



Comitato *Civico* NoFlyZone

Spett.le Ministero della Transizione Ecologica.

Direzione Generale Valutazioni ambientali

va@pec.mite.gov.it

PROT.U 0091-2022 DEL 17.08.2022

OGGETTO : OSSERVAZIONI AL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE –VAS- PIANO NAZIONALE AEROPORTI.

Il Coordinamento dei Comitati VIA ha scritto con nota PROT. 0001-2020 in data 25 febbraio 2020 (**ALL.1 PROT.U001-2020 del 25.02.2020**) alla commissione VIA-VAS, alla DVA e al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dell’Ambiente e all’ENAC, evidenziando che:

“a fronte delle nuove direttive europee ed italiane riguardo agli impatti sanitari sulla popolazione abitante vicino gli scali, è diventata obbligatoria per le procedure di VIA anche la VIS, Valutazione d’impatto Sanitario.” Nella stessa abbiamo richiesto “di assoggettare a VAS e a nuova VIA, includendo la VIS, tutti gli aeroporti italiani e in particolare quelli elencati nel DPR 201 del 15 /12/2015 con i relativi masterplan aeroportuali, perché siano presi in considerazione tutti gli sviluppi che hanno interessato le infrastrutture aeroportuali italiane e siano rispettate le normative in materia ambientale e sanitaria, stabilendo per tutti gli aeroporti il limite operativo in termini di safety, security e sostenibilità ambientale.”

In aggiunta occorre rilevare come le valutazioni associate al Regolamento UE 139/2014, con riferimento ad eventuali deroghe, la trasparenza e condivisione dei database di input per l’analisi – Risk analysis, Risk assessment – Safety Assessment ed il calcolo delle curve di isorischio attuali e future (Art.715 CdN), dell’utilizzo dell’AEDT per le curve isofoniche, per finire con l’implementazione del Piano Emergenza Aeroportuale-PEA e Piano Emergenza Esterno-PEE (anche in relazione alle aziende Rischio Incidente Rilevante-RIR) debbano essere poste in premessa nel Masterplan aeroportuale proposto ed approvato nella fase iniziale.

Consapevoli che le nostre osservazioni sono previste solo nella fase 3, così come previsto dal documento redatto dell’ingegnera Alessia Formato, ma al comma 4 dell’art 13 DLGS 152/2006 leggiamo testualmente che “ La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì; messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché; questi abbiano l’opportunità; di esprimersi.”



STEFANIA
CAPPIELLO
17.08.2022
15:36:59
GMT+01:00

Così come più volte rappresentato anche all'ENAC nel corso degli ultimi 6 anni, riteniamo utile sintetizzare le nostre osservazioni in fase preliminare:

1) ALLEGATO 1 - I dati rappresentati sono relativi solo agli aeroporti relativi al PNA e per la quasi totalità degli aeroporti risultano datati, vecchi e non rispondenti alla realtà del 2022 .

2) ACTION PLAN - Le centraline, la loro collocazione/postazione, definite con il supporto delle ARPA Regionali, vanno rese conformi alle disposizioni ISPRA. Le tipologie M, A e V vanno verificate periodicamente, nella funzionalità e rispondenza. Le reti di monitoraggio installate ed operative sono, pertanto, del tutto inadeguate a verificare violazioni procedurali e scenari di traffico raddoppiati nel corso dei decenni. **(ALL.2 nota Arpac PROT. ENAC 053143 del 09.05.2019)**

Le ARPA regionali, in sede di Commissione Aeroportuale devono analizzare le tecniche di decollo antirumore NADP 1 e 2, utilizzando il modello AEDT, in grado di determinare, fra l'altro anche lo stesso impatto atmosferico dei velivoli nelle fasi decollo e atterraggio LTO (Landing Take-Off), alla data del 21.05.2019 per ammissione della stessa ENAC tale modello non era utilizzato in alcun scalo italiano. **(ALL.3 PROT.ENAC 058208 del 21.05.2019)**

Indispensabile segnalare come, nella prevalenza degli scali aerei, la zonizzazione acustica LVA sia datata, talvolta ancora prima degli anni 2000. **(ALL.4 nota Arpac PROT. ENAC 043846 del 14.04.2019)**

3) SOSTENIBILITA' E IMPATTO SUL TERRITORIO –

Decisivo, a salvaguardia della tutela della navigazione aerea, è la determinazione delle Mappe di Vincolo, con l'individuazione di eventuali deroghe per orografia o costruzioni edificate/esistenti. Evidenti criticità, in relazione alla Limitazione Carta Ostacoli, sono associabili al sorvolo in atterraggio 06 delle aree del Vomero, Arenella, Capodimonte, ad una distanza di chilometri dalla testata pista 06. **(ALL.5 nota Arpac PROT. ENAC. 0061298 A del 28.05.2019)**

4) VALORE CULTURALE - Le prescrizioni da parte del Ministero dei beni Culturali non sono tenute in debita Considerazione, dai documenti ufficiali sembrerebbe che la Reggia di Capodimonte e il sito UNESCO non siano ubicati sotto le rotte di atterraggio per pista 06 e di decollo per pista 24 a soli 3 km dalla testata pista. **(ALL.6 nota MIBAC 14771 del 28.05.2019)**



5) BALANCED APPROACH - Nonostante siano state adottate sullo scalo di Capodichino, così come in altri aeroporti, specifiche procedure operative per l'abbattimento del rumore e nonostante a Napoli siano rinnovati NOTAM ogni 90gg. da gennaio 2019, l'ENAC non ha provveduto ad attivare alcuna limitazione allo scalo di Capodichino, nonostante le ripetute richieste da parte del nostro Comitato e di Assoutenti visto che le misure adottate non sono risultate sufficienti. **(ALL.7 PROT.ENAC 18.9.2020 0088964 P)**

6) USO NOTTURNO DELLE PISTE - Richiediamo il massimo rigore sull'uso notturno delle piste, chiediamo di verificare con la massima scrupolosità i dati di traffico notturni per ciascuno scalo. **(ALL.3 PROT.ENAC 058208 del 21.05.2019)**

7) PROPOSTA PIANO PIU' SOSTENIBILE - Le criticità attuali dello scalo di Napoli Capodichino, sono dovute alla cancellazione dello scalo di Grazzanise dal PNA redatto al 2012.

Non comprendiamo i motivi di tale penalizzazione per il mezzogiorno, si rappresenta che la Campania è la terza regione d'Italia ed ha un solo scalo presente, Capodichino, saturo e affossato tra quartieri collinari residenziali, Pontecagnano non rappresenta certamente una soluzione, bisognerebbe rivalutare l'alternativa di Grazzanise, come scalo principale della Campania, mantenere Napoli-Capodichino come city airport e Pontecagnano deputato all'aviazione generale.

Fiduciosi che accogliate con spirito collaborativo le nostre osservazioni e che leggete con attenzione gli allegati quali documenti ufficiali , porgiamo distinti saluti.

Comitato No Fly Zone

Assoutenti Campania Mobilità



STEFANIA
CAPPIELLO
17.08.2022
15:36:59
GMT+01:00

COORDINAMENTO COMITATI VIA-AEROPORTI

Napoli - Comitato No Fly Zone

- Assoutenti Città Metropolitana di Napoli

Referente: Stefania Cappiello

Parma - Comitato NoCargoParma

Referente: Andrea Torreggiani

Bergamo - Associazione Colognola per il suo futuro a.p.s.

Referente: Camilla Colnago

Venezia - CRIAAV

- No Raddoppio Aeroporto

Referente: Cesare Rossi

Treviso - Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale

Referente: Dante Faraoni

Firenze - Presidio No Aeroporto

Referente: Andrea Casagni

Milano Malpensa - Comitato Cittadini Varallo Pombia

Referente: Ferruccio Gallanti

Milano Linate-CAAL

Referente: Arturo Gioffredi

Bologna – COCOMPAER

Referente: Paolo Serra

Al Presidente ENAC
Dott. Nicola Zaccheo
protocollo@pec.enac.gov.it

Al Ministro dell'Ambiente
Dott. Sergio Costa
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

Al Ministro delle Infrastrutture
D.ssa Paola De Micheli
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Alla DVA Ministero dell'Ambiente
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Alla Commissione VIA/VAS Ministero dell'Ambiente
ctva@pec.minambiente.it

PROT. U001-2020 del 25/02/2020

I sottoscritti Comitati di Bergamo, Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Milano Linate, Napoli, Parma, Venezia, Treviso, a seguito dell'apertura della procedura di infrazione da parte della Commissione Europea per le gravi carenze riscontrate in Italia sul recepimento della direttiva UE 2014/52 relativamente alle Valutazioni di Impatto

Ambientale, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 01164/2020, e del ricorso 712/2018 accolto dal TAR della Campania sezione distaccata Salerno (seconda sezione al n. 00259/ 2020 REG. PROV. COLL pubblicato il 24/02/2020, sottoscrivono questo documento redatto collegialmente dalla rete di Coordinamento dei Comitati VIA.

La Commissione Europea ha inviato all'Italia una lettera di costituzione in mora, evidenziando numerose carenze in particolare incentrate sulle modalità di partecipazione del pubblico ai procedimenti VIA e VAS e sui sistemi messi in atto per evitare conflitti di interesse, minacciando un ricorso alla Corte di Giustizia Europea. Il giorno 13 febbraio 2020, è stata pubblicata la sentenza n.01164/2020 nella quale il Consiglio di Stato si è espresso sull'appello proposto da un Gestore aeroportuale, dalla Regione Toscana ed altri contro la sentenza n.0792/2019 del TAR della Toscana. Quindi, in linea con quanto già evidenziato dalla Commissione Europea, anche i giudici amministrativi italiani hanno messo in evidenza anomalie nei procedimenti di VAS e VIA, anomalie che i Comitati di cittadini contestano da anni:

“La differenza sostanziale fra VAS e VIA risiede nel fatto che la prima prende in esame l'incidenza che i piani e i programmi urbanistici, paesaggistici, etc., possono avere su un'“area vasta”. Questo perché un P.R.G. o un piano delle attività estrattive o uno qualsiasi degli altri piani e programmi indicati dall'art.6, comma 2 del D.Lgs. n. 152 del 2006 implicano un potenziale stravolgimento dell'intero territorio al quale il piano o programma si riferisce. [...]. La VAS analizza quindi tutte le possibili interrelazioni che simili decisioni possono arrecare alla salute umana, al paesaggio, all'ambiente in genere, al traffico, all'economia, etc. di tutto il territorio coinvolto dal piano. L'analisi tuttavia, è condotta ad un livello più astratto, perché non è sicuro se il piano sarà effettivamente attuato nella sua integralità, se tale attuazione avverrà in un arco temporale circoscritto e/o se sarà del tutto conforme a quanto ipotizzato, e così via. La VIA, al contrario, analizza l'impatto ambientale del singolo progetto, il che vuol dire che essa prende in esame impatti inevitabilmente più circoscritti - perché il progetto riguarda una porzione del territorio in ogni caso più ridotta rispetto a quella investita dal piano – ma maggiormente valutabili - perché il progetto, rispetto al piano, si basa su dati concreti, necessariamente definiti e più attuali rispetto a quelli avuti presenti in sede di redazione del piano e quindi di effettuazione della VAS [...]” (TAR per le Marche, sez. I, sentenza n. 291 del 6 marzo 2014).

“Pur rispondendo alla medesima logica, la valutazione ambientale strategica e quella di impatto ambientale si collocano in snodi differenti dell'esame delle possibili ricadute sull'ecosistema di attività potenzialmente nocive: la prima attiene alla verifica dei possibili impatti derivanti dall'attuazione di piani, mentre la seconda è circoscritta al singolo progetto. Conseguentemente, la prima sarebbe vanificata laddove possano essere apportate variazioni connesse ad attività non considerate” (sentenza n. 263/2015, cit.).

“Il rischio di incidenti aerei è stimabile e previsto dal Codice della Navigazione all'art. 715 e dal collegato Regolamento Enac. Quest'ultimo richiede la valutazione di rischio per volumi di traffico superiori ai 50.000 movimenti/anno relativamente a previsioni

di nuovi insediamenti e per ubicazioni in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali”.

Il giorno 24 febbraio 2020 anche il TAR della Campania si è espresso accogliendo il ricorso presentato dai cittadini che hanno contestato l’inadeguatezza della VIA relativa al progetto Masterplan Aeroporto Salerno Costa d’Amalfi :

“Più in generale, questa Sezione ha pure avuto modo di rilevare, nella citata sentenza n. 2253 del 23 dicembre 2019, che, di fronte al dubbio interpretativo, i principi e gli obiettivi ordinamentali in materia ambientale militano a favore di un approccio istruttorio particolarmente rigoroso ed approfondito, quale, appunto, nella specie, quello fondato su una base progettuale caratterizzata da un adeguato livello informativo e di dettaglio. I principi in parola – recita la pronuncia richiamata – «inducono ad ampliare lo spettro dell’indagine circa i risvolti ambientali dell’opera a farsi, poiché sono teleologicamente volti al perseguimento del massimo rispetto dell’ambiente (artt. 3 ter, 3 quater e 3 quinquies del d.lgs. n. 152/2006); declinano quest’ultimo secondo un’accezione lata e contemplante un insieme di componenti (la salute umana, popolazione, beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, etc.) che si allontanano anche dalla nozione primigenia di ambiente legata prevalentemente agli habitat naturali (e alla loro salvaguardia) (art. 5, comma 1, lett. c, del d.lgs. n. 152/2006); si proiettano in un’ottica diacronica e che guarda alle future generazioni attraverso il riferimento allo sviluppo sostenibile e al principio di precauzione (art. 3 ter e 3 quater del d.lgs. n. 152/2006)»”

“Conseguentemente, in omaggio agli enunciati valori primari di tutela ambientale, e in una prospettiva dinamica di adeguamento dei moduli procedurali del settore aeroportuale agli sviluppi dei moduli procedurali del settore ambientale, con i primi interferenti e, per di più, agli stessi sovraordinati, la disciplina e la prassi anzidette non avrebbero potuto non arricchirsi degli elementi innovativi introdotti, segnatamente, quanto alla richiesta analiticità della base progettuale, rispetto alla succinta regolamentazione della VIA coeva a quella (tuttora vigente) del PSA (cfr. art. 2 del d.p.c.m. 10 agosto 1988, n. 377, ove si fa riferimento a «progetti di massima»; artt. 5 e 6 del d.p.r. 12 aprile 1996) o, comunque, previgente a quella applicabile ratione temporis (cfr. art. 5, comma 1, lett. g [ex e], del d.lgs. n. 152/2006, nella versione anteriore alla modifica operata dall’art. 15, comma 1, lett. a, del d.l. n. 91/2014). Per modo che, in virtù del già evocato criterio di specialità reciproca, la VIA richiesta avrebbe dovuto logicamente e indefettibilmente pronunciarsi secondo l’iter suo proprio, riservatole dal legislatore, a prescindere dalla peculiarità del relativo oggetto, costituito dal Master Plan controverso.”

Si evidenzia inoltre che, a fronte delle nuove direttive europee ed italiane riguardo agli impatti sanitari sulla popolazione abitante vicino gli scali, è diventata obbligatoria per le procedure di VIA anche la VIS, Valutazione d'impatto Sanitario.

Più precisamente per tutte le VIA in corso è obbligatorio il rispetto delle metodologie indicate nella Direttiva 2014/UE, recepite con D.Lgs. n.104 del 16 luglio 2017, nonché nel Decreto Ministeriale del 27 marzo 2019 emanato dal Ministero della Salute che pubblica le linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario da applicare ai progetti di competenza statale. Lo stesso decreto precisa che, al di là degli ambiti specifici, le linee guida rappresentano un MODELLO DI LAVORO PER IL PARERE VIS anche per gli altri ambiti nazionali, regionali e locali a cui il settore aeronautico dovrà adeguarsi.

E' evidente che, a fronte di evidenze di potenziali problemi per la salute umana non valutati in precedenza, vige il Principio della Massima Precauzione che è un dovere sancito dalla legge e che prevede la necessità da parte delle istituzioni deputate al controllo di dare assoluta priorità alla tutela della salute umana autorizzando qualunque tipo di intervento atto a prevenire e contenere anche l'ipotesi remota di un problema per la salute della popolazione. Questo principio giuridico, sancito e ribadito in innumerevoli sentenze e pareri in materia di ambiente e salute, deve essere quindi, considerato nelle nuove procedure VIA/VAS attraverso il preliminare processo VIS.

Per quanto su esposto, si sottoscrive collegialmente agli altri Comitati la richiesta di assoggettare a VAS e a nuova VIA, includendo la VIS, tutti gli aeroporti italiani e in particolare quelli elencati nel DPR 201 del 15 /12/2015 con i relativi masterplan aeroportuali, perché siano presi in considerazione tutti gli sviluppi che hanno interessato le infrastrutture aeroportuali italiane e siano rispettate le normative in materia ambientale e sanitaria, stabilendo per tutti gli aeroporti il limite operativo in termini di safety, security e sostenibilità ambientale.

In attesa di Vs. riscontro, porgiamo distinti saluti.

Coordinamento Comitati VIA-AEROPORTI di Bergamo, Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Milano Linate, Napoli, Parma, Venezia, Treviso.

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

Napoli, li 08/05/2019

I Funzionari

Dott.ssa Emanuela BUONOCORE

Dott. Agostino MIGLIACCIO

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

ARPA Campania
direzionesgenerale.arpac@pec.arpacampania.it
arpac.dipartimentonapoli@pec.arpacampania.it
c.a. Dott.ssa E. Buonocore

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento
dgrin@pec.minambiente.it
c.a. Arch. E. Guastadisegni

Regione Campania
Uod Acustica, qualità dell'aria e radiazioni
Uod.500604@pec.regione.campania.it
c.a. Dott. R. Santacroce
raimondo.santacroce@regione.campania.it

Città Metropolitana di Napoli
cittametropolitana.na@pec.it
c.a. Arch. C. Morelli

Comune di Napoli
Servizio Controlli Ambientali
protocollo@pec.comune.napoli.it
controlli.ambientali@pec.comune.napoli.it
c.a. Arch. E. Trifiletti

Comune di Afragola
protocollo@pec.comune.afragola.na.it
segretariogenerale@comune.afragola.na.it
c.a. Arch. P. Aragosa

Comune di Casalnuovo di Napoli
IV Settore – Vigilanza ambientale ed igiene del Territorio
segret.sindaco.casalnuovo.na@pec.actalis.it
ambiente.casalnuovo.na@pec.actalis.it
c.a. Assessore al Decoro urbano e alla Salute Pubblica, M.R. Chiarolanza

Comune di Casoria
protocollo@pec.comune.casoria.na.it
urbanistica@pec.comune.casoria.na.it
c.a. Arch. S. Napolitano
salvatore.napolitano@comune.casoria.it





GESAC S.p.A. Napoli
protocollo@gesac.legalmail.it
c.a. Arch. M.Miedico

ENAV S.p.A.
aeroporto.napoli@pec.enav.it
c.a. Dott. G. Nardini

Comitato utenti aeroportuali
c.a. D. Rotoli
daniela.rotoli@dlh.de

Direzione Pianificazione e Progetti - TPP
Funzione Organizzativa Sviluppo Aeroporti e Territorio - TAT
E,p.c.: Direzione Centrale Vigilanza Tecnica - TAA

Oggetto: Aeroporto di Napoli Capodichino. Commissione art. 5 D.M. 31 ottobre 1997 – Osservazioni ARPAC al verbale n.1/2019.

Si trasmette la documentazione pervenuta da ARPAC con le note prot. n. 22488/2019 del 14/04/2019 (acquisita al protocollo ENAC n. 043846 del 14/04/2019) e n. 27630/2019 del 09/05/2019 (acquisita al protocollo ENAC n. 053143 del 09/05/2019).

Le suddette note, insieme alla presente, sono da allegare al verbale n.1/2019.

In merito alle procedure antirumore vigenti per l'aeroporto di Capodichino, si fa presente che fino al 21/01/2019, sono sempre state quelle riportate nella pubblicazione ufficiale AIP – Italia che raccoglie i dati di tutti gli aeroporti nazionali. Tali note, a seguito di richiesta, sono state anche trasmesse ad ARPAC con nota ENAC ECM n.0007125 del 22/01/2018.

Dalla data del 21/01/2019 le suddette procedure sono state integrate dal Notam allegato al verbale n.1/2019. Notam emesso al fine di diminuire il traffico notturno sulla città di Napoli, in atterraggio, così come rappresentato più volte nel corso delle riunioni della Commissione.

Questa modifica, che comporta una sensibile diminuzione di atterraggi notturni sulla città di Napoli non è stata introdotta in maniera permanente ma sperimentale per una durata di sei mesi.

Per il monitoraggio sull'applicazione del Notam è prevista una comunicazione mensile, a cura del Gestore, dei movimenti aeroportuali notturni con la precisazione di quale pista sia stata utilizzata.



Con le osservazioni n.53143 del 09/05/2019 ARPAC sostanzialmente comunica di ritenere superato il modello INM, segnalando in particolare che *“la società Ge.s.a.c. dovrebbe adeguarsi al nuovo quadro normativo e utilizzare, a partire dalla data indicata dalla entrata in vigore, per tutte le simulazioni modellistiche, un software di modellizzazione certificato e collaudato secondo la suddetta Direttiva Europea”*, ragion per cui comunica di ritenere superfluo formulare quesiti al MATTM sulla questione. Si fa presente che nel verbale di seduta n.1/2019 non vi è alcun riferimento in ordine alla proposta di formulare al MATTM quesiti sul software da utilizzare per la zonizzazione. La scrivente è di avviso favorevole alla implementazione di un software di calcolo più aggiornato e rispondente alla normativa europea. Sull'argomento si trova occasione per evidenziare che la Direzione Generale ENAC, proprio per acquisire conoscenze sul nuovo modello di calcolo AEDT, che alla data attuale non è stato applicato in nessun aeroporto nazionale, ha da poco avviato con l'Università di Napoli-Federico II, un progetto di ricerca sullo studio dell'impronta acustica connessa all'aeroporto di Capodichino.

Infine, nel massimo rispetto delle osservazioni e conclusioni di tutti, la scrivente sarebbe dell'avviso di seguire sempre le indicazioni procedurali che pervengono dal Ministero dell'Ambiente. Alla data attuale esse sono sintetizzate dalle note n. 0008010 del 28/03/2019; n. 0014152 del 16/06/17 e n.0011828 del 19/05/17, allegate al verbale n. 1/2019.

Questo argomento, comunque, potrà essere ripreso nelle prossime sedute della Commissione.

Distinti saluti.

Il Direttore,

Ing. Gennaro Bronzone

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Allegati nr. 3

1) Nota ARPAC prot. n. 22488/2019 del 14/04/2019

2) Nota ARPAC prot. n. 27630/2019 del 09/05/2019

3) Atto di significazione e diffida_Avv Esposito

GB/CPe



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Documentazione

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

(n.10) Documenti procedura di Valutazione Ambientale Strategica

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





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

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

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

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

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

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

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

Napoli, lì 10//04/2019

Il Funzionario

Dott.ssa Emanuela Buonocore

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

**ENAC**

Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo

Pec: protocollo@pec.enac.gov.it**ENAV S.p.A.**Pec: Aeroporto.napoli@pec.enav.it**Comune di Napoli e Città Metropolitana**Pec Protocollo@pec.comune.napoli.itpec: cittametropolitana.na@pec.it**Regione Campania**Pec urp@pec.regione.campania.it**Prefettura di Napoli**Pec area1bis.prefna@pec.interno.it**Ministero dell'Ambiente della Tutela del territorio e del mare**Pec: mattm@pec.minambiente.it**Ministero delle Infrastrutture**Pec: segreteria.ministro@pec.mit.gov.it**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**Pec mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it**Ufficio Ambiente Comune di Napoli**Pec: controlli.ambientali@pec.comune.napoli.it**Comune di Casoria**Pec: protocollo@pec.comune.casoria.na.it**Comune di Casalnuovo**Pec: protocollogen.casalnuovo.na@pec.actalis.it**Comune di Afragola**Pec: protocollo@pec.comune.afragola.na.it

c.a. Arch. G. Napolitano

GE.S.A.C.Pec: protocollo@gesac.legalmail.it**ANAC**



Pec protocollo@pec.anticorruzione.it

E p.c. Commissario Straordinario ARPAC

Direttore Tecnico ARPAC

OGGETTO: Atto di significazione Invito e Diffida a firma avv. Gennaro Esposito

Si trasmettono, per il seguito di competenza, le osservazioni di questa Agenzia in merito all'oggetto.

Il Direttore dell' Area Territoriale

Dott. Luigi COSSENTINO

Il Direttore del Dipartimento

Dott. Nicola ADAMO

EB/UOAFIS/ATNA

Documento firmato digitalmente



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

Oggetto: Atto di significazione Invito e Diffida a firma avv. Gennaro Esposito

Si premette che nel corso della seduta di commissione ex art 5 DM 31 ottobre 1997 svoltasi in data 08/04/2019, i rappresentanti di ARPAC presenti al tavolo, hanno appreso dell'esistenza di un documento "Atto di Significazione Invito e Diffida a Tutela della Sicurezza Pubblica e della Salute dei Cittadini firmato dall'avv. Gennaro Esposito" e hanno richiesto di poter acquisirne una copia, unitamente alle risposte fornite dagli Enti destinatari dell'atto.

In data 22/05/2019 il Presidente della Commissione aeroportuale ing. Gennaro Bronzone, trasferisce a questa Agenzia il documento di cui sopra (prot. ENAC 0142005-A del 24/12/2018) e la nota di riscontro dell'ENAC a sua firma (prot. ENAC n. 34248 del 25/03/2019).

In data 20/05/2019 vengono acquisiti i documenti trasferiti dal Servizio Controlli Ambientali del Comune di Napoli costituiti da una nota dall'atto di significazione, invito e diffida, dalla comunicazione dell'Assessore all'ambiente (prot. Comune di Napoli n. 1416 del 10/01/2019), dalla nota di riscontro dell'avvocato Coordinatore del Serv. Autonomo Avvocatura (prot. Comune di Napoli n. 1628 del 11/01/2019) e dalla nota del dirigente del Serv. Controlli ambientali (prot. Comune di Napoli n. 171460 del 22/02/2019).

Si rileva che nei citati documenti sono presenti alcune osservazioni nel merito di quanto questa Agenzia ha affermato e scritto nell'ambito dei lavori della Commissione Aeroportuale e della valutazione dell'impatto acustico associato all'attività dell'aeroporto di Napoli. Si ritiene, pertanto, opportuno fornire le necessarie precisazioni.

Dalla disamina della nota del direttore aeroportuale (prot. ENAC n. 34248 del 25/03/2019) si prende atto che vengono fornite risposte puntuali alla diffida dell'avv. Gennaro Esposito.

Tuttavia, le stesse, così come riportate inverano, evidentemente per un "mero errore di interpretazione", quanto realmente espresso dai rappresentanti dell'ARPAC. La corretta interpretazione è riscontrabile, oltre che nei verbali della Commissione, nelle note inviate ai vari Enti componenti la stessa.

Con il fine di condividere e fare chiarezza vengono integralmente riportati i punti del documento ENAC in cui si cita ARPAC, a cui seguono i dovuti chiarimenti.

In riscontro al punto 6 dell'atto di significazione, invito e diffida L'ENAC riporta "*Per quanto riguarda le competenze della DA è da precisare che, dalla verifica delle relazioni acustiche quadrimestrali prodotte dal gestore per l'ARPAC ed acquisite successivamente anche dalla commissione aeroportuale, non emergono significativi ed estesi sprofondamenti rispetto alle isofoniche approvate nel 2003*"



In realtà l'ARPAC ha più volte segnalato uno sprofilamento in corrispondenza della Centralina P03 ubicata nell'area di Capodimonte e chiesto agli Enti preposti (ENAC, ENAV e GESAC) di individuare le procedure antirumore necessarie alla risoluzione dell'impatto acustico per la collina di Capodimonte e fornire agli Enti interessati un documento aggiornato di tutte le procedure antirumore, già in essere e ulteriori da implementare (anche in via sperimentale).

In riscontro al punto 8 ENAC riporta *“Allo stato attuale, in sede di Commissione aeroportuale né il MATTM né ARPAC hanno sollevato le obiezioni riportate nella diffida”*.

L'ARPAC ha rappresentato che, nelle more di una rivisitazione più generale dell'aumento del numero e del posizionamento delle centraline, era opportuno valutare, in collaborazione con gli uffici preposti del Comune di Napoli e della Città Metropolitana, lo spostamento della “centralina mobile” (pensata in origine proprio per questo scopo) - attualmente installata presso l'edificio scolastico Minucci in una posizione poco significativa (area a forte impatto antropico)- per campagne di monitoraggio nelle aree collinari del Vomero/Arenella e Capodimonte, con la finalità di individuare le aree maggiormente esposte agli impatti del sorvolo.

E' stata inoltre condivisa l'opportunità di pubblicare sul sito del Gestore dell'Aeroporto i dati relativi alle misure eseguite e i verbali delle sedute di commissione, al fine di informare i cittadini.

Al punto 12 si riporta *“nel corso della loro attività di sorveglianza né il gestore né ARPAC hanno mai rappresentato le obiezioni riportate in questo punto di diffida”*

Questa Agenzia applicando la normativa in materia di rumore aeroportuale, ha più volte riportato per iscritto le proprie osservazioni ed ha rappresentato puntualmente le criticità riscontrate rispetto alla normativa applicabile de quo in seno ai lavori della Commissione ex art. 5.

Per quanto concerne il riscontro all'atto di diffida da parte del Comune di Napoli, a firma dell'arch. Emilia G. Trafiletti, è doverosa una precisazione in merito a quanto indicato alla pag. 2 del documento prodotto, che viene qui di seguito riportato: *“In sede di Commissione, dal confronto fra i valori calcolati e misurati dalle centraline del sistema di monitoraggio del rumore per e tre settimane di picco per il periodo Ottobre 2016- Ottobre 2017 (ultimo periodo disponibile per l'aggiornamento delle curve isofoniche), l'ARPAC ha rappresentato che le isofoniche su base annua (2016-2017) presentate dalla GESAC, risultano essere migliorative per l'intero per l'intero territorio comunale di Napoli”*.

Va rilevato, anche in questo caso, che quanto indicato invero, presumibilmente per un errore interpretativo, quanto realmente espresso dai rappresentanti dell'ARPAC. Infatti questa Agenzia non ha mai rilevato un miglioramento in senso assoluto delle isoline presentate dal Gestore. A chiarimento si riporta, di seguito un estratto del documento (prot ARPAC n. 63114/2018) ove si possono leggere le **“integrali”** osservazioni e le criticità espresse da ARPAC nel merito:

“Facendo seguito alla nota di pari oggetto, acquisita da questa Agenzia con prot n. 36660 del



22/06/2018, e visionata la documentazione tecnica allegata si rappresenta quanto segue.

Si prende atto dei dati tecnici contenuti nella Relazione Tecnica elaborata da società GE.S.A.C. S.p.A. – Gestione Servizi Aeroporti Campani, di seguito GESAC datata 14 giugno 2018. Dalla disamina dell'elaborato si mette in evidenza che le tre settimane a maggior traffico individuate ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997 e del D.M. 3 dicembre 1997 generano curve isofoniche molto variabili, con differenti impatti su porzioni della città di Napoli. Come riportato numericamente e rappresentato nella figura 2 “LVA 2016-17 I quadrimestre” (pag. 21 della Relazione Tecnica) e figura 3 “LVA 2016-17 II quadrimestre” (pag. 22 della Relazione Tecnica) emerge un maggior impatto acustico su Capodimonte, mentre per il III quadrimestre (figura 4- pag. 23 della Relazione Tecnica) si pone in evidenza un'impronta acustica differente, ove l'impatto risulta ridotto su Capodimonte e aumenta in altre porzioni della città, ad esempio sull'area di piazza Carlo III, Via Foria, via Don Bosco e aree limitrofe.

La conclusione a cui giunge la GESAC, per le isofoniche su base annua (2016-2017) risulta, comunque, migliorativa per il territorio del Comune di Napoli rispetto all'anno 2001-02. Va, inoltre posto in evidenza la questione del cosiddetto “sprofilamento” (n.d.r. si riferisce alla centralina di Capodimonte), di cui si è ampiamente discusso nel corso dell'ultima seduta di commissione, e per la quale GESAC ha proposto misure mitigative, così come riportato nel verbale “nota di riunione 2/2018”.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti e/o ulteriori informazioni di merito.

Napoli, li 24/05/2019

Il Funzionario
Dott.ssa Emanuela Buonocore

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



Ministero

*per i beni e le attività culturali*DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Prot. n.

Class. 34.19.04 / fasc. 557

Allegati:

Roma,

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e, p.c.

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E
PAESAGGIO
PER IL COMUNE DI NAPOLI
mbac-sabap-na@mailcert.beniculturali.itENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
protocollo@pec.enac.gov.itGESAC S.p.A.
protocollo@gesac.legalmail.it**Oggetto: ID_ VIP: 4399: Aeroporto di Napoli Capodichino. Aggiornamento Master Plan 2023. Procedura di verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. Comunicazione.**

Facendo seguito alla nota n. DVA. 516 del 10.01.2019 della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali - MATTM, questo Ufficio fa rilevare che la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il comune di Napoli ha trasmesso osservazioni, con nota prot. n. 4740-P del 9 aprile 2019, relative alla procedura in oggetto, evidenziando tra le altre considerazioni che il Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. DSA-DEC-2008-0000622 del 22.07.2008, concernente il progetto di Masterplan 2020 dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino, reca giudizio positivo sul piano in oggetto, a condizione che si ottemperi, tra l'altro, alla seguente prescrizione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali: "(...) si conviene e si sollecita l'uso della pista di decollo e di atterraggio n. 6 che eviterà agli aerei di sorvolare la Reggia di Capodimonte", e che riguardo alla citata prescrizione la scrivente Direzione Generale aveva già posto in evidenza con nota prot. n. 11783 del 14.04.2017 che non risultava ancora formale impegno da parte del proponente al fine di evitare il sorvolo della Reggia di Capodimonte durante le fasi di atterraggio e decollo.

Nella sopra citata nota n. 4740-P del 9 aprile 2019, la Soprintendenza competente richiama " ... L'attenzione sulla perdurante significatività degli impatti e degli effetti negativi connessi alla movimentazione degli aeromobili da e per l'aeroporto di Napoli-Capodichino sul sito Unesco Patrimonio dell'Umanità "Centro storico di Napoli" e pone in rilievo la necessità da parte del Proponente di evitare, compatibilmente con le condizioni di sicurezza operativa, il sorvolo da parte degli aeromobili del sito Unesco nella sua interezza, tanto nelle fasi di atterraggio quanto nelle fasi di decollo."

Si ritiene dunque opportuno porre l'attenzione sugli effetti negativi connessi al sorvolo degli aeromobili sulla Reggia di Capodimonte e sul sito Unesco Patrimonio dell'Umanità "Centro Storico di Napoli" nel suo complesso evidenziando la necessità di un approfondimento delle tematiche sopra esposte e non del tutto risolte, anche in

MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V – TUTELA DEL PAESAGGIO

considerazione del carico di transiti previsto dall'aeroporto urbano di Capodichino.

Alla luce di tali considerazioni si chiede a codesto Ministero di valutare l'opportunità di sottoporre a procedura di VIA il progetto di aggiornamento del piano di sviluppo aeroportuale Masterplan 2023 dell'Aeroporto di Napoli Capodichino, anche in considerazione delle numerose osservazioni e proteste dei comitati cittadini (No Fly zone, Assoutenti Città Metropolitana di Napoli, Comitato Vivibilità Cittadina), pervenuti in via ufficiale e per le vie brevi a questo Ufficio, circa la problematiche inerenti la vicinanza di una tale infrastruttura all'area urbana.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Gino Famiglietti

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V: arch. Roberto BANCHINI

U.O.T.T. n. 11: ing. Giacomo Carlo Tropeano
Funzionario Istruttore: arch. Maria Falcone



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Comitato No Fly Zone
comitatonoflyzone@pec.it

Oggetto: Nota Comitato prot. U 0036-2020 del 12/08/2020 (rif. prot. ENAC 077530 del 12/08/2020). Riscontro.

Si riscontra la nota in epigrafe, in primo luogo per confermare che il notam di utilizzo preferenziale della pista è in corso di validità da gennaio 2019 senza soluzione di continuità, essendo oggetto di rinnovo ogni 90 giorni.

In merito alle criticità segnalate nella restante parte della nota si rappresenta quanto segue.

L'Ente Nazionale di Assistenza al Volo, su richiesta della scrivente, ha comunicato che non sono state rilevate irregolarità nella scelta della pista in uso, determinata in conformità alle regole in vigore presso lo scalo di Napoli, né tantomeno anomalie sulle altezze.

Per completezza di informazioni, si coglie l'occasione per trasmettere in allegato alla presente i dati di monitoraggio dell'uso pista inviati dal Gestore (rif prot. n. 076151 del 11/08/2020) aggiornati al 31 luglio 2020. Il dato medio degli atterraggi e decolli sulla città di Napoli conferma un'aderenza alle indicazioni previste nel dispositivo di uso pista. Nel mese di luglio 2020, il dato relativo alla pista in uso in atterraggio su Napoli è stato del 15%, sui 1604 atterraggi complessivi mensili.

Con riguardo all'ulteriore segnalazione in ordine alle mappe di vincolo, si informa altresì che è in corso di formalizzazione la conclusione del procedimento, la cui approvazione nella prima fase progettuale è già avvenuta a marzo 2020.

Infine, sull'ulteriore tematica sollevata per il Covid-19, si ritiene doveroso far presente che sull'aeroporto di Napoli, fin dai primi giorni di emergenza epidemiologica, sono state introdotte tutte le iniziative conformi alle disposizioni adottate con decretazioni d'urgenza dal Governo nazionale, dalla Direzione Generale dell'ENAC e, peraltro, in costante coordinamento con l'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera del Ministero della Salute competente per lo scalo partenopeo, con il Gestore, gli altri Enti di Stato presenti in aeroporto e con la Prefettura di Napoli.

Distinti saluti.

Il Direttore
Dott.ssa Giuseppina Lacriola
*(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. n.82/2005)*

Allegati nr.1





CPe