

Indice



Volume I		
Premesse, Quadro di riferimento programmatico e progettuale		

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	12
3.1 NOTA METODOLOGICA	12
3.2 ANALISI DEGLI OBIETTIVI, DELLE PREVISIONI E DELLO STATO DI ATTUAZIONE DEI PIANI E DEI PROGRAMMI RELATIVI ALL'AREA D'INTERVENTO	12
3.2.1 Piani e programmi nazionali, regionali e sub-regionali nel settore dei trasporti e della viabilità	12
3.2.2. Piani della mobilità e dei trasporti a livello locale	14
3.2.3 La pianificazione territoriale di area vasta	17
3.2.4. Pianificazione urbanistica e settoriale di livello locale	21
3.2.5Piani e programmi per la salvaguardia e la gestione delle risorse ambientali	26
3.3 SINTESI DELLE PREVISIONI E ANALISI DELLE RELAZIONI TRA IL SISTEMA DELLE PIANIFICAZIONI ED IL PROGETTO	27
3.4. SINTESI DELLE RELAZIONI TRA IL PROGETTO E GLI OBIETTIVI E PREVISIONI DEI PIANI E PROGRAMMI	30

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1 Nota Metodologica

Lo studio del quadro di riferimento programmatico è stato condotto in ordine agli strumenti di pianificazione e programmazione di ogni settore e scala.

Per la presentazione dell'analisi condotta si è fatto riferimento al settore cui ciascun piano e programma esaminato attiene: le categorie individuate sono quella dei trasporti e della viabilità, l'urbanistica, la gestione e salvaguardia delle risorse ambientali e culturali.

Per ciascun piano e programma esaminato si sono evidenziati l'ambito territoriale di riferimento, la tipologia del piano, il suo stato di attuazione, i contenuti di interesse e le criticità connesse al quadro degli interventi oggetto del piano di sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto.

3.2 Analisi degli obiettivi, delle previsioni e dello stato di attuazione dei piani e dei programmi relativi all'area d'intervento

3.2.1 Piani e programmi nazionali, regionali e sub-regionali nel settore dei trasporti e della viabilità

3.2.1.1. Piano Generale dei Trasporti - Ministero dei Trasporti e della Navigazione (2001)

Nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, l'aeroporto di Capodichino è indicato come uno dei nodi della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture di trasporto esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale. La strategia di pianificazione degli investimenti statali per il completamento ed il potenziamento del sistema di trasporto nazionale indica che gli stessi dovranno riguardare prioritariamente gli elementi del sistema appartenenti allo SNIT.

Demandando allo specifico Piano di Settore la promozione: a) dell'ottimizzazione delle economie di scala, b) dello sviluppo delle complementarità funzionali e delle sinergie fra aeroporti, c) della specializzazione, nei casi opportuni, degli scali per tipologia di trasporto e, infine, d) dello sviluppo della logistica e dell'intermodalità, così come delle infrastrutture di accesso, il PGT indica, tra altre cose, che l'intervento dello stato dovrebbe riguardare, in particolare, la realizzazione delle

infrastrutture di accesso stradali e ferroviarie (queste ultime se giustificate dalla entità del traffico) (par. 8.6.2 del PGT).

3.2.1.2. Piano Regionale dei Trasporti della Campania - Regione Campania (1993)

Nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, si citano i contenuti del PRT del 1993. Con riferimento all'aeroporto di Capodichino, esso contiene (par 4.2) indicazioni di carattere generale che ritengono necessario il potenziamento dello scalo, con riferimento sia alle infrastrutture air-side (piazzole di sosta per aeromobili) che land-side (aerostazione passeggeri, terminal merci, parcheggi per l'utenza), al fine di supportare la crescita dei traffici aerei di breve e medio periodo, fino ad un orizzonte temporale del 2008 circa.

3.2.1.3. Progetto di Sistema di Metropolitana Regionale - Regione Campania (2002)

Il documento, contenuto nella Delibera della Giunta Regionale Campana n. 1.282/2002 scaturisce da uno studio di fattibilità sul sistema regionale campano di trasporto collettivo promosso dalla Giunta Regionale. L'obiettivo di fondo che l'Amministrazione intende perseguire è la limitazione del traffico veicolare privato mediante una diversione modale che favorisca i mezzi di trasporto collettivo; gli strumenti per l'attuazione di questa politica della mobilità sono il potenziamento della rete regionale di trasporto ferroviario, l'integrazione funzionale delle diverse linee, il coordinamento con i servizi di trasporto collettivo su gomma, sia urbani che extra-urbani, l'adozione di orari cadenzati a frequenze medio alte (15-20 minuti di intertempo tra le corse nell'ora di punta).

Da un punto di vista complessivo, l'applicazione del programma di interventi definito mira, dunque, ad una nuova ripartizione modale degli spostamenti con il trasferimento di una sensibile quota di domanda al trasporto pubblico e la conseguente riduzione del grado di congestione della rete stradale regionale principale, incidendo soprattutto sugli spostamenti che fanno capo al capoluogo di regione. L'intervento che investe in modo diretto e significativo l'accessibilità dell'aeroporto di Capodichino è quello che prevede il completamento della nuova linea ferroviaria Alifana "S. Maria Capua Vetere-Aversa-Napoli" fino al Centro Direzionale di Napoli, con la realizzazione di una stazione a servizio dell'aeroporto di Capodichino, le cui uscite siano integrate con il terminal passeggeri dello scalo.

Per la linea Alifana è inoltre confermata la prevista piena integrazione, infrastrutturale e funzionale, con la Linea Metropolitana 1.

3.2.2. Piani della mobilità e dei trasporti a livello locale

3.2.2.1. Piano Generale del Traffico Urbano - Comune di Napoli (2002)

Nell'ambito del PGTU, le strategie che vengono previste per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale sono di carattere prevalentemente normativo (disciplina della circolazione e della sosta sulle infrastrutture disponibili) con minimi interventi infrastrutturali (ridisegno dei cigli, istituzione di rotatorie, ...). Per quanto riguarda la viabilità di accesso all'aeroporto, il Piano prevede per viale U. Maddalena alcuni interventi tesi alla fluidificazione della circolazione veicolare; in particolare, è previsto il ridisegno dello schema di circolazione di p.za Di Vittorio e di Largo S. Maria del Pianto, alle estremità, rispettivamente, settentrionale e meridionale di v.le Maddalena. Nel primo caso, lo studio della riorganizzazione dello schema della circolazione per la risoluzione dei problemi di congestione del traffico, nelle more del completamento del ramo di autostrada urbana Secondigliano-v.le Maddalena, è esteso alle strade secondarie prossime a p.za Di Vittorio (parr. 21.7.3, 21.7.4 e 22.3.2).

3.2.2.2. Piano Comunale dei Trasporti - Comune di Napoli (1997)

Il Piano Comunale dei Trasporti della città di Napoli contiene l'inquadramento generale delle strategie da adottare per il riordino del sistema della mobilità cittadina; tra gli interventi sulle reti di trasporto terrestre in esso programmati, sono contenute una serie di opere capaci di sortire notevoli effetti positivi sull'accessibilità land-side dello scalo aereo. Per la parte riguardante la rete stradale, si rimanda al Piano della Rete Stradale Primaria, che approfondisce e completa il quadro della programmazione impostato nel PCT. Per la parte ferroviaria, l'intervento che riguarda direttamente l'aeroporto di Capodichino è la realizzazione di una stazione sulla Linea Metropolitana 1/Linea Alifana a servizio dello scalo (par 5.2, pag. 80). La stazione servirebbe in modo eccellente l'utenza sistematica dello scalo (addetti delle varie aziende localizzate presso l'aeroporto) nonché i passeggeri del trasporto aereo, favorendo una diversa ripartizione modale per l'accesso/egresso allo scalo più orientata verso il trasporto collettivo. La Linea 1, infatti, serve direttamente, con un percorso ad anello, il Centro Direzionale di Napoli, la stazione ferroviaria centrale, dove si attestano i servizi nazionali e regionali e dove arriveranno i treni dell'Alta Velocità/Alta Capacità, la sede centrale dell'Università ed il centro storico, la borsa merci, il Municipio, il porto commerciale, la zona residenziale e commerciale di qualità della città, la zona ospedaliera. Tramite l'interconnessione con le altre linee della rete metropolitana di Napoli, saranno agevolmente raggiungibili, inoltre, i quartieri periferici occidentali ed orientali, la mostra d'oltremare, i nuovi insediamenti universitari e l'area di sviluppo di Bagnoli. Complessivamente, la rete di linee metropolitane programmata dal PCT ha uno sviluppo di circa 82 km, di cui 54 km sono nuove realizzazioni; le stazioni previste sulla rete sono 96, di cui 51

nuove. La realizzazione della stazione sulla linea Metropolitana 1 accrescerà, dunque, notevolmente l'accessibilità dell'aeroporto, attiva e passiva.

3.2.2.3. Piano della Rete Stradale Primaria - Comune di Napoli (2002)

Il piano della Rete Stradale Primaria della città di Napoli, basandosi su approfondimenti di settore delle analisi svolte nel PCT del 1997, delinea la topologia della rete stradale principale, definendo le caratteristiche della singole arterie che la compongono, ed individua le azioni da intraprendere per il suo completamento. Gli interventi programmati capaci di avere impatti diretti sull'accessibilità dello scalo vengono di seguito riepilogati; essi sono riportati nel paragrafo 4.1 del documento in esame.

- 1) *Asse Occidentale*: viene confermata la necessità di realizzare questo ramo di autostrada urbana tra la perimetrale di Scampia e la Tangenziale di Napoli, precisando che lo svincolo di connessione con quest'ultima è quello del Vomero/via Pigna; vengono inoltre definiti i punti di interconnessione con la viabilità ordinaria ed i flussi di traffico veicolare di punta attesi. Per tale intervento, il piano della rete primaria riporta anche uno studio di prefattibilità, nel quale si espongono le diverse ipotesi di tracciato esaminate prima di arrivare alla definizione del tracciato di progetto. L'asse Occidentale consentirà di ridurre i flussi di traffico oggi presenti su c.so Secondigliano, su v.le Maddalena e sulla Tangenziale di Napoli offrendo un percorso alternativo ai traffici sulla direttrice che va dalla zona settentrionale della città (ed comuni dell'hinterland) alla zona orientale. Di conseguenza, anche l'accessibilità dell'aeroporto risulterà migliorata da tale intervento, dato che esso contribuirà a ridurre i livelli di congestione oggi presenti su v.le U. Maddalena.
- 2) *Perimetrale di Scampia*: viene confermata la strategia del PCT di potenziamento dell'accessibilità del capoluogo campano, e di riflesso dell'aeroporto di Capodichino, lungo la direttrice Nord-Sud mediante un ramo di autostrada urbana. La descrizione dell'intervento è completata con l'indicazione delle opere accessorie di interconnessione e riqualificazione della viabilità ordinaria intersecata. In aggiunta a quanto previsto dal PCT del 1997, il Piano evidenzia la necessità di estendere il collegamento in oggetto fino alla Tangenziale di Napoli, riportando anche lo studio di prefattibilità condotto. Tale collegamento, da realizzare in galleria, si sviluppa da v.le Maddalena, subito a Sud di p.za Di Vittorio, al tratto autostradale compreso tra lo svincolo di Capodichino ed il raccordo A1/A3; esso consente una riduzione dei flussi veicolari sulle rampe della Tangenziale degli svincoli Capodichino, Secondigliano e Doganella.

- 3) *Variante alla SS 87 (Sannitica)*: si tratta del completamento della parte che ricade nel comune di Napoli dell'arteria in fase di costruzione, la quale collega i capoluoghi di Napoli e Caserta. Con il completamento essa verrebbe raccordata con la rete autostradale urbana di Napoli ed il centro della città mediante il potenziamento a strade interquartiere della viabilità ordinaria di connessione tra il nodo di Capodimonte, la perimetrale di Scampia e la circonvallazione esterna di Napoli (via Miano e via Limitone ad Arzano) ed il completamento della galleria ad esse parallela (par 5.3, pag. 92). La ricaduta positiva ai fini dell'accessibilità dell'Aeroporto di Capodichino consiste nell'alleggerimento dei flussi di traffico sulla direttrice Napoli-Caserta che oggi impegnano il raccordo autostradale A1-A3 ed il tratto iniziale della Tangenziale di Napoli.
- 4) *Collegamento via S. Maria del Pianto-Autostrada*: è la nuova arteria, inserita a pieno titolo nella rete primaria, che si diparte dal raccordo tra la circonvallazione esterna di Napoli e la Tangenziale di Napoli, costeggia il tracciato di quest'ultima (per la precisione, il ramo di connessione tra la Tangenziale di Napoli ed il raccordo autostradale A1-A3) allacciandosi alla strada comunale Tavernola (che viene riqualificata), passa davanti alle installazioni della US Navy ed agli stabilimenti Alenia, quindi scavalca la Tangenziale di Napoli e si immette su v. S. Maria del Pianto a Nord del cimitero di Poggioreale. Grazie a tale intervento, che costituisce per la città un'ulteriore direttrice di ingresso dalla zona Nord-Orientale, sarà possibile eliminare dalla viabilità di accesso all'aeroporto di Capodichino i traffici veicolari interessati alla base della US Navy, nonché il traffico di autocisterne che alimentano il deposito carburanti dell'aeroporto.
- 5) *Via Vecchia Miano*: nell'ambito della riconfigurazione della rete stradale primaria nella zona di Capodichino, il potenziamento di questa strada consente la fluidificazione del traffico veicolare sulla direttrice via de Pinedo-centro città, con conseguenti effetti positivi sul grado di congestione delle strade dell'area.
- 6) *Viale Umberto Maddalena*: per tale arteria, che insieme alla Tangenziale di Napoli garantisce direttamente l'accessibilità all'aeroporto, si prevede il ridisegno sia della sede che delle intersezioni con il conferimento delle caratteristiche di strada urbana di scorrimento al fine di aumentarne la capacità e massimizzare l'efficacia di connessione tra la rete autostradale (urbana ed extra-urbana) e la rete urbana primaria.

3.2.2.4. Programma Urbano dei Parcheggi - Comune di Napoli (1999)

Il Programma Urbano dei Parcheggi evidenzia una domanda di sosta relazionale non soddisfatta concentrata nelle aree centrali della città e lungo alcune direttrici preferenziali. Tra queste, nel documento si sottolinea la presenza di sei direttrici parallele ai principali assi di penetrazione verso il centro città, una delle quali indirizzata verso l'area di equilibrio dell'aeroporto Capodichino.

Al fine di rispondere a questa esigenza, il Piano propone la realizzazione di un'area di parcheggio a ridosso del confine aeroportuale nei pressi di via Nuovo Tempio, arteria a Nord dell'aeroporto di Capodichino che si innesta su via De Pinedo. La circolazione veicolare lungo questa verrà fluidificata dalla disponibilità di questi nuovi spazi di sosta fuori strada. L'estensione prevista è di circa 12.000 mq, per 480 nuovi posti auto.

3.2.3 La pianificazione territoriale di area vasta

3.2.3.1. Linee guida per la pianificazione territoriale della Campania

La Regione Campania è priva di Piano Territoriale di Coordinamento Regionale e solo di recente (nel corso del 2002) ha approvato, in Giunta Regionale, le linee guida per la redazione del PTR.

Negli indirizzi strategici del documento si sottolinea come “per migliorare la competitività complessiva del sistema regionale, si pone prioritaria l'esigenza di promuovere l'interconnessione tra i Sistemi Territoriali Locali. Il miglioramento di tale connessione va inteso sia in senso fisico e funzionale, che relazionale: è basato sulle prestazioni e sulla dotazione delle reti infrastrutturali.... Si tratta di migliorare l'accessibilità e la flessibilità di nodi e reti, a vantaggio di utenti, investitori, gestori e comunità locali, accrescendone la competitività, i flussi, gli investimenti. ... Si tratta di accogliere le indicazioni provenienti dal Piano di settore dei Trasporti e gli orientamenti della Regione sullo sviluppo delle reti, sviluppando, nel contempo, una forte attenzione per l'impatto urbanistico e ambientale che la crescita delle connessioni comporta”. Ancora, si afferma che “sarà compito rilevante del P.T.R. prestare grande attenzione al sistema aeroportuale e degli interporti, in rapporto alle disposizioni per i campi progettuali complessi”.

Se la Regione Campania è ancora priva di un Piano approvato e vigente di programmazione, pianificazione e assetto del territorio, ciò non di meno è intervenuta, ancora recentemente, sul tema dello sviluppo del sistema aeroportuale regionale, nel quadro di una più complessiva strategia dei trasporti e della mobilità.

In questa direzione vanno annoverati studi, atti ed iniziative intraprese che – se anche non definibili in senso stretto quali documenti di pianificazione – si segnalano per l'importanza delle ricadute operative, nel breve e medio periodo, oltre che per consolidare un orientamento preciso nei confronti dell'impianto di Capodichino.

In particolare:

- il 18 dicembre 2001 è stato firmato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania l'Intesa Istituzionale Quadro per la definizione degli interventi infrastrutturali che “rivestono il carattere di preminente interesse nazionale”. Tra di essi, al punto 4, viene definito il “Sistema Aeroportuale Campano, articolato secondo

specializzazioni funzionali, per il quale si riconosce l'esigenza di un gestore unico e si individuano gli interventi più significativi in quelli che seguono:

1. lo sviluppo, attraverso uno specifico protocollo di intesa, dell'aeroporto di Grazzanise nel contesto del sistema aeroportuale campano, coerentemente con le risultanze dello studio di fattibilità promosso dalla Regione Campania;
2. la realizzazione di un nuovo sistema di raccordi stradali che colleghino il nodo autostradale con l'impianto aeroportuale di Capodichino;
3. il completamento degli interventi strutturali aeroportuali e la realizzazione di collegamenti stradali e ferroviari tra l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano e la rete infrastrutturale dell'area, da un lato la linea metropolitana suburbana Salerno-Pontecagnano".

- Il 9 dicembre 2002 è stato firmato congiuntamente da ENAC e GESAC l'atto di convenzione per la gestione totale ed il conseguente affidamento della concessione per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, nell'Aeroporto di Napoli Capodichino.

Il decreto dell'11 marzo 2003 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa, ha approvato tale concessione e ne ha previsto l'estensione in via di urgenza della durata della convenzione a quaranta anni decorrenti dal 12 febbraio 2003, data di sottoscrizione della postilla in calce alla convenzione medesima.

Con provvedimento di urgenza del 25 marzo 2003, D.DG n.14/03, l'ENAC ha dato attuazione alla predetta previsione, disponendo l'estensione della durata della convenzione sino all'11 febbraio 2043.

- Il 18 luglio 2003, è stato ufficialmente presentato presso la sede della Giunta regionale della Campania lo studio di fattibilità sullo sviluppo del sistema aeroportuale della Campania, elaborato dall'ATI (Associazione temporanea di imprese) costituita dalle società olandese N.A.C.O. (Netherlands Airport Consultants, Capogruppo) e italiane S.T.I.P.E. S.p.A. e T-BRIDGE S.p.A. (già CONSIEL S.p.A.).

Il documento fornisce indicazioni indispensabili sulla organizzazione complessiva del sistema aeroportuale e, in particolare, sul ruolo e le caratteristiche che dovrà assumere l'aeroporto di Napoli Capodichino che, insieme a quelli di Grazzanise e di Salerno/Pontecagnano, costituisce uno dei tre poli principali del sistema.

In base alle stime di traffico elaborate, lo studio suggerisce in particolare 3 diverse funzioni per i tre scali principali del sistema:

- o Capodichino dovrà continuare ad ospitare la gran parte del traffico nazionale verso gli hub. Lo studio suggerisce dunque di proseguire il programma di ammodernamento e potenziamento in corso, che ha portato a significativi miglioramenti del livello di servizio offerto all'utenza ed alla riduzione degli impatti esterni generati dalle attività aeroportuali in generale, in modo portare la sua capacità a 8,2 milioni di passeggeri/anno per il 2011. Lo scalo, dunque, è destinato ad assumere principalmente il ruolo di City Airport di Napoli;

- Grazzanise ospiterà tutto il traffico merci, tutto il traffico passeggeri internazionale ed intercontinentale, quello charter e low-cost ed una quota del traffico di linea nazionale;
- Pontecagnano ospiterà un'altra quota di traffico nazionale.

Per quanto riguarda l'Aviazione Generale ed il lavoro aereo, poi, le attività di volo saranno ospitate dall'aeroporto di Pontecagnano e dall'aerodromo di Capua; quest'ultimo ospiterebbe anche le attività connesse all'industria aeronautica leggera.

Secondo lo studio, al fine di ottenere un sistema realmente integrato, e tenuto conto anche della estensione quarantennale della concessione di gestione totale a GESAC SpA dello scalo napoletano, risulta opportuno che un'unica società gestisca i due scali principali, quello di Capodichino e Grazzanise; lo scalo di Pontecagnano e l'aerodromo di Capua possono avere anche proprie società di gestione, purchè sia assicurato un efficace meccanismo di coordinamento tra il loro operato e quello di gestione unico di Capodichino/Grazzanise.

- In data 23 luglio 2003 è stato ratificato l'accordo di Programma Quadro regione Campania tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la regione Campania, l'ENAC e l'ENAV, finalizzato al potenziamento del trasporto aereo napoletano. Il quadro complessivo delle risorse finanziarie per l'attuazione di tale accordo ammonta ad un totale di 111 milioni di euro, stanziato attraverso i PON Trasporti e POR Campania per le annualità 2000/2006 e finanziamenti diretti della GESAC spa. Gli interventi più significativi previsti dal programma sono:
 - l'ampliamento del Terminal 1, con nuove sale partenze, nuovi check-in ed un nuovo sistema di HBS;
 - la realizzazione di nuovi piazzali di sosta aeromobili;
 - la costruzione di nuovi parcheggi per auto e per bus turistici, per un totale di oltre 1300 nuovi posti auto e 36 nuovi posti bus;
 - la realizzazione della strada di collegamento dell'Aeroporto con l'Autostrada A1, con accesso ad ovest della Base US Navy;
 - adeguamento dell'aeroporto al Regolamento di Costruzione degli Aeroporti emesso da ENAC.

3.2.3.2. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale–Provincia di Napoli (1999)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Napoli, adottato dal Consiglio Provinciale nel luglio 2003 ed in corso di deposito e pubblicazione per le osservazioni (ottobre 2003), individua tra le linee strategiche di primaria importanza “... *la razionalizzazione ed il potenziamento di tutti i sistemi della mobilità, in un quadro unitario e coerente di organizzazione del territorio, di integrazione dei modi e delle reti, di continuità negli investimenti, di efficienza gestionale...*”.

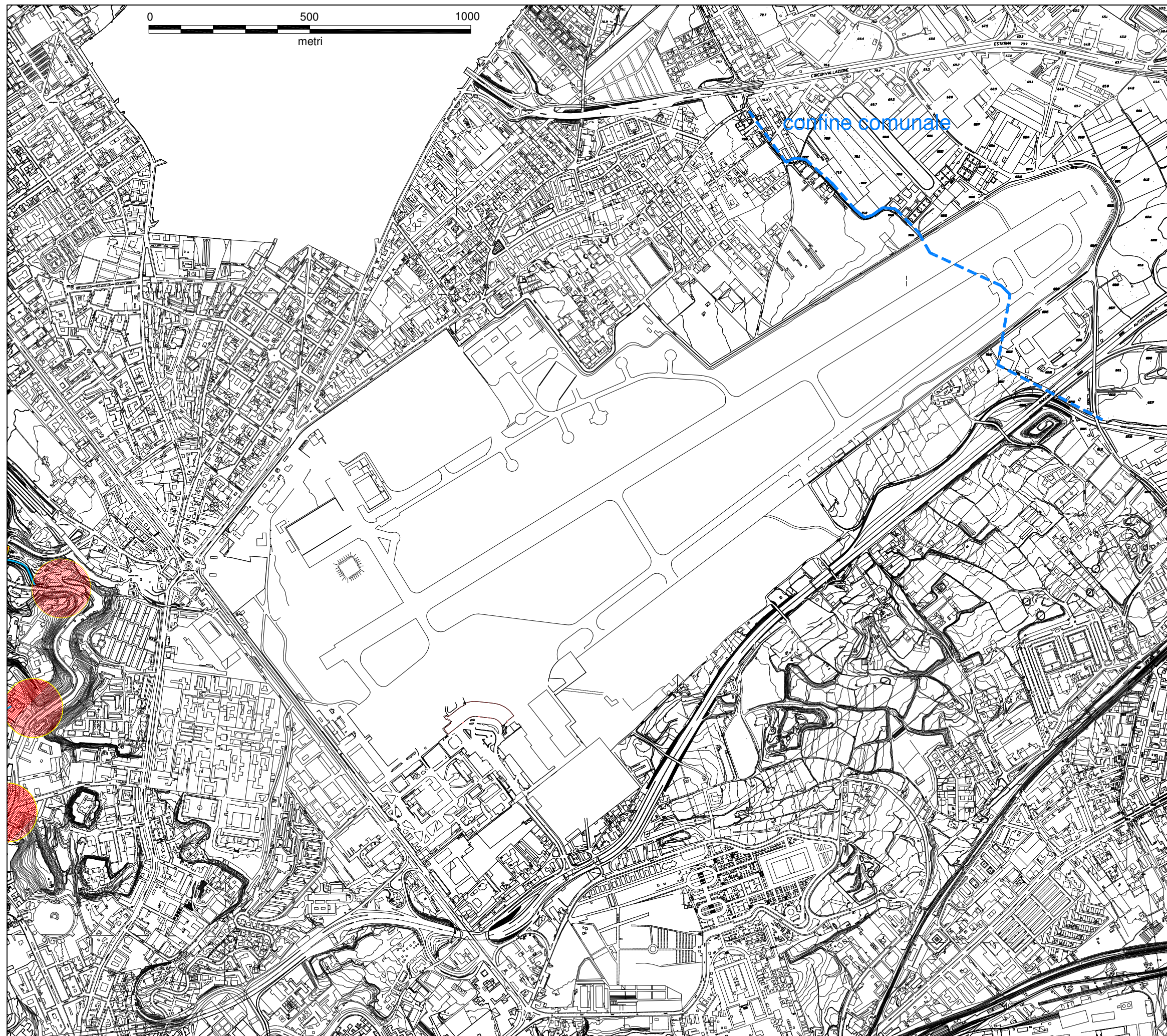
Con riferimento al sistema aeroportuale il PTCP evidenzia l'azione di potenziamento in atto, in particolare attraverso la ristrutturazione dell'aeroporto di Capodichino. A tale riguardo, il Piano provinciale ribadisce l'importanza dell'intervento per soddisfare la domanda di movimento passeggeri fino al 2015, in uno scenario definito di crescita media.

Lo stesso PTCP riporta, inoltre, come “... *la Regione ha deciso la localizzazione di un nuovo aeroporto a Grazzanise, destinato in un primo tempo a funzioni di supporto al trasporto aereo di merci e ad attività di manutenzione. Solo in un secondo tempo (dopo il 2015) esso potrebbe essere destinato ad assorbire la domanda di movimento passeggeri che non può essere soddisfatta da Capodichino e da Fiumicino...*”.

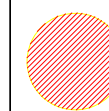
Lo strumento di coordinamento provinciale riconosce, quindi, il ruolo dell'aeroporto di Capodichino, e conferma l'esigenza degli interventi volti al suo potenziamento, ribadendo la funzione di supporto già attribuita dalla Regione al nuovo aeroporto di Grazzanise.

3.2.3.3. Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale della Regione Campania

Le aree di sedime dell'aeroporto e quelle immediatamente limitrofe non rientrano tra quelle definite a rischio idrogeologico, e pertanto non sono oggetto di prescrizioni specifiche (vedi Tav.1/3.2 e Tav.2/3.2).



LEGENDA



Aree il cui livello di rischio potrà essere definito a seguito di studi e indagini di dettaglio



N.B. L'estensione e l'intensità effettiva di tali zone sarà quantificata a seguito di studi, rilievi e indagini di dettaglio. L'area da indagare potrà essere assunta, in prima approssimazione, come quella racchiusa in una circonferenza di diametro pari a 200m con centro nel punto di inizio della crisi idraulica (casi critici puntuali) ovvero in una fascia di ampiezza pari a 400m in asse all'alveo (casi di crisi diffusa)



Reticolo idrografico



LEGENDA

-  R4 - rischio molto elevato
-  R3 - rischio elevato
-  R1 - rischio moderato

3.2.4. Pianificazione urbanistica e settoriale di livello locale

L'area dell'aeroporto di Capodichino ricade in parte nel Comune di Napoli, in parte nel Comune di Casoria, pertanto è regolamentata contemporaneamente da due strumenti urbanistici di tipo comunale diversi, in alcuni casi modificati e integrati dalle relative varianti.

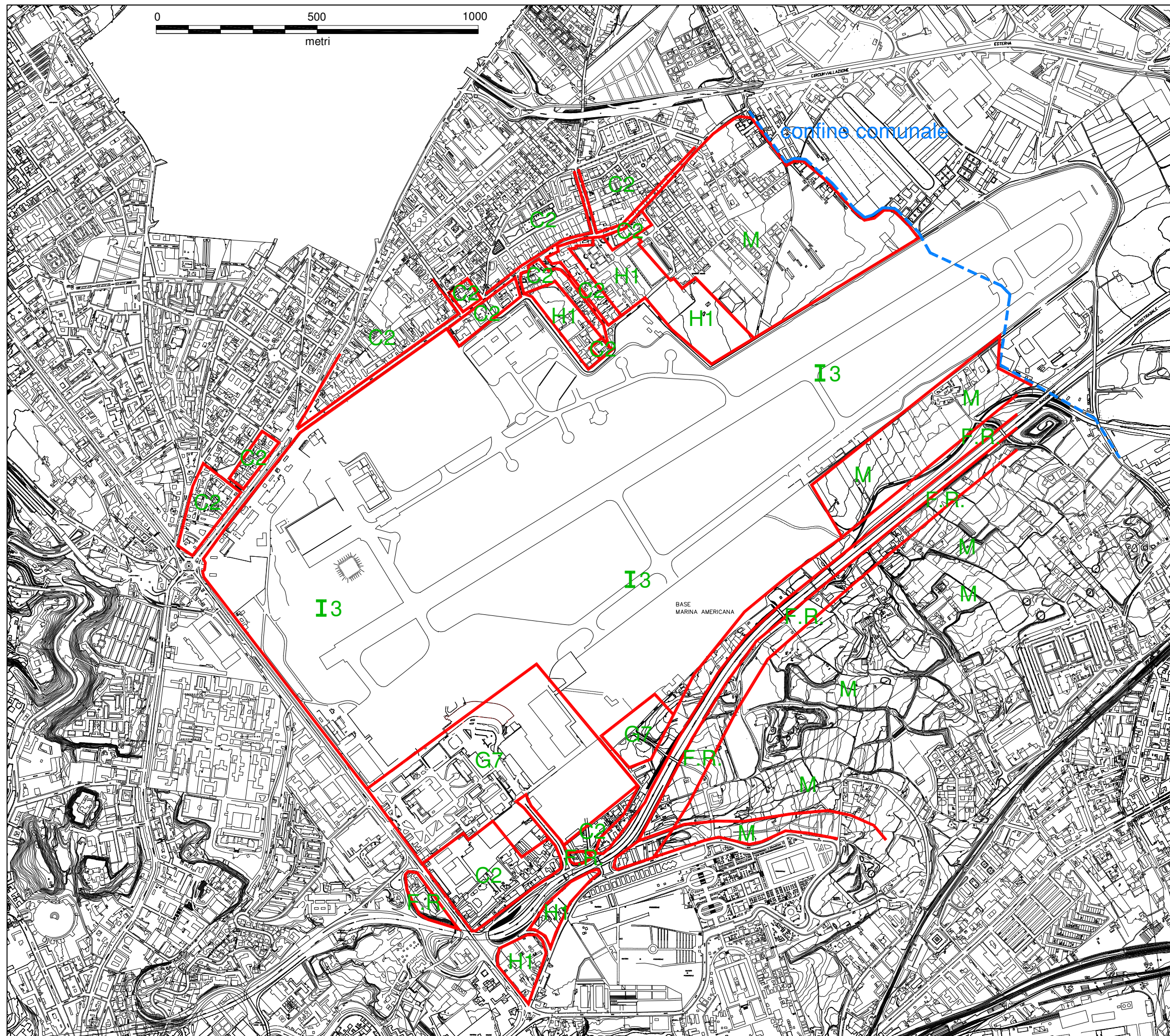
3.2.4.1. Piano Regolatore Generale della Città di Napoli (1970-1972)

Il piano adottato nel 1970 e approvato nel 1972 con l'art.1 riguardante le disposizioni generali sulla destinazione d'uso delle aree nel territorio comunale, ripartisce l'intero territorio comunale in zone (e relative sottozone). Le zone omogenee (e relative sottozone) definiscono la disciplina urbanistica ed individuano, alla stregua delle norme seguenti, la destinazione d'uso delle aree facenti parte del territorio comunale (vedi Tav.3/3.2).

In base alle Norme Generali di Attuazione del Piano del 1972, l'aeroporto ricade in parte nella zona omogenea G, sottozona G7, e, per la porzione maggiore, nella zona I, sottozona I3. Tali zone sono così definite:

- *Zona G – impianti pubblici a scala urbana e territoriale;*
- *Sottozona G7 – “parte dell'aeroporto esistente e zone da destinare ad attrezzature, uffici ed officine aeronautiche a servizio dell'aeroporto fin quando esistente ed in attività a servizio dell'eliporto”;*
- *Zona I – verde pubblico;*
- *Sottozona I3 – “parte dell'area dell'aeroporto esistente da destinare a verde pubblico”*

Si evince pertanto come lo strumento urbanistico, ancorché confermare a parte dell'aeroporto esistente una porzione dell'ambito classificato come zona G7, prevede sostanzialmente la delocalizzazione complessiva dell'infrastruttura e la trasformazione a verde pubblico dell'attuale sedime aeroportuale. Questa previsione viene espressamente precisata nella norma relativa alla sottozona I3, dove si recita:”... *in sede di adozione dei piani particolareggiati può essere prevista nella sottozona I3, subordinatamente al trasferimento dell'aeroporto esistente, la creazione di impianti sportivi pubblici...*”.



LEGENDA

- C2 - risanamento e ristrutturazione edilizia
- G7 - Parte dell'area dell'aeroporto esistente da destinare ad eliporto
- H1 - Parco di attrezzature integrate
- I3 - Parte dell'area dell'aeroporto esistente da destinare a verde pubblico
- M - Zona Agricola
- FR- Fascia di Rispetto

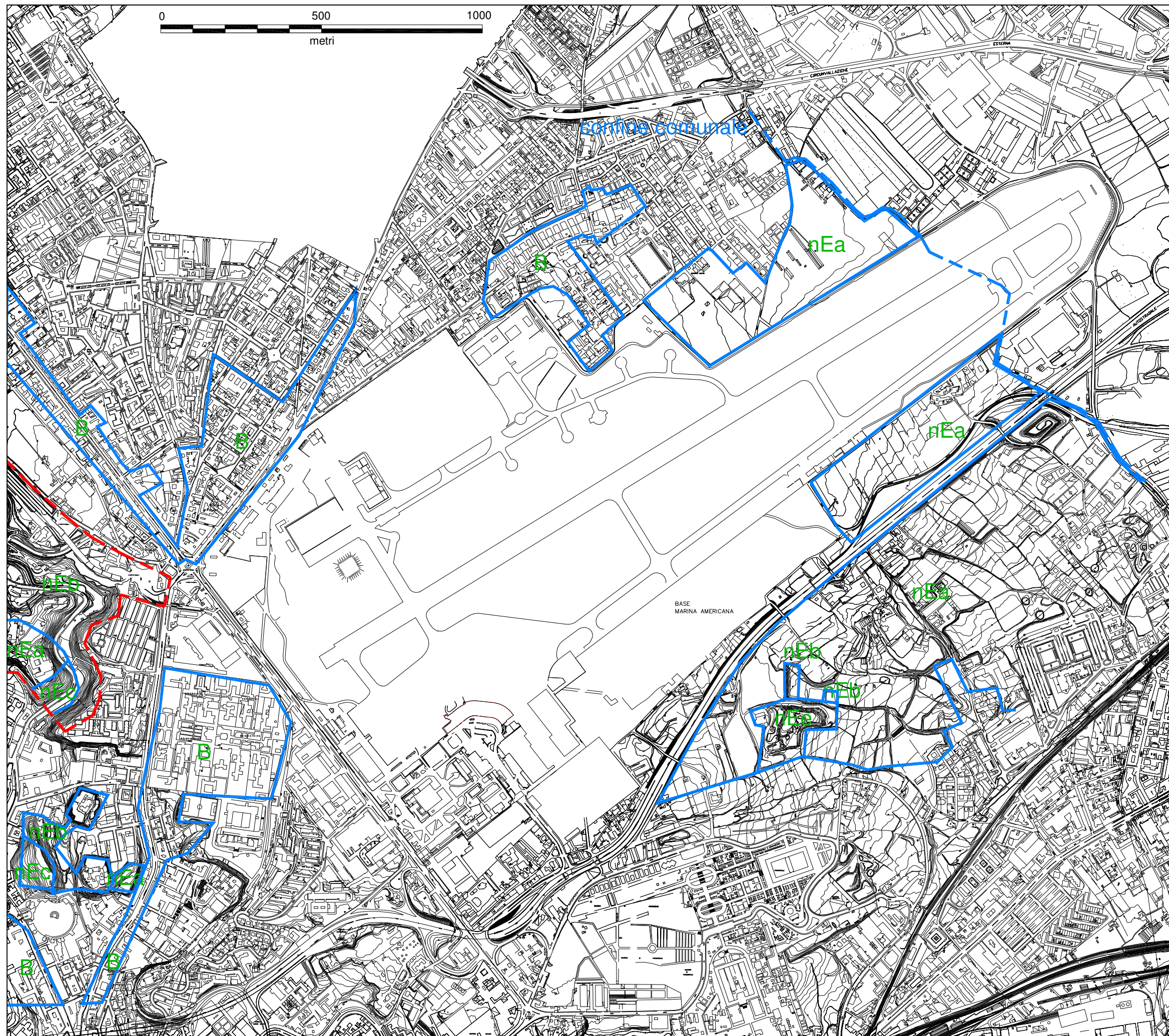
3.2.4.2. Variante di Salvaguardia del PRG della Città di Napoli (1995-1997)

La Variante persegue tre obiettivi prioritari: la tutela delle aree verdi residue o inutilizzate sul territorio comunale; la salvaguardia dell'edificato di rilevanza storica e l'introduzione di una normativa urbanistica transitoria che consenta, nelle more dell'approvazione delle varianti urbanistiche su tutto il territorio comunale, una ripresa controllata dell'attività edilizia, in particolare nel campo del recupero del patrimonio edilizio esistente.

La Variante procede quindi ad una riclassificazione di alcune zone del territorio comunale; nell'ambito di questa, talune zone esterne all'area aeroportuale sono state identificate quali parti del territorio caratterizzate da sussistente prevalenza dello stato di natura o dell'utilizzazione a scopi colturali rispetto all'urbanizzazione ed all'edificazione (zone nE).

In particolare (vedasi tavola di Variante), nella zona esterna Sud-Ovest dell'area aeroportuale la Variante individua alcune sottozone nEa e nEb, le prime a rappresentare le parti del territorio ricadenti in zona nE connotate dalla funzionalità all'attività agricola tuttora prevalente e ad altri usi ad essa connessi, le seconde quelle parti del territorio che, già assoggettate ad attività colturali, siano temporaneamente abbandonate.

Pur adottando questa nuova classificazione per le aree suddette, la Variante non contiene alcuna menzione dell'infrastruttura aeroportuale (vedi Tav.4/3.2).



LEGENDA

- B - Nuova delimitazione del Centro Storico
- nEa - Aree Agricole
- nEb - Aree Incolte
- nEc - Aree Boscate
- nEe - Rupi e Costoni

--- Unità morfologiche sottoposte
a Piani Urbanistici Esecutivi

Tav.4/3.2
Variante di Salvaguardia
(1995-1997)

3.2.4.3. Variante al PRG della Città di Napoli, centro storico, zona orientale, nord-occidentale (1999-2001)

Con riferimento all'Aeroporto di Capodichino, la Variante al PRG di Napoli 1999-2001 evidenzia come l'infrastruttura abbia *“registrato negli ultimi anni una costante e rilevante crescita, che lo qualifica come il terzo aeroporto civile italiano dopo Roma e Milano”*. L'analisi condotta nell'ambito della Variante sottolinea poi come *“gli studi condotti hanno indicato, in relazione alla riqualificazione e allo sviluppo in corso dell'area napoletana, una prospettiva di rilevante, ulteriore crescita della futura domanda di trasporto aereo”*.

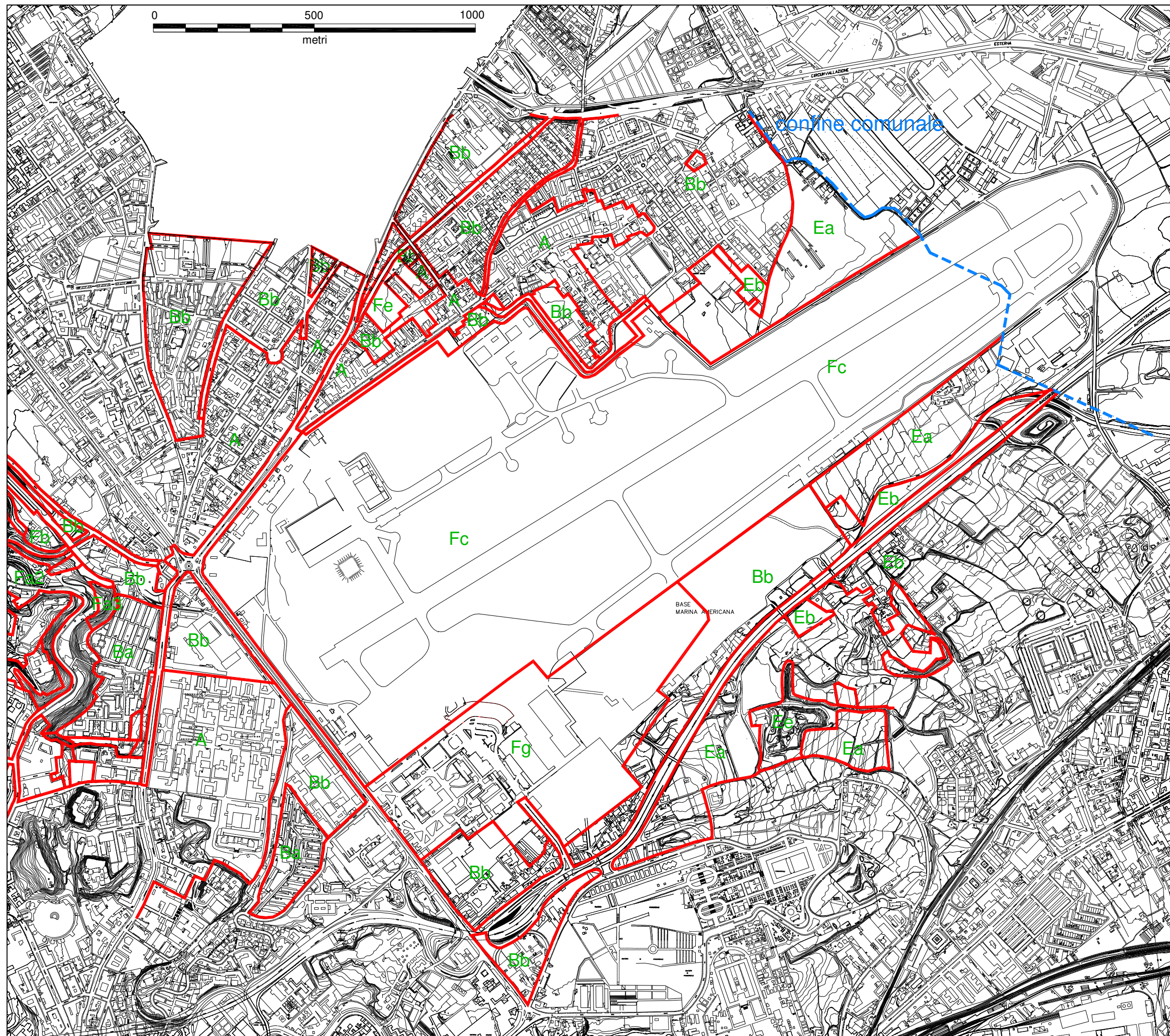
In merito alla disciplina urbanistica, la Variante richiama i contenuti del PRG del 1972, che prevede *“lo spostamento dell'attuale attrezzatura di Capodichino in una zona più idonea dell'area metropolitana”* in quanto ritenuto incompatibile, per ragioni ambientali e di sicurezza, con il tessuto urbano circostante. Viene ribadito, quindi, come all'interno della zona dove vigono le limitazioni a costruire, ai sensi delle norme vigenti in materia di sicurezza aerea, si trovino interi insediamenti abitati e numerosi edifici, tra i quali vengono citati il rione Ina-Casa a sud-ovest, l'abitato di Secondigliano e di San Pietro a Patierno a nord, l'ospedale psichiatrico Leonardo Bianchi. Tra gli ostacoli, la relazione precisa che in particolare l'edificio della Reggia di Capodimonte condiziona il decollo e l'avvicinamento degli aerei (vedi Tav.5/3.2).

La Variante richiama, quindi, come *“gran parte dell'area aeroportuale (compresa quella su cui ricade la pista) è pertanto destinata a verde (zona I3) con impianti sportivi dal PRG vigente”* e conclude sull'argomento affermando come *“persistendo le ragioni che determinarono le scelte del PRG del 1972, si ritiene che le stesse debbano essere confermate”*.

Conseguentemente, nelle Norme Tecniche di Attuazione l'area aeroportuale definita nel PRG zona I3 è riclassificata nella Variante come sottozona Fc – Parchi di nuovo impianto che individua *“le aree che risultano dalla dismissione di discariche o altre attività dove è previsto il restauro ambientale finalizzato alla formazione di un'area a verde di nuovo impianto”*. La zona classificata G7 dal PRG viene riclassificata nella Variante come sottozona Fg mantenendo la sua definizione originaria. Infatti *“la sottozona Fg identifica parte dell'aeroporto esistente e aree da destinare ad impianti, uffici e officine aeronautiche a servizio dell'aeroporto, fin quando esistente e in attività, e a servizio dell'eliporto”*.

Con riferimento al tema della mobilità, la stessa Variante precisa peraltro che *“sono parte integrante della variante al piano regolatore generale di Napoli il piano comunale dei trasporti, approvato dal Consiglio comunale il 18 marzo 1997, e il piano della rete stradale primaria, di cui è stata approvata la proposta preliminare della Giunta comunale il 23 dicembre 1998”*.

A tale riguardo, si evidenzia, tuttavia, come entrambi gli strumenti di programmazione settoriale citati facciano esplicito riferimento all'infrastruttura aeroportuale di Capodichino non solo confermandone il ruolo strategico all'interno



LEGENDA

- A - Insedimenti di interesse storico
- Ba - Edilizia d'impianto
- Bb - Espansione recente
- Ea - Aree agricole
- Eb - Aree incolte
- Ee - Rupi, costoni, cave
- Fa1 - Parchi Territoriali - Aree agricole
- Fa2 - Parchi Territoriali - Aree incolte
- Fc - Parchi di nuovo impianto
- Fe - Strutture pubbliche o di uso collettivo

Tav.5/3.2
 Variante al P.R.G di Napoli
 1999

del sistema della mobilità nel quale la Città di Napoli risulta inserita, ma addirittura proponendo scenari futuri di sviluppo infrastrutturale funzionali a questo ruolo e che certamente non mantengono validità nell'ipotesi di una destinazione dell'area a verde e impianti sportivi.

Successivamente la Variante è stata, come prevedono le norme nazionali e regionali in materia, pubblicata e sottoposta ad "osservazioni". Tali osservazioni sono state controdedotte in sede di Consiglio Comunale dove, a seguito del lungo iter procedurale e della complessa discussione prodottasi in materia, è stata sintetizzata la nuova fase in un "Documento di accompagnamento e di integrazione alla delibera di contraddizioni alle osservazioni alla Variante al PRG in materia di indirizzi per l'attuazione e la gestione delle principali scelte della Variante al PRG".

In tale documento si afferma che "il Consiglio Comunale ritiene necessario che la delibera di controdeduzioni alle osservazioni alla Variante al PRG sia accompagnata dal presente documento il cui scopo è di fornire indirizzi all'Amministrazione per la fase di attuazione del Piano Regolatore e più precisamente sui tempi e sulle modalità di attuazione e gestione di alcune delle principali decisioni assunte nel piano.

Ciò per tenere conto degli aggiornamenti, delle valutazioni e delle opinioni che sono maturate su questi argomenti, dentro e fuori del Consiglio Comunale e che – anche per i limiti che la natura del presente provvedimento (delibera di controdeduzioni) impone – non hanno dato luogo a significative modificazioni rispetto alla variante adottata.

1. *Aeroporto esistente.* Le scelte che la variante assume sull'aeroporto devono tener conto del redigendo Piano del Sistema Aeroportuale Campano. E' necessario che il Comune di Napoli eserciti il massimo impegno per sollecitare l'Amministrazione Regionale ai fini della redazione e dell'attuazione del Piano Aeroportuale Regionale, affinché esso, formulando con precisione, fasi, tempi e modalità di realizzazione del piano stesso, tenga nella dovuta considerazione quanto previsto dal D.I. di concessione 4591 dell'11/3/2003 e nel pieno rispetto delle norme di sicurezza e di salvaguardia ambientale e comunque in ogni caso nel rispetto di quanto previsto dai regolamenti e dalla normativa vigente in termini di competenza.

Nelle more dell'attuazione del redigendo Piano del Sistema Aeroportuale Campano è interesse del Comune di Napoli che l'attuale infrastruttura aeroportuale assuma dimensione e standards di qualità ed efficienza corrispondenti alle necessità di trasporto aereo determinate dalle previsioni di sviluppo economico della città, garantendo, al tempo stesso, tutte le opere necessarie per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e per la riduzione dell'impatto ambientale – in primo luogo acustico – specie in rapporto alle esigenze dei quartieri circostanti.

Anche a questo fine, il Comune di Napoli si impegna a istituire al più presto un tavolo della sicurezza e della compatibilità ambientale, con la partecipazione, oltre al Comune, della società di gestione degli impianti aeroportuali, degli altri enti istituzionalmente competenti nelle materie trattate e dell'Università. Il suddetto organismo ha il compito di proporre e di verificare le iniziative da realizzare per migliorare l'inserimento della

infrastruttura aeroportuale nel contesto urbano circostante. Il tavolo fornirà, tra l'altro, informazioni periodiche sullo stato delle condizioni ambientali – in primo luogo acustiche – e di sicurezza dell'aeroporto, suggerirà, altresì, le misure più efficaci per migliorare tali condizioni e fornirà proposte e pareri sulle opere per migliorare la sicurezza e per ridurre gli impatti ambientali, in primo luogo acustici, sulle aree circostanti. Il Comune, infine, è impegnato alla redazione di un piano integrato di riqualificazione urbana che interessi il contesto urbano dell'intorno aeroportuale al fine di individuare gli interventi di natura urbanistica ed edilizia necessari a migliorare e integrare il rapporto città-aeroporto”.

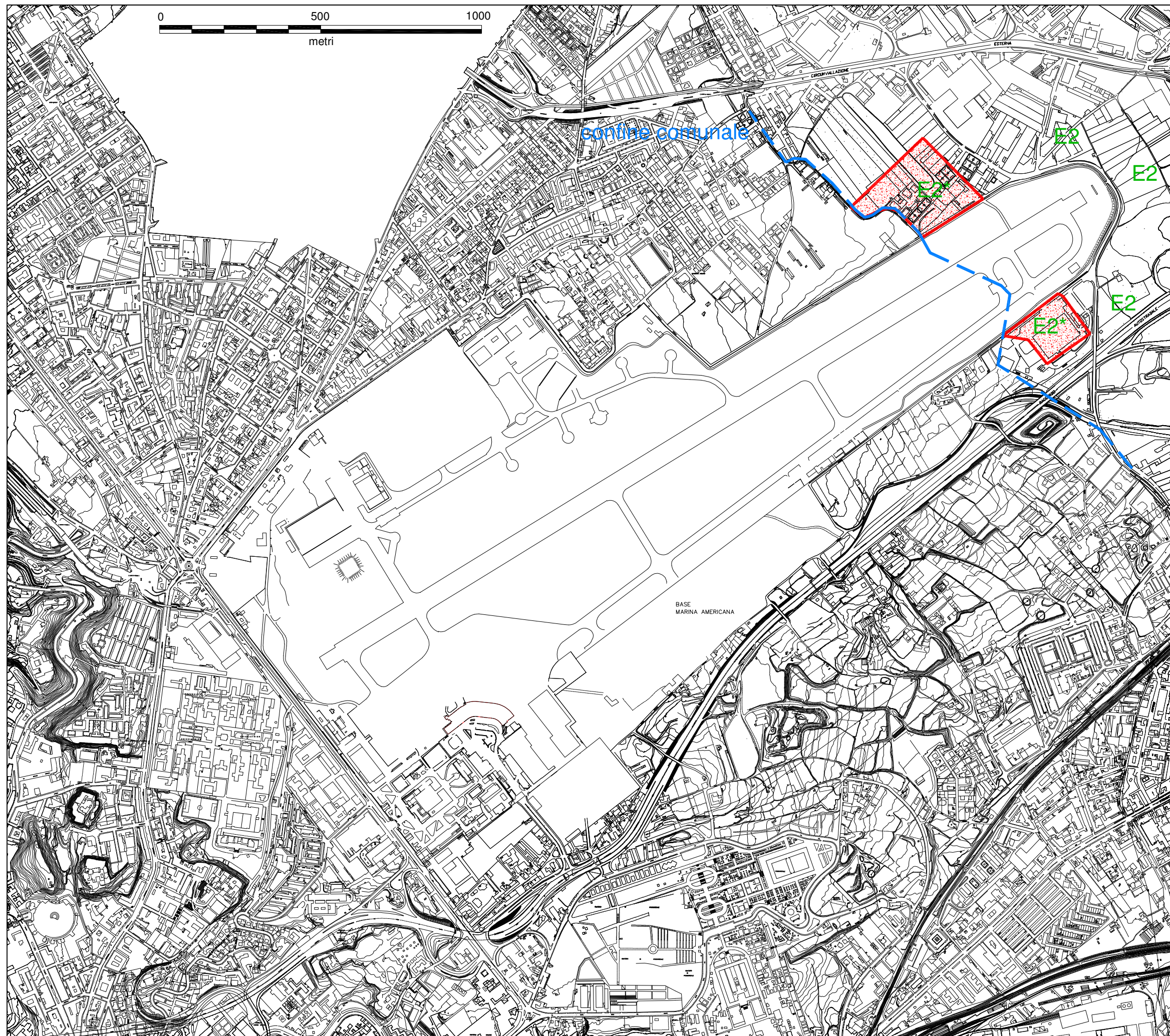
3.2.4.4. Piano Regolatore Generale del Comune di Casoria

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Casoria, approvato nel 1980 e modificato con Variante nel 1987, classifica le aree limitrofe all'Aeroporto come zona *E1 – agricola*, zona *E2 – di rispetto aeroportuale* ed *E2* - di supporto aeroportuale* (vedi Tav.6/3.2).


3.2.4.5. Piano delle attività commerciali – Comune di Napoli

Il Piano, adottato nel 2001, rimanda "*ai Comuni, definiti gli indirizzi, il compito di localizzare gli interventi nelle loro aree di riferimento per stabilire in linea di larga massima gli insediamenti commerciali e l'articolazione della media e grande distribuzione mediante un Piano delle attività Commerciale*".

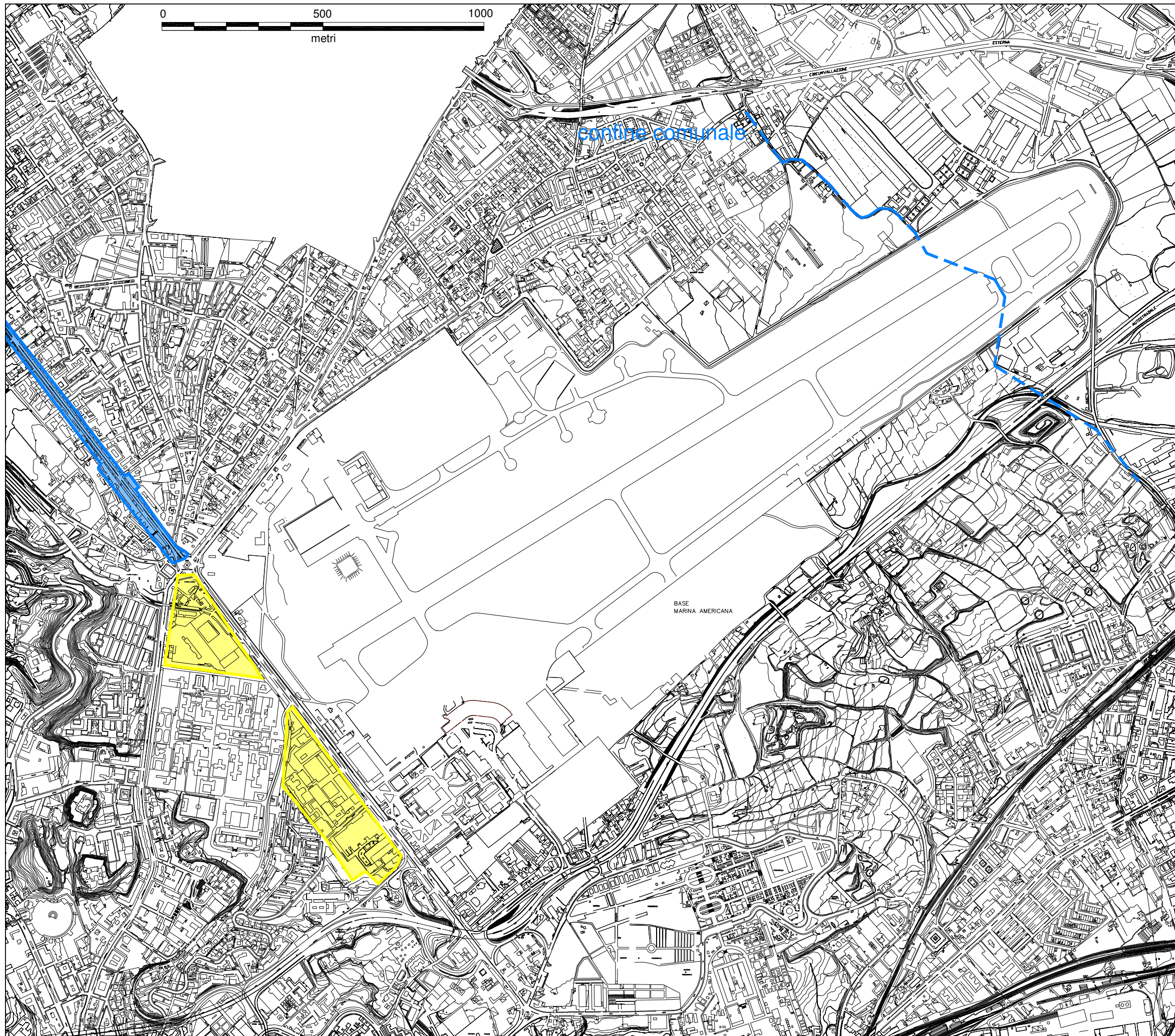
Il PAC del Comune di Napoli individua due "zone gialle" ed un "area azzurra" limitrofe all'area aeroportuale (vedi Tav.7/3.2). Sono definite gialle le aree di grande distribuzione all'interno delle quali "sono state previste più strutture localizzate in modo baricentrico rispetto alla residenza e agli assi di spostamento piuttosto che una struttura unica di dimensioni elevate". Per i luoghi da valorizzare, indicati invece con il colore azzurro e localizzati prevalentemente nelle aree periferiche, è prevista "la concentrazione di attività commerciali mediante specifiche previsioni di opportunità per la grande distribuzione e mediante l'inserimento di percorsi di riqualificazione e rilancio commerciale nei Corsi dei quartieri".





LEGENDA

- E1 zona agricola
- E2 zona di rispetto aeroportuale
-  E2* zona di supporto aeroportuale

Tav.6/3.2
P.R.G. del Comune di Casoria
(1980-1988)



LEGENDA

-  Siti di opportunità grande distribuzione
-  Piani di intervento globale di recupero e di rilancio delle aree

3.2.5 Piani e programmi per la salvaguardia e la gestione delle risorse ambientali

3.2.5.1. Parchi e vincoli ambientali

L'area interessata dall'insediamento aeroportuale di Capodichino non risulta inclusa in alcun Parco Nazionale (L. 394/91), Parco o Riserva Regionale (L.R. 33/93).

L'area medesima non ricomprende ambiti vincolati ai sensi del D.L. 490/99 in materia di beni culturali e ambientali.

3.2.5.2. Piano di Zonizzazione Acustica Comunale

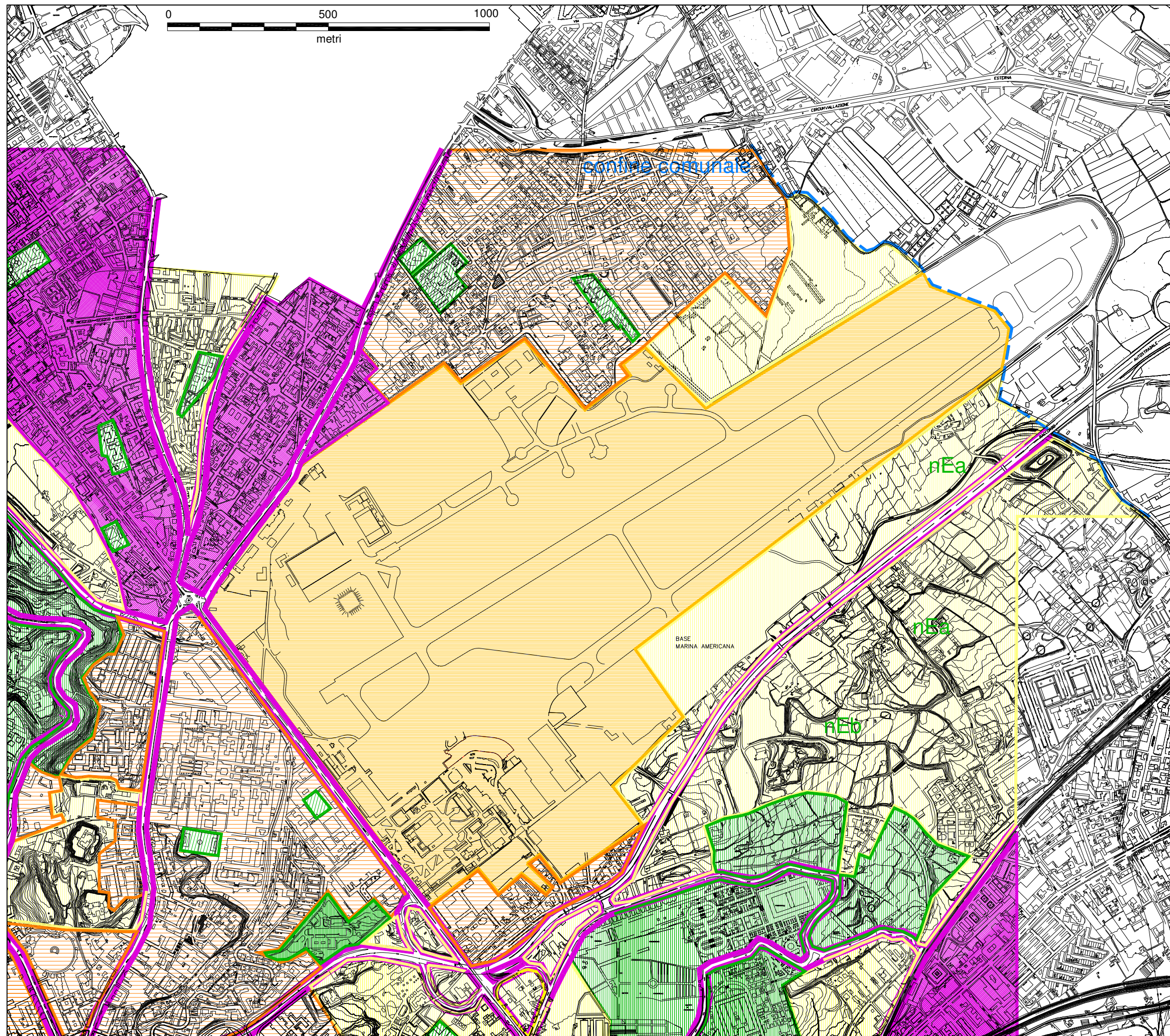
Il piano di zonizzazione, adottato nel 1999 e approvato nel 2001, prevede nelle linee guida *“l'individuazione di aree omogenee per caratteristiche funzionali da definirsi in sede normativa e richiedono, pertanto, una conoscenza puntuale del territorio e delle destinazioni d'uso attuali e future secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere”*.

In base alla legge quadro sull'inquinamento acustico (L.447/95), vengono individuate sei classi di territorio alle quali corrispondono i rispettivi livelli massimi e minimi di emissioni ed immissioni acustiche.

Per l'area aeroportuale, in conformità alla normativa vigente, il Piano non dispone alcuna classificazione, definendo l'area – così come le sedi viarie e le infrastrutture ferroviarie – *“zona bianca”*, in attesa della classificazione ad opera della commissione appositamente istituita dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (D.M. 31 ottobre 1997).

Una porzione del sedime aeroportuale, costituita da parte dell'area interessata dalla base U.S. Navy, dalla caserma Vigili del Fuoco e dalla società Alenia, viene, tuttavia, già posta in classe II (vedi Tav.8/3.2). A tale riguardo, il Piano di Zonizzazione Acustica fa riferimento ad una *“zona di transizione”*, da zona aeroportuale a zona di classe II, introdotta in considerazione della destinazione a parco prevista dal PRG del 1972, confermata dalla Variante Generale del 1999.

Per le aree circostanti l'aeroporto, in attesa della individuazione dell'intorno aeroportuale e dell'estensione delle zone omogenee A, B e C ad opera della suddetta commissione, la classificazione – riportata nelle allegate tavole del Piano di Zonizzazione - è stata effettuata in relazione alle attività presenti ed alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti ed in itinere.





LEGENDA

Zonizzazione

-  Zona Ia
-  Zona Ib
-  Zona Ic
-  Zona II
-  Zona III
-  Zona IV
-  Zona di transizione aeroporto II

Viabilità

-  Rete primaria
-  Rete primaria di transizione

Tav.8/3.2
Zonizzazione acustica
2001

3.3 Sintesi delle previsioni e analisi delle relazioni tra il sistema delle pianificazioni ed il progetto

Lo stato della pianificazione, in campo urbanistico, riguarda tre differenti livelli (quelli peraltro previsti dalla legislazione attuale, che procede appunto in una visione di propedeuticità dei momenti di pianificazione “a cascata”), e vale a dire il livello relativo a piani e programmi di area vasta, quello che rinvia ai piani regolatori generali ed infine quello a cui afferiscono piani di settore o attuativi. Nel primo caso sono stati valutati i piani quadro o di coordinamento, che agiscono in una dimensione sovracomunale e che, al momento, rappresentano il quadro di riferimento programmatico, a cui devono necessariamente riferirsi i piani sotto ordinati sia sotto il profilo della coerenza della visione generale, che delle scelte localizzative in tema di attrezzature di interesse generale a scala territoriale, o ancora del sistema dei trasporti, dei nodi di interscambio, ecc.

Successivamente sono stati analizzati i due piani regolatori generali, relativi ai comuni di Casoria e Napoli, nel cui territorio ricade l'infrastruttura aeroportuale, e le successive varianti che hanno modificato o integrato le previsioni dello strumento generale, ovvero la disciplina d'uso dello spazio nell'ambito delle Norme Tecniche di Attuazione.

Infine, si è proceduto ad una lettura dei vari piani di settore, elaborati, adottati o approvati in particolare dal Comune di Napoli, che completano il quadro delle previsioni programmatiche e di assetto territoriale. In questa sede si è proceduto a valutare anche i diversi piani afferenti al tema della mobilità (rete primaria stradale, trasporti, parcheggi), che seppure oggetto di analisi tecnica in altri capitoli del presente studio sono stati affrontati nell'ottica della verifica delle congruenze interne al quadro generale previsionale, così come restituito dall'insieme dei vari piani, nonché specificamente riferiti alla questione della localizzazione, permanenza e/o sviluppo dell'impianto aeroportuale.

Per quanto riguarda il primo livello si può dire che i piani oggi operanti si caratterizzano per una duplice natura: in un caso specificamente programmatica e pianificatoria (il PTR, nelle sue linee guida, e il PTCP), nell'altro vincolistica, ovvero di tutela e salvaguardia di determinati valori (ambientali e paesistici; difesa del suolo, ecc.).

L'analisi ha consentito di escludere, in questo secondo caso, qualsiasi livello di limitazione all'attuale uso dello spazio ai fini dell'attività aeroportuale, e quindi ad ipotesi di sviluppo e ulteriore qualificazione dell'impianto nel prossimo futuro, in tutti i casi di piani esistenti, ovvero per la mancanza di vincolo sulle aree stesse. Per quanto riguarda, invece, le previsioni programmatiche, queste si riferiscono, al momento, alla predisposizione delle linee guida per la redazione del PTR (in cui genericamente si fa cenno al necessario e propedeutico approfondimento del tema del sistema aeroportuale), oppure al PTCP, in corso di definitiva approvazione da parte

della Provincia di Napoli. In questo documento, il riferimento all'impianto di Capodichino è esplicito, nel senso della riaffermazione del ruolo attuale e futuro dell'infrastruttura, nel quadro del più generale sistema della mobilità a livello dell'intera area metropolitana. Nel piano si cita, inoltre, la scelta della Regione Campania di verificare l'ipotesi di un nuovo aeroporto a Grazzanise che, solo a partire dal 2015 *“potrebbe essere destinato ad assorbire la domanda di movimento passeggeri che non può essere soddisfatta da Capodichino e da Fiumicino”*.

A livello di Piani Regolatori Generali, quello di Casoria ha da tempo confermato la destinazione delle aree limitrofe all'aeroporto come zone di rispetto aeroportuale (E2), di supporto aeroportuale (E2*, norme della variante al PRG) e, infine, agricole (E1).

Nel caso del PRG di Napoli, e delle sue recenti varianti (Variante di Salvaguardia, approvata nel giugno del 1998, e Variante Generale, adottata nel 1999 ed attualmente in corso di approvazione definitiva da parte della Regione Campania), la definizione che dà lo strumento urbanistico della presenza dell'aeroporto nell'area di Capodichino è alquanto contraddittoria e, si potrebbe dire, in parte sospesa. Nel piano vigente (e risalente al 1970, epoca della sua adozione, e al 1972, anno di approvazione definitiva), la presenza dell'aeroporto, nell'attuale localizzazione, è ritenuta sostanzialmente incompatibile con i caratteri del contesto urbano e se ne auspica un trasferimento in altra sede, destinando - nelle more di un processo tutto da verificare - le aree comunque utilizzate dall'infrastruttura trasportistica a verde pubblico. Contemporaneamente, e solo limitatamente ad una parte di territorio occupato dall'aerostazione o da altri servizi di supporto all'aeroporto, si destinano tali aree a *“parte dell'aeroporto esistente e zone da destinare ad attrezzature, uffici ed officine aeronautiche a servizio dell'aeroporto fin quando esistente ed in attività a servizio dell'eliporto”*.

L'ambiguità di tale definizione (che in parte registra le funzioni esistenti, in parte la disconosce creando una contrapposizione tra attività in corso ed ipotetiche destinazioni d'uso, in attesa di eventi non verificati già nel corso di trent'anni e tutti ancora da dimostrare per il futuro), permane nei successivi atti integrativi o modificativi del PRG, quali la Variante di Salvaguardia e la variante al centro storico, zona orientale e zona nord-occidentale. In quest'ultimo atto - ed in maniera per la verità assai sbrigativa, se non altro per l'importanza dell'argomento - ci si limita a confermare le impostazioni, e le soluzioni, date a suo tempo (1972) circa la disciplina d'uso delle aree di sedime dell'impianto aeroportuale, e delle previsioni circa una futura, nuova destinazione d'uso.

Relativamente ai piani di settore (quelli affrontati riguardano tutti il Comune di Napoli), un gruppo, come detto, riguarda il tema della mobilità, un piano è riferito alla programmazione del settore commerciale, in ambito comunale, ed infine un ultimo stabilisce la zonizzazione acustica.

Per quanto riguarda le attività commerciali, il piano non si relaziona specificamente alla presenza o meno dell'aeroporto, non stabilendo con questo (sia in un senso che nell'altro) alcuna relazione.

Viceversa, la zonizzazione acustica interviene direttamente sulle questioni poste dalla presenza dell'aeroporto e, conformemente a quanto stabilito dalle norme vigenti, rinvia da un lato la classificazione delle aree di sedime aeroportuale alla commissione istituita, a tale scopo, dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e, per altro verso, introduce una tipologia di zona di transizione, da zona aeroportuale a zona di classe II, in previsione della destinazione dell'area a parco urbano, in ossequio di quanto stabilito dal PRG e dalla variante.

Ritornando a quanto previsto dagli strumenti di settore nel campo della mobilità, l'insieme dei piani, così come predisposti dall'Amministrazione Comunale e varati dal Consiglio, si relaziona all'area, avendo sempre come riferimento – sia dello stato attuale che delle previsioni future – la presenza dell'aeroporto a Capodichino. In tal senso vanno lette le opzioni riguardanti la localizzazione di una stazione della metropolitana all'interno dell'aeroporto (scelta confermata in sede di studio relativo al Sistema Metropolitano Regionale), la realizzazione di una bretella di collegamento tra il raccordo tangenziale-autostrada e l'asse perimetrale di Scampia, con immissione diretta verso l'aeroporto, la realizzazione di un parcheggio a raso da 480 posti a servizio dell'aeroporto su di un'area di circa 12.000 mq. nell'ambito del P.U.P.

In definitiva, si può affermare che, per quanto riguarda i piani di area vasta, non vi è nessuna controindicazione dal punto di vista ambientale, paesistico o della difesa del suolo alla permanenza, e sviluppo, dell'impianto aeroportuale che anzi, nelle previsioni del PTCP, continua a svolgere le sue funzioni, ora e in futuro.

A livello comunale, chiarito che nessun problema si pone con lo strumento vigente nel comune di Casoria, persiste l'ambiguità della definizione relativa all'aeroporto a Capodichino data, a Napoli, sia dal PRG vigente che nella variante adottata.

Tale ambiguità è resa macroscopica, oltre che nell'interpretazione della stessa previsione dello strumento generale, dal rapporto che questo stabilisce con gli ulteriori livelli di pianificazione del territorio, ivi compresi gli strumenti di settore nel campo della mobilità.

In questo caso, la contraddizione è totalmente evidente e si manifesta nello "strabismo" con cui l'Amministrazione comunale guarda al tema della localizzazione dell'aeroporto napoletano: da un lato auspicandone una delocalizzazione e dall'altro predisponendo (con documenti, programmi, piani, progetti, finanziamenti e opere) un insieme di interventi atti a favorirne la permanenza e lo sviluppo (nuovi collegamenti viari, parcheggi, stazione della metropolitana, ecc.).

In conclusione, può ritenersi più coerente il quadro che discende dai piani regionali e comprensoriale, sino a quelli settoriali, che organicamente stabiliscono con l'aeroporto di Capodichino una relazione positiva, di riconoscimento della realtà e

dei processi in atto, ed invece una criticità (ancora risolvibile nell'iter procedurale di approvazione definitiva della variante al PRG da parte della Regione Campania) quella posta dalle attuali definizioni del problema in sede di strumento urbanistico generale.

3.4. Sintesi delle relazioni tra il progetto e gli obiettivi e previsioni dei piani e programmi

Il quadro degli interventi in progetto per l'aeroporto di Capodichino risulta pienamente coerente con i piani quadro o di coordinamento territoriale di livello sovracomunale, nonché con tutti i piani, alle diverse scale, relativi al sistema dei trasporti e della mobilità, nell'ambito dei quali viene confermato l'obiettivo del potenziamento funzionale ed infrastrutturale dello scalo aeroportuale.

Le previsioni di sviluppo della rete infrastrutturale contenute nei citati strumenti di programmazione promuovono scenari nei quali l'aeroporto non solo mantiene, ma finanche rafforza il proprio ruolo nell'ambito del sistema della mobilità a livello regionale e nazionale, quale un aeroporto internazionale necessariamente riveste.

Come già ricordato tale previsione è pienamente confermata nello Studio di Fattibilità sullo sviluppo del sistema aeroportuale della Campania, dove Capodichino è destinato ad assumere il ruolo di City Airport di Napoli in sinergia con le attività previste per Grazzanise e Salerno/Pontecagnano.

In tal senso, il programma degli interventi previsto dal Masterplan dell'aeroporto appare pienamente coerente con gli obiettivi e le previsioni degli strumenti analizzati.

Viceversa, l'analisi condotta evidenzia l'incongruenza del progetto rispetto agli strumenti di pianificazione urbanistica a livello comunale, i quali, riconducendosi alle scelte effettuate con lo strumento urbanistico originario del 1972, riconfermano l'opportunità di una rilocalizzazione dell'aeroporto in altra zona - da definirsi - in virtù di una maggiore salvaguardia ambientale e sicurezza. Gli stessi strumenti manifestano peraltro un'evidente incoerenza interna, laddove fanno propri i contenuti degli strumenti di programmazione viabilistica e dei trasporti, che - come si ripete - contemplano scelte coerenti e funzionali con lo sviluppo dell'attività aeroportuale.

La citata incongruenza è, pertanto, da ricondurre ad una incoerenza degli strumenti urbanistici comunali derivati dal PRG del 1972, confermata dal disatteso riferimento al quadro della programmazione territoriale di scala sovracomunale, e non ad una incompatibilità del quadro progettuale relativo al Masterplan dell'aeroporto, che, viceversa, soddisfa gli obiettivi dei piani e programmi di area vasta nonché di quelli di settore, e come tale si presenta pienamente compatibile.

Al fine del perseguimento di quegli stessi obiettivi di salvaguardia ambientale e di sicurezza sollevati dagli strumenti urbanistici comunali, allo stato attuale rimane

quindi aperta una valutazione non più in merito all'opportunità di una rilocalizzazione dell'infrastruttura aeroportuale, ormai consolidata, bensì a quella di una razionalizzazione delle condizioni al contorno che ne ostacolano il migliore esercizio.

In tal senso, si può affermare che va la stessa raccomandazione votata dal Consiglio Comunale di Napoli, che indirizza i successivi atti dell'Amministrazione, più che verso un ripensamento dell'attuale assetto dell'area e delle funzioni presenti, piuttosto nella "redazione di un piano integrato di riqualificazione urbana che interessi il contesto urbano dell'intorno aeroportuale al fine di individuare gli interventi di natura urbanistica ed edilizia necessari a migliorare e integrare il rapporto città-aeroporto"

Il Masterplan è il Piano di Sviluppo che il Gestore Aeroportuale è tenuto a produrre e a mettere in atto per garantire l'adeguamento delle infrastrutture alla crescita del traffico consolidata o prevista.

Nella concessione sono espressamente sanciti gli obblighi del gestore aeroportuale, che prevedono, tra l'altro la gestione dell'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati direttamente o indirettamente, alle attività aeronautiche adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti. L'organizzazione e gestione dell'impresa aeroportuale garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità e di tutela dell'ambiente".

Per la realizzazione dei piani di sviluppo, piani regolatori, progetti e per la costruzione delle opere, è dato obbligo alla concessionaria di presentare il piano regolatore generale di aeroporto (Masterplan) che dimostri la tempistica degli interventi previsti per garantire lo sviluppo del traffico regionale garantendo un'alta qualità dei servizi.

Il decreto dell'11 marzo 2003 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro della Difesa, ha previsto l'estensione in via di urgenza della durata della convenzione a quaranta anni decorrenti dal 12 febbraio 2003, data di sottoscrizione della postilla in calce alla convenzione medesima. Con provvedimento di urgenza del 25 marzo 2003, D.DG n.14/03, l'EBAC ha disposto l'estensione della durata della convenzione sino all'11 febbraio 2043.