vincoli e regimi di tutela

Osservazione dell’Associazione Comitato No Fly Zone	
---	--

29261.5	<i>Che nei Masterplan presentati dal gestore manca l’indicazione dei beni vincolati tra cui la Reggia di Capodimonte, nonostante la prescrizione del MIBAC alla VIA n. 000622 del 22/07/2018 ed il sito Unesco del Centro Storico di Napoli.</i>
---------	--

- **L’affermazione è errata e non corrisponde a vero:** tale indicazione è riportata nel par. 7.7 (Paesaggio e patrimonio storico culturale), in cui viene richiamata la prescrizione n.1 del Ministero dei Beni Culturali che stabilisce la necessità di procedure antirumore a tutela della Reggia di Capodimonte (decreto di Compatibilità ambientale del 2008)
- In ottemperanza alla prescrizione che richiede che gli atterraggi e i decolli avvengano quanto più possibile sulla testata 24 (in direzione Casoria), è previsto l’uso preferenziale della RWY24 fatte salve le condizioni di sicurezza che impongono l’uso della pista 06. Per garantire il rispetto di questa procedura, è stata predisposta una procedura di controllo dei sorvoli dalla testata 06 che comporta sanzioni qualora non siano rispettate le procedure antirumore vigenti.
- Il tema è stato ampiamente e dettagliatamente trattato nell’ambito delle verifiche di ottemperanza già completate. Inoltre, è costantemente considerato anche nell’ambito delle attività in corso di svolgimento dalla Commissione Acustica ex art. 5 attualmente operativa. Nell’ambito dello studio, il riferimento alle traiettorie degli aeromobili in seguito all’entrata in vigore delle procedure antirumore è trattato nel paragrafo 6.2.2.2.1.
- A tale proposito è utile ricordare quanto già trasmesso dalla scrivente in sede di Verifica di Ottemperanza presso il MIBACT con nota TEC/361/18 dell’11 Giugno 2018, e qui di seguito interamente riportato per pronto riscontro.

“Al fine di una maggiore chiarezza nella trattazione del tema del sorvolo della Reggia di Capodimonte, è utile distinguere tra atterraggi e decolli.

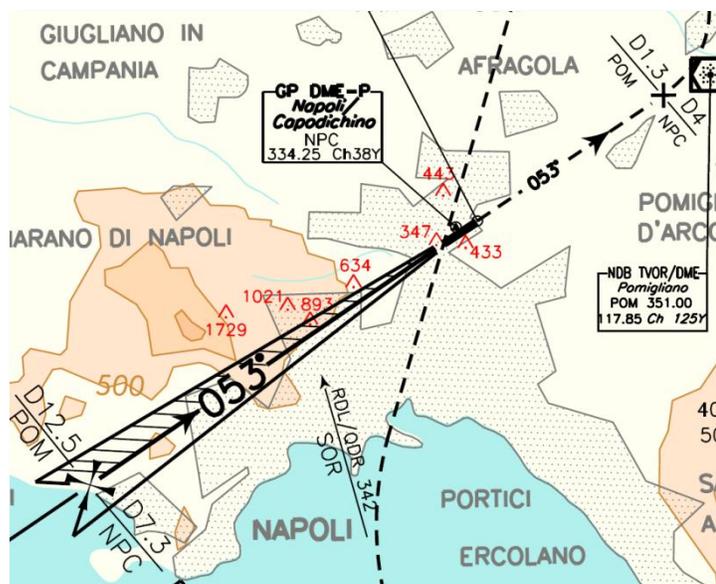
ATTERRAGGI

Come già puntualmente descritto nella Relazione di Ottemperanza presentata ai fini della verifica in data 23/11/2015 per evitare il sorvolo sulla Reggia di Capodimonte, come richiesto dalla presente prescrizione, il maggior numero di atterraggi avviene sulla pista denominata 24, in modo che si sorvoli il Comune di Casoria e si eviti il sorvolo sulla Reggia di Capodimonte, così come schematicamente rappresentato nella figura seguente.



Ad oggi, oltre il 75% degli atterraggi totali avviene secondo tale modalità. Si rappresenta, inoltre, che le modalità di atterraggio, ed ovvero se atterrare su pista 24 sorvolando il comune di Casoria o atterrare su pista 06 sorvolando la città di Napoli, sono determinate dai controllori di volo ENAV esclusivamente in funzione delle condizioni di sicurezza operativa, con particolare riferimento alle condizioni di velocità e direzione del vento.

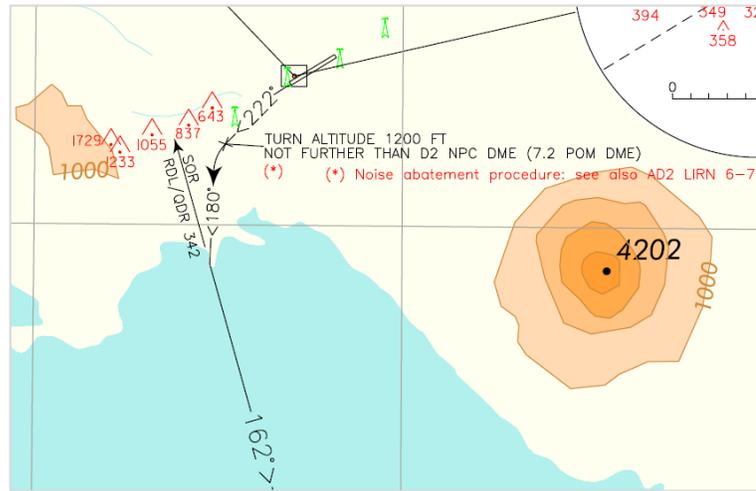
In relazione agli atterraggi sulla città di Napoli (testata 06), che ricordiamo avvengono per circa il 25% degli atterraggi totali, tutte le procedure strumentali sono elaborate in maniera tale che la traiettoria di atterraggio devii di circa 3° rispetto l'asse pista, evitando pertanto il sorvolo della Reggia di Capodimonte. Tali procedure sono in vigore dalla data di installazione dell'ILS – Instrumental Landing System, avvenuta nell'anno 2005. Si allega di seguito uno stralcio della procedura di atterraggio, riportata integralmente in allegato E – Cartografia A.I.P. Procedure di decollo e atterraggio.



DECOLLI

In merito ai decolli, si precisa che tutti i decolli evitano il sorvolo della Reggia di Capodimonte in quanto:

- > Se si decolla verso il comune di Casoria – circostanza che avviene per il 25% dei casi – si evita ovviamente il sorvolo della Reggia;
- > Se si decolla verso il Comune di Napoli, si è obbligati al rispetto della procedura antirumore in vigore dal 2005, e di seguito riportata, che evita il sorvolo della Reggia, effettuando una precedente virata verso il mare. Di tale procedura, pubblicata in AIP – Aeronautical Information Publication, è riportato uno stralcio nell'immagine seguente.



Pertanto, nell'Aeroporto di Napoli esiste, sin dal 2005, un sistema di monitoraggio delle procedure antirumore che sanziona le compagnie aeree che non le seguono. Le sanzioni ai vettori sono emesse da ENAC su segnalazione di GESAC. Ad oggi, il rispetto della procedura antirumore è in ogni caso del 99.96%.

Tale sistema, comprensivo del numero di infrazioni registrate nel 2013-2014 è compitamente descritto nella Relazione presentata ai fini della Verifica di ottemperanza in data 23/11/2015".

Osservazioni del Comune di Napoli

4765.13	Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale , che si allega alla presente, che evidenzia che: <i>“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;”</i>
---------	---

- **L'affermazione non corrisponde a vero:** i beni citati sono indagati sia in termini localizzativi che di consistenza (par. 4.2.2). la valutazione dei possibili impatti è svolta nel Cap. 7.

Osservazioni del Comune di Napoli

4765.16	Relativamente agli impatti ambientali è necessario analizzare/valutare i possibili effetti, diretti e indiretti, del PSA 2023 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;
---------	---

- **L'affermazione non corrisponde a vero:** i beni citati sono indagati sia in termini localizzativi che di consistenza (par. 4.2.2). la valutazione dei possibili impatti è svolta nel Cap. 7.

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina

4526.2C	<p>Paragrafo 4.2 – Vincoli e regimi di tutela</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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'edificio 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.</i></p>
---------	---

Si prega di riferirsi alla risposta all'osservazione **29261.5**.

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina

4526.6

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.

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

	<p><i>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.</i></p>
--	--

Si prega di riferirsi alla risposta all'osservazione **29261.5**.

1.10 [Certificazione di Aeroporto](#)

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
--	--

4526.8	<p><i>Inoltre si evidenzia che l'intervento di allineamento della taxi-way 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>
--------	---

- La Special Condition è applicata sine die ai sensi del citato regolamento (UE) 139/14. Non sarà pertanto necessario riallineare la citata via di rullaggio.

1.11 [Valutazione di Impatto Ambientale](#)

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.9	<p>CONCLUSIONI</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>La mancanza di documentazione sufficiente atta ad escludere impatti negativi determina a nostro avviso la necessità di sottoporre a VIA il progetto de quo.</i></p>

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche.

2. La Rete Aeroportuale Campana

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone

29261.22	<i>Che la scelta di puntare sull'aeroporto di Pontecagnano non rappresenta alcuna valida soluzione strategica al Piano Aeroportuale Nazionale, in quanto, la capacità di tale struttura aeroportuale non è assolutamente in grado, sia nella attuale configurazione, quanto nel progetto Masterplan presentato, di soddisfare le accresciute esigenze del trasporto aereo.</i>
----------	--

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche.

Osservazioni della Sig.ra Antonietta De Martino

4628.1	<i>L'impressione che si ha è che si voglia con un accordo tra i due aeroporti e la regione utilizzare parte di fondi dello stato, la cui erogabilità sembra molto dubbia e capitali privati, per dirottare sul Costa d'Amalfi parte dei traffici di Napoli e contemporaneamente fare crescere Napoli, evitando di effettuare studi e Valutazioni di Impatto ambientali e ogni altro iter procedurale.</i>
--------	---

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche.

Osservazioni della Sig.ra Antonietta De Martino

4628.3	<i>I trasporti vanno razionalizzati in tutto il mondo, ma razionalizzare non significa costruire aeroporti ogni 50-60 km come si vorrebbe fare in Campania. Innanzitutto esistono in Italia, per gli spostamenti, treni e linee veloci, secondo sembra altamente inopportuno andare a distruggere una zona agricola come dicevo per fare volare in realtà le linee low cost e piangere poi per un 'azienda aerea "l'Alitalia piena di debiti e in fallimento".</i>
--------	--

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche. L'osservazione è inoltre non pertinente perché riferita all'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi.

Osservazioni della Sig.ra Antonietta De Martino

4628.4	<i>La Campania ha già tanti problemi non sembra che la priorità sia un secondo aeroporto e né tantomeno possiamo pensare a improbabile turismo Cilentano come si racconta, oppure alla Basilicata arretrata.</i>
--------	--

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche. L'osservazione è inoltre non pertinente perché riferita all'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi.

Osservazioni della Sig.ra Antonietta De Martino

4628.5	<i>In Italia abbiamo tante altre priorità, strade e ponti da rifare, paesi interi che franano, montagne da ripristinare dissesti idrogeologici complessi e si pensa "al secondo aeroporto Campano" per di più con un piano tra privati e Regione che travalica ciò che al momento è stato autorizzato dalla Via e addirittura impugnato al Tar.</i>
---------------	---

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche. L'osservazione è inoltre non pertinente perché riferita all'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi.

Osservazioni della Sig.ra Antonietta De Martino

4628.6	<i>Qualsiasi atto che riguarda questa situazione aeroportuale Campana non potrà mai prescindere da una oculata scelta e da studi approfonditi su popolazioni, territorio e carichi da autorizzare e quindi da una profonda e severa Valutazione di Impatto Ambientale.</i>
---------------	--

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche. L'osservazione è inoltre non pertinente perché riferita all'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi.

3. Viabilità e traffico viario

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.5	<i>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 mancato adeguamento della viabilità comunale lungo Viale Umberto Maddalena fino all'intersezione di Via Santa Maria del Pianto, ancora privo di finanziamento</i>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.20	<i>Relativamente al progetto delle infrastrutture landside è necessario valutare se nel PSA2023 gli interventi previsti comportino un ulteriore incremento di carico stradale, anche considerato il positivo contributo della linea della Metropolitana di Napoli e in ipotesi della mancata realizzazione dell'intervento di mancato adeguamento della viabilità comunale lungo Viale Umberto Maddalena fino all'intersezione di Via Santa Maria del Pianto, ancora privo di finanziamento;</i>

- I lavori di realizzazione della Stazione “Aeroporto” della Metropolitana Linea 1 sono realizzati dal Comune di Napoli attraverso la sua concessionaria “Metropolitana di Napoli S.p.A.”
- Il progetto di realizzazione della Stazione “Aeroporto Capodichino” è stata approvata con prescrizioni dal CIPE con delibera n.88 del 13/12/2013 in cui sono stati confermati i principali interventi previsti dal Protocollo di Intesa Ge.S.A.C. – Comune di Napoli del 15/02/2013.
- Tra le prescrizioni vi è quella relativa alla viabilità di accesso alla Stazione Capodichino: “la viabilità prevista nel Progetto, relativa alle aree esterne e di avvicinamento all’Aerostazione (Forecourt) dovrà essere modificata, di intesa con ENAC e Ge.S.A.C., con un nuovo sistema di viabilità unidirezionale ad anello, con i relativi adeguamenti infrastrutturali necessari su Via Fulcro Ruffo di Calabria e Viale Umberto Maddalena”.
- A fronte di tale prescrizione è stato realizzato a cura del Comune di Napoli un progetto di riqualificazione della viabilità di accesso/uscita dell’aeroporto basato su uno studio trasportistico commissionato dalla Ge.S.A.C. nel 2013 ed aggiornato nel 2017 con i nuovi volumi di traffico previsti, e sulla base delle nuove previsioni di modalità di accesso all’aeroporto.
- Al momento sono in corso i lavori di riqualificazione della viabilità interna dell’Aeroporto a cura del Comune di Napoli ed in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE del 13/12/2013.
- Per quanto riguarda la viabilità esterna all’aeroporto, nella stessa delibera CIPE del 13/12/2013 è previsto l’adeguamento di Corso Umberto Maddalena a cura del Comune di Napoli. Tale adempimento dovrà in ogni caso essere portato a compimento da parte del Comune di Napoli, anche attingendo ad altre fonti di finanziamento, come espressamente dichiarato nella nota del Sindaco di Napoli n.133086 del 15 febbraio 2023 (Protocollo d’intesa Comune di Napoli / Ge.S.A.C.: fasizzazione degli interventi e realizzazione del sistema viabilità).

4. Aspetti ambientali

4.1 Atmosfera

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.4	<p>CAPITOLO 6 – CARATTERIZZAZIONE DEGLI ASPETTI AMBIENTALI</p> <p>Paragrafo 6.1.1 – Atmosfera</p> <p><i>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 Masterplan 2023 prevede un aumento del numero di voli complessivo, devono esserne valutati gli effetti attraverso la VIA.</i></p>

- Il traffico previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2020, di cui si è ottenuta la Compatibilità ambientale ha analizzato puntualmente gli effetti del traffico aereo stimato in oltre 113 mila movimenti annui sulla qualità dell'aria. L'aggiornamento del Piano di Sviluppo oggetto di analisi prevede non solo un numero di movimenti annui significativamente più basso (84.000 ATM rispetto ai 113mila ATMS previsti nel Master Plan del 2020), ma anche operati con una flotta molto più moderna ed efficiente equipaggiata con motori a minori emissioni in atmosfera. Basti citare ad esempio che alcuni vettori tra cui EasyJet e Lufthansa operano già con i nuovi aeromobili A320 NEO e A321 NEO che, secondo i dati dichiarati dalla stessa Airbus presentano valori di emissioni in atmosfera del **50%** più bassi della precedente versione A320.

4.2 Rumore**Attuazione regolamento europeo CEE n.598/2014**

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.7	<p>All'aeroporto di Capodichino trova diretta attuazione il Regolamento CEE n.598/2014 che con l'art.5 dispone: "Gli Stati membri garantiscono che sia adottato l'approccio equilibrato per la gestione del rumore prodotto dai velivoli negli aeroporti in cui è stato constatato un problema di rumore. A tal fine provvedono affinché:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. sia definito l'obiettivo di abbattimento del rumore per l'aeroporto interessato, tenuto conto, se del caso, dell'articolo 8 e dell'allegato V della direttiva 2002/49/CE; b. siano individuate le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico; c. sia valutata accuratamente la probabile efficacia delle misure di mitigazione del rumore sotto il profilo dei costi; d. siano selezionate le misure tenendo conto del pubblico interesse nel settore del trasporto aereo per quanto riguarda le prospettive di sviluppo dei loro aeroporti, senza nuocere alla sicurezza; e. siano consultati i soggetti interessati in maniera trasparente sugli interventi che intendono mettere in atto"; f. siano adottate le misure e siano fornite informazioni sufficienti su di esse; g. siano attuate le misure; h. siano previsti meccanismi di risoluzione delle controversie"

- Le citate azioni di mitigazione del rumore sono oggetto della Commissione Aeroportuale istituita ai sensi dell'art. 5 del DM 31/10/97. In particolare la Commissione Art. 5 dell'Aeroporto di Napoli, tra le prime istituite in Italia, è stata costituita nel luglio 2000.
- Nel corso degli anni la Commissione ha, non solo definito le procedure antirumore ed approvato la zonizzazione acustica, ma ha anche condiviso e approvato la installazione di un sistema di monitoraggio del rumore, ad oggi costituito da otto centraline distribuite sui due principali comuni interessati dalle curve isofoniche. Inoltre, l'Aeroporto di Napoli è stato il primo aeroporto in Italia, sin dal 2005 a sanzionare le compagnie aeree non rispettose delle procedure antirumore.
- Le attività della Commissione proseguono tutt'ora in maniera costante e proficua, avendo solo nell'ultimo anno effettuato quattro incontri tesi all'adozione di ulteriori misure di mitigazione della pressione acustica sull'intorno aeroportuale. Tra queste, si citano le due principali tese alla riduzione dei voli notturni ed al bilanciamento della pista, come meglio esplicitato nei punti precedenti.

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.8	<p>Che come si legge nelle relazioni quadrimestrali di valutazione della rumorosità prodotta dall'aeroporto di Napoli nel 2017, il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale utilizzato per Capodichino è stato stabilito in virtù di Convenzione tra il Ministero dell'Ambiente e la GESAC del 04/12/2000 e pertanto senza l'adozione delle speciali tecniche imposte dall'art.6 del citato Regolamento CEE n.598/2014 a mente del quale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le autorità competenti provvedono affinché sia determinato periodicamente il rumore degli aeroporti di cui sono responsabili, conformemente alla direttiva 2002/49/CE e alla legislazione applicabile in ciascuno Stato membro. Le autorità competenti possono chiedere l'assistenza dell'organo di valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n.621/2010 della Commissione. 2. Se la determinazione di cui al paragrafo 1 indica che possono essere necessarie nuove misure di restrizione operativa per risolvere un problema di inquinamento acustico in un

aeroporto, le autorità competenti provvedono affinché:

- i. siano applicati metodi, i descrittori e le informazioni di cui all'allegato I in modo tale da tenere in debita considerazione il contributo di ciascun tipo di misura applicabile nell'ambito dell'approccio equilibrato, prima che siano introdotte restrizioni operative;
 - j. sia istituita, al livello adeguato, una cooperazione tecnica tra i gestori dell'aeroporto, gli operatori di trasporto aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea affinché siano esaminate misure di mitigazione del rumore. Le autorità competenti provvedono inoltre affinché i residenti locali o i loro rappresentanti e le autorità locali competenti siano consultati e siano fornite loro informazioni tecniche sulle misure di mitigazione del rumore;
 - k. sia valutata l'efficacia in termini di costi delle nuove restrizioni operative, conformemente all'allegato II. Non sono considerate nuove restrizioni operative le modifiche tecniche minori apportate alle misure, se non un'incidenza effettiva sulla capacità o sulle operazioni;
 - l. il processo di consultazione dei soggetti interessati, che può assumere la forma di un processo dimensionale, sia organizzato con tempestività e in maniera effettiva, garantendo che i dati e le metodologie di calcolo siano accessibili e trasparenti. I soggetti interessati dispongono di almeno tre mesi per comunicare le loro osservazioni prima dell'adozione delle nuove restrizioni operative. Tra i soggetti interessati figurano almeno: I) i residenti locali che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto e interessati da problemi di inquinamento generato dal traffico aereo o i loro rappresentanti e le autorità locali competenti; II) i rappresentanti delle imprese locali con sede nelle vicinanze dell'aeroporto, le cui attività subiscono ripercussioni a causa del traffico aereo e delle operazioni aeroportuali; III) gli operatori degli aeroporti interessati; IV) i rappresentanti degli operatori di trasporto aereo che potrebbero essere interessati dagli interventi diretti a contenere il rumore; V) i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati; VI) il gestore della rete, di cui al regolamento (UE) n.677/2011 della Commissione (8); VII) ove applicabile, il coordinatore designato per l'assegnazione delle bande orarie.
3. Le autorità competenti seguono e controllano l'attuazione delle restrizioni operative, intervenendo laddove necessario. Provvedendo a che le informazioni pertinenti siano messe a disposizione a titolo gratuito e siano facilmente e rapidamente accessibili per i residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti e per le pertinenti autorità locali.
 4. Le informazioni pertinenti comprendono:
 - a. nel rispetto delle leggi nazionali, le informazioni relative alle presunte violazioni dovute a cambiamenti delle procedure di volo, in relazione all'impatto prodotto ai motivi di tali cambiamenti;
 - b. i criteri generali applicati per la distribuzione e la gestione del traffico in ciascun aeroporto, nella misura in cui tali criteri possono produrre un impatto ambientale o acustico;
 - c. i dati raccolti dai sistemi di misurazione del rumore, qualora disponibili.

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone

29261.14	Nonostante il sorvolo dei citati quartieri mancano le necessarie centraline di rilevazioni delle emissioni acustiche provocate dagli aeromobili in aperta violazione del regolamento UE n. 598/2014
-----------------	---

- La rete di monitoraggio è costituita e gestita in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente. Delle otto centraline di monitoraggio, di cui è costituita la rete di monitoraggio sei ricadono sul territorio del Comune di Napoli, ricoprendo diverse municipalità, e quartieri, es Vomero, Capodimonte, Foria/Orto Botanico, Calata Capodichino.

Sistema di monitoraggio del rumore

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.10	<i>I dati di input (decolli e atterraggi) forniti con lettera dell'ENAC dell'11/06/2018, prot. 0062968/P, al Comitato No Fly Zone, ed utilizzati per la redazione delle curve isorischio ed isofoniche non appaiono congruenti, provocando così anche una non corretta valutazione del numero di cittadini esposti, sia al rischio terzi – risk assessment aeroportuale, che all'inquinamento acustico ed atmosferico</i>

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.11	<i>Nonostante le richieste formali, non sono stati consegnati i dati relativi all'inquinamento acustico provocato dagli aeromobili né è stata appontata l'accessibilità da remoto al monitoraggio istantaneo così come prescrive la vigente normativa ottenendo solo di recente i dati parziali del 2017 e non quelli attuali, relativi ai rilievi eseguiti dalle stazioni di monitoraggio (che si allegano al presente atto)</i>

- La valutazione dei livelli acustici viene condotta in maniera sistematica dal gestore sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente e i risultati trasmessi alle autorità competenti. Tale attività è condotta fin dal 2006 grazie alla rete di monitoraggio fonometrico presente sull'intorno aeroportuale, che consente la registrazione e l'analisi di ogni singolo evento aeronautico e la correlazione dello stesso con i tracciati radar. In sede di Commissione ex art 5 DM 31/10/97 vengono condivisi gli indicatori relativi al traffico e ai livelli acustici misurati alle centraline (LVA).
- Gesac elabora inoltre le impronte acustiche in LVA ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente e secondo quanto specificamente prescritto dal Decreto di compatibilità ambientale Prot. DSA-DEC-2008-0000622, trasmettendolo alle autorità competenti.
- In un'ottica di assoluta trasparenza Gesac ha inoltre completamente rinnovato le pagine dedicate ai temi ambientali (<https://ambiente.aeroportodinapoli.it/>) del proprio sito WEB, riservando una sezione specifica alla informazione al pubblico circa dati e informazioni specificamente attinenti il monitoraggio, la sorveglianza, il rispetto della procedura antirumore, l'uso pista, ecc.
- Infine anche al fine di sviluppare una maggiore familiarizzazione dell'utenza con gli strumenti esistenti per la gestione del tema rumore, presso l'area partenze del Terminal è stato predisposto un monitor dal quale è possibile seguire in tempo reale ogni singolo aeromobile in arrivo o partenza dall'aeroporto e l'attività delle centraline fonometriche, con lettura dei livelli di rumore registrati.

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.12	<i>Dall'esame dei dati forniti dalla GESAC alla Commissione Aeroportuale ex art. 5 DM 31/10/1997, emerge con tutta evidenza la contraddittorietà dei parametri/limiti acustici anche in aree esterne alle zone aeroportuali di rispetto (A, B e C), alle quali è applicabile, in via diretta e immediata l'art. 844cc, che impone il criterio della normale tollerabilità assolutamente superato, come dimostra la tabella fornita dal gestore aeroportuale con picchi che giungono fino a 100dB (a) per evento istantaneo né le otto centraline installate (di cui alcune mancanti di anemometro) della rete di monitoraggio, sono adeguate, sia per la loro collocazione, sia per la congruità e correttezza, sia per la carenza della manutenzione periodica e verifica dell'effettiva operatività e conseguente validità dei dati riscontrati. È, difatti, indispensabile, in tale contesto, la trasparenza dei dati e loro disponibilità con la indicazione di eventuali infrazioni per il superamento dei limiti massimi, nonché la correlazione tra i tracciati radar e ogni singolo aeromobile in decollo e atterraggio, anche per gli aeromobili qualora gli stessi operino con ATC Trasponder in posizione OFF e/o in avaria</i>

- Non si ravvede alcuna "contraddittorietà" nei dati forniti e condivisi in sede di Commissione art. 5. La elaborazione ed analisi dei dati di monitoraggio acustico viene effettuata e condivisa in Commissione in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente.
- La manutenzione delle centraline è fatta in maniera scrupolosa secondo i più avanzati standard. La rete è stata realizzata in conformità a quanto prescritto dalla normativa vigente e secondo i requisiti previsti da standard di riferimento.
- La validità dei dati (sia in termini acustici che di correlazione con ogni singolo evento aeronautico) è certificata da Tecnico competente in acustica ambientale ai sensi della L 447/95 e le relative relazioni tecniche trasmesse ad ARPAC.

Voli notturni

Osservazioni della Sig.ra Antonietta De Martino	
4628.2	<i>Dalle varie denunce dei comitati che sono molto attivi a Napoli si legge di una continua lotta contro l'inquinamento acustico e contro spesso "voli notturni dubbi", ritengo che tutta la normativa aeroportuale italiana deve essere rimessa in profonda discussione. I vettori dovrebbero migliorare notevolmente tutte le loro caratteristiche di rumore e d'inquinamento.</i>

- L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale.

Impronta acustica e classificazione acustica

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.6	<i>Per effetto dell'incremento dei voli si registra un aumento esponenziale dell'inquinamento acustico derivante dal passaggio degli aeromobili in avvicinamento e atterraggio sulla pista 06 e sulla pista 24 con una frequenza in orari di punta di circa 1 movimento ogni due minuti che impone rimodulazione del "rischio terzi" aeroportuale che dell'impatto acustico sulla cittadinanza</i>

- **L'osservazione non è pertinente:** come dettagliato nel PSA la valutazione della impronta acustica relativa al traffico 2016/2017 pur in presenza di un aumento di traffico, evidenzia una estensione superficiale inferiore a quella relativa alle curve isofoniche 2001/2002 di cui alla zonizzazione aeroportuale vigente. In merito al Rischio per Terzi, così come meglio dettagliato in precedenza, esso è stato rimodulato dall'ENAC in funzione dei nuovi valori di traffico.

Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.15	<i>Ugualmente i citati quartieri, pur al di fuori delle curve isofoniche LVA redatte in sede di Commissione Aeroportuale, sono soggette a una incongrua classificazione acustica senza verifiche periodiche, quanto tempestive, in relazione all'intensificazione dei sorvoli</i>

- **L'osservazione non è pertinente:** la classificazione acustica di aree esterne alle zone A, B e C di cui al DM 31/10/97 sono pertinenza del Comune ai sensi di quanto previsto dalla 447/95.

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.3	<i>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 2001/02 ed un aumento del 7% rispetto al modello 2016/17 e contestualmente è previsto un aumento degli atterraggi su Napoli del 3% rispetto al modello 2001/02 e un decremento del 4% rispetto al modello 2016/17</i>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.4	<i>Dalla sovrapposizione delle isofoniche del PSA 2023 con l'impronta del PRA risulta che l'area del PRA è più estesa rispetto alle curve isofoniche del PSA 2023; 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.</i>

- **L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad altro procedimento (Piano di Rischio Aeroportuale) senza alcuna relazione con l'impatto acustico.**

Impatto sulla popolazione

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.5	<p>Paragrafo 6.2 – Rumore</p> <p><i>Il SAP contiene dati relativi agli effetti sulla componente rumore non esaustivi e contraddittori. 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 redistribuzione del traffico aereo.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>Sorgente aeroportuale. <i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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%.</i></p> <p><i>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 meteorologiche, 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).</i></p> <p><i>Se tale limitazione è possibile in una specifica fascia non si comprende perché non possa essere</i></p>

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.

- **RUMORE: l'osservazione non è pertinente** in quanto la valutazione impatto acustico relativamente alle opere infrastrutturali può essere sviluppata a cura dei rispettivi enti di gestione. La valutazione di impatto acustico relativo al rumore aeroportuale è stata sviluppata in conformità a quanto prevede la normativa vigente, tenendo conto quindi anche del traffico, delle procedure di volo in essere e con determinazione dei suoi effetti in termini sia di superfici ai vari livelli acustici che di popolazione esposta.
- **SORGENTE AEROPORTUALE:** la valutazione dell'impatto acustico è effettuata in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente senza esclusione di aree di interesse o procedure/operazioni di volo. Non risultano incongruenze tra le percentuali di uso pista RWY 06 di cui al SPA e pubblicate attraverso il sito web del gestore riferiti ad archi temporali diversi. La adozione di una azione di mitigazione, basata sull'obbligo di uso pista RWY24 nelle ore serali e notturne (a meno di imprescindibili condizioni di sicurezza del volo) ha l'obiettivo di preservare in tali fasce orarie più delicate le aree dell'intorno aeroportuale a maggiore densità di popolazione
- La valutazione del rumore aeroportuale e la elaborazione degli indici di impatto acustico vengono condotti in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente. Le analisi e validazione dei dati e la elaborazione delle relative relazioni tecniche sono sviluppate a cura di Tecnico Competente in acustica.
- Come specificato nelle Linee Guida ISPRA, la normativa vigente non stabilisce alcun criterio per la individuazione del numero di postazioni di misura necessarie il monitoraggio del rumore aeroportuale. Per quanto specificamente riguarda la numerosità dei punti di misura, si ricorda che la rete di monitoraggio acustico dell'Aeroporto di Napoli, dopo un nucleo iniziale di quattro centraline, è stata infatti estesa con introduzione di ulteriori quattro centraline in adempimento di quanto richiesto dalla prescrizione B5 del Decreto di Compatibilità ambientale n. 622 del 22/08/2008 relativo al Masterplan 2020. Per quanto invece attiene la posizione delle centraline di monitoraggio acustico, essa è stata negli anni oggetto dei lavori della Commissione art. 5 in cui sono state condivise le scelte legate ad ogni singola allocazione, anche alla luce di tutte le specifiche esigenze tecniche e logistiche di cui occorre tenere conto.
- Tale tema è ad oggi già all'esame della Commissione art. 5 per quanto specificamente riguarda la analisi dello spostamento della centralina P05 (centralina mobile) in altro sito di cui si ritenga più utile in monitoraggio. Pertanto ogni eventuale modifica, spostamento e integrazione sarà esaminata e condivisa in seno a detta Commissione.
- L'installazione di centraline per il monitoraggio del rumore stradale non è pertinente.

4.3 [Rumore e atmosfera: conclusioni](#)

Osservazioni delle Associazioni Comitato No Fly Zone - Assoutenti Città Metropolitana di Napoli - Comitato Viabilità Cittadina	
4526.7	<p>SALUTE PUBBLICA E SICUREZZA</p> <p><i>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 nonché al rischio di incidente connesso intrinsecamente alle attività aeronautiche, i relativi possibili impatti non sono stati analizzati. Sono infatti notoriamente acclamate 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.</i></p>

- **L'osservazione non è pertinente in quanto si tratta di mere considerazioni di carattere personale, non suffragate da valutazioni tecniche.** In ogni caso rispetto allo scenario assentito a VIA nel 2008, il numero di movimenti stimati al 2023 dall'ultimo aggiornamento del Master Plan è sensibilmente inferiore. A questo aspetto è opportuno aggiungere che l'evoluzione tecnologica degli aeromobili comporta minori emissioni atmosferiche e acustiche. Si ritiene quindi che possibili effetti stimati sulla salute pubblica siano comunque ampiamente contenuti in quelli stimati nel MP2020 che ha avuto la compatibilità ambientale nel 2008.

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.18	<p><i>Relativamente agli impatti ambientali è necessario analizzare/valutare i possibili effetti, diretti e indiretti, del PSA 2023 sulla popolazione esposta, in particolare quella maggiormente interessata dalle traiettorie dei movimenti aerei.</i></p>

- L'impronta acustica previsionale relativa al PSA 2023 ed attualmente in valutazione presso la Commissione Art. 5 è stata sviluppata oltre che sulla base della previsione di traffico, anche sulla base della fleet mix previsto, sulla base delle traiettorie dei movimenti aerei ed adottando percentuali di uso pista ottimale in relazione agli impatti sull'intorno aeroportuale, con lo specifico obiettivo di minimizzazione tale impatto sia in termini di superfici che di popolazione interessata.

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.22	<p><i>Relativamente agli aspetti acustici è necessario valutare:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>in dettaglio le attività esistenti e previste dalla strumentazione urbanistica vigente nelle aree isofoniche in rapporto ai livelli di rumore attesi;</i> - <i>in maniera approfondita gli impatti acustici attuali e futuri, in rapporto con la popolazione esposta e 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</i>

- **L'osservazione risulta pleonastica in quanto, come è noto, tali attività sono oggetto della Commissione art. 5.**

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.23	<p>Relativamente agli aspetti delle emissioni in atmosfera è necessario valutare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una stima della significatività degli impatti delle emissioni in atmosfera non con il confronto dei dati del PSA 2020 che prevedeva un 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 inserimento del traffico veicolare in assenza dell'esercizio della fermata "Capodichino" della metropolitana linea 1.

- **L'osservazione non è pertinente:** come dettagliato nel Masterplan al 2023 gli scenari di emissione in atmosfera risultano migliori rispetto a quelli relativi al Masterplan 2020 e relativa procedura di VIA, in considerazione di un numero di voli inferiore, un miglioramento graduale e progressivo (già in atto) dei fleet mix in termini di emissione, di sviluppo della accessibilità all'aeroporto, grazie anche alla realizzazione della stazione della metropolitana.

4.4 [Bonifica dei siti](#)

Osservazioni della Città Metropolitana di Napoli	
4053.2	<p>In relazione alle tematiche inerenti l'Ufficio "Bonifica Siti", si segnala quanto di seguito riportato:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Comune di Napoli: si rappresenta che - per quanto risulta agli atti - l'area "Deposito Carburanti Avio" - facente parte del sito interessato dall'intervento indicato a margine - è oggetto di procedure di cui all'art. 249 del D. Lgs. 152/2006 (Aree contaminate di ridotte dimensioni). Più precisamente, in relazione a detta area di deposito prospiciente via Lindbergh a servizio dell'Aeroporto di Capodichino in Napoli, ove sono presenti serbatoi adibiti allo stoccaggio di carburanti e di sostanze antincendio, la società Skytanking srl che gestisce il sito, a seguito del verificarsi di un evento accidentale potenzialmente contaminante risalente all'anno 2012, ha svolto indagini ambientali nel 2013 e nel 2015 che hanno evidenziato superamenti delle Concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) previste dal D. Lgs. 152/06, in relazione ad alcuni parametri. Allo stato delle cose non si può ritenere concluso il procedimento. b. Comune di Casoria: Si segnala - per quanto presente agli atti - che sul sito in questione, limitatamente all'area di progetto ricadente nel territorio del comune di Casoria, non è in atto alcuna procedura di bonifica di cui all'art 242 del d.lgs. 152/06 s.m.i.

- L'ARPAC, con prot. n. 0062954/2015 del 13.10.15, ha preso atto che le indagini ambientali integrative eseguiti sul sito hanno consentito di delimitare arealmente la sorgente secondaria di contaminazione della matrice suolo e di verificare l'applicabilità dell'art. 249 del D.Lgs. 152/06. Al momento sono ancora in corso i sondaggi.

4.5 [Consumi idrici](#)

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.6	<i>Preso atto del parere della Direzione centrale Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità, che si allega alla presente, che evidenzia la necessità di valutare se vengono incrementati i carichi idrici attuali e di verificare la loro compatibilità con la rete cittadina</i>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.21	<i>Relativamente al progetto delle infrastrutture landside è necessario valutare se nel PSA2023 gli interventi previsti comportino un aumento dei carichi idrici attuali e di verificare la loro compatibilità con la rete cittadina</i>

- L'aeroporto Internazionale di Napoli ha da tempo intrapreso specifiche azioni per la riduzione del consumo di acqua potabile. Tali azioni hanno portato nel triennio 2016-2018 ad una riduzione del consumo del 27 %. Ulteriori azioni saranno messe in campo come l'utilizzo di acqua riciclata per attività dove non è richiesto l'uso di acqua potabile, come ad esempio le esercitazioni antincendio dei VVF.
- In merito agli scarichi, è opportuno precisare che il progetto di estensione del terminal non prevede un incremento significativo delle toilette, così come non sono previsti in progetto nuovi edifici che possano incrementare significativamente i volumi di acque reflue trattate ad oggi.

4.6 [Rifiuti](#)

Osservazioni della Città Metropolitana di Napoli	
4053.1	<i>Per quanto concerne la problematica relativa all'Ufficio "Ciclo Integrato dei Rifiuti", si comunica di non avere osservazioni da formulare</i>

5. Third Party Risk

5.1 [Dati di Traffico e utilizzo pista](#)

Osservazioni dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.16	<i>Questioni di sicurezza consigliano un uso, solo in caso di emergenza, della pista 24 in decollo e della pista 06 in atterraggio (evitando il sorvolo della città di Napoli), così come chiaramente affermato con nota dell'11.02.2003, n.20794 dell'ENAC, a firma del Com.te Silvano Imparato, poiché dal 2003 non si registrano modifiche sostanziali tali da ritenere superati i criteri di sicurezza che sconsigliavano i movimenti aeronautici sulla città di Napoli</i>

- **L'osservazione non è pertinente.** In ogni caso la citata nota n. 20794 dell'11.02.2003 è stata superata dalla nota ENAC n. 0838 del 13 aprile 2005 a cui è allegata la sintesi di riunione del 13.04.05 tra la stessa ENAC, Ge.S.A.C. ed ENAV in cui ENAV riferiva dell'avvenuta installazione del dispositivo ILS a supporto delle procedure strumentali di precisione.

5.2 [Piano di Emergenza Aeroportuale PEA](#)

Osservazioni dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.17	<i>Il Piano di Emergenza Aeroportuale-PEA per incidente aereo (ENAC-Ordinanza n. 5/2016 del 16 Maggio2016) non è attuale atteso l'incremento esponenziale dei movimenti aerei e l'inadeguata identificazione delle attività prossime allo stesso sedime aeroportuale, generando interrogativi sulle procedure predisposte in caso di incidente tra confine di sedime ed area esterna</i>

- **L'osservazione non è pertinente.** In ogni caso la Gesac, in uno con l'ENAC e tutti gli enti coinvolti dai piani di emergenza svolgono annualmente una esercitazione "full scale" valutando l'attualità delle procedure previste per il Piano di Emergenza Aeroportuale, aggiornandolo qualora necessario. L'ultimo aggiornamento del PEA è stato inoltrato formalmente all'ENAC in data 19 aprile 2019.

Osservazioni dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.20	<i>Nel PEA manca il coordinamento tra i Comuni interessati e la GESAC circa le procedure di intervento e di soccorso per stati di ALLARME, EMERGENZA ed INCIDENTE poiché si è proceduto solamente ad elevare la categoria di servizio antincendio aeroportuale a CAT 8 ICAO</i>

- **L'osservazione non è pertinente ed è inesatta:** l'ENAC, in quanto Autorità svolge il compito di coordinare tutte le attività in capo ai Comuni, alle Province e/o Città Metropolitane, ed agli Organi dello Stato coinvolti. I Piani di Emergenza Aeroportuali, approvati dall'ENAC, sono estremamente complessi e completi, contenendo l'elenco degli Enti e/o società coinvolte in caso di incidente, le attribuzioni di responsabilità e le procedure di coordinamento.

5.3 [Piano di Emergenza Esterno PEE](#)

Osservazioni dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.18	<i>Il Piano di Emergenza Esterno-PEE, redatto dalla Prefettura di Napoli e Provincia non tiene in debito conto il rischio emergenza AVIATION complessivo mancando l'integrazione ed il coordinamento tra tutti i Comuni circostanti con la elencazione delle aziende, delle attività a rischio rilevante e di quelle ad elevata presenza antropica. Esigenze di sicurezza imporrebbero anche per lo stesso Piano emergenza esterna Industrie a rischio incidente rilevante (vedi Piano proposto ENAC/ENAV del 18-12-2015) e i relativi piani di evacuazione, che coinvolgono il gestore aeroportuale GESAC in relazione ai Comuni aeroportuali coinvolti, un'analisi specifica</i>

- **L'osservazione non è pertinente ed è basata su mere osservazioni di carattere personale e non suffragata da evidenze tecniche né documentali. Per il tema di questo punto si può far riferimento al punto precedente.**

5.4 [Piano di Azione](#)

Osservazioni dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.21	<i>il Piano di Azione all'uopo redatto dalla GE.SA.C. e consultabile online a cui il Comitato No Fly Zone ha mosso osservazioni non tenute in debito conto, appare assolutamente inadeguato a tutelare i diritti alla salute ed alla sicurezza dei cittadini Napoletani e degli altri comuni interessati, ad oggi esposti ad un rischio aeroportuale rilevante e non accettabile</i>

- **L'osservazione è inesatta:** come è verificabile dall'analisi dei documenti citati, le osservazioni del Comitato No Fly Zone sono state puntualmente riscontrate ed alcune di esse sono state integrate nel citato Piano di Azione.
- In merito alla valutazione del rischio come "inaccettabile" trattasi di una mera considerazione di carattere personale non suffragata da valutazioni di carattere tecnico.

5.5 Piano di Rischio Aeroportuale

Osservazioni dell'Associazione Comitato No Fly Zone	
29261.19	<i>Il Piano di Rischio Aeroportuale è stato approvato dal solo Comune di Napoli, mentre i Comuni di Casoria, Afragola e Casalnuovo risultano, a 13 anni della sua adozione come Regolamento ENAC, del tutto inadempienti</i>

- L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad altra procedura (art. 715 del Codice della Navigazione).

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.8	<i>Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale, che si allega alla presente, che evidenzia che: "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 San Pietro a Patierno e tale circostanza appare rilevante ai fini della valutazione ambientale del PSA"</i>

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.10	<i>Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale, che si allega alla presente, che evidenzia che: "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;"</i>

- L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad altra procedura (art. 715 del Codice della Navigazione)

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.11	<i>Preso atto del parere del servizio Pianificazione urbanistica generale, che si allega alla presente, che evidenzia che: "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;"</i>

- L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad altra procedura (art. 715 del Codice della Navigazione)

Osservazioni del Comune di Napoli	
4765.15	<i>Relativamente agli impatti ambientali è necessario analizzare/valutare i possibili effetti, diretti e indiretti, del PSA 2023 sugli edifici ricadenti nella zona A-insediamenti di interesse storico nell'area di San Pietro a Patierno</i>

- Gli effetti sono considerati nella più ampia analisi effettuata sulle aree circostanti l'aeroporto.

Osservazioni del Comune di Napoli

4765.19	<i>Relativamente agli aspetti urbanistici è necessario analizzare:</i> - <i>il regime delle trasformazioni future con la sovrapposizione del vigente PRA con le curve di isorischio (fasce A-B-C);</i> - <i>la compatibilità delle trasformazioni con la zona gialla del rischio vulcanico "Campi Flegrei"</i>
----------------	--

- **Osservazione non pertinente in quanto riferita ad altra procedura**(Art. 707 del Codice della Navigazione).

6. Azioni di mitigazione/compensazione e trasparenza dei dati**Osservazione dell'Associazione Comitato No Fly Zone**

29261.9	<i>Il Comitato No Fly Zone ha richiesto diversi documenti tramite Accesso Civico agli atti tra cui i Movimenti dello scalo Capodichino dal 2012 ad oggi, in relazione ad ogni singola pista</i>
----------------	---

- Ge.S.A.C. ha fornito quanto richiesto ad Assoutenti con nota prot. n.105 del 08.05.2018. Inoltre i dati di utilizzo pista sono anche presentati in Commissione ex art. 5.

Osservazioni del Comune di Napoli

4765.24	<i>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</i>
----------------	--

- **L'osservazione risulta pleonastica in quanto sono già previste da parte del Gestore Aeroportuale.**

Osservazioni del Comune di Napoli

4765.25	<i>Relativamente agli aspetti relativi alla trasparenza dei dati ambientali è necessario che i dati di monitoraggio siano resi disponibili alla cittadinanza.</i>
----------------	---

- Ge.S.A.C. ha predisposto sul proprio sito web una specifica sezione (<https://ambiente.aeroportodinapoli.it/>) dedicata alla pubblicazione di dati e informazioni di interesse ambientale, tra cui anche dati relativi ai monitoraggi ambientali.