



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

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

prot. CTVA - 2008 - 0001354 del 03/04/2008



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

prot. DSA - 2008 - 0009730 del 08/04/2008

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo di Gabinetto

SEDE

Direzione Generale
per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo

SEDE

Partecipazione

Ref. Mittente

OGGETTO: Istruttoria VIA - "Master Plan al 2020 dell'aeroporto internazionale di Napoli". Trasmissione parere n. 7 del 17 marzo 2008.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 17 marzo 2008.



IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Rocco Panetta)

All.: c.s.



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 7

del 17/03/2008

Progetto:	Master Plan al 2020 dell'aeroporto internazionale di Napoli
Proponente:	GESAC S.p.A.

[Handwritten signatures and initials are scattered across the page, including a large signature on the right side and several initials at the bottom.]



VISTO Il decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO Il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 di istituzione della Commissione per le valutazioni dell'Impatto Ambientale;

VISTI i D.M di nomina della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS n. GAB/DEC/154/07 del 25 settembre 2007, GAB/DEC/187/07 del 23 ottobre 2007, GAB/DEC/208/2007 del 16 novembre 2007, GAB/DEC/231/2007 del 28 dicembre 2007 e GAB/DEC/232/2007 del 28 dicembre 2007;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dal la Società Gesac in data 31/12/2003, ai sensi dell'art. 6 della Legge 349/86, del DPCM 377/88 e del DPCM 27/12/88, relativa al "Master Plan" dell'Aeroporto di Napoli Capodichino;

PRESO ATTO della pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, che è avvenuta in data 30 dicembre 2003 sui quotidiani "La Repubblica" e il "Mattino";

CONSIDERATO CHE l'opera rientra tra i progetti per i quali la Regione Campania ha espresso concorrente interesse regionale;

VISTA la documentazione integrativa presentata dalla Società Proponente nelle date 23/07/2004, 16/02/2005, 08/05/2006 e 07/12/2006.

VISTO il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, prot. n. 0708413/1928/2004 del 20/12/2004;

VISTE i pareri espressi dalla Regione Campania con note prot. 3358/SP del 03/11/2006, prot. 2007.82940 del 29/01/2007 e prot. 1073/SP del 24/04/2007;

PRESO ATTO CHE nel corso dell'istruttoria non sono pervenute osservazioni avanzate ai sensi dell'art.6, comma 9 della Legge n. 349/86;

PREMESSO CHE l'iter dell'istruttoria è stato il seguente:

- 31/12/2003 Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale da parte della Società Gesac *(Data istanza: 22/12/2003, assunta al prot. n.15209 in data 31/12/2003)*
- 22/12/2003 Pubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Mattino"
- 24/05/2004 Richiesta chiarimenti alla società proponente da parte del MATTM *(Nota prot. DSA/2004/12532)*
- 28/05/2004 Comunicazione alla CVIA della richiesta chiarimenti alla società proponente da parte del MATTM *(Nota prot. DSA/2004/12979)*

23/07/2004

Trasmissione chiarimenti dalla Società alla DSA-DivIII del MATTM (Nota prot. VP/40/04 del 16/07/2007, assunte al prot. DSA/17167 del 23/07/2004)

12/01/2005

Parere MBBAACC (Prot. n. 0708413/1928/2004 del 20/12/2004, acquisito al prot. 660 del 12/01/2005)

14/01/2005

Richiesta integrazioni alla società proponente da parte del MATTM (Nota prot. DSA/2005/856)

16/02/2005

Richiesta di proroga per la consegna completa dei chiarimenti e trasmissione parte dei chiarimenti dalla Società alla DSA-DivIII del MATTM (Nota prot. AS/013 del 10/02/2005, assunte al prot. DSA/3754 del 16/02/2005)

08/05/2006

Trasmissione chiarimenti dalla Società alla DSA-DivIII del MATTM (Nota prot. AMD/325/mc del 05/05/2007, assunte al prot. DSA-2006-12748 del 08/05/2006)

19/07/2006

Richiesta integrazioni chiarimenti alla società proponente da parte del MATTM (Nota prot. DSA-2006-18812 del 14/07/2006)

09/11/2006

Parere Regione Campania (Nota prot. 3358/SP del 03/11/2006 acquisita al prot. DSA-2006-28869 del 09/11/2006)

07/12/2006

Trasmissione chiarimenti dalla Società alla DSA-DivIII del MATTM (Nota prot. DG/17/mc del 04/12/2006, assunte al prot. DSA-2006-31945 del 07/12/2006)

20/02/2007

Parere Regione Campania (Prot. 2007.82940 del 29/01/2007, acquisito al prot. DSA-2007-3299 del 02/02/2007)

30/04/2007

Nota Regione Campania ad integrazione del precedente parere del 20/02/2007 che termina la sospensione del procedimento. (Prot. 1073/SP del 24/04/2007, acquisito al prot. DSA-2007-12300 del 30/04/2007)

26/07/2007

Cessazione attività della Commissione VIA (DPR 90 del 14/05/2007, art. 9)

18/09/2007

Istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007)

PRESO ATTO CHE

L'oggetto della richiesta di compatibilità ambientale si riferisce al Master Plan al 2020 dell'aeroporto di Napoli-Capodichino, localizzato a circa 2.0 Km dal centro del capoluogo campano, ad un'altitudine di 88 metri s.l.m.

CONSIDERATO CHE

Il Masterplan è il Piano di Sviluppo che il Gestore Aeroportuale GESAC S.p.A. è tenuto a produrre e a mettere in atto per garantire l'adeguamento delle infrastrutture alla crescita del traffico consolidata o prevista. Il Piano è predisposto per rispondere alla domanda di traffico, che corrisponde ad oggi annualmente a circa quattro milioni di passeggeri e circa 62.000 tonnellate di merci, con un numero di movimenti annuali pari a 53.900 e per sostenere la domanda prevedibile anche a seguito della riorganizzazione dell'intero sistema aeroportuale.

CONSIDERATO CHE

Gli studi sviluppati evidenziano che l'aeroporto di Capodichino dovrà gestire più di un raddoppio della domanda attuale, in termini di movimenti, il che comporta un'esigenza di miglioramento delle infrastrutture di volo, dell'aerostazione e dei servizi accessori, a partire da una netta separazione delle aree dedicate al servizio merci da quelle dedicate al servizio passeggeri, problema, questo, già pressante nello scenario di esercizio attuale. Salvo quest'ultima operazione, che implica interventi di una certa consistenza



Handwritten signatures and initials on the right margin, including 'LeR', 'pe', 'd/caf', and others.

Handwritten initials 'A' and 'SO' on the left margin.



(senza comunque richiedere estensioni dell'attuale sedime aeroportuale), i miglioramenti previsti verranno ottenuti con azioni di progressiva riqualificazione e di modesto ampliamento delle strutture esistenti, in una logica complessiva di risparmio di risorse anche di tipo ambientale.

PRESO ATTO CHE

L'insieme degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale rientrano nell'ambito della procedura di VIA, secondo le direttive previste dalla normativa in materia e sono stati sviluppati secondo i più attuali standard metodologici del settore. I temi affrontati con maggior dettaglio sono relativi all'inquinamento acustico, alle vibrazioni, all'inquinamento elettromagnetico e luminoso. Il proponente precisa che gli aspetti naturalistici e paesaggistici assumono un peso poco rilevante in considerazione del livello di antropizzazione che caratterizza l'area direttamente interessata dall'intervento e ad essa limitrofa.

CONSIDERATO CHE in relazione al quadro di riferimento programmatico

Lo studio ha preso in considerazione gli obiettivi, le previsioni e lo stato di attuazione dei piani e dei programmi relativi all'area di intervento, di seguito riportati:

Pianificazione a livello nazionale, regionale e sub-regionale dei trasporti e della viabilità

- piano Generale dei Trasporti - Ministero dei Trasporti e della Navigazione (2001)
- piano Regionale dei Trasporti della Campania - Regione Campania (1993)
- progetto di Sistema di Metropolitana Regionale - Regione Campania (2002)

Piani della mobilità e dei trasporti

- piano Generale del Traffico Urbano - Comune di Napoli (2002)
- piano Comunale dei Trasporti - Comune di Napoli (1997)
- piano della Rete Stradale Primaria - Comune di Napoli (2002)
- programma Urbano dei Parcheggi - Comune di Napoli (1999)

Pianificazione territoriale di area vasta

- linee guida per la redazione del PTR (Piano Territoriale di Coordinamento Regionale)
- piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Provincia di Napoli (1999)
- piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Nord- Occidentale della Regione Campania

Pianificazione urbanistica e settoriale a livello locale

- piano Regolatore Generale della Città di Napoli (1970-1972)
- variante di Salvaguardia del PRG della Città di Napoli (1995-1997)
- variante al PRG della Città di Napoli, centro storico, zona orientale, nord-occidentale (1999-2001)
- piano Regolatore Generale del Comune di Casoria
- piano delle attività commerciali - Comune di Napoli

Piani e programmi nel settore della salvaguardia ambientale

- parchi e vincoli ambientali
- piano di Zonizzazione Acustica Comunale adottato nel 1999 e approvato nel 2001
- piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria della Regione Campania del 2005

CONSIDERATO CHE

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, né aree rientranti nella rete Natura 2000 (SIC, ZPS).

VALUTATO che

Il quadro degli interventi in progetto risulta pienamente coerente con gli obiettivi e le previsioni dei piani quadro o di coordinamento territoriale di livello sovracomunale, nonché con tutti i piani e programmi di area vasta alle diverse scale e di settore, relativi al sistema dei trasporti e della mobilità. Infatti tali piani si pongono come obiettivo il potenziamento funzionale ed infrastrutturale dello scalo aeroportuale

Handwritten notes and signatures in the left margin, including 'MUR', 'L', 'Kau', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'AB', 'AC', 'AD', 'AE', 'AF', 'AG', 'AH', 'AI', 'AJ', 'AK', 'AL', 'AM', 'AN', 'AO', 'AP', 'AQ', 'AR', 'AS', 'AT', 'AU', 'AV', 'AW', 'AX', 'AY', 'AZ', 'BA', 'BB', 'BC', 'BD', 'BE', 'BF', 'BG', 'BH', 'BI', 'BJ', 'BK', 'BL', 'BM', 'BN', 'BO', 'BP', 'BQ', 'BR', 'BS', 'BT', 'BU', 'BV', 'BW', 'BX', 'BY', 'BZ', 'CA', 'CB', 'CC', 'CD', 'CE', 'CF', 'CG', 'CH', 'CI', 'CJ', 'CK', 'CL', 'CM', 'CN', 'CO', 'CP', 'CQ', 'CR', 'CS', 'CT', 'CU', 'CV', 'CW', 'CX', 'CY', 'CZ', 'DA', 'DB', 'DC', 'DD', 'DE', 'DF', 'DG', 'DH', 'DI', 'DJ', 'DK', 'DL', 'DM', 'DN', 'DO', 'DP', 'DQ', 'DR', 'DS', 'DT', 'DU', 'DV', 'DW', 'DX', 'DY', 'DZ', 'EA', 'EB', 'EC', 'ED', 'EE', 'EF', 'EG', 'EH', 'EI', 'EJ', 'EK', 'EL', 'EM', 'EN', 'EO', 'EP', 'EQ', 'ER', 'ES', 'ET', 'EU', 'EV', 'EW', 'EX', 'EY', 'EZ', 'FA', 'FB', 'FC', 'FD', 'FE', 'FF', 'FG', 'FH', 'FI', 'FJ', 'FK', 'FL', 'FM', 'FN', 'FO', 'FP', 'FQ', 'FR', 'FS', 'FT', 'FU', 'FV', 'FW', 'FX', 'FY', 'FZ', 'GA', 'GB', 'GC', 'GD', 'GE', 'GF', 'GG', 'GH', 'GI', 'GJ', 'GK', 'GL', 'GM', 'GN', 'GO', 'GP', 'GQ', 'GR', 'GS', 'GT', 'GU', 'GV', 'GW', 'GX', 'GY', 'GZ', 'HA', 'HB', 'HC', 'HD', 'HE', 'HF', 'HG', 'HH', 'HI', 'HJ', 'HK', 'HL', 'HM', 'HN', 'HO', 'HP', 'HQ', 'HR', 'HS', 'HT', 'HU', 'HV', 'HW', 'HX', 'HY', 'HZ', 'IA', 'IB', 'IC', 'ID', 'IE', 'IF', 'IG', 'IH', 'II', 'IJ', 'IK', 'IL', 'IM', 'IN', 'IO', 'IP', 'IQ', 'IR', 'IS', 'IT', 'IU', 'IV', 'IW', 'IX', 'IY', 'IZ', 'JA', 'JB', 'JC', 'JD', 'JE', 'JF', 'JG', 'JH', 'JI', 'JJ', 'JK', 'JL', 'JM', 'JN', 'JO', 'JP', 'JQ', 'JR', 'JS', 'JT', 'JU', 'JV', 'JW', 'JX', 'JY', 'JZ', 'KA', 'KB', 'KC', 'KD', 'KE', 'KF', 'KG', 'KH', 'KI', 'KJ', 'KK', 'KL', 'KM', 'KN', 'KO', 'KP', 'KQ', 'KR', 'KS', 'KT', 'KU', 'KV', 'KW', 'KX', 'KY', 'KZ', 'LA', 'LB', 'LC', 'LD', 'LE', 'LF', 'LG', 'LH', 'LI', 'LJ', 'LK', 'LL', 'LM', 'LN', 'LO', 'LP', 'LQ', 'LR', 'LS', 'LT', 'LU', 'LV', 'LW', 'LX', 'LY', 'LZ', 'MA', 'MB', 'MC', 'MD', 'ME', 'MF', 'MG', 'MH', 'MI', 'MJ', 'MK', 'ML', 'MN', 'MO', 'MP', 'MQ', 'MR', 'MS', 'MT', 'MU', 'MV', 'MW', 'MX', 'MY', 'MZ', 'NA', 'NB', 'NC', 'ND', 'NE', 'NF', 'NG', 'NH', 'NI', 'NJ', 'NK', 'NL', 'NM', 'NN', 'NO', 'NP', 'NQ', 'NR', 'NS', 'NT', 'NU', 'NV', 'NW', 'NX', 'NY', 'NZ', 'OA', 'OB', 'OC', 'OD', 'OE', 'OF', 'OG', 'OH', 'OI', 'OJ', 'OK', 'OL', 'OM', 'ON', 'OO', 'OP', 'OQ', 'OR', 'OS', 'OT', 'OU', 'OV', 'OW', 'OX', 'OY', 'OZ', 'PA', 'PB', 'PC', 'PD', 'PE', 'PF', 'PG', 'PH', 'PI', 'PJ', 'PK', 'PL', 'PM', 'PN', 'PO', 'PP', 'PQ', 'PR', 'PS', 'PT', 'PU', 'PV', 'PW', 'PX', 'PY', 'PZ', 'QA', 'QB', 'QC', 'QD', 'QE', 'QF', 'QG', 'QH', 'QI', 'QJ', 'QK', 'QL', 'QM', 'QN', 'QO', 'QP', 'QQ', 'QR', 'QS', 'QT', 'QU', 'QV', 'QW', 'QX', 'QY', 'QZ', 'RA', 'RB', 'RC', 'RD', 'RE', 'RF', 'RG', 'RH', 'RI', 'RJ', 'RK', 'RL', 'RM', 'RN', 'RO', 'RP', 'RQ', 'RR', 'RS', 'RT', 'RU', 'RV', 'RW', 'RX', 'RY', 'RZ', 'SA', 'SB', 'SC', 'SD', 'SE', 'SF', 'SG', 'SH', 'SI', 'SJ', 'SK', 'SL', 'SM', 'SN', 'SO', 'SP', 'SQ', 'SR', 'SS', 'ST', 'SU', 'SV', 'SW', 'SX', 'SY', 'SZ', 'TA', 'TB', 'TC', 'TD', 'TE', 'TF', 'TG', 'TH', 'TI', 'TJ', 'TK', 'TL', 'TM', 'TN', 'TO', 'TP', 'TQ', 'TR', 'TS', 'TT', 'TU', 'TV', 'TW', 'TX', 'TY', 'TZ', 'UA', 'UB', 'UC', 'UD', 'UE', 'UF', 'UG', 'UH', 'UI', 'UJ', 'UK', 'UL', 'UM', 'UN', 'UO', 'UP', 'UQ', 'UR', 'US', 'UT', 'UU', 'UV', 'UW', 'UX', 'UY', 'UZ', 'VA', 'VB', 'VC', 'VD', 'VE', 'VF', 'VG', 'VH', 'VI', 'VJ', 'VK', 'VL', 'VM', 'VN', 'VO', 'VP', 'VQ', 'VR', 'VS', 'VT', 'VU', 'VV', 'VW', 'VX', 'VY', 'VZ', 'WA', 'WB', 'WC', 'WD', 'WE', 'WF', 'WG', 'WH', 'WI', 'WJ', 'WK', 'WL', 'WM', 'WN', 'WO', 'WP', 'WQ', 'WR', 'WS', 'WT', 'WU', 'WV', 'WW', 'WX', 'WY', 'WZ', 'XA', 'XB', 'XC', 'XD', 'XE', 'XF', 'XG', 'XH', 'XI', 'XJ', 'XK', 'XL', 'XM', 'XN', 'XO', 'XP', 'XQ', 'XR', 'XS', 'XT', 'XU', 'XV', 'XW', 'XZ', 'YA', 'YB', 'YC', 'YD', 'YE', 'YF', 'YG', 'YH', 'YI', 'YJ', 'YK', 'YL', 'YM', 'YN', 'YO', 'YP', 'YQ', 'YR', 'YS', 'YT', 'YU', 'YV', 'YW', 'YZ', 'ZA', 'ZB', 'ZC', 'ZD', 'ZE', 'ZF', 'ZG', 'ZH', 'ZI', 'ZJ', 'ZK', 'ZL', 'ZM', 'ZN', 'ZO', 'ZP', 'ZQ', 'ZR', 'ZS', 'ZT', 'ZU', 'ZV', 'ZW', 'ZX', 'ZY', 'ZZ'.

internazionale, nella consapevolezza del ruolo rivestito nel sistema della mobilità a livello regionale e nazionale.

CONSIDERATO CHE

Il Comune di Napoli ha anche un piano di zonizzazione acustica, adottato nel 1999 e approvato nel 2001, che 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". Per l'area aeroportuale il Piano non dispone alcuna classificazione, definendo l'area "zona bianca", in attesa della classificazione prevista dalla normativa. La zonizzazione Acustica Aeroportuale è stata definita dalla Commissione art. 5 D.M. 31/10/97 e istituita nel luglio 2000. La zonizzazione acustica comunale e quella aeroportuale sono state rese coerenti e congruenti alle previsioni dello stesso D.M. 31/10/97

CONSIDERATO CHE

Per il comune di Casoria il Piano Regolatore Generale del Comune, 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 non evidenziando quindi, particolari criticità.

CONSIDERATO CHE

Nel caso del PRG del Comune di Napoli le varianti (Variante di Salvaguardia, approvata nel giugno del 1998, e Variante Generale) che sono riportate nel SIA hanno messo in evidenza una situazione alquanto contraddittoria per il rapporto tra il PRG e il Piano di Sviluppo dell'aeroporto visto che lo strumento comunale prevedeva "lo spostamento dell'attuale attrezzatura di Capodichino in una zona più idonea dell'area metropolitana". Successivamente alla presentazione del SIA e più precisamente con Decreto del presidente della Giunta Regionale della Campania n. 323 del 11.6.04, è stato approvato il nuovo PRG della città di Napoli con una modifica approvata dalla Regione che ha reso coerente il Piano con la presenza dell'Aeroporto e quindi con il suo piano di sviluppo.

CONSIDERATO CHE

Con deliberazione 154 del 3 febbraio 2004 la Giunta regionale della Campania ha approvato le linee programmatiche scaturenti dallo studio di fattibilità sullo sviluppo del sistema aeroportuale della Campania. Dalla documentazione prodotta dalla Gesac si desume che detto studio definisce l'organizzazione complessiva del sistema aeroportuale che viene ad essere articolato su tre poli principali: l'Aeroporto di Capodichino (Napoli), quello di Grazzanise e quello di Pontecagnano (Salerno).

CONSIDERATO CHE

In detto studio di fattibilità si è fatta una previsione del traffico aeroportuale futuro del sistema, prevedendo che nel 2010 il sistema potrà raggiungere un flusso di 8 milioni di passeggeri, che nel 2020 toccherà gli 11,7 milioni e nel 2030 raggiungerà i 17,3 milioni.

CONSIDERATO CHE

Secondo lo studio già nel 2010 il traffico impegnerebbe ai limiti della saturazione l'aeroporto di Capodichino. Di qui la necessità della presenza di ulteriori scali, poiché il solo Pontecagnano non è in grado di assorbire il notevole incremento previsto dei flussi. In base a queste stime di traffico, lo studio suggerisce in particolare 3 diverse funzioni per i 3 scali principali del sistema:

- Capodichino dovrà continuare ad ospitare la gran parte del traffico nazionale verso gli hub nazionali. 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 da 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.



- o Pontecagnano ospiterà un'altra quota di traffico nazionale: va dunque opportunamente integrato il programma di sviluppo infrastrutturale in atto per conferire allo scalo le caratteristiche necessarie per le funzioni che sarà chiamato a svolgere.

VALUTATO che

Il documento regionale individua un ruolo ed un orizzonte temporale e di sviluppo differente da quello ipotizzato dal Piano di sviluppo di cui in oggetto. Le previsioni di traffico per il 2011-2015 tra i due documenti sono coerenti (il piano di sviluppo di Capodichino prevede 7 milioni di passeggeri al 2011 e 8,5 milioni al 2015) mentre non sono in linea per le previsioni di sviluppo oltre tali date. Se si considera però che il documento sul sistema campano è ancora a livello di fattibilità e che sono individuate le strategie per la gestione del programma (investimenti sistema di gestione, ecc) si ritiene che il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Capodichino e quello del sistema Campano non siano in contrasto ma che vi sia la necessità di un momento di verifica alla data del 2011 al fine di accertare la reale consistenza della domanda e compatibilizzare le due iniziative.

CONSIDERATO CHE in relazione al quadro di riferimento progettuale

L'aeroporto di Capodichino si trova nella zona orientale della città di Napoli e si estende prevalentemente nel territorio del comune di Napoli e, in misura minore, nel comune di Casoria a nord-est e che il sedime aeroportuale si estende per una superficie di circa 280 ha

CONSIDERATO CHE

L'aeroporto è il primo aeroporto internazionale del sud Italia per volume di passeggeri, ed è il 5° rispetto all'insieme degli scali nazionali; meno rilevante è il ruolo del trasporto merci. Dal 1997 al 2000 si è registrato un aumento dei passeggeri, che hanno superato i 4 milioni; oltre il 65% del traffico passeggeri riguarda l'Italia, il restante 35% è assorbito in gran parte da passeggeri con provenienza o destinazioni in altri paesi europei.

CONSIDERATO CHE

I principali dati tecnici sono di seguito riportati:

Codice IATA	NAP
Codice ICAO	LIRN
Coordinate	40°53'00"N, 14°17'20"E
Quota	0090 m/0298 ft. s.l.m.
Agibilità	24 ORE (chiuso ai voli charter dalle 11:00 pm alle 6:00 am - ora locale)

CONSIDERATO CHE

La pista di atterraggio/decollo si estende in direzione ovest-est dalla testata 06 (ovest), utilizzata per il decollo, alla testata 24 (est) in cui avviene l'atterraggio, e presenta le seguenti caratteristiche dimensionali:

- lunghezza: 2650 metri;
- larghezza: 45 metri;
- altezza 88 metri s.l.m.;
- configurazione: 06 - 24.

Il piazzale di sosta aeromobili si trova a sud-ovest e dispone di 17 aree di parcheggio. Antistante ad esso vi è il Terminal, in cui sono localizzate le strutture per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, gli uffici, i servizi commerciali e il catering. Il traffico charter è servito dal Terminal 2. L'aeroporto gestisce 2691 posti auto.

VALUTATO che

Il Piano di sviluppo basa le sue motivazioni fondamentalmente sulla crescente domanda di traffico e sulle caratteristiche del bacino di utenza che è in forte crescita in termini di sviluppo economico e sociale.

VALUTATO che

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including 'MUR' at the top left, 'A' and 'K' near the 'CONSIDERATO CHE' sections, and various initials at the bottom of the page.



Handwritten initials and signature at the top right.

Gli interventi previsti si rendono altresì necessari per poter garantire condizioni di esercizio con adeguati standard di servizio e di sicurezza.

VALUTATO che

Gli interventi necessari per il potenziamento dell'aeroporto non sono particolarmente onerosi in termini di superfici da occupare e realizzazioni. Non sono quindi state considerate alternative di progetto in quanto il piano si limita all'introduzione, per grandi interventi, di una via di rullaggio e all'ampliamento dell'aerostazione. Quelli previsti sono interventi che possono essere eseguiti in progress senza mettere in difficoltà né l'esercizio dell'impianto né provocare ripercussioni significative.

CONSIDERATO CHE

L'accesso all'aeroporto avviene da due ingressi, uno da via Fulco Ruffo di Calabria (a doppio senso di circolazione) e l'altro da Corso Umberto Maddalena (a senso unico).

La viabilità interna carrabile è fortemente penalizzata dalla presenza dell'ingresso alla Base militare americana della US Navy, che genera picchi di traffico a volte incompatibili con la capacità dell'intera rete stradale delle aree limitrofe al sedime.

Ulteriori elementi di congestione della viabilità interna sono:

- la disponibilità di un solo asse viario in uscita dal forecourt;
- la strozzatura esistente nei pressi della palazzina "Pegaso"; determinata dall'incrocio degli accessi ai parcheggi a raso e sotterranei e dalla ordinaria viabilità;
- la presenza nel forecourt della vecchia aerostazione merci che causa un traffico di mezzi pesanti.

CONSIDERATO CHE

Gli interventi previsti sono distinguibili in:

- interventi di ammodernamento già realizzati o in corso di realizzazione (sviluppo dell'edificio Terminal, ampliamento atrio arrivi, Terminal merci, accessi di superficie - nuovo ingresso da viale Umberto Maddalena);
- interventi caratterizzanti il Master Plan di stretta competenza della Gesac;
- interventi "di sfondo" inerenti principalmente la viabilità di accesso

CONSIDERATO CHE

Gli interventi previsti nel Master Plan sono i seguenti:

- Area di stazionamento per aeromobili
- Nuova bretella di uscita rapida (RET) [2006] dalla pista di volo che consentirà una riduzione del 20% del tempo di occupazione della stessa pista di volo
- Deposito carburanti [2007]
- Ampliamento Terminal
- Terminal Charter
- Ristrutturazione palazzina uffici Pegaso
- Nuova Stazione della Metropolitana
- Nuovi parcheggi per una capacità totale pari a 5101 posti nel 2020
- Nuova strada di collegamento Aeroporto - Autostrada Napoli - Roma
- Miglioramento gestione spazio Aereo

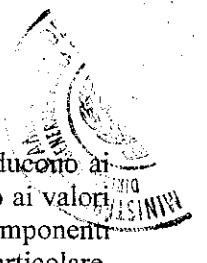
CONSIDERATO CHE

Sulla base di scenari tendenziali di crescita basati sia sulla proiezione della evoluzione storica del traffico aereo, il Master Plan prevede un incremento di passeggeri che dai 5 milioni nel 2005 porta il dato all'orizzonte di progetto ad oltre 10 milioni nel 2020.

CONSIDERATO CHE

L'analisi trasportistica relativa alla rete di accesso/egresso all'aeroporto di Capodichino ha preso in esame la domanda di mobilità futura che impegnerà le arterie consolidate. L'evoluzione attesa sulla rete stradale è

Extensive handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name 'GIRAM...'.



di una riduzione generalizzata del grado di congestione della circolazione; sulle arterie che conducono ai viali di accesso al terminal di Capodichino si prevede una riduzione dei volumi di traffico rispetto ai valori attuali. Sui due viali, invece, l'effetto netto della crescita della mobilità (in particolare, delle componenti connesse allo sviluppo del traffico aereo) e della riorganizzazione dell'offerta di trasporto (in particolare, realizzazione della stazione ferroviaria a servizio del terminal e della strada a servizio della base US Navy e del deposito di carburanti rilocalizzato) è di crescita dei volumi di traffico veicolare rispetto alla situazione attuale; rimanendo comunque inferiori alla capacità di trasporto dei viali stessi e non determinando condizioni di congestione della circolazione. Tale rischio si presenta invece in corrispondenza dell'intersezione di via Fulco Ruffo di Calabria con la viabilità esterna, a causa sia dei valori dei flussi di traffico previsti nei periodi di punta sui diversi rami sia della presenza di manovre di intersezione tra i flussi stessi, ciò nell'ipotesi che lo schema della circolazione non venga modificato nel corso degli anni.

CONSIDERATO CHE

Allo scopo di individuare possibili interventi per migliorare ulteriormente le condizioni di funzionamento dell'intersezione importante ai fini dell'accessibilità all'aeroporto, è stato verificato, con l'ausilio dei modelli di simulazione del sistema di trasporto stradale, quale configurazione dell'intersezione stessa ridurrebbe il rischio di congestione della circolazione. La soluzione individuata prevede la realizzazione di interventi per la ridefinizione dello schema di circolazione. La sistemazione proposta per l'intersezione si associa a due ulteriori interventi; in particolare si assume che il viale di accesso da v.le Umberto Maddalena venga reso a doppio senso di circolazione (mentre oggi è a senso unico nel verso di ingresso verso l'aeroporto) e che a Nord del nuovo terminal merci, lungo v.le Maddalena, venga realizzata una rotonda che consenta a chi esce dall'aeroporto di invertire il senso di marcia sul viale stesso, senza dover raggiungere necessariamente p.za Di Vittorio. L'insieme della trasformazione a doppio senso di circolazione del varco da v.le Maddalena e della risistemazione dell'intersezione di via Fulco Ruffo consente di differenziare le funzioni dei due accessi, destinando il primo preferenzialmente ai flussi provenienti/diretti alla città ed il secondo ai flussi provenienti/diretti alla rete autostradale, sia urbana che extraurbana.

CONSIDERATO CHE

Tra le ottimizzazioni definite durante l'iter istruttorio 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 l'ottimizzazione dei flussi di accesso in aeroporto attraverso diverse modifiche all'attuale viabilità.

CONSIDERATO CHE

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 del 21.11.2006.

CONSIDERATO CHE

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 per il quale è stata attivata la necessaria conferenza dei servizi propedeutica alla realizzazione.

VALUTATO che

Gli interventi di ottimizzazione dell'accessibilità, 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

Handwritten initials and signatures on the left margin.

Multiple handwritten signatures and initials across the bottom of the page.

assi viari, e ad un innalzamento della sicurezza stradale derivante dalla separazione dei flussi relativi alle varie componenti di mobilità (veicoli e pedoni).

VALUTATO che

Sia delle elaborazioni riportate nel SIA che dal riscontro diretto eseguito durante l'iter istruttorio, l'accessibilità attuale all'infrastruttura mette in evidenza qualche ulteriore possibilità di ottimizzazione. Si considera che durante l'istruttoria è pervenuta una nota della GESAC dalla quale si evince un accordo di programma con la Provincia di Napoli per la partecipazione, anche economica della Gesac alla realizzazione della viabilità di collegamento tra l'aeroporto e le autostrade presenti nelle immediate vicinanze. Inoltre sono state già attivate iniziative per la realizzazione degli interventi di sistemazione della rete viaria di accesso all'aeroporto idoneamente concordata con l'Amministrazione Comunale (Delibera del Comune per l'esercizio temporaneo a fine di sperimentazione dell'efficacia degli interventi).

VALUTATO che

nel quadro programmatico sono previsti interventi significativi volti al decongestionamento del traffico nell'area aeroportuale quali ad esempio la nuova linea metropolitana e il sottovia direttamente afferente alla viabilità di scorrimento.

VALUTATO che

si ritiene che debba essere posto in essere anche il piano di ottimizzazione proposto dalla Gesac all'interno del SIA e relativo alla semplificazione di alcune intersezioni e manovre di accesso all'area aeroportuale.

VALUTATO che

al piano di sviluppo debba essere associato un programma di ottimizzazione dell'accessibilità che si articoli in tre fasi:

1. Realizzazione di interventi di aiuto all'individuazione del percorso idoneo per l'accesso all'aerostazione mediante posa in opera di idonea cartellonistica, inserimento di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso nell'area vasta
2. completamento delle azioni di ottimizzazione della rete già intraprese e accordi con il comune per la realizzazione degli altri interventi individuati dal SIA
3. Messa in atto di un sistema di monitoraggio del traffico da connettersi al sistema di aiuto agli utenti (punto 1) operante in tempo reale al fine di individuare i percorsi idonei per raggiungere l'aeroporto.

CONSIDERATO CHE

Per poter drenare in modo controllato le acque superficiali dell'aeroporto allo stato attuale è stato avviato 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 nel 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 disolcazione 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.

CONSIDERATO CHE

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 Lufrano, 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 nullo. 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.

CONSIDERATO CHE

il progetto relativo al trattamento delle acque 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 tubazione 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.

Handwritten initials and marks on the left margin.

CONSIDERATO CHE

Per valutare in maniera il più possibile analitica l'impatto ambientale prodotto dai cantieri sull'ambiente circostante, sono stati approfonditi alcune problematiche ritenute più critiche, tra le quali essenzialmente :

- l'inquinamento acustico;
- l'inquinamento atmosferico;
- approvvigionamento di materiale inerte;
- lo smaltimento dei materiali di risulta.

Gli studi di cui sopra sono condotti prevedendo l'applicazione di alcune simulazioni con modelli previsionali che portano alla definizione di particolari procedure e metodologie atte a ridurre i parametri di impatto ambientale. Il Proponente esclude interferenze in termini di inquinamento con particolare riferimento all'aria e alle acque.

Handwritten initials and marks on the left margin.

CONSIDERATO CHE

Per lo smaltimento dei materiali di risulta e l'approvvigionamento degli inerti necessari per la realizzazione dei rilevati per le strade e piazzali, è stato redatto uno studio in cui sono riportate le mappature delle aree interessate da attività di cava per la fornitura degli inerti e aree adibite a discarica di 2^ categoria "Tipo A" e/o impianti di recupero ai sensi del D.Lgs. 22/97 e dal D.M. del 5/2/1998.

Sulla base del suddetto studio si ipotizza la necessità, per i piazzali da realizzare entro il 2015, di circa 120000 mc di inerti per i rilevati mentre i materiali di risulta possono considerarsi pari a circa 45000 mc.

VALUTATO che

Le attività di costruzione sono di modesta entità e le lavorazioni sono previste all'interno del sedime aeroportuale attuale e quindi non sono prevedibili interferenze significative, anche in termini di

Handwritten mark on the right margin.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

inquinamento acustico, delle acque e dell'aria a condizione che prima dell'inizio dei lavori sia definito uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di approvvigionamento e smaltimento dei materiali, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. Il Proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordare con l'ARPA Campania dovrà attuare tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dei dispositivi idonei alla tutela dell'ambiente interessato.

Inoltre dovrà essere dato conto degli accorgimenti adottati per limitare gli impatti dovuti all'aumento della circolazione di mezzi in fase di cantiere con particolare attenzione alla salvaguardia dell'inquinamento atmosferico imponendo:

- a. nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT
- b. ai veicoli pesanti che verranno adottati per le attività di costruzione e transitanti sulla viabilità autostradale ed ordinaria il rispetto delle norme corrispondenti "Euro4"

CONSIDERATO CHE

il Piano di Contingenza dell'Aeroporto Internazionale di Napoli riguarda le azioni da mettere in atto quando venga ipotizzato l'imminente accadere oppure si verifichi un incidente aereo nel quale venga minacciata la sicurezza di un aeromobile e dei suoi occupanti. Il piano ha validità per un incidente che si verifichi all'interno del sedime aeroportuale o nelle sue immediate vicinanze.

CONSIDERATO CHE

in data 12 agosto 2004 è pervenuta alla Commissione VIA una nota della GESAC (nota AS/085 del 21.7.04) in cui si indica che in merito alle opere di compensazione degli impatti sul territorio la GESAC ha posto in essere, mediante sottoscrizione di un apposita convenzione con la Provincia di Napoli, una concreta partecipazione economica alla realizzazione del nuovo collegamento stradale tra gli assi autostradali e l'area di Capodichino ed altre opere connesse per un importo di 1.084.000 Euro. Dichiaro inoltre di essere disponibile a partecipare economicamente, nella misura da concordare con gli Enti territorialmente competenti, alla realizzazione delle ulteriori opere di miglioramento degli accessi stradali all'aeroporto indicati nello SIA come la rotonda di scorrimento di Viale F. Ruffo di Calabria, la rotonda di scorrimento in Viale Maddalena e degli altri ampliamenti individuati nelle ottimizzazioni proposte per la rete stradale.

CONSIDERATO CHE

In data 6 ottobre 2004 è pervenuta alla Commissione VIA una nota della GESAC (nota AS/114 del 4.10.04) in cui si indica che è intenzione della Gesac destinare la somma di 3.624.000 Euro a compensazione dell'impatto sul territorio derivante dallo sviluppo delle attività aeroportuali così come previste dal master plan. Detto importo, viene precisato, è inclusivo della somma indicata per il nuovo asse di collegamento fra l'autostrada e l'aeroporto (1.084.000 Euro) e la restante parte sarà prioritariamente destinata all'adeguamento della viabilità e dell'arredo urbano nell'area di accesso all'aeroporto ed ad opere di riqualificazione ambientale dei quartieri ad esso limitrofi. La somma sarà stanziata, in coerenza con le richieste degli enti locali, in misura progressiva in ragione dell'avanzamento dei lavori e sviluppo dell'aeroporto e dell'incremento del traffico passeggeri e merci fino al 2020.

CONSIDERATO CHE

È stato presentato anche il progetto preliminare di riambientalizzazione del sistema territoriale circostante l'Aeroporto che 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). Dette realizzazioni potranno aver luogo sulla base della somma di 3.625.000 Euro messe a disposizione dalla GESAC



VALUTATO che

Il piano di riambientalizzazione predisposto dalla GESAC appare di interesse e di utilità in quanto è riferito a specifiche criticità evidenziate dal processo di Valutazione. Gli interventi sono fasizzati e dovranno essere concordati con il Comune di Napoli agli orizzonti temporali indicati dal proponente e, fermo restando le finalità ed i capitoli di spesa, potranno essere meglio indirizzati in funzione delle azioni intraprese e dei monitoraggi che saranno condotti. In tal senso per gli interventi di breve periodo (per un costo di circa 1,3 ml. di Euro) è necessario che sia attivato un immediato confronto con il Comune di Napoli e, in mancanza di alternative, saranno posti in essere così come proposti e precisamente:

- 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

VALUTATO che

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 della facciate che sarà necessario eseguire con materiali idonei all'assorbimento di sostanze inquinanti.

VALUTATO che

Gli interventi di compensazione da prendere a riferimento per le successive fasi sono da riferirsi, nel medio periodo, alla riqualificazione di via De Pinedo e Via Nuovo Tempio, per un importo complessivo di circa 480mila euro, mentre gli interventi a lungo termine sono rivolti alla riqualificazione di Corso Umberto Maddalena, per una spesa prevista intorno ai cinquecentomila euro.

CONSIDERATO CHE per i 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. Detto piano è redatto secondo uno scenario di progetto all'anno 2020, 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).

CONSIDERATO CHE

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, hanno determinato 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 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.

CONSIDERATO CHE

Allo stato attuale il ciclo dei rifiuti dell'aeroporto di Napoli non incide con lo smaltimento dei rifiuti che deve essere gestito nella Regione Campania in quanto le tipologie prevalenti vengono gestite direttamente dalla GESAC, mediante ditte private, con impianti autorizzati per le tipologie prevalenti. Ad esempio gli

imballaggi misti sono inviate ad impianti autorizzati per la separazione e, la parte non riutilizzabile, è inviata in discariche per rifiuti al di fuori della regione. E' comunque garantita la tracciabilità dei rifiuti.

CONSIDERATO CHE

Il raggiungimento di un obiettivo quale quello fissato nello specifico piano GESAC (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.

CONSIDERATO CHE

Le linee base del piano aeroportuale di gestione dei rifiuti 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.

VALUTATO che

Nello sviluppo delle attività aeroportuali, GESAC stabilisce di operare nell'ambito della gestione dei rifiuti, seguendo una linea di azione che minimizza la produzione dei rifiuti, trovando soluzioni che consentano di depauperare meno risorse possibili, perseguire una politica volta al loro recupero, riciclaggio e allo smaltimento in condizioni di sicurezza, così come già attuato e disciplinato da Gesac attraverso le procedure in vigore. Vista la condizione presente in Campania il raggiungimento dell'obiettivo posto dal proponente di aumentare la raccolta differenziata per raggiungere la percentuale del 50% e quindi poter condurre le azioni di smaltimento senza modificare i quantitativi avviati a smaltimento allo stato attuale risulta essere essenziale

CONSIDERATO CHE in merito ad eventi accidentali

Nella documentazione dei chiarimenti è riportato il Piano di Contingenza dell'Aeroporto Internazionale di Napoli che riguarda le azioni da mettere in atto quando venga ipotizzato l'imminente accadere oppure si verifichi un incidente aereo nel quale venga minacciata la sicurezza di un aeromobile e dei suoi occupanti. Il piano ha validità per un incidente che si verifichi all'interno del sedime aeroportuale o nelle sue immediate vicinanze. Sono disciplinate le procedure relative ai seguenti eventi. Il piano è approvato secondo le norme vigenti

CONSIDERATO CHE in relazione al quadro di riferimento ambientale

L'area di indagine in cui si trova l'aeroporto Capodichino e le aree abitate limitrofe, è nella zona orientale di Napoli e di sviluppa in direzione NW-SE. La cosiddetta piana campana inizialmente aveva una destinazione d'uso esclusivamente agricola, ma l'espansione edilizia ha determinato una progressiva occupazione delle aree coltivate e degli spazi naturali nell'immediato intorno della città di Napoli; il paesaggio agricolo di pianura si estende lungo il corso del Regi Lagni e nella piana interna fino ai primi modesti rilievi collinari, scanditi dai canali e dalle partiture dei fondi.

CONSIDERATO CHE

Le componenti ambientali sono state analizzate in modo ampio e completo e particolare attenzione è stata data all'atmosfera e al rumore, per le quali sono state effettuate apposite simulazioni per stimare i livelli di inquinamento indotte dalle attività di volo e dai flussi veicolari in ingresso ed uscita dall'aeroporto, transitanti sulle strade principali.

CONSIDERATO CHE per la componente atmosfera

Nell'ambito della caratterizzazione dello scenario attuale relativo alla componente atmosfera sono state considerate le misure del livello degli inquinanti attualmente presenti e le concentrazioni degli inquinanti calcolate dai seguenti software:



- PAL2 dell'EP per gli inquinanti prodotti dalle sole attività aeronautiche, nelle zone che circondano l'aeroporto
- Emission and Dispersion Modelling System (EDMS) della FAA per le emissioni di agenti inquinanti prodotte direttamente dall'attività aeroportuale e indirettamente dal traffico indotto in ingresso e in uscita dall'aeroporto nelle vie adiacenti il sedime aeroportuale.

CONSIDERATO CHE

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.

CONSIDERATO CHE

La campagna di monitoraggio sono state condotte dapprima nel settembre 2002 e successivamente alle richieste istruttorie nei mesi di giugno/luglio 2005. Quest'ultime in particolare 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.

CONSIDERATO CHE

La seconda campagna di monitoraggio, suddivisa in tre fasi consecutive, di 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 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.

CONSIDERATO CHE

Lo studio ha evidenziato 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;
- 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 l'attività aeroportuale non produrrà, in futuro, livelli critici degli inquinanti sulle aree abitate ubicate a ridosso del sedime aeroportuale;

CONSIDERATO CHE

[Handwritten signatures and initials in the left margin, including 'MUR', 'G', 'A', 'L', 'S', 'N', 'M', 'R', 'A', 'M', 'A']

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'MUR', 'G', 'A', 'L', 'S', 'N', 'M', 'R', 'A', 'M', 'A']

E' stato condotto anche 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, nei siti di misura limitrofi all'aeroporto raggiunge valori mediamente simili rispetto alla rete di rilevamento provinciale, confermando che la qualità dell'aria per tale parametro non dipende direttamente dalla sorgente "aeroporto"
- 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).

CONSIDERATO CHE

Dalle simulazioni effettuate con il modello EDMS si è rilevato che l'inquinamento prodotto dalle attività sull'aeroporto di Napoli - Capodichino imputabili alle sole attività di origine aeronautica espresso come concentrazioni simulate all'esterno del sedime aeroportuale sono in tutti i casi e per tutti gli inquinanti valutati al di sotto dei limiti di norma.

Ricettori	Attività aeroportuali				
	[µg/Nmc]				
	SO ₂	PTS	CO	NO ₂	O ₃
Viale Maddalena	76	71	6600	130	71
Via de Pinedo	64	59	5500	119	64
Via del Riposo	79	74	6700	120	73
San Pietro a Patierno	59	53	4900	106	57
Zona nel comune di Casoria	75	68	7500	143	74
Livello di attenzione	125	150	15000	200	180

Nelle simulazioni effettuate non compaiono, le concentrazioni di inquinanti prodotte da altre fonti di emissione se non le strade immediatamente adiacenti l'impianto aeroportuale.

VALUTATO che

Le elaborazioni condotte nel SIA non hanno considerato la sovrapposizione degli effetti tra i contributi dell'inquinamento connesso all'utilizzo dell'aeroporto e quanto presente nell'area di studio a prescindere dall'aeroporto (così detto fondo ambientale) si sono resi necessari ulteriori approfondimenti che sono stati richiesti al proponente e sono culminati in un confronto con il Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria della Regione Campania. Detto piano è stato approvato alla fine del 2005.

CONSIDERATO CHE

Gli approfondimenti connessi a tali attività e alle analisi svolte sulla qualità dell'aria nel corso di tutto l'iter istruttorio del SIA, hanno messo in evidenza che il sistema aeroporto contribuisce in maniera marginale all'inquinamento atmosferico dell'area che risulta sostanzialmente connesso, in maniera quasi esclusiva, al traffico veicolare.

VALUTATO che

L'attenuazione della concentrazione degli inquinanti nella macroarea circostante l'Aeroporto, deve quindi essere affrontata ad un livello di intervento strategico comunale/regionale, e quindi inserita in un più complesso processo di riqualificazione ambientale dell'intera Regione Campania (Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria). A tale proposito, in riferimento alla Procedura VIA relativa al Master Plan dell'Aeroporto di Napoli Capodichino, la Regione Campania, Commissione per la VIA e VI, nella seduta del 18.10.2006, ha espresso il "sentito favorevole" di compatibilità ambientale.

Entrando nel merito di detto parere non sono emersi evidenti motivi di coerenza tra l'esercizio dell'aeroporto, il suo sviluppo e la possibilità comunque di gestire le condizioni di qualità dell'aria dell'ambito comunale. Per accertare quindi la coerenza e la possibilità di coesistenza tra l'aeroporto e le altre sorgenti inquinanti e non impedire alle azioni regionali di pervenire all'auspicato risanamento della zona critica il MATTM, mediante una serie di riunioni ed incontri ha chiesto un contributo esplicito alla Regione Campania.

PRESO ATTO CHE

La Giunta Regionale della Campania, Assessorato alle Politiche Ambientali con nota del 24 Aprile 2007 Prot. 1073/SP ha tenuto a precisare "che il Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria indica, che per gli inquinanti caratterizzanti le infrastrutture aeroportuali (Ossidi di azoto e particolati) i livelli dello stato attuale sono fortemente critici in generale ed indipendentemente dall'aeroporto. Il Piano stesso indica che l'area aeroportuale 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.

A tal fine il Piano individua una serie di misure che sono ritenute necessarie per poter pervenire ad azioni di risanamento della qualità dell'aria. Dette misure sono suddivise in misure a breve ed a medio termine e dettagliate per il settore dei trasporti; si rileva in tal senso che non si sono rese necessarie indicazioni specifiche in riferimento all'Aeroporto di Napoli Capodichino.

La Regione Campania, al fine di ridurre le fonti inquinanti, ha destinato notevoli risorse finanziarie alla pianificazione dei trasporti, in particolare con i fondi del POR e, a livello attuativo, sono rilevanti la Legge Regionale del 28 marzo 2002 n. 3 "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania" e gli atti relativi alla metropolitana regionale, in particolare la deliberazione della Giunta Regionale n. 2337 - del 18 dicembre 2004 sulla rimodulazione e riprogrammazione delle risorse.

In tal senso la Regione stessa ha provveduto ad individuare una serie di componenti "invarianti", ovvero di componenti caratterizzate da iniziative che comunque andrebbero intraprese in quanto finalizzate al recupero di efficienza di base in segmenti ben individuati del sistema trasportistico regionale. Tra questi figura l'adeguamento e potenziamento del sistema degli aeroporti con particolare attenzione alle infrastrutture, agli impianti, ai servizi a terra ed ai collegamenti viari e ferroviari. Per quest'ultimi ruoli prioritario è dato al completamento della rete metropolitana di Napoli e della rete regionale per il collegamento con l'aeroporto di Capodichino.

Per la regione Campania quindi l'esercizio ed il potenziamento dell'aeroporto di Capodichino è un elemento strategico per la politica dei trasporti e per un'efficiente gestione del territorio.

Il "sentito" favorevole sul Master plan dell'Aeroporto di Napoli Capodichino e quanto sopra indicato mettono in luce che la Regione Campania ritiene che il perseguimento degli obiettivi di risanamento della zona IT0601 - Area Napoli e Caserta - potrà essere conseguito intervenendo tempestivamente sulle altre sorgenti emissive presenti nell'area vasta di interesse dell'infrastruttura aeroportuale, mediante l'applicazione delle misure indicate dal Piano di risanamento.

Pertanto la realizzazione degli interventi aeroportuali sono ritenuti indispensabili per una corretta ed integrata politica dei trasporti nella Regione Campania e compatibili con le indicazioni del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria della Regione Campania.

Ciò anche considerando che la Regione sarà particolarmente attenta all'attuazione di un sistema integrato di monitoraggio della Qualità dell'aria che coniughi le azioni già in essere con quelle che potranno essere

individuato e prescritte in sede di parere di compatibilità ambientale assicurando un tempestivo intervento qualora gli esiti di detti controlli possano mettere in evidenza una incoerenza delle condizioni rilevate con i limiti normativi.

I monitoraggi consentiranno infatti di verificare sia l'efficacia delle misure di risanamento che la Regione sta ponendo in essere sulla base di quanto indicato dal Piano sia il ruolo che gli interventi di mitigazione/compensazione associati al Master Plan aeroportuale avranno sull'ambito locale. La Regione Campania in tal senso si impegna anche ad intervenire nel caso in cui i dati di qualità dell'aria non dovessero risultare soddisfacenti sia mediante interventi diretti (ad esempio sulle modalità di gestione dello scalo aeroportuale) sia con ulteriori provvedimenti che consentano un riequilibrio delle condizioni di qualità dell'aria."

VALUTATE

Come essenziali e dirimenti le indicazioni fornite dalla Regione Campania circa la coesistenza dell'Aeroporto di Capodichino con le altre attività presenti e/o future che insistono nell'ambito di influenza dell'aeroporto stesso

CONSIDERATO CHE per l'ambiente idrico superficiale e profondo

In corrispondenza degli scavi necessari alla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan, non sono prevedibili interferenze con la falda principale, che si trova ad alcune decine di metri di profondità dal pc (circa 50-60 m). Anche per quanto riguarda gli effetti indotti dalle nuove superfici impermeabilizzate, pari al 5% della superficie totale dell'impianto aeroportuale, il SIA ritiene che, rispetto ai deflussi superficiali, sono trascurabili e l'alterazione dell'infiltrazione non è tale da interferire con l'alimentazione della falda, in ragione delle sue caratteristiche e dell'estensione regionale.

CONSIDERATO CHE

Gli interventi di adeguamento non comportano modifiche sostanziali all'attuale configurazione dell'aeroporto se non in termini di ottimizzazioni e soluzione di possibili aspetti al momento con potenziali criticità. In primo luogo gli interventi riguardano i sistemi di raccolta e smaltimento delle acque superficiali.

CONSIDERATO CHE

Le acque di prima pioggia della pista e dei piazzali aeromobili verranno coltate mediante due nuovi tratti di collettori interrati, ad un impianto di disoleazione e, dopo il trattamento, fino ad un pozzo a vortice. La nuova area destinata a stoccaggio carburanti sarà dotata di un sistema di collettamento separato e di idonei bacini di contenimento. Le acque di scarico degli edifici e dei bottini sono trattate nei due impianti di depurazione i cui scarichi sono convogliati alla rete fognaria comunale.

VALUTATO che

Gli interventi previsti dal piano consentono l'adeguamento riguarda i sistemi di raccolta e smaltimento delle acque superficiali.

VALUTATO che

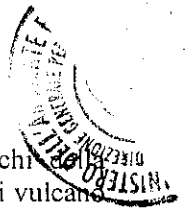
In rapporto all'interferenza con la falda principale, che si trova ad alcune decine di metri di profondità dal pc (circa 50-60 m), le attività previste lasciano escudere possibili interferenze, visto anche che la natura delle litologie presenti.

VALUTATO che

gli effetti indotti dalle nuove superfici impermeabilizzate, pari al 5% della superficie totale dell'impianto aeroportuale, rispetto ai deflussi superficiali sono trascurabili e l'alterazione dell'infiltrazione non è tale da interferire con l'alimentazione della falda.

CONSIDERATO CHE per il suolo e sottosuolo

L'area in studio si estende, sul margine sud-orientale della vasta Piana Campana, poco a nord dell'abitato della città di Napoli tra gli edifici vulcanici dei Campi Flegrei posti ad occidente ed il Somma Vesuvio, ad



oriente. Da un punto di vista geologico-regionale, la Pianura Campana è costituita da blocchi di piattaforma carbonatica, ricoperti da notevoli spessori di depositi alluvionali e marini e da prodotti vulcanici - clastici. L'origine delle piroclastiti che hanno colmato la piana è principalmente flegrea; solo alle estreme propaggini orientali, si rinvengono, spesso solo in profondità, vulcanoclasti di origine vesuviana. Tra i diversi litotipi legati all'attività eruttiva flegrea si segnala il Tufo Giallo Napoletano, sia affioramento che in profondità e, sottostanti ad esso, i prodotti tufacei del Complesso Piroclastico Antico e i prodotti legati all'eruzione dell'Ignimbrite Campana; in profondità sono presenti livelli sabbioso-limosi di ambiente marino, piroclastici e paleosuoli di età ancora più antica.

VALUTATO che

Vista la morfologia sub-pianeggiante dell'area interessata dal sedime aeroportuale, si esclude la possibilità di fenomeni gravitativi.

CONSIDERATO CHE

L'area interessata dall'intervento è posta tra l'edificio vulcanico del Somma Vesuvio ad apparato centrale e quello dei Campi Flegrei, a campo vulcanico con diversi centri di emissione. Il sedime dell'aeroporto si pone ai margini della zona gialla, relativamente alla pericolosità del Somma Vesuvio, che è l'area che potrebbe essere interessata da caduta di particelle con carico maggiore di 300 Kg/mq e al di fuori della Zona Rossa di pericolosità dell'apparato vulcanico dei Campi Flegrei.

VALUTATO che

per quanto riguarda il tema della presenza del vulcano si rimanda al sistema di gestione tecnica dell'aeroporto e alle metodiche di protezione civile rispetto alle quali il progetto non comporta impedimenti

CONSIDERATO CHE per la vegetazione

Nell'area di studio la copertura vegetazionale risulta fortemente condizionata dalla presenza antropica, che ne ha alterato il naturale assetto. Nell'area indagata le principali tipologie vegetazionali sono riferibili al verde a funzione di arredo, costituito da essenze arboree (pini, cipressi, cedri, palme, tigli, eucalipti...) disposte in filari lungo la viabilità e i confini dell'area aeroportuale. Sono presenti inoltre colture erbacee intensive (grano, granturco, barbabietola, canapa e tabacco) separate da le siepi segnaconfine di eucalipti e pioppo nero; incolti che comprendono aree agricole abbandonate, zone extragrarie a vegetazione spontanea, da aree degradate con vegetazione ruderale e terreni inutilizzati compresi tra le infrastrutture stradali.

CONSIDERATO CHE

Non sono presenti aree prative di tipo spontaneo, rappresentate da prati stabili. All'interno dell'aeroporto i prati sono ascrivibili agli arrenatereti, praterie secondarie insediatesi per trasformazione di aree già sottoposte a pratica agricola

CONSIDERATO CHE per gli ecosistemi

presenti nell'area di studio, si segnalano essenzialmente il sistema antropico e agro-colturale (produttivo). Nel sistema antropico, rappresentato dalle aree urbanizzate, gli elementi naturali risultano fortemente compromessi dalla stessa destinazione d'uso del territorio e dallo sviluppo edilizio e infrastrutturale, e sono caratterizzati da livelli di naturalità e biodiversità piuttosto bassi. La vegetazione consiste in esigue alberature stradali e in ridotte aree adibite a giardino pubblico. Dal punto di vista faunistico, la mancanza di habitat specifici e diversificati, porta allo sviluppo di entità faunistiche antropofile e sinantropiche, di esiguo valore naturalistico. Il sistema agro-colturale è caratterizzato da un'esigua variabilità naturale, a causa della monospecificità delle aree coltivate, con una biodiversità ridotta dagli interventi di tecnica agricola e dell'assenza di associazioni vegetali spontanee, salvo quelle infestanti sinantropiche.

VALUTATO che

L'interferenza dei lavori di ampliamento dell'aeroporto comporta un impatto assai limitato sulla componente flora e vegetazione, in ragione del fatto che le tipologie vegetazionali interessate sono di qualità medio-bassa e la superficie occupata è di limitata estensione. La tipologia di opere implica un semplice sbancamento, senza grandi movimenti di terra e non sono previste aree nude a fine lavori, che

Handwritten notes and signatures in the left margin and bottom of the page, including the name 'M. S.' and various initials.

potrebbero essere colonizzate da specie sinantropiche, con conseguente abbassamento della qualità ambientale dell'area.

VALUTATO che

Gli impatti sui popolamenti faunistici sono assai poco significativi in quanto la perdita di habitat faunistici è prevedibile solo per quegli interventi che comporteranno la perdita di suolo ineditato ed occupato da formazioni erbacee. Tale impatto è poco rilevante, dato che il progetto prevede non già la realizzazione di un nuovo impianto in un'area totalmente ineditata, ma una serie di piccoli ampliamenti frazionati nell'area.

VALUTATO che

Non sono previsti interventi che possono modificare le condizioni di stato delle componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

CONSIDERATO CHE per il rumore

Per il sistema aeroportuale di Napoli Capodichino è stata istituita nel luglio del 2000 la Commissione di cui all'art.5 del DM 31.10.1997. Alla data delle prime integrazioni (luglio 2004) la Commissione aveva già raggiunto le seguenti determinazioni:

- caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale con riferimento al traffico del periodo 1999-2000;
- validazione del modello INM attraverso una campagna di misure;
- sovrapposizione delle isofoniche prodotte alle zonizzazioni acustiche comunali;
- approvazione ed adozione di Procedure antirumore;
- revisione del campione di traffico con aggiornamento al periodo 2001-2002;
- approvazione isofoniche definitive per la redazione della zonizzazione acustica aeroportuale;
- attivazione del sistema di monitoraggio acustico.

VALUTATO che

Nel caso in esame si è quindi in presenza di riferimenti specifici per il controllo del rumore di origine aeronautica; ad essi si fa riferimento per le valutazioni di competenza. In tal ottica è stato richiesto di eseguire delle elaborazioni specifiche atte ad evidenziare la sovrapposizione di:

- effetti del rumore derivante dalle sorgenti di origine aeronautica e dalle altre sorgenti sia interne che esterne all'aeroporto, considerando sia gli effetti indotti dall'esercizio dell'aeroporto sia il rumore residuo;
- indicazioni normative (zonizzazione acustica comunale ed aeroportuale) con le simulazioni;
- effetti previsti nello scenario futuro e le indicazioni della zonizzazione acustica definita dalla Commissione art.5

CONSIDERATO CHE

Per quanto riguarda il primo punto la documentazione integrativa consegnata mette in evidenza che il rumore aeroportuale contribuisce, secondo il SIA, in modo quasi trascurabile sul rumore globale presente nelle aree abitate, e la sovrapposizione degli effetti, speso, si traduce in una somma energetica il cui risultato è pressoché uguale al livello prodotto dai flussi stradali. Anche per quello che concerne la previsione di impatto acustico prevista per l'anno 2020, la tendenza dei risultati delle simulazione resta invariata. Il traffico stradale resterà comunque la principale fonte di rumore presente nell'area di interesse, anzi, con l'avvento di aeromobili della nuova generazioni, dotati di sistemi di abbattimento del rumore ancora più sofisticati, la differenza del rumore prodotto dalle due sorgenti sarà ancora più netta.

CONSIDERATO CHE

Dallo studio acustico per l'attuale configurazione operativa si evincono condizioni di rumore accettabili: il rumore prodotto dalle attività di volo, in termini di LVA, è quasi ovunque compatibile con il limiti massimi della normativa italiana inerente al rumore aeroportuale. Le poche criticità sono rappresentate dai ricettori abitati ubicati all'interno della curva a 65 LVA, che si estende in direzione nord-est fino alle propaggini del sedime aeroportuale ed in direzione sud-ovest all'interno delle aree abitate ubicate a ridosso di viale Maddalena. La porzione di territorio abitato compreso nelle curve, è comunque notevolmente piccola e le



abitazioni effettivamente presenti si riducono ad alcune decine. La curva 75 dB è contenuta abbondantemente all'interno del sedime aeroportuale e non produce effetti alcuni sulla popolazione.

CONSIDERATO CHE

Le sorgenti all'interno del sedime aeroportuale producono, nelle aree abitate ad esso adiacenti, effetti trascurabili sul rumore ambientale; l'unica eccezione è rappresentata dalla zona che circonda via Madonna del Riposo, in cui il rumore prodotto da tali sorgenti (officine meccaniche ed hangar) contribuisce all'innalzamento dei valori di rumore ambientale, che restano comunque al di sotto dei limiti massimi previsti.

CONSIDERATO CHE

Le aree maggiormente esposte al rumore sono quelle di viale Maddalena, di via Madonna del Riposo e le aree di Casoria adiacenti le grandi arterie di comunicazione. Ciò è dovuto alla presenza di elevati flussi veicolari su viale Maddalena, sulla Tangenziale, sulla strada provinciale di Casoria, sull'asse mediano e sull'autostrada Napoli-Roma. Il contributo del rumore aeroportuale è più evidente sulle aree abitate ubicate sotto i profili di decollo e atterraggio: zona Doganella e area del comune di Casoria adiacente il sedime aeroportuale. Nei quartieri disposti lateralmente alla pista di volo (Secondigliano, San Pietro a Patierno e Poggioreale), il contributo del rumore aeroportuale è di minore entità. Le attività aeroportuali che si svolgono all'interno del sedime inducono effetti trascurabili sulle aree del quartiere di Poggioreale ubicate a ridosso di via del Riposo.

Handwritten initials: 'mp' and a large 'X' mark.

CONSIDERATO CHE

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. Il confronto tra le curve del 2004-2005 e quella relativa alla zonizzazione acustica approvata dalla Commissione, evidenziano una significativa riduzione della pressione acustica dovuta alla modifica della flotta aeromobili con motori sempre meno rumorosi e ad un migliore utilizzo della pista di volo, fenomeno particolarmente presente presso questo scalo.

Handwritten initials: 'mp' and a large 'X' mark.

PRESO ATTO che

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 dotato di 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. In tal modo sono state già attivate le azioni necessarie per l'attuazione delle procedure anti rumore ed in particolare sono state emanate 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.

Handwritten initials: 'mp', 'Qu', and other marks.

CONSIDERATO CHE

l'Ospedale Don Bosco è marginalmente interessato dalla curva isofonica LVA di 60 dBA nello scenario anteoperam. Negli scenari 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.

Handwritten initials: 'mp' and a large 'X' mark.

CONSIDERATO CHE

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. Inoltre la zonizzazione acustica del Comune di Napoli, edizione maggio 2001, classifica l'area in oggetto

Handwritten initials and signatures: 'mp', 'h', 'art', 'VR', 'KR', and others.

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.

VALUTATO che

A seguito degli studi presentati dal proponente si desume che per il territorio interessato dal rumore aeroportuale, le curve isofoniche di 65 dBA LVA relative ai futuri scenari al 2020 si mantengono all'interno della curva isofonica a 65 dBA LVA della classificazione acustica attuale, fatta eccezione per una porzione del territorio di Casoria, disabitata, occupata dagli svincoli autostradali.

VALUTATO che

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

CONSIDERATO CHE per le vibrazioni

Lo studio ha considerato la valutazione del disturbo in edifici interessati da fenomeni di vibrazione e per la valutazione degli effetti sulla integrità strutturale dapprima con un monitoraggio vibrazionale comprende diverse posizioni strategiche nell'area aeroportuale di Capodichino-Napoli, funzionali alla:

- valutazione dell'attenuazione tra il punto di impatto dell'aereo in fase di atterraggio e la sede passeggeri dell'aeroporto
- impatto dei macchinari aeroportuali (nastri trasportatori, ecc.) sui passeggeri in transito
- livello di vibrazione indotto dal calpestio dei passeggeri in punti diversi dell'aeroporto
- livello di vibrazioni in una zona con ampie vetrate (TAMS) causate da onde di pressione da parte dei motori degli aerei in fase di rullaggio, decollo e atterraggio
- vibrazioni indotte dal traffico urbano e dal traffico aereo sulla palazzina Leonardo.

VALUTATO che

Dall'analisi dei risultati dello studio sulla attuale configurazione si osserva che allo stato attuale i livelli di vibrazione risultano essere di gran lunga inferiori ai limiti di percezione per gli individui e gli edifici, per cui non si ritiene che siano necessari interventi di alcun genere nella situazione attuale né che questi siano necessari per il futuro.

CONSIDERATO CHE per le radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

L'analisi ha considerato le tipologie prevalenti di sorgenti, interne (radar primario e radar secondario, emittenti radio, ponti radio, sistema ILS -Localizer + Glide Solpe-, sistema di telefonia interna tipo DECT) ed esterne all'aeroporto (antenne di telefonia cellulare, ponti radio). La valutazione del clima elettromagnetico è stata eseguita mediante una preventiva indagine strumentale condotta con misuratori a banda larga, con i quali si rileva il livello di campo elettromagnetico presente nei punti di interesse giudicati significativi per valutare l'esposizione della popolazione. L'indagine sui livelli di inquinamento elettromagnetico attualmente prodotti dall'aeroporto è stata condotta attraverso una campagna di monitoraggio in n. 20 punti maggiormente esposti a tale forma di inquinamento. I risultati della campagna di monitoraggio definiscono valori di campo elettrico notevolmente inferiori ai limiti massimi ammissibili dalla legge.

VALUTATO che

Dai risultati della campagna di monitoraggio e delle simulazioni si evince che rispetto al ILS esistente ed alle installazioni previste, i centri abitati si trovano a distanza considerevole e la maggior parte degli ambiti frequentati in maniera continuativa dalla popolazione sono da ritenersi esterni al raggio d'azione della

radiazione. In ogni centro abitato, gli edifici, considerati come massa edificata, avranno un contenuto di materiali metallici (armature, piastre, reti...) tale da smorzare la propagazione delle radiazioni. Relativamente alle future installazioni di radioaiuti, la radiazione che potrebbe investire l'abitato è di tipo impulsivo, con una ciclicità legata alla rotazione dell'impianto, e quindi con un'efficacia molto minore rispetto ad un irradiazione continuo.



CONSIDERATO CHE per l'inquinamento luminoso

L'analisi eseguita ha preso in considerazione come sorgenti di inquinamento luminoso prevalentemente gli impianti di illuminazione distribuiti all'interno e all'esterno dell'aeroporto. I risultati dei rilievi eseguiti evidenziano all'interno dell'aeroporto dei livelli elevati di radiazione luminosa, per evidenti motivi di carattere funzionale legati alla particolare infrastruttura di trasporto. All'esterno del sedime aeroportuale, invece, i livelli di radiazione luminosa sono sensibilmente inferiori, e nella media, rispetto ai normali livelli di illuminamento riscontrabili in ambiti urbani. Allo stato attuale l'aeroporto non altera in maniera significativa le condizioni di illuminamento delle aree limitrofe, interessate da edifici residenziali. All'esterno dell'aeroporto sono presenti importanti infrastrutture stradali che, per evidenti motivi di sicurezza, già comportano l'inserimento sul territorio di impianti di illuminazione che, sia per le caratteristiche tecniche sia per la minore distanza rispetto alle residenze, contribuiscono in maniera più significativa alle radiazioni luminose esterne all'aeroporto.

VALUTATO che

Le indagini condotte confermano che per l'aeroporto di Capodichino non esistono problemi critici inerenti a tale forma di inquinamento. I valori di brillantezza rilevati durante la campagna di monitoraggio sono moderatamente contenuti e non esistono condizioni critiche per le abitazioni più prossime al sedime aeroportuale.

CONSIDERATO CHE per il paesaggio

L'aeroporto di Capodichino si colloca nella periferia nord della città di Napoli, composta prevalentemente da edilizia residenziale, in cui sono presenti alcuni elementi di interesse storico e testimoniale. Nella zona sono presenti, oltre naturalmente alle infrastrutture aeroportuali, anche edifici ed aree ad uso commerciale ed industriale, e, nell'estrema periferia, si rileva la presenza di aree marginali e parzialmente degradate destinate ad usi agricoli. Il valore paesaggistico è da ritenersi basso sia per gli aspetti strettamente connessi con le fisicità delle presenze territoriali, che per quanto riguarda gli aspetti percettivi, legati alle visuali che si che si possono attingere nell'area.

VALUTATO che

è evidente la scarsità degli interventi strutturali previsti e la collocazione dell'intervento in un contesto caratterizzato da una forte antropizzazione, spesso di tipo industriale, non si prevedono interazioni significative. L'intervento non modificherà nessuna componente "strutturale" del paesaggio (morfologia dei luoghi, articolazione dello spazio, copertura vegetale, ecc.), né limiterà le condizioni percettive dei luoghi più qualificati presenti nell'area.

PRESO ATTO

non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico ai sensi dell'art.6, comma 9 della Legge n. 349/86.

PRESO ATTO

del parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali è pervenuto con prot. n. 0708413/1928/2004 del 20/12/2004

PRESO ATTO

delle indicazioni della Regione Campania pervenute con note prot. 3358/SP del 03/11/2006, prot. 2007.82940 del 29/01/2007 e prot. 1073/SP del 24/04/2007 con il quale è pervenuto il "sentito favorevole" dell'Assessorato regionale competente.

PRESO ATTO

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including 'Mek' on the left margin, and various scribbles and initials at the bottom of the page.

della "relazione tecnica" del "Tavolo tecnico V" posta alla base del "sentito regionale".

S'ESPRIME GIUDIZIO POSITIVO CIRCA LA COMPATIBILITA' AMBIENTALE DEL Master Plan al 2020 dell'aeroporto internazionale di Napoli condizione che siano rispettate le seguenti prescrizioni:

- 1 All'orizzonte temporale del 2011 dovrà essere eseguita una verifica del traffico afferente all'aeroporto di Napoli Capodichino rispetto a quanto previsto nel Piano di Sviluppo ed in relazione allo stato di avanzamento dell'istituendo sistema aeroportuale campano al fine di concordare con la Regione Campania il successivo trend di crescita delle movimentazioni da assegnare all'Aeroporto di Napoli Capodichino.
- 2 Prima dell'avvio delle attività di realizzazione previste dal piano di sviluppo dovrà essere redatto e concordato con gli Enti territorialmente competenti un progetto ed un programma di ottimizzazione dell'accessibilità che preveda interventi guida per l'individuazione del percorso idoneo per l'accesso all'aerostazione mediante almeno posa in opera di idonea cartellonistica, inserimento di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso nell'area vasta. Inoltre dovrà essere definito un sistema di monitoraggio del traffico, per la viabilità di accesso all'aeroporto, che dovrà essere gestito dal proponente secondo modalità da concordare con gli organi territorialmente competenti e che dovrà essere connesso al sistema di aiuto agli utenti operante in tempo reale al fine di individuare i percorsi idonei per raggiungere l'aeroporto. Detto progetto dovrà essere posto in realizzazione contemporaneamente ai lavori del Master Plan secondo una tempistica che dovrà essere definita in sede di ottemperanza
- 3 Dovranno essere posti a regime gli interventi già posti in essere con ordinanza del Sindaco del Comune di Napoli per il miglioramento degli accessi stradali e dovranno essere completate le azioni di ottimizzazione della rete con gli altri interventi individuati dal SIA
- 4 Sia posto in essere il progetto preliminare di riambientalizzazione del sistema territoriale circostante l'Aeroporto per tutti gli orizzonti indicati: breve termine (entro 2008), medio termine (entro 2010) e lungo termine (entro 2015). Gli interventi dovranno essere concordati con il Comune di Napoli agli orizzonti temporali indicati dal proponente e, fermo restando le finalità ed i capitoli di spesa, potranno essere meglio indirizzati in funzione delle azioni intraprese e dei monitoraggi che saranno condotti. In tal senso per gli interventi di breve periodo (per un costo di circa 1,3 ml. di Euro) è necessario che sia attivato un immediato confronto con il Comune di Napoli e, in mancanza di alternative, saranno posti in essere così come proposti.
- 5 Sia prevista e posta in essere un implementazione al sistema di monitoraggio del rumore già attivo e gestito dal Proponente, che comprenda dei punti di rilievo, da concordare con l'Arpa Campania e con la Commissione acustica aeroportuale, in almeno ulteriori 4 postazioni.
- 6 In relazione al monitoraggio acustico, dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e dell'individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone. L'aggiornamento del numero degli abitanti e dei numeri civici ove questi risiedono dovrà essere sottoposto al controllo e alla verifica della Regione Campania
- 7 Prima del completamento dei lavori deve essere concordata con ARPA Campania e interamente realizzata una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
 - 7.1 riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e/o PM2.5), benzene e ozono;
 - 7.2 interessi almeno due siti nei dintorni dell'aeroporto scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
 - 7.3 ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X al DM 60/02 e nell'allegato VII al D.lgs. 183/04;
 - 7.4 Per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici.
- 8 A conclusione della campagna dei rilievi annuali di cui al punto 7 qualora la Regione Campania, sulla base degli esiti di detta campagna, lo reputi necessario per il rispetto delle disposizioni del Dlgs 351/99



e del DM. 60/02, la GESAC, sulla base delle indicazioni della Regione e dell'ARPAC, dovrà integrare la rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria, relativamente al territorio interessato dall'aeroporto, con una nuova postazione di misura o con il potenziamento di massimo 2 postazioni esistenti già appartenenti alla rete di monitoraggio regionale

- 9 Dovrà essere attuato e sottoposto a costante monitoraggio il Piano di smaltimento dei rifiuti proposto dalla GESAC raggiungendo il progressivo obiettivo di una Raccolta Differenziata pari al 50% dei rifiuti prodotti in modo tale che i rifiuti inviati a smaltimento non aumentino rispetto lo scenario attuale, pur aumentando il numero dei movimenti degli aeromobili e dei passeggeri e che gli stessi non abbiano a gravare sulle modalità di smaltimento locale. Dovrà inoltre essere garantita la tracciabilità dei rifiuti.
- 10 Dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di approvvigionamento e smaltimento dei materiali, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. Il Proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordare con l'ARPA Campania dovrà attuare tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dei dispositivi idonei alla tutela dell'ambiente interessato. Inoltre dovrà essere dato conto degli accorgimenti adottati per limitare gli impatti dovuti all'aumento della circolazione di mezzi in fase di cantiere con particolare attenzione alla salvaguardia dell'inquinamento atmosferico imponendo:
 - o nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT
 - o ai veicoli pesanti che verranno adottati per le attività di costruzione e transitanti sulla viabilità autostradale ed ordinaria il rispetto delle norme corrispondenti "Euro4"
- 11 Il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819.
- 12 A titolo di compensazione delle emissioni dovute ai trasporti a terra da/per l'aeroporto dovrà essere predisposto dalla GESAC un Piano, da riferirsi al territorio direttamente interessato dall'intervento, in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di riduzione di gas serra in adempimento al Protocollo di Kyoto e con riferimento agli altri effetti di inquinamento atmosferico a carattere locale. Tale piano dovrà essere sottoposto all'approvazione della Regione Campania prima della sua attuazione a cura della stessa GESAC.
- 13 Il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso anche all'ambiente idrico superficiale (sistema di scarico delle acque dopo trattamento) e all'avifauna e dovrà essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini mediante apposito portale web.

Le prescrizioni 1, 2, 5, 6, 8, 9, 13 dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente; le prescrizioni 3, 4, 7, 10, 11, 12 dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso la Regione Campania.

Handwritten notes and signatures on the left margin, including the name 'MUR' and various initials.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'MUR' and other illegible marks.

A

Prof. Stefano Rodotà
(Presidente)

WRM

Ing. Bruno Agricola
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Bogno

Prof.ssa Carla Sepe
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Sepe

Prof.ssa Maria Rosa Vittadini
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Arch. Stefano Abbadessa Mercanti Assente

Prof. Vittorio Amadio

V. Amadio

Ing. Giuseppe Maria Amendola

Amendola

Ing. Maurizio Bacci

Bacci

Prof. Gian Mario Baruchello

Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Assente

Prof.ssa Maria Rosaria Boni

MB

Arch. Emanuela Canu

Canu

Ing. Antonio Castelgrande

Castelgrande

Dott.ssa Olga Costanza Chitotti

Chitotti

Ing. Vincenzo Costantino

Costantino

Costantino

WRM

Handwritten notes and signatures on the right margin.



Avv. Cataldo D'Andria Assente


Dott. Luca Dallorto Assente

Arch. Luisa De Biasio Calimani Assente


Ing. Pietro Ernesto De Felice Assente

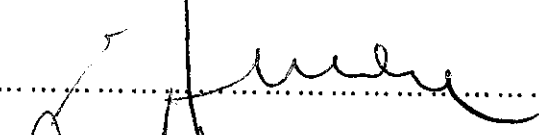
Ing. Mauro Di Prete 


Avv. Luca Di Raimondo 

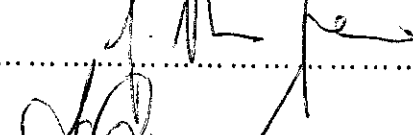
Dott. Cesare Donnhauser 

Dott.ssa Marina Fabbri ~~Assente~~ 

Avv. Stanislao Fella 

Dott. Vincenzo Ferrara 


Dott.ssa Anna Giordano 

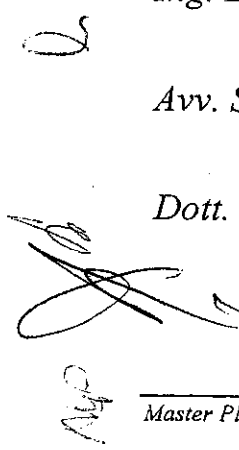
Dott. Silvestro Greco 

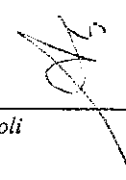
Arch. Alessia Guarnaccia 

Ing. Bonaventura La Macchia 


Avv. Stefano Leoni Assente

Dott. Luigi Magliano 








Avv. Pietro Marzano

Dott.ssa Cinzia Morsiani

Ing. Simona Muratori

Ing. Vincenzo Napoli

Arch. Sonia Occhi

Arch. Alessandra Pagliano

Arch. Roberto Panariello

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Prof. Antonello Paparella

Dott.ssa Marina Penna

Ing. Giovanni Pizzo

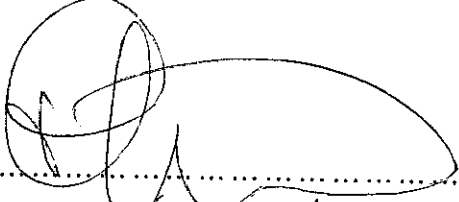
Arch. Vanni Puccioni

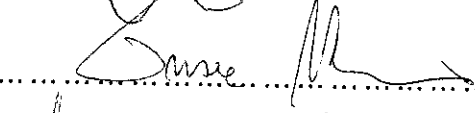
Prof.ssa Maria Cristina Roscia

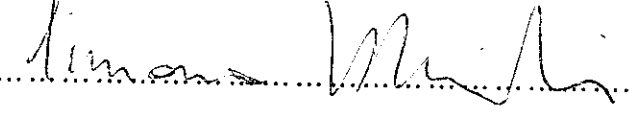
Ing. Antonio Rusconi

Dott. Giuliano Sauli


Ing. Fiorella Scalia

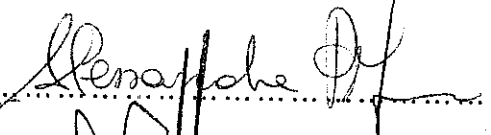


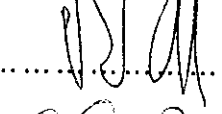


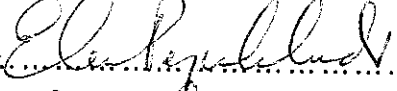



Assente

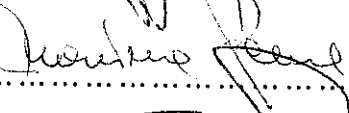


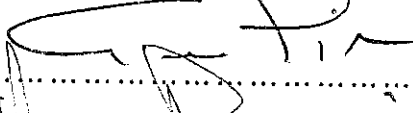





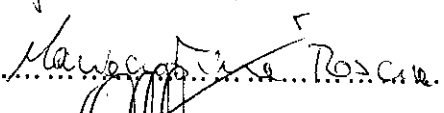


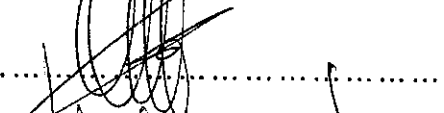


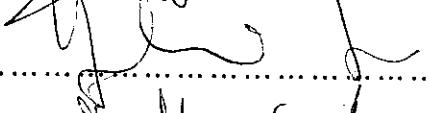


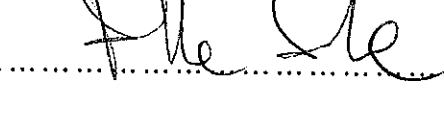




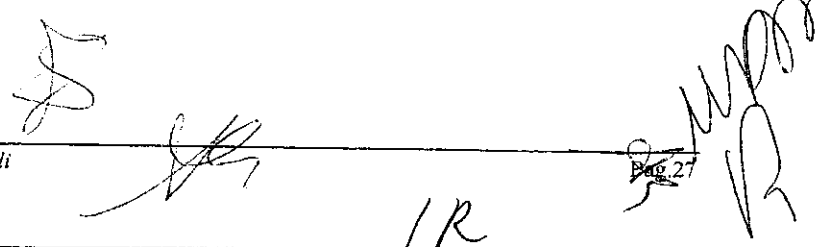












Prof. Fausto Maria Spaziani

[Handwritten signature]

Arch. Marco Stevanin

[Handwritten signature]

Avv. Roberto Tiberi

[Handwritten signature]

Dott.ssa Chantal Treves

[Handwritten signature]

Arch. Domenico VASTA

[Handwritten signature]

Dott. Giuseppe Vatinno

[Handwritten signature]

Ing. Antonio Venditti

[Handwritten signature]

Arch. Giuseppe Venturini

[Handwritten signature]

Arch. Roberto Vitellozzi

[Handwritten signature]

Ing. Roberto Viviani

~~Assente~~ *[Handwritten signature]*

Dott. Mario Zambrini

Assente

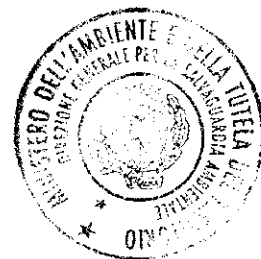
Prof.ssa Andreina Zitelli

Assente

La presente copia fotostatica composta di N° 14 fogli è conforme al suo originale.

Roma, il 3/09/08

[Handwritten signature]



[Handwritten scribbles]

[Handwritten initials 'lk']

[Handwritten initials]