



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture,
Opere Civili ed Impianti Industriali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2006 - 0018812 del 14/07/2006

Protocollo N.:

Pratica N.:

Rif. Mittente:

Roma.

Alla GESAC
Via del Riposo 95
80144 NAPOLI
anticipata via fax n. 0817896522

All' E.N.A.C.
Via di Villa Ricotti, 42
00161 ROMA

Alla Regione Campania
Servizio Ecologia, Igiene Ambientale
e Prevenzione
Via De Gasperi, 28
80134 NAPOLI

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

e p.c. Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

**OGGETTO: richiesta di precisazioni e chiarimenti in merito al progetto
dell'aeroporto di Napoli-Capodichino-procedura di VIA**

In relazione all'oggetto, ed a seguito alle indicazioni ricevute nel corso dell'Assemblea Plenaria del 25 novembre 2004 e di quelle del Comitato di Coordinamento del 9 novembre e del 9 dicembre, in data 14 gennaio 2005 con nota prot.n. DSA/2005/856 sono state richieste alla Società GESAC alcuni chiarimenti al fine di poter meglio definire il progetto in esame.

La Società GESAC, dopo proroga concessa dalla DSA, con nota prot.n. AMD/325/mc del 05/05/2006, ha trasmesso le integrazioni alla DSA-Div. III che le ha acquisite con prot. DSA-2006-12748 e inviate alla Commissione VIA.

In data 7 giugno 2006 si è tenuta, presso la Commissione VIA, una riunione per l'illustrazione del lavoro eseguito dalla GESAC.

E' stato quindi ripreso l'iter istruttorio, si sono esaminati i nuovi documenti presentati nonché gli atti che nel frattempo sono intervenuti (es. Piano Regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria della Regione Campania del novembre 2005) e si è posta particolare attenzione alle tematiche principali, già affrontate anche con i chiarimenti trasmessi.

Propedeuticamente e in via prioritaria rispetto alla possibilità di emissione di un parere, si ritiene che non sia stata sufficientemente sviluppata, approfondita e risolta la tematica dell'inquinamento atmosferico, che potrebbe anche implicare modifiche sugli altri argomenti trattati. Detta convinzione è motivata dall'esame sia dei dati dei monitoraggi eseguiti dalla GESAC sia dall'esame dei dati pubblicati dall'ARPAC e dal Ministero dell'Ambiente (questionari CE) nonché da un attenta lettura del Piano regionale.

Si ritiene quindi necessario che la Società GESAC sviluppi con maggiore attenzione il tema in oggetto, partendo dalle indicazioni del piano regionale e pervenga ad una proposta progettuale più articolata di quella attualmente in valutazione. Ciò deriva dall'assenza di una concreta risposta al quesito già formulato da questa Commissione con la richiesta di integrazioni formulata nel gennaio 2005, che di seguito si ricorda.

“Dovrà essere eseguito un più esteso monitoraggio della qualità dell'aria sia per quanto riguarda le postazioni di misura sia e principalmente per il periodo di rilievo (es. tre mesi nel periodo invernale e tre mesi nel periodo estivo), al fine di caratterizzare in modo esauriente l'inquinamento atmosferico derivante dal traffico diretto ed indotto dall'esercizio dell'aeroporto. Le postazioni di rilievo dovranno essere individuate allo scopo di poter (anche mediate rilievi contemporanei in più postazioni) caratterizzare sia la “sorgente aeroporto” sia le condizioni di qualità dell'aria della porzione di territorio nella quale possono manifestarsi gli effetti dell'intervento. Gli esiti del piano di monitoraggio (corredato dei dati necessari per la caratterizzazione delle sorgenti nei periodi di misura – es. conteggi di traffico e schedulati dei voli) dovranno essere posti a confronto con i risultati delle simulazioni eseguite con modelli matematici, eventualmente tarati con riferimento alle nuove sperimentazioni. Sulla base delle suddette verifiche dovranno essere definiti, qualora se ne rilevi la necessità, opportuni interventi di mitigazione in modo concorde con i piani di azione e i piani e programmi elaborati o da elaborare dalla Regione Campania ai sensi degli artt. g), h) e i), del D. Lgs. 351/99. In particolare, poiché non si ritengono ammissibili per l'intera zona di influenza dell'aeroporto superamenti dei limiti, dovranno essere progettati gli idonei sistemi di contenimento dell'inquinamento



nell'area di studio e definiti i sistemi di allarme finalizzati all'attivazione di interventi di limitazione dell'inquinamento atmosferico."

Era evidente il richiamo a quello che allo stato attuale è il piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria della Regione Campania che è stato emanato nel novembre 2005 e quindi ben prima della consegna delle integrazioni del giugno 2006. Dal esame del piano è evidente che l'area di intervento è inserita nella zona IT0601 Area Napoli e Caserta che è una zona di applicazione delle misure di risanamento in quanto i dati di caratterizzazione della qualità dell'aria attuale non sono soddisfacenti.

Il piano infatti riporta che:

"3.3.4 Sintesi dei risultati

L'analisi dei dati di qualità dell'aria consente di affermare che:

- la situazione, pur con alcune accentuazioni sulle aree metropolitane maggiori, si presenta pressoché omogenea su tutto il territorio regionale;*
- la qualità dell'aria nelle aree urbane è in miglioramento con riferimento ai seguenti inquinanti primari principali: biossido di zolfo, monossido di carbonio; tutti i limiti legislativi esistenti sono rispettati,*
- la qualità dell'aria con riferimento al biossido di azoto nelle aree urbane non presenta segnali rilevanti di miglioramento né con riferimento alla media oraria, né con riferimento alla media annuale ed è fortemente critica;*
- con riferimento alle particelle sospese con diametro inferiore ai 10 µm (PM10) il monitoraggio rileva una situazione critica sia in riferimento alla media annuale che al numero di superamenti della media giornaliera;*
- con riferimento al benzene l'analisi delle concentrazioni rilevate mostra una situazione da tenere ancora sotto controllo per il rispetto del limite sulla media annuale;*
- la qualità dell'aria con riferimento allo smog fotochimica (ozono) è critica sia nelle aree urbane che nelle aree suburbane e rurali."*

Non appaiono quindi direttamente condivisibili le affermazioni riportate nei chiarimenti del SIA del giugno 2006, che non evidenziano criticità né all'interno né all'esterno dell'aeroporto. In merito all'aeroporto di Capodichino il Piano di risanamento indica che:

"L'Aeroporto Internazionale di Napoli, gestito da GE.S.A.C. Spa è il primo aeroporto privatizzato in Italia, nonché il primo aeroporto nel mezzogiorno per volume di passeggeri e terzo polo nazionale.

Le sue carenze strutturali tuttavia non consentono un adeguamento sufficientemente conveniente per le esigenze del settore. Tra queste la centralità dello scalo che presenta inconvenienti non secondari, di un impatto acustico e di condizioni dell'esercizio nelle fasi di decollo e atterraggio oltre le soglie limite. Ciò fa di Capodichino uno scalo ottimale per servizio di linee di carattere nazionale e internazionale ma con un carico complessivo di traffico limitato; non a caso, nel



recente PRG viene presentata l'ipotesi di delocalizzazione dell'aeroporto (RSA Campania).”

Il Piano, inoltre, individua specifiche misure di risanamento per i diversi settori di intervento ed in particolare per i trasporti (sorgenti lineari e diffuse) sia a breve che a medio termine. In riferimento a dette azioni la GESAC non fornisce informazioni sufficienti per poter valutare l'intervento.

In conclusione si ritiene necessario che la GESAC sviluppi ulteriori elaborazioni rispetto alle informazioni consegnate nel giugno 2006 al fine di poter prendere in considerazione le reali azioni di tutela e protezione ambientale che la società stessa intende adottare per far fronte alle criticità riscontrate dalla Regione Campania in merito all'inquinamento atmosferico.

Si segnala, inoltre, che la GESAC non ha fornito alcuni degli elementi richiesti dalla citata nota di richiesta di integrazioni in merito alla produzione di accordi con gli Enti utili a testimoniare la reale applicazione delle iniziative previste e/o progettate in questa fase dell'istruttoria. Ci si riferisce ad esempio al tema dei rifiuti dove è proposto un piano di raccolta e smaltimento dei rifiuti per il quale tra gli interventi da attuare vi è la riorganizzazione del sistema di gestione rifiuti anche mediante uno specifico accordo con il Comune di Napoli per l'attivazione della Raccolta Differenziata comunale, ovvero la stipula di accordi con le società di handling per l'attivazione della raccolta differenziata in airfield, ecc.

La reale attivazione di detti accordi non può considerarsi un'azione indifferente per la reale riuscita del procedimento di valutazione in atto per cui si chiede di avere conoscenza della reale sottoscrizione degli accordi (copia degli atti sottoscritti).

Quanto detto è da considerarsi esteso anche alle iniziative volte alla soluzione delle problematiche inerenti la viabilità e i progetti di riambientalizzazione e mitigazione nonché ad eventuali iniziative che la società Gesac dovesse proporre in merito alla soluzione delle tematiche indicate dalla presente nota (es attivazione di contributi alle misure di risanamento della qualità dell'aria).

In tal senso si ricorda infatti che le integrazioni richieste chiedevano che il progetto per l'ottimizzazione dell'accessibilità all'aeroporto “ dovrà essere concordato con gli Enti territorialmente competenti e dovrà essere presentato unitamente ad un idoneo Accordo di Programma che includa:

- gli accordi con gli Enti per l'attuazione degli interventi di competenza di soggetti diversi dalla GESAC;
- le necessarie fidejussioni per coprire le spese sia di progettazione che di realizzazione di quanto proposto;
- la calendarizzazione di detti interventi atta ad assicurare che al momento dell'entrata in esercizio delle opere previste dal master plan siano risolte le relative criticità.”

Ed ancora:

“Dovrà essere definito un progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, che comprenda, oltre alle opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde



dell'immediato intorno dell'aeroporto e tutti quegli interventi che la Gesac concorderà con gli enti locali".

modalità e tempi di consegna:

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato per il giorno 04/09/2006, la presente nota è anticipata via fax.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione VIA concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti. Il Proponente, entro il periodo a disposizione inoltrerà qualora necessario richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa dall'Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla DSA (Direzione Salvaguardia Ambientale), Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma in:

- ✓ 3 copie in formato cartaceo;
- ✓ 3 copie in formato digitale secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, contenute nell'elaborato "*Documentazione in formato digitale a supporto delle Commissioni VIA*".

Si ricorda in merito che l'elaborato in questione è acquisibile sul sito Internet www.dsa.minambiente.it, secondo il percorso *homepage – area libera consultazione – documenti*.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE III
(Dott. Raffaele Ventresca)

