

Masterplan Aeroporto Internazionale di Napoli – Procedura di VIA.

SINTESI NON TECNICA

Rif: Nota Prot. n° DSA/2005/00856 del 14 gennaio 2005 -Ministero dell’Ambiente e del Territorio-
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Divisione per la Valutazione di Impatto Ambientale

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Punto 1 – Ottimizzazione accessibilità all’aeroporto

Tra le integrazioni richieste allo Studio di Impatto Ambientale è stato realizzato un progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui è inserito l’aeroporto.

Tale progetto, elaborato e concordato nelle linee di principio con gli Enti territorialmente competenti al fine di una successiva approvazione in Conferenza di Servizi, prevede, tra gli altri interventi, descritti al punto 5, l’ottimizzazione dei flussi di accesso in aeroporto attraverso diverse modifiche all’attuale viabilità.

La riconfigurazione del nodo di connessione tra l’aeroporto e la viabilità primaria si traduce nella realizzazione di opportuni dispositivi di canalizzazione dei traffici veicolari sia all’innesto di Viale Fulco Ruffo di Calabria che al Largo Santa Maia del Pianto.

L’intervento su Viale Fulco Ruffo di Calabria è teso ad interrompere il flusso veicolare che, diretto verso Corso Umberto Maddalena dalla Tangenziale, in periodi di forte congestione di quest’ultima, invece di adoperare lo svincolo di uscita di Secondigliano, anticipa l’uscita sulla viabilità ordinaria attraverso quello dell’aeroporto di Capodichino, congestionando tutto il tratto di collegamento al vicino Corso Umberto Maddalena, e bloccando di fatto le vie di accesso all’Aeroporto. Tale intervento è stato già attivato, in fase di sperimentazione, attraverso un’Ordinanza del Comune di Napoli.

L’intervento su Largo Santa Maria del Pianto prevede invece la realizzazione di una rotonda per ottimizzare l’intersezione dei flussi diretti dal Nord al centro città con quelli di accesso-egresso alla tangenziale.

Tali interventi, verificati attraverso l’utilizzo di modelli trasportistici di interazione domanda-offerta, mirano principalmente ad ottenere una minore interferenza tra i veicoli in marcia e conseguente minore inquinamento acustico ed atmosferico legato alla minore congestione degli assi viari, e ad un innalzamento della sicurezza stradale derivante dalla separazione dei flussi relativi alle varie componenti di mobilità (veicoli e pedoni).

Il progetto di ottimizzazione degli accessi, nei termini previsti dallo SIA, è stato già approvato dalle Amministrazioni locali, e sarà reso esecutivo a valle di una specifica Conferenza dei Servizi di prossima realizzazione, che verificherà anche la sperimentazione in atto della modifica della viabilità per lo svincolo della Tangenziale sopra indicato.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Punto 1 – Qualità dell'aria

Al fine di caratterizzare l'inquinamento atmosferico derivante dal traffico diretto ed indotto dall'esercizio dell'aeroporto di Napoli-Capodichino e di confrontarlo con l'inquinamento atmosferico prodotto dalle altre sorgenti presenti attorno al sedime aeroportuale, è stato eseguito un monitoraggio della qualità dell'aria.

La campagna di monitoraggio, condotta nei mesi di giugno/luglio 2005 con l'ausilio di due mezzi mobili e di una serie di campionatori passivi disposti a griglia tra la pista e le aree abitate, si è prefissa una serie di obiettivi, tra i quali

- analizzare le condizioni di qualità dell'aria globali nell'area in esame in relazione ai limiti fissati dal DM60/02;
- individuare l'impatto delle attività presenti all'interno del sedime aeroportuale rispetto a quello derivante da fattori esterni;
- integrare lo studio di impatto ambientale, basato su modelli matematici, pur considerando i limiti di una campagna d'indagine discontinua.

L'analisi dei risultati ottenuti ha permesso di valutare l'effettivo livello degli inquinanti e, attraverso il confronto con i limiti massimi imposti dalle normative, valutare il rispetto dei valori limite di normativa.

La campagna di monitoraggio, suddivisa in tre fasi consecutive, di almeno dieci giorni ciascuna, ha visto impegnati due mezzi mobili che hanno lavorato contemporaneamente in postazioni opportunamente scelte, sia all'interno che all'esterno del sedime aeroportuale. Tale scelta è stata dettata dall'esigenza di distinguere, per quanto possibile, l'inquinamento prodotto dalle attività aeroportuali da quello prodotto all'esterno del sedime dal traffico intenso e dalle attività di origine antropica che caratterizzano la zona circostante l'aeroporto.

Lo studio ha portato a trarre le seguenti conclusioni:

- Per i principali inquinanti indagati non si sono verificati dei superamenti dei limiti di legge durante l'intero periodo di monitoraggio;
- Nelle postazioni esterne al sedime i valori di concentrazione degli inquinanti sono risultati nella maggioranza dei casi, più elevati di quelle interne, con un andamento medio giornaliero tipico delle aree trafficate e quindi riconducibili al traffico stradale;
- Valori elevati di benzene sono stati misurati principalmente nella postazione esterna al sedime aeroportuale, rappresentativa di un tessuto urbano densamente abitato, ma non è stato possibile un confronto significativo con il limite di legge, essendo questo soltanto su base annuale;

- Sono stati riscontrati dei superamenti per l’ozono, inquinante tipicamente estivo ma non direttamente dipendente dalle emissioni prodotte dalle movimentazioni degli aeromobili e quindi di importanza secondaria ai fini del calcolo dell’impatto prodotto dall’aeroporto sull’area circostante;
- La difficoltà incontrata nel trovare una più stretta relazione tra il numero dei voli giornalieri ed una corrispondente variazione della concentrazione di alcuni inquinanti, è indicativa della scarsa influenza delle emissioni prodotte nelle zone interne all’aeroporto (principalmente dall’attività dei velivoli) rispetto a quello dovuto ad attività esterne.
- Il superamento del PM10, stimato nella futura configurazione dell’aeroporto, nelle aree interne il sedime non genera situazione critiche sui ricettori abitativi;
- I valori moderati delle emissioni prodotte dalle attività aeroportuali nei punti ubicati a ridosso dei centri abitati dimostra che in nessun modo l’attività aeroportuale produrrà, in futuro, livelli critici degli inquinanti sulle aree abitate ubicate a ridosso del sedime aeroportuale;

In conclusione, lo sviluppo delle attività aeroportuali è compatibile con i limiti massimi per gli inquinanti atmosferici indicati dalle normative attuali ed al 2020 e non determina una influenza significativa dei valori di fondo relativi alla situazione antropica esterna all’aeroporto.

E’ stato quindi condotto un confronto del monitoraggio dell’attività aeroportuale con i dati delle centraline della rete di monitoraggio provinciale (ARPAC), i cui risultati hanno evidenziato che:

- i livelli di concentrazione degli inquinanti da fonte ARPAC nella zona prossima all’aeroporto, considerati nello stesso periodo estivo del “monitoraggio aeroporto”, fino all’anno 2004, presentano dei valori mediamente elevati per la maggior parte degli inquinanti;
- tali valori sono dello stesso ordine di grandezza di quelli misurati nel “monitoraggio aeroporto” che, anzi, per i mezzi mobili localizzati all’interno dell’aeroporto, risultano mediamente inferiori rispetto alle centraline esterne, in particolare per il PM10 e NO₂;
- L’ozono, inquinante da studiare su larga scala, raggiunge valori mediamente simili nel “monitoraggio atmosferico” rispetto alla rete di rilevamento provinciale, risultato che quindi corrisponde alle aspettative per tale parametro;
- Anche per il benzene si osservano dei valori medi calcolati nel “monitoraggio aeroporto” prossimi a quelli forniti dall’ARPAC, sebbene in questo caso sia più difficile un confronto vista la disponibilità di dati non aggiornati (anno 2001) e riferiti a valori medi su una scala temporale più lunga (medie annuali).

Documenti allegati di riferimento

- Relazione del monitoraggio atmosferico - Confronto tra stato di qualità dell’aria di Napoli e il monitoraggio dell’aeroporto
- Allegato A – Dati del monitoraggio atmosferico
- Allegato B – Campionatori passivi

Punto 2 – Piano di smaltimento rifiuti

Il sistema di gestione dei rifiuti prodotti all'interno del sedime aeroportuale di Napoli Capodichino è basato sulla pianificazione delle modalità di raccolta e smaltimento e sulla realizzazione degli obiettivi e target nel rispetto della normativa vigente.

Il piano di gestione dei rifiuti prodotti in aeroporto è redatto secondo uno scenario di progetto all'anno 2020, in relazione alle previsioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale dell'Aeroporto Internazionale di Napoli e tenendo conto di previsioni che riguardano sia lo scenario interno all'aeroporto (quantità e caratteristiche dei rifiuti prodotti), che lo scenario esterno (capacità dell'ambiente di accettare i rifiuti prodotti in aeroporto).

Per quanto riguarda lo scenario esterno, la realtà specifica della Regione Campania, dichiarata in stato di emergenza per il problema rifiuti, e la specificità di una funzione quale quella assolta dalla principale struttura aeroportuale regionale, determinano la necessità di affrontare il problema in linea con quanto previsto dalle Ordinanze commissariali legate allo stato di emergenza. Difatti, il perdurare dello stato di emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti in Campania, e la necessità, sancita dal Decreto-Legge n.245 del 30/11/2005, di adeguare il vigente piano regionale di smaltimento dei rifiuti, non consentono di effettuare previsioni accurate a lungo termine (anno 2020) sulla capacità e modalità di smaltimento dei rifiuti del "Sistema Campania".

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, e della attuale e provvisoria difficoltà di smaltire in discarica rifiuti non trattati, la strategia migliore affinché i rifiuti prodotti abbiano un impatto accettabile sull'ambiente, è quella di migliorare la raccolta differenziata dell'aeroporto riducendo la quantità di rifiuto da smaltire. Questa strategia si rende possibile in virtù della tipologia di rifiuti prodotti in aeroporto che sono sostanzialmente riconducibili a materiali di imballaggio, carta, cartone, ecc.

Il raggiungimento di un obiettivo quale quello fissato nello specifico piano (Raccolta Differenziata pari al 50% dei rifiuti prodotti entro il 2020 (pari a 5742 ton), permetterà di avviare a smaltimento 2682 ton (47% dei rifiuti prodotti) contro i 4.651 ton (81% rifiuti prodotti) previsti, ottenendo, di fatto una riduzione del carico sui ricettori finali pari a circa il 42%.

Attraverso la raccolta differenziata, separando i materiali riutilizzabili (imballaggi, carta, cartoni), i rifiuti inviati a smaltimento nello scenario al 2020 non aumenteranno rispetto lo scenario attuale pur aumentando il numero dei movimenti degli aeromobili e dei passeggeri.

Le linee base del piano prevedono la realizzazione di interventi infrastrutturali per le aree di separazione e stoccaggio dei materiali, la formazione, informazione e comunicazione di tutti gli operatori attivi all'interno della struttura aeroportuale, nonché una costante opera di monitoraggio e controllo sulle attività pianificate e sui risultati ottenuti.

Documenti allegati di riferimento - Piano di raccolta e smaltimento rifiuti PLN QSA 002 del 18/01/06 e Tavole esplicative interventi infrastrutturali-Dir. Engineering & Construction - ed. 13/01/06

Punto 3 – Studio Acustico

Lo SIA per la parte acustica è stato integrato con le curve isofoniche relative al traffico 2004-2005, approvate in Commissione art. 5 D.M. 31/10/1997 in data 28 marzo 2006, e dalle curve isofoniche relative al traffico 2008 elaborate con il modello provvisorio approvato dalla stessa Commissione art. 5. Tali documenti sono presentati in allegato alle risposte 3.2 e 3.3.

Inoltre, in data 16 maggio 2006 la Commissione di Collaudo presieduta dal rappresentante del Ministero dell’Ambiente ha collaudato il sistema di fonometri per il monitoraggio del rumore aeroportuale, per cui l’Aeroporto Internazionale di Napoli risulta ad oggi il primo aeroporto in Italia con un sistema di monitoraggio certificato. Il nuovo sistema di controllo con i fonometri implementa il sistema di monitoraggio delle rotte aeree già operativo dal 2005 presso l’Aeroporto di Napoli, che è stato il primo scalo aeroportuale in Italia ad emanare sanzioni ai vettori per il non rispetto delle rotte antirumore stabilite dalla Commissione art. 5 D.M. 31/10/1997, in ottemperanza a quanto disposto dal DPR 496/97.

Con tali atti, e con la definizione degli indici di classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico ex art. 7 D.M. 20 maggio 99, la Commissione art. 5 D.M. 31/10/1997 ha di fatto assolto a tutti gli obblighi ad essa assegnati dallo stesso D.M. 31/10/1997.

Punto 3.1- Interventi di minimizzazione acustica

E’ stato predisposto un intervento di rifacimento dell’asfalto attualmente esistente in viale Maddalena per un tratto di circa 600 metri, sostituendolo con una tipologia di asfalto fonoassorbente in grado di abbattere il livello sonoro in quel tratto di 3 dbA.

Il presente intervento risulta inserito nell’ambito del progetto preliminare complessivo di cui al successivo punto 5.

Documenti allegati di riferimento - Programma degli interventi del progetto di riambientalizzazione delle aree esterne all’aeroporto di Capodichino” – Relazione descrittiva programma degli interventi ed. 1 del gennaio 2006

Punto 3.2 - La struttura ospedaliera presente – Ospedale Don Bosco

L' Ospedale Don Bosco è marginalmente interessato dalla curva isofonica LVA di 60 dBA nello scenario 0 anteoperam.

Negli scenari 1 e 2 al 2020, per effetto del cambiamento della tipologia di aeromobili della flotta-tipo di Napoli Capodichino e di un corretto bilanciamento del numero di decolli tra le due testate, l'Ospedale Don Bosco risulta completamente esterno all'area interessata da livelli sonori LVA superiori o uguali a 60dBA.

L'Ospedale Don Bosco risulta inoltre esterno alle curve isofoniche LVA di 60 dBA anche nella simulazione INM condotta sul campione di traffico all'anno 2008.

Ad oggi, per effetto delle misure intraprese nel corso del 2005 l'Ospedale Don Bosco risulta interessato da livelli sonori LVA inferiori ai 60 dBA, come evidenziato dall'aggiornamento delle curve isofoniche effettuato ed approvato dalla commissione art.5 D.M. 31/10/1997 relativamente al traffico 2004-2005, e presentate in allegato.

La zonizzazione acustica del Comune di Napoli, edizione maggio 2001, classifica l'area in oggetto come "ZONA III". Secondo quanto previsto dal D.P.C.M. 14 novembre 1997, art. 3 comma 2 e coerentemente con quanto riportato alla tabella C dello stesso D.P.C.M., il valore limite di immissione sonora per zone di tipo III è di 60 dBA.

Ne consegue che, per effetto degli interventi di ottimizzazione e di mitigazione citati in precedenza, la pressione sonora esercitata sull'area in oggetto risulta coerente con quanto disposto dalla zonizzazione acustica del Comune di Napoli.

Si presentano in allegato al volume in risposta ai punti 3.2 e 3.3 le tavole SC.1 ed SC.2 relative alla sovrapposizione delle curve isofoniche elaborate al 2020 per gli scenari 1 e 2 alle zonizzazioni acustiche dei Comuni di Napoli e Casoria. Tali tavole rappresentano una errata correzione degli elaborati R14.1 ed R14.2 presentati in data 16 luglio 2004 con prot. VP/40/04.

Documenti allegati di riferimento

- Caratterizzazione acustica dell'intorno Aeroportuale
- Analisi dei livelli con modelli revisionale: aggiornamento traffico 2008 – relazione e tavole allegate
- Aggiornamento delle curve isofoniche relative al traffico 2004-2005 – Relazione e tavole allegate
 - Elaborato RSC.1.0 e D1.0 Luglio 2004- Relazione e tavole allegate - Rumore di origine aeronautica - Integrazione documentazione
 - Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Napoli – Foglio 3

Punto 3.3 /A e Punto 3.3 /B

Le curve isofoniche di 65 dBA LVA relative ai futuri scenari 1 e 2 al 2020 si mantengono all'interno della curva isofonica a 65 dBA LVA della classificazione acustica attuale (Scenario 0), fatta eccezione per una piccolissima porzione del territorio di Casoria, completamente disabitata, occupata dagli svincoli autostradali.

Documenti allegati di riferimento - Caratterizzazione acustica dell'intorno Aeroportuale
- tavola A-chiarimenti

Punto 3.3 /C

Le uniche zone presenti, di classe III, ed interessate da fenomeni acustici con LVA superiori a 65 dBA, sia per lo scenario 1 che per lo scenario 2 al 2020, comprendono esclusivamente dei padiglioni disabitati dell'ex Ospedale Leonardo Bianchi, Ospedale ad oggi non più operativo.

Documenti allegati di riferimento - Elaborato RSC.1.0 e D1.0 Luglio 2004- Relazione e tavole allegata - Rumore di origine aeronautica - Integrazione documentazione

Punto 4 – Trattamento acque

E' stato definito un progetto, attualmente in fase di appalto, teso al convogliamento e trattamento delle acque di prima pioggia, di quelle provenienti dall'area del deposito carburanti e di quelle meteoriche, provenienti da pista, raccordi e piazzali. Nella stesura di tale progetto, redatto nell'assoluto rispetto della legge 152/99 e s.m.i., si è tenuto conto del regime della falda sotterranea in funzione del rapido evolversi del fenomeno di innalzamento del pelo libero conseguente alla chiusura dei pozzi di Lucrano.

Pertanto, coerentemente ai dettami della legge 152/99 integrata con la legge 258/2000, è stato previsto uno smaltimento delle acque piovane, a valle di un sistema di dislocazione opportunamente dimensionato, mediante dreni verticali della profondità massima di circa 12 metri, il cui fondo risulta essere molto al di sopra della quota della falda acquifera presente a circa 30/40 metri di profondità, così come verificato dal monitoraggio dei pozzi esistenti.

In relazione alla permeabilità del terreno ed all'attuale regime della falda sotterranea in funzione del rapido evolversi del fenomeno di innalzamento del pelo libero conseguente alla chiusura dei pozzi di Lucrano, si è verificato che la quota di campagna dell'area di sedime dei pozzi del Lufrano è posta a quota 12 metri S.L.M. circa, con un dislivello rispetto alla quota del piano di sedime dell'Aeroporto par a circa 70 metri. Ne risulta che nel caso di un innalzamento della falda nella zona di Lufrano, l'influenza sulla quota di falda dell'area di sedime dell'Aeroporto sarebbe assolutamente nulla. Per poterla influenzare, la zona del Lufrano dovrebbe allargarsi e la falda dovrebbe innalzarsi rispetto alla quota del terreno di oltre 40 metri, cosa assolutamente non ipotizzabile.

Ciò considerato, la profondità dei suddetti dreni verticali è dettata principalmente dal solo coefficiente di permeabilità per terreno di sedime dell'Aeroporto che in relazione alle prove di permeabilità effettuate, che si aggira intorno al valore di 10-6 m/s per gli starti superficiali,

mentre risulta essere di valore pari a 10-3 m/s in corrispondenza degli strati di terreno intorno ai 10/12 m di profondità.

Alla luce delle suddette considerazioni il progetto esecutivo è stato redatto tenendo conto delle seguenti esigenze:

- Messa a norma dell'attuale sistema di raccolta delle acque di pioggia secondo quanto disposto dal D.L. 152/1999 integrato con la legge 258/2000, eliminando i pozzi che disperdono l'acqua di pioggia nelle falde acquifere;
- Realizzazione di un sistema di collettori atti a convogliare l'acqua di pioggia in appositi sedimentatori e disoleatori atti a garantire lo smaltimento delle acque in tabella 3 prevista dalla stessa legge 152/99;
- Adeguare tutto il sistema fognario esistente mediante inserimento di impianto di dissabbiatura e di disoleazione di opportune dimensioni in relazione alle portate convogliate, prima dello smaltimento superficiale nel sottosuolo;
- Esecuzione di un nuovo sistema fognario per raccogliere le acque di pioggia dalla Taxi way, raccordi con la pista, piazzole aeromobili e strade interne all'aeroporto, trattarle con opportuni disoleatori per poi disperderle nel sottosuolo;
- Garantire il regolare svolgimento delle attività Aeroportuali in fase di realizzazione dell'opera;
- Minimizzare le interferenze con le operazioni Aeroportuali nel pieno rispetto delle norme di sicurezza;
- Posa in opera delle tubazioni con la tecnica del "MICROTUNNELLING" laddove potrebbe essere pregiudicato il normale funzionamento dell'Aeroporto, nonché le norme di sicurezza aeroportuale;
- Posa in opera di materiali atti a garantire l'economicità del lavoro nonché la tempistica dei lavori stessi minimizzando le operazioni che compromettono la sicurezza dei lavoratori anche in considerazione che alcune lavorazioni si debbano eseguire esclusivamente in orario notturno quanto l'Aeroporto risulta chiuso al traffico aereo;
- Minimizzare le lavorazioni del tipo tradizionale, opere in c.a. prediligendo quelle in prefabbricato eseguite fuori opera per ridurre al minimo le interferenze con le operazioni aeroportuali;
- Minimizzare i costi di costruzioni e di adeguamento dell'impianto fognario esistente.

Documenti allegati di riferimento

- Realizzazione sottoservizi idraulici fognari per piste, raccordi e piazzali aeroporto” W.O. 1928 gennaio 2006 Rev.1

Punto 5 – Riambientalizzazione sistema territoriale

Il progetto preliminare di riambientalizzazione del sistema territoriale circostante l'Aeroporto è stato suddiviso in tre distinti orizzonti temporali: interventi a breve termine (entro 2008), a medio termine (entro 2010) ed a lungo termine (entro 2015).

Il costo complessivo degli interventi è pari a Euro 3.624.000,00 comprensivi del milione di Euro da spendere per la realizzazione del “ Nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e la zona di Capodichino con l'adeguamento della viabilità esistente ed il nuovo svincolo autostradale di collegamento con Casoria”.

In dettaglio, gli interventi da realizzare nel breve periodo, aventi un costo di circa 1,3 ml. di Euro sono i seguenti:

- *Riorganizzazione del piazzale Fulco Ruffo di Calabria*
- *Riqualificazione di viale Fulco Ruffo di Calabria*
- *Riorganizzazione di Largo S. Maria del Pianto*
- *Minimizzazione acustica lungo viale Maddalena*

Quelli da realizzare nel medio periodo consistono nella riqualificazione di via De Pinedo e Via Nuovo Tempio, per un importo complessivo di circa 480 mila euro, mentre gli interventi a lungo termine sono rivolti alla riqualificazione di Corso Umberto Maddalena, per una spesa prevista intorno ai cinquecentomila euro.

Gli interventi di riassetto degli assi viari sono sostanzialmente legati ad una riorganizzazione dei flussi veicolari (come descritto ai punti precedenti) e ad opere di arredo urbano.

La riqualificazione del Viale Fulco Ruffo di Calabria prevede, oltre ai citati interventi tesi a realizzare una nuova geometrizzazione della sede stradale rispetto alle funzioni previste, il rifacimento dei marciapiedi e la ristrutturazione edilizia degli edifici prospicienti il viale mediante il rifacimento dell'intonaco e la tinteggiatura delle facciate.

Per alcuni di essi è inoltre previsto l'impiego di materiali fotocatalitici (biossido di titanio) che consentono di ridurre in prossimità delle superfici delle facciate stesse il livello di inquinamento, grazie all'abbattimento di alcune sostanze inquinanti quali l'ossido di carbonio.

Interventi analoghi sono previsti per la riqualificazione di Via De Pinedo e di Corso Umberto Maddalena dove, in aggiunta, è previsto il rifacimento della pavimentazione con un tappeto fonoassorbente, l'inserimento di alberi di basso fusto sui marciapiedi e la ripavimentazione di questi ultimi.

Il progetto di riqualificazione sopra esposto è stato già concordato con le Amministrazioni locali.

Documenti allegati di riferimento - Programma degli interventi del progetto di riambientalizzazione delle aree esterne all'aeroporto di Capodichino” – Relazione descrittiva programma degli interventi ed. 1 del gennaio 2006