



Comitato *Civico* NoFlyZone

Prot. U 0069 – 27.09.2019

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Al Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

**PROCEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA EX ART. 19 DEL D.LGS 152/2006 RELATIVO AL MASTERPLAN 2023 DELL'AEROPORTO DI NAPOLI CAPODICHINO
OSSERVAZIONI ALLE "CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO" PRESENTATE DA ENAC E GESAC IN DATA 1 MAGGIO 2019**

RICHIESTA DI ACCESSO AGLI ATTI PARERE MIBAC PROT. DVA/13434 del 28.5.2019

Con riferimento al procedimento in corso, il Comitato No Fly Zone insieme ad Assoutenti Città Metropolitana di Napoli e al Comitato vivibilità cittadina, esprime in primo luogo la propria condivisione delle motivazioni e dei contenuti della richiesta di integrazioni predisposta da codesto Ministero e pubblicata sul sito del MATTM con il numero di protocollo 2636/CTVA dell'11 luglio 2019.

Dalla lettura del suddetto documento si evince che in data 28 maggio 2019 è stato rilasciato un parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, protocollato con il numero DVA/13434. Tale parere non risulta però consultabile sul sito del MATTM né è reperibile sul sito del MIBAC.

Se ne chiede pertanto copia, ai sensi del D.Lgs 33/2013.

In materia di beni culturali, i sottoscritti comitati evidenziano inoltre l'assoluta urgenza di limitare l'esposizione del patrimonio culturale dell'area napoletana, riconosciuto nella sua unicità anche dall'UNESCO, al rischio di danneggiamento determinato dall'attività aerea.

Riteniamo inoltre opportuno fare alcune precisazioni riguardanti il documento denominato "Controdeduzioni del proponente alle osservazioni del pubblico" presentato dal Gestore aeroportuale di Napoli Capodichino:

1. Il documento appare predisposto con la collaborazione dell'ENAC, la cui sigla è evidente in tutte le sue pagine. Il ruolo dell'ENAC, braccio tecnico del Ministero delle Infrastrutture, deputato alla vigilanza ed alla sicurezza nonché al controllo dell'operato dei Gestori aeroportuali, non dovrebbe consentire la partecipazione dell'ENAC alla stesura del Masterplan aeroportuale insieme al gestore in quanto in contrasto con le suddette funzioni di controllo *super partes assegnate* all'ENAC.
2. Al punto 1.2 il gestore fornisce dati sui movimenti che risultano difforni dalla realtà, come si evince da quelli pubblicati sia da ENAC che da Assaeroporti e che evidenziano il raggiungimento già nel 2018 del numero di passeggeri previsti per il 2020.
3. Le direttrici di atterraggio/decollo sono individuate da ENAV in funzione delle condizioni meteo e anche di specifiche condizioni di traffico (quando riscontra particolari condizioni di congestione nello scalo?) dirottando il traffico aereo sulla città di Napoli sia in fase di decollo

che di atterraggio e superando così per motivi diversi le prescrizioni a tutela dei diritti delle popolazioni esposte alle attività aeronautiche, tra le quali annoveriamo il NOTAM di gennaio 2019 che contiene limitazioni delle movimentazioni aeree dopo le ore 19,00. Quest'ultimo è stato probabilmente proposto dal gestore come unica misura di mitigazione per le procedure di atterraggio su pista 06.

4. Lo scalo partenopeo, del quale si dichiara l'operatività nel pieno rispetto delle vigenti norme standard di sicurezza e l'ottenimento della certificazione di conformità al regolamento UE 139/2014, opera invece, come si ammette al punto 1.10, con una certificazione rilasciata con Special Condition ovvero con deroghe, riguardanti in particolare la Taxi-way: dunque lo scalo di Capodichino non opera nel pieno rispetto delle norme e degli standard di sicurezza in vigore sia a livello nazionale che internazionale, EASA ed ICAO.

5. Al punto 1.6 il gestore dichiara che il DPR 201 del 27 settembre 2015, dopo la cancellazione dello scalo di Grazzanise, li autorizza di fatto a raggiungere le previsioni di traffico previste complessivamente per la regione Campania, previsioni che però includevano la messa in esercizio proprio dello scalo di Grazzanise. Tale deduzione appare incongruente con le caratteristiche strutturali e di sicurezza dello scalo di Napoli Capodichino che, insieme al solo scalo di Salerno, non può di certo raggiungere il numero di movimenti regionali previsti nel PNA.

Infine, nell'ottica di una collaborazione finalizzata alla tutela ambientale, trasmettiamo in allegato le due comunicazioni predisposte dall'ARPA Campania e quelle del Comune di Napoli (prot. 0443871 del 21/05/2019) nell'ambito delle attività della Commissione ex art. 5 del DM 31/10/1997.

Da questi documenti, e in particolare da quello dell'ARPAC, risulta evidente che l'attività svolta dalla Commissione antirumore ex art.5 DM 31/10/1997 si è arenata perché si legge testualmente "si ribadisce la necessità imprescindibile di acquisire un documento unico e chiarificatore, sottoscritto anche da ENAC ed ENAV per consentire ai componenti della commissione di identificare in maniera univoca e senza margini di dubbi, le procedure in essere ossia già applicate dall'Autorità Portuale e quelle suggerite da GESAC, anche per risolvere le problematiche che determinano il noto fenomeno dello sprofilamento su Capodimonte (si vedano dati relativi alla centralina P03). Risulta chiaro che le proposte di GESAC, in continuo divenire debbano essere sottoposte alla valutazione di ENAC ed ENAV per verificarne la reale applicabilità in relazione ad una serie di aspetti tecnici di gestione del traffico aereo, in primis la sicurezza".

Il Comitato No Fly Zone, Assoutenti Città Metropolitana di Napoli e il Comitato vivibilità cittadina ribadiscono quindi, ancora una volta, la necessità di procedere con una vera Valutazione di Impatto Ambientale data l'elevatissima vulnerabilità ambientale dell'area interessata dall'aeroporto di Napoli Capodichino.

Comitato No Fly Zone
Stefania Cappiello

Assoutenti Città Metropolitana di Napoli
Antonio Di Gennaro

Comitato Vivibilità Cittadina
Gennaro Esposito



COMUNE DI NAPOLI
Area Ambiente

Servizio Controlli ambientali e attuazione PAES

COMUNE DI NAPOLI

Prot. 2019 0443871 21/05/2019 09:55
Mitt.: Servizio Controlli Ambientali e Attuazione
Dest.: ENAC; MINISTERO DELL'AMBIENTE E DEL TERRITORIO
GE.S.A.C.
Fascicolo: 2019 006 009 20



Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare

mattm@pec.minambiente.it

DGSalvagiardia.ambientale@pec.minambiente.it

ENAC

Direzione centrale Infrastrutture Aeroporto e Spazio aereo

protocollo@pec.enac.gov.it

GE.S.A.C.

protocollo@gesac.legalmail.it

ENAV

aeroporto.napoli@pec.enav.it

Regione Campania

UOD Acustica, qualità dell'aria e radiazioni -
criticità ambientali in rapporto alla salute umana

uod.500604@pec.regione.campania.it

Città metropolitana di Napoli

cittametropolitana.na@pec.it

ARPAC

direzionegenerale.arpac@pec.arpacampania.it

arpac.dipartimentonapoli@pec.arpacampania.it

Comune di Casoria

protocollo@pec.comune.casoria.na.it

Comune di Afragola

protocollo@pec.comune.afragola.na.it

Comune di Casalnuovo

protocolloge.casalnuovo.na@pec.actalis.it

Oggetto: Commissione ex art. 5 DM 31.10.1997 – Aeroporto di Napoli. Riscontro riunione n. 1/2019.



COMUNE DI NAPOLI

Area Ambiente

Servizio Controlli ambientali e attuazione PAES

In riferimento alla riunione della Commissione dell'8 aprile 2019, di cui al verbale n. 1/2019 trasmesso dall'Enac, e alla luce delle successive osservazioni dell'Arpac, trasmesse a tutti i componenti della commissione, si rappresenta quanto segue.

Nel verbale veniva chiesto alla commissione di esprimersi sulla proposta di zonizzazione trasmessa dalla Gesac il 29.01.2019. Relativamente a tale richiesta va evidenziato che l'Arpac ha posto due questioni fondamentali, propedeutiche alla definizione delle curve isofoniche. In particolare, ha manifestato due quesiti al Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare su:

- 1) la correttezza dell'applicazione del fattore di correzione proposto dalla Gesac per la centralina P03 "Capodimonte" sulla quale si rilevano degli sforamenti rispetto al limite massimo previsto al di fuori delle zone A, B, C, cioè un Lva (dBa) consentito fino a 60 dBa;
- 2) la correttezza sull'utilizzo del modello matematico INM, impiegato dalla Gesac per la determinazione delle curve isofoniche proposte alla Commissione, alla luce della DIRETTIVA (UE) 2015/996, recepita in Italia con il D.lgs 42/2017, che stabilisce nuovi criteri per la simulazione con modelli matematici dell'impatto acustico delle varie sorgenti sonore, tra cui quelle del traffico aereo e che recepisce, per quest'ultimo, le indicazioni dell'EASA proponendo l'adozione del modello matematico USA-FAA AEDT entro la fine del 2018.

Pertanto, si rappresenta che non è possibile esprimersi sulla proposta di zonizzazione, prima di aver ricevuto una risposta sui sopraesposti quesiti da parte del Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare al fine di valutare la correttezza della proposta.

A tal fine si sollecita codesto Ministero perché fornisca un riscontro alle questioni sollevate dall'Arpac anche al fine di valutare gli eventuali provvedimenti di competenza del Comune.

Il funzionario P.O.

arch. Giuliana Vespere

Il dirigente

arch. Emilia G. Trifiletti



Al Dir. U.O.C. Area Territoriale
Dott. Luigi Cossentino

OGGETTO: osservazioni e integrazione del verbale di seduta della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997 svoltesi in data 08/04/2019 (verbale n. 1/2019)

A seguire la seduta della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997 svoltesi in data 08/04/2019 (verb. n. 1/2019), così come concordato con tutti i componenti presenti al tavolo, si inoltrano le osservazioni e le richieste di chiarimento, elaborati dai rappresentanti di questa Agenzia, che non sono stati riportati nel verbale, sia per ragioni di tempistiche legate alla fase di stesura dello stesso sia per impegni istituzionali improrogabili di alcuni presenti. Si richiede, ovviamente, di includere tali osservazioni/richieste di chiarimenti come integrazioni al verbale stesso e si richiede a tutti i componenti di coordinarsi opportunamente per la stesura dei futuri verbali al fine di redigere verbali chiari e trasparenti per la lettura da parte soggetti interessati.

In riferimento alla prima illustrazione avvenuta a mezzo presentazione MS Power Point, da parte dell'Ente Gestore, si ribadisce la necessità imprescindibile di acquisire un documento unico e chiarificatore, sottoscritto anche da ENAC e ENAV per consentire ai componenti della commissione di identificare in maniera univoca e senza margini di dubbi, le procedure in essere ossia già applicate dall'Autorità Aeroportuale e quelle suggerite da GESAC, anche per risolvere le problematiche che determinano il noto fenomeno dello "sprofilamento" su Capodimonte (si vedano dati relativi alla centralina P03). Risulta chiaro che le proposte di GESAC, in continuo divenire, debbano essere sottoposte alla valutazione di ENAV e ENAC per verificarne la reale applicabilità in relazione ad una serie di aspetti tecnici di gestione del traffico aereo, *in primis* la sicurezza. Riteniamo che risulta necessario definire in maniera chiara le procedure antirumore "ulteriori", per le quali si dovrà riportare anche il tempo della sperimentazione, nonché i risultati dei monitoraggi eseguiti.

In merito all'aspetto dei monitoraggi, si suggerisce di valutare le procedure di controllo necessarie per la valutazione continua del rispetto delle nuove procedure antirumore che da sperimentali diventeranno effettive. Questa Agenzia, e tutti i membri della commissione, per dare l'eventuale seguito alle specifiche competenze, dovranno essere messi a corrente delle variazioni apportate alle suddette procedure e dei risultati dei monitoraggi. Per quanto di competenza di questa Agenzia, non si ravvedono motivi ostativi alla attivazione di gruppi di lavoro tra i tre su citati Enti al fine di convenire alla stesura di un documento unico da portare in commissione.

E' stato evidenziato, ancora una volta, come riconfermato da parte di più membri della commissione, che ci sono ancora carenze documentali, pertanto, in assenza di chiarimenti sarà improcedibile qualunque ulteriore studio finalizzato alla determinazione delle isofoniche.

Si ribadisce, inoltre, che è necessario rispettare una graduazione nei lavori in corso, la stratificazione di informazioni su molteplici aspetti, senza concludere gli "studi primari", sta determinando uno stato di "confusione". Certamente la sola esposizione, con l'ausilio di presentazioni MS Power Point, e senza l'inoltro di documenti ufficiali da parte di GESAC e/o ENAC e/o ENAV non ci consente di concludere alcun iter.

Si fa, inoltre, presente che la nota ARPAC di chiarimento (prot. n. 2019 del 14/01/2019) è stata parzialmente riscontrata da Gestore. Pertanto sarà necessario fornire le risposte mancanti.

Inoltre, è doveroso riportare per iscritto altri elementi oggetto di discussione, che sono stati rappresentati da ARPAC e non vengono riportati nel verbale. Partendo dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 01278/2015 del 12/03/2015 che si è espresso in merito alla validità del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale in assenza della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) prevista dall'articolo 11 del Codice dell'Ambiente (D. Lgs 152/2006), si deve pendere atto che ai sensi del citato Codice, la VAS è necessaria per tutti gli "atti e

provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (...) che 1) sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e che 2) sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative”.

Nel merito, l'appellante Società di Gestione Aeroportuale sosteneva che il suddetto Piano di Zonizzazione è un atto di natura meramente tecnica, vincolato alla rigida applicazione dei criteri di rilevazione e calcolo previsti dal DM 31/10/97 a tutela dell'ambiente; si tratterebbe, insomma, di una semplice e pressoché automatica trasposizione grafica delle curve di isolivello, priva di qualsiasi spessore strategico, e quindi palesemente non assoggettabile a VAS.

La tesi dei Giudici del Consiglio di Stato ha invece confermato nella sostanza le deduzioni del Tribunale Amministrativo, evidenziando che la zonizzazione acustica, che ha efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, è invero tenuta a considerare problematiche di carattere tecnico di notevole rilevanza ambientale, di non univoca soluzione, e dipendenti, tra l'altro, da scelte prettamente strategiche che coinvolgono il Piano Regolatore Aeroportuale e le procedure antirumore eventualmente adottate o da adottare.

In considerazione del contenuto della sentenza, i rappresentanti di questa Agenzia hanno interpellato il Referente Ispra che ha seguito la procedura VAS per l'aeroporto di Bergamo e i referenti delle ARPA della rete del SNPA (attualmente impegnati insieme ad ARPAC nella stesura delle linee guida per la gestione del rumore aeroportuale) per comprendere l'iter seguito per la procedura VAS. Le modalità operative seguite, ovvero i documenti prodotti alla data odierna, sono rinvenibili sul sito del Ministero al link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1766/3128>

https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1766/3128

Documentazione

- + Documentazione depositata - fase di Scoping
- Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping

(n.10) Documenti procedura di Valutazione Ambientale Strategica

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione	
Rapporto Preliminare - Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 - Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio Al Serio	Rapporto preliminare	RP	01/01/2018	-	4004 kB	
Parere della Regione Lombardia - Giunta in data 27/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0017598	27/07/2018	-	442 kB	
Parere del Comitato Cittadini di Azzano San Paolo per l'Aeroporto in data 06/08/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0018216	06/08/2018	-	9034 kB	
Parere dell'Ente ISPRA in data 23/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0017079	23/07/2018	-	665 kB	
Parere del Parco Regionale del Serio in data 16/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0016358	16/07/2018	-	256 kB	
Parere dell'Associazione Colognola per il suo Futuro in data 16/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0016307	16/07/2018	-	245 kB	
Parere del Comune di Azzano San Paolo in data 11/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0016027	11/07/2018	-	597 kB	
Parere del Comune di Orio al Serio in data 12/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0016109	12/07/2018	-	2920 kB	
Parere dell'Ente ARPA Lombardia in data 10/07/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0015870	10/07/2018	-	159 kB	
Parere dell'Associazione Colognola per il suo Futuro in data 19/06/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0014062	19/06/2018	-	476 kB	





Dalla disamina della documentazione presentata si evince che il “*Rapporto Preliminare - Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 - Aeroporto "il Caravaggio" di Bergamo Orio Al Serio*” viene redatto da ENAC e le amministrazioni coinvolte presentano le osservazioni.

Nello specifico, per quanto attiene il ruolo della commissione alla procedura ed alla identificazione del “Proponente” si riportano all’attenzione le note del Ministero (prot. n. 14152 del 16/06/2017 e n. 8010 del 28/03/2019) già lette a tutti i componenti della commissione e su cui si è ampiamente discusso in sede di Commissione.

L’ARPAC ha, inoltre, rappresentato che alla luce di tutto quanto acquisito e studiato, l’applicazione della procedura VAS non può essere considerato un iter a valle dei lavori della commissione ex art. 5, bensì la sostituisce.

Inoltre, per analogia a quanto verificatosi con Orio al Serio, si prende atto che, nell’ambito della procedura VAS i Comuni interessati, la città Metropolitana e ARPAC esprimono le osservazioni per quanto afferisce alle loro competenze e non partecipano alla stesura dei documenti elaborati da ENAC.

In riferimento a quanto riportato non si ravvedono margini di dubbio rispetto all’applicabilità della VAS e al ruolo dei componenti della Commissione.

Rispetto a osservazioni e conclusioni di tipo differente manifestati da ENAC e alla volontà di procedere con ulteriori quesiti presso il Ministero, si fa presente che in ogni caso ARPAC, in quanto membro del SNPA, pur considerando tutti i punti di vista e criteri di valutazione, non può esimersi dal conformarsi a quanto indicato nelle linee guida alla cui stesura partecipa come componente di un gruppo di lavoro.

In ultimo, si richiede di modificare l’approccio delle riunioni, sostituendo le presentazioni MS Power Point con documenti (che potrebbero essere inoltrati anche in anticipo ai componenti della commissione), e procedendo con la verbalizzazione e validazione del verbale simultaneamente alla discussione e seguendo i punti dell’ordine del giorno.

Napoli, lì 10//04/2019

Il Funzionario

Dott.ssa Emanuela Buonocore

*il Dirigente U.O. Agenti Fisici
Ing. Giovanni Improta
(firmato digitalmente)*

Al Dir. U.O.C. Area Territoriale
Dott. Luigi COSSENTINO

OGGETTO: ulteriori osservazioni riferite alla seduta della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997 svoltasi in data 08/04/2019 (verbale n. 1/2019)

A seguire la seduta della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997 svoltasi in data 08/04/2019 (verb. n. 1/2019), si riportano di seguito ulteriori osservazioni da parte di questa Agenzia, nel merito della questione del software da utilizzare per la definizione della zonizzazione acustica e al quesito da formulare al MATTM.

Così come richiesto dai componenti della commissione, il personale tecnico dell'U.O. Agenti Fisici, a seguito di un ulteriore confronto con gli esperti della direzione tecnica di ARPAC, rappresenta quanto segue:

- l'Integrated Noise Model (INM) è lo storico modello matematico-statistico statunitense, sviluppato dalla FAA (Federal Aviation Administration) per calcolare le curve di isolivello, relative a specifici indicatori acustici, nei pressi degli scali aeroportuali;
- l'INM è stato sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un modello più aggiornato conosciuto come sistema integrato Aviation Environmental Design Tool (AEDT) applicabile non solo alle emissioni sonore ma anche a quelle gassose (stando a quanto riportato sul sito della FAA);
- nel 2017 anche l'EASA, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, con il Notice of proposed Amendment 2017-01, ha proposto di adottare in tempi brevi, anche in Europa, l'utilizzo del modello matematico USA-FAA AEDT (entro la fine del 2018);
- ad oggi, l'unico modello di calcolo approvato in Italia dall'Ispra, parecchi anni fa, è l'INM e la quasi totalità delle stesse zonizzazioni acustiche, laddove in vigore, come quelle ancora da definire e completare, è stata eseguita modellizzando il traffico aereo e le relative mappe sonore con il sistema Integrated Noise Model;
- è a tutti noto che le caratteristiche del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale sono disciplinate, in Italia, da norme che risalgono agli anni '90, che necessitano di un opportuno aggiornamento. Infatti, a tal proposito, la VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI) e la IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI), con atto della Camera "Risoluzione in Commissione" n. 7/01293 di giugno 2017, impegna il Governo: *".....a seguito della sostituzione dell'INM model e della conseguente estensione del modello AEDT per il calcolo dell'impronta acustica aeroportuale a tutti i Paesi europei, ad assumere iniziative per adeguare la normativa di riferimento sulle valutazioni del rumore e dell'inquinamento acustico ai nuovi standard, attraverso l'aggiornamento dei decreti ministeriali di settore e delle relative circolari dell'Enac sul rumore aeroportuale, anche alla luce degli investimenti aeroportuali programmati e dei volumi di traffico previsti per i prossimi anni"* e *"ad assumere iniziative per aggiornare le mappe acustiche aeroportuali, alla luce dei nuovi modelli matematici utilizzati per la definizione delle mappe acustiche nell'ambito delle commissioni aeroportuali e nelle analisi relative ai master plan aeroportuali, alla valutazione di impatto ambientale e strategico (VIA e VAS) al 2025-2030-2040, al fine di indirizzare correttamente la*





pianificazione territoriale in funzione delle criticità connesse all'inquinamento acustico e atmosferico";

- dal **31.12.2018** è entrata in vigore la Direttiva europea n. 996/2015 (**recepita dall'Italia con l'art. 7 del D. Lgs. n. 42/2017**) che stabilisce nuovi criteri per la simulazione con modelli matematici dell'impatto acustico delle varie sorgenti sonore, tra cui quelle del traffico aereo e che recepisce, per quest'ultimo, le indicazioni dell'EASA proponendo l'adozione del modello matematico USA-FAA AEDT entro la fine del 2018.

Pertanto la Società GESAC, che finora ha utilizzato l'INM, da considerarsi ormai superato, dovrebbe adeguarsi al nuovo quadro normativo e utilizzare, a partire dalla data indicata dalla normativa in vigore, per tutte le sue simulazioni modellistiche, un software di modellizzazione certificato e collaudato secondo la suddetta Direttiva europea.

Alla luce di quanto sopra esposto, per quanto riscontrabile da questa Agenzia, è da ritenersi superfluo formulare quesiti al MATTM come previsto nel verbale della seduta del 08/04/2019 (Nota di riunione 1/2019).

Qualora di diverso avviso, il MATTM che legge per competenza -così come eventualmente gli altri componenti della Commissione- potrà esprimersi in merito.

Si coglie l'occasione, nello spirito di trasparenza, correttezza e collaborazione, per chiedere di acquisire ufficialmente l'istanza/diffida del comitato "No Fly zone" citato dal Presidente della Commissione nel corso dell'ultima riunione nonché tutti gli atti di risposta degli Enti indirizzati dalla stessa.

Napoli, li 08/05/2019

I Funzionari

Dott.ssa Emanuela BUONOCORE

Dott. Agostino MIGLIACCIO

*il Dirigente U.O. Agenti Fisici
Ing. Giovanni IMPROTA
(firmato digitalmente)*