



DLgs n.194/05 - Piano di Azione (art. 4)

Informazione e Consultazione del pubblico (art.8)



Oggetto: Istruttoria delle Osservazioni pervenute in relazione alla fase di consultazione della proposta di Piano d’Azione ex art.4 DLgs 194/05.

Ai sensi di quanto previsto dal DLgs 194/05 art. 3 e s.m.e i., Gesac, società di gestione dell’Aeroporto di Napoli ha elaborato le Mappe acustiche relative al traffico dell’anno 2016, nell’ambito del terzo ciclo di attuazione della Direttiva 2002/49/CE (2017-2021).

Sulla base delle Mappe acustiche succitate, ai sensi di quanto previsto dagli artt. 4 e 8 del succitato decreto, Gesac ha elaborato una proposta di Piano d’azione, sottoposta alla consultazione pubblica, per eventuali modifiche e integrazioni.

Detta proposta di Piano d’azione è pertanto stata pubblicata in forma elettronica e resa accessibile dal sito web (<http://www.aeroportoedinapoli.it/gesac/aeroporto-e-rumore>), in data 24 maggio 2018, ivi specificando le modalità con cui sottoporre le eventuali osservazioni.

Nell’ambito di tale iter sono pervenute a GESAC nelle previste modalità:

- **OSS.1:** osservazioni a firma di ASSOUTENTI-Stefania Capiello, CITTADINANZA ATTIVA IN DIFESA DI NAPOLI-Giovanni Natale, COMITATO PER LA QUIETE PUBBLICA NAPOLETANA E LA VIVIBILITA’ CITTADINA- Gennaro Esposito, pervenuta in data 04/07/2018.

Gesac ha esaminato in maniera puntuale le osservazioni ricevute, tenendo conto di tutte le motivazioni e contenuti esposte dagli osservanti, traendone le controdeduzioni che si riportano dettagliatamente in **Allegato 1**.

Gesac ha successivamente provveduto ad elaborare il Piano di azione nella versione definitiva, adottata in data 18/07/2018, disponibile per la consultazione sul sito web dell’Aeroporto di Napoli (all’indirizzo web <http://www.aeroportoedinapoli.it/gesac/aeroporto-e-rumore>), recependo alcune delle osservazioni pervenute.



ALLEGATO 1

OSSERVAZIONE OSS.1

- Paragrafo 1 -Premessa e scopo dello studio: non si evincono né i dati attuali, né quelli futuri che permettano di chiarire alla cittadinanza esposta al rumore aeroportuale quali misure di mitigazione siano state attuate dalla GESAC e come intenda implementarle in futuro; non si menzionano i movimenti previsti per gli anni 2018-2023, espressi con dati previsionali minimi, medi e massimi*
- Riteniamo che alla base di un Piano finalizzato a mitigare i rumori, così come previsto dagli artt. 9, 18 e 24 del D.Lgs. 42/2017, sia necessario chiarire cos'è l'inquinamento acustico:*
- “ Ai fini della presente legge si intende per:*
1. *a) inquinamento acustico: l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi; b) ambiente abitativo: ogni ambiente interno ad un edificio destinato alla permanenza di persone o di comunità ed utilizzato per le diverse attività umane, fatta eccezione per gli ambienti destinati ad attività produttive per i quali resta ferma la disciplina di cui al decreto legislativo 15 agosto 1991, n. 277, salvo per quanto concerne l'immissione di rumore da sorgenti sonore esterne ai locali in cui si svolgono le attività produttive; c) sorgenti sonore fisse: gli impianti tecnici degli edifici e le altre installazioni unite agli immobili anche in via transitoria il cui uso produca emissioni sonore; le infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali, marittime, industriali, artigianali, commerciali ed agricole; gli impianti eolici, i parcheggi; le aree adibite a stabilimenti di movimentazione merci; i depositi dei mezzi di trasporto di persone e merci; le aree adibite ad attività sportive e ricreative; d) sorgenti sonore mobili: tutte le sorgenti sonore non comprese nella lettera c); d-bis) sorgente sonora specifica: sorgente sonora selettivamente identificabile che costituisce la causa del potenziale inquinamento acustico e che concorre al livello di rumore ambientale, come definito dal decreto di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c); e) valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa; f) valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori; g) valore di attenzione: il valore di immissione, indipendente dalla tipologia della sorgente e dalla classificazione acustica del territorio della zona da proteggere, il cui superamento obbliga ad un intervento di mitigazione acustica e rende applicabili, laddove ricorrono i presupposti, le azioni previste all'articolo 9;*
- h) valori di qualità: i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge; h-bis) valore limite di immissione specifico: valore massimo del contributo della sorgente sonora specifica misurato in ambiente esterno ovvero in facciata al ricettore”.*
- A tal proposito abbiamo espresso e rappresentato le lamentele dei cittadini napoletani interessati alla direttrice di atterraggio per pista 06 (Vomero, Arenella, Capodimonte che lamentano sorvoli a poche decine di metri dalle loro abitazioni e conseguente rumore molesto) e i cittadini interessati alla direttrice di decollo per pista 24 (Secondigliano Capodimonte, Centro storico e Sito Unesco).*

CONTRODEDUZIONE

Ai sensi del DLgs 194/05 il paragrafo 1 del Piano d'Azione ha la finalità di tracciare il contesto dell'iter procedurale in cui si inserisce il documento e gli scopi dello stesso. L'analisi degli scenari attuali e futuri è condotta al paragrafo 8 del Piano d'Azione.



2. *Paragrafo 2 - Consultazione del Pubblico: risulta che la Commissione Aeroportuale si sia riunita solo 3 volte dal 2012 ad oggi (27 settembre e 13 dicembre 2017 e 22 marzo 2018) prima della stesura del presente Piano d'Azione, pertanto chiediamo in che modo in un così breve lasso di tempo tale Commissione abbia potuto verificare e monitorare le misure di mitigazione sino ad oggi adottate e quelle previste per il futuro.*

CONTRODEDUZIONE

La Commissione ex art. 5 del DM 31/10/97 è stata istituita nel luglio del 2000 e ha nel corso degli anni condotto una costante ed attenta gestione del rumore aeroportuale, dando seguito alle attività di propria competenza come previsto dalla normativa vigente.

3. *Paragrafo 3 - Descrizione dell'aeroporto di Napoli Capodichino: le caratteristiche dell'aeroporto di Napoli Capodichino contenute in questo paragrafo indicano una superficie di 233 ha, di cui 8 ha dedicati all'aerostazione e ai parcheggi, e si menziona l'area della base militare americana di 41 ha, esclusa da qualsiasi utilizzo poiché attualmente in uso; si indica un numero complessivo di movimenti nell'anno 2016 pari a 64.712, ma i dati dichiarati da Assaeroporti sul proprio sito web c per il 2016 sono di 63.935 movimenti. Da uno studio presente sul sito ENAC, eseguito da One Works, KPMG e Nomisma, leggiamo testualmente sull'Atlante degli Aeroporti Italiani: "LIMITI E VINCOLI"
"Il maggiore ostacolo allo sviluppo dell'aeroporto è legato alla forte antropizzazione delle zone circostanti allo scalo, sia per quanto riguarda la indisponibilità delle aree che per i problemi legati alla presenza di ostacoli alla navigazione che all'inquinamento acustico.
In particolare eventuali sviluppi della zona airside sono resi impossibili dal tessuto edificato che la circonda, mentre per la zona landside, le potenzialità di ampliamento sono limitate alle aree militari esistenti, che sono però attualmente in uso.
In prossimità del sedime dell'aeroporto sono riconoscibili due aree a rischio idrogeologico moderato."*

CONTRODEDUZIONE

Il numero complessivo di movimenti riferito per l'anno 2016 comprende non solo Aviazione Commerciale e Aviazione Generale (come per il dato Assaeroporti), ma anche di servizio e militari come specificato al paragrafo 2 del Piano d'azione. Nella stesura definitiva del Piano si è meglio specificato tale aspetto.

4. *Paragrafo 4 - Caratterizzazione dell'aerea circostante: in questo paragrafo si rappresentano le vie di collegamento con l'aeroporto, ovvero Viale Maddalena (arteria ad alta densità di traffico, perpendicolare alla pista e confinante con una della testate, interessata da un eventuale fuori pista in atterraggio sulla 24) e la Tangenziale di Napoli, che subisce un eccessivo carico veicolare quale conseguenza del movimento passeggeri, passati dai 4.003.001 del 2001 agli 8.577.507 del 2017; la stessa Tangenziale di Napoli, come dichiarato nello stesso paragrafo, rappresenta un'ulteriore fonte di rumore e di smog ai danni dei cittadini napoletani, soprattutto in conseguenza dell'eccessivo utilizzo correlato alla presenza dell'Aeroporto. Si evidenzia che attualmente i passeggeri raggiungono lo scalo di Capodichino per oltre l'80% con auto privata, mentre la realizzazione e l'entrata in funzione della stazione della Metropolitana di Napoli non è prevista da qui a breve. Si segnala inoltre che l'area urbanizzata rappresentata nella figura 4.1 a pag. 11 non è corrispondente alla realtà: sembra infatti che i cittadini di Napoli vivano in un'area parco e non in una metropoli densamente abitata.*

CONTRODEDUZIONE



Il tema del traffico veicolare presente sulle vie di collegamento con l'aeroporto non risulta riferibile al DLgs 194/05.

5. *Paragrafo 5 - Autorità Competente: la GESAC si proclama genericamente autorità competente in materia di inquinamento acustico. Ebbene, la GESAC in qualità di gestore aeroportuale, è di fatto responsabile dell'inquinamento acustico ed è deputata controllo del contenimento del rumore aeroportuale, includendo anche quello prodotto dalle infrastrutture viarie ad esso collegate, e conseguentemente obbligata alla predisposizione del Piano di Azione; altrettanto certamente in materia di vigilanza e controllo sull'inquinamento acustico sono competenti altri soggetti, e in particolare il Ministero dell'Ambiente, il Ministero delle Infrastrutture tramite l'ENAC quale ente Tecnico, la Regione Campania tramite l'Arpac e i Sindaci dei Comuni interessati, mentre le Associazioni e i cittadini devono vigilare sul rispetto delle normative vigenti e sulla veridicità dei dati pubblicati e trasmessi agli organi di vigilanza.*

CONTRODEDUZIONE

Il ruolo e le responsabilità del gestore aeroportuale, sono chiaramente individuate nell'ambito del DLgs 194/05 e s.m.e i.

6. *Paragrafo 6 - Contesto Giuridico: se è vero che la legge quadro 447/95 fissa il contesto generale, è altrettanto vero che la legge 42/2017 chiarisce gli ambiti di applicazione e definisce cos'è l'inquinamento acustico (vedi punto 1)*

CONTRODEDUZIONE

Il quadro normativo risulta già ampiamente dettagliato nella proposta di Piano d'Azione, in cui è inserito e specificato il DLgs 17 febbraio 2017, n. 42, (Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161.). Non si ritiene utile inserire ulteriori esplicitazioni della stessa norma.

7. *Paragrafo 7 - Valori Limite e Paragrafo 8 - Sintesi dei risultati della mappatura acustica e stima della Popolazione Esposta: La Commissione aeroportuale ha approvato nel 2003 le curve isofoniche relative al traffico 2001-2002 (figura 7.1) con modello INM. Dalla lettura di questi paragrafi la popolazione considerata sembra essere solo quella ricadente nelle zone A, B, C e D di cui all'art. 707 comma 5 del Codice della Navigazione. Tale limitata valutazione della popolazione esposta è evidente ad esempio anche al Paragrafo 13 della Relazione, dove si legge: "tutta la popolazione vicina e di area vasta" esposta a valori delle emissioni sonore superiori alle soglie limite è di 85.000 persone. La valutazione della popolazione esposta al rumore andrebbe effettuata su un'area più vasta di quella rappresentata dalle curve isofoniche, calcolate nel 2016, con l'obsoleto modello INM non aggiornato da almeno 4 anni, e dovrebbe prendere in considerazione anche la frequenza delle manovre di decollo/atterraggio che si prevedono in costante aumento per il prossimo periodo 2018-2023), ovvero per l'arco temporale cui è riferito il Piano di Azione. Non essendo stati sviluppati gli scenari futuri minimi, medi e massimi, ci si chiede come sia possibile ancora oggi parlare di un limite a 6.000.000 di passeggeri, come dichiarato dalla GESAC, quando tale valore è stato ampiamente superato già dal 2015.*

CONTRODEDUZIONE

La valutazione della popolazione esposta è stata effettuata in conformità a quanto specificamente



prescritto dal DLgs 194/2005, sulla base dell'intero traffico 2016 senza alcuna esclusione di movimenti. Per la elaborazione delle curve di isolivello si è utilizzato il modello di calcolo INM 7.0d, (aggiornato all'ultima versione disponibile). Si precisa che tale strumento di calcolo, elaborato dalla FAA (Federal Aviation Administration) è adottato su scala mondiale e costituisce di fatto uno standard per la valutazione del rumore aeroportuale

Il dato specifico relativo al traffico passeggeri oltre a non essere richiesto, non rappresenta un fattore utile nell'ambito delle valutazioni di cui al presente Piano.

8. *Al paragrafo 9 Valutazione delle criticità. Si menziona la Zonizzazione acustica del sedime aeroportuale ma non quella comunale che dovrebbe essere aggiornata ogni 2 anni , non si menziona l'incremento dei movimenti del 34% dal 2013 al 2017 (55.940 per il 2013 e 75.013 per il 2017) si escludono dagli studi i residenti di Vomero Arenella e Capodimonte interessati alla direttrice di atterraggio per pista 06 (popolazione inesistente così come rappresentato nella tab. 4.1) che lamentano da anni voli a bassa quota e rumore molesto oltre alla sensazione di pericolo dovuta al sorvolo degli aerei dalle abitazioni in zone residenziali. In maniera analoga si escludono dal capitolo e non si menzionano i residenti interessati dai decolli per pista 24 , non si considerano le centinaia di sorvoli più volte segnalati quando vige il divieto nelle ore notturne*

CONTRODEDUZIONE

Si prega riferirsi al punto 7.

9. *Paragrafo 10 - Consultazioni pubbliche: dalla lettura di questo paragrafo sembra che la GESAC intenda avvalersi del confronto, oltre che con le istituzioni, anche con i cittadini attraverso incontri con organizzazioni e gruppi civici. Si fa vivamente notare che questo Comitato, attivatosi per aprire un tavolo permanente di confronto con la Direzione aeroportuale della Campania, ha visto un riscontro poco positivo da parte della GESAC che, dopo un primo incontro tenutosi in data 6 aprile 2017, ha espresso la propria indisponibilità a partecipare ad ulteriori confronti e ha negato l'accesso alle informazioni, più volte richieste dallo stesso Comitato. Nella nota inoltrata all'ENAC al prot. CCA/AL/076 del 7.6.2017 la GESAC dichiara testualmente "si tiene a precisare che gran parte dei temi proposti non possono essere oggetto di discussione con le predette associazioni, essendo argomentazioni che, per il loro contenuto, trovano collocazione nell'ambito delle sedi competenti e con le autorità istituzionali interessate . Tali argomentazioni sono già state oggetto di esame da parte delle suddette autorità nell'ambito di procedimenti amministrativi previsti dalla regolamentazione vigente, e già in gran parte conclusi." Nella Nota di cui al reg. M.INF.TRAER.REGISTRO UFFICIALE.I.000805.15.2.2018 la GESAC oltre ad opporsi infruttuosamente ai nostri Accessi agli Atti , ha anche dichiarato testualmente: "con la presente, per mero scrupolo difensivo, la GESAC, rivalendosi il diritto di produrre ulteriori deduzioni, SI OPPONE ANTICIPATAMENTE anche alla richiesta di trasmissione degli atti in possesso dell'ENAC, nel caso in cui gli stessi verranno richiesti con apposita domanda all'ENAC da ASSOUTENTI". **Assoutenti componente CNCU , legittimata alla rappresentanza diffusa degli utenti, è stata in più occasioni disconosciuta nel ruolo dalla stessa società di Gestione aeroportuale.***

Riteniamo che sia estremamente rilevante il rapporto con il territorio, ma questo confronto è stato negato più volte dalla stessa GESAC, come abbiamo rappresentato nella riunione presso la Direzione Aeroportuale alla presenza dell'Ing. Eminente e dell'Ing. Pandolfi, che ci hanno ricevuto ed ascoltati insieme con il Presidente della Commissione aeroportuale Ing. Bronzone il giorno 10 novembre 2017. In quella sede l'ENAC ci ha confermato che il Master Plan al 2023



avrebbe dovuto essere assoggettato a nuova procedura VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, procedura che contempla proprio il rapporto con i cittadini. Invece NESSUN esponente della GESAC si è preoccupato dei suddetti rapporti con le comunità limitrofe interessate dai sorvoli aerei: si deve dunque pensare che i cittadini che vivono a 6 km. dall'aeroporto e che sono sottoposti ai sorvoli relativi alle manovre di atterraggio su pista 06 a pochi metri dalle proprie abitazioni non siano meritevoli di attenzioni da parte del Gestore?

Ci piacerebbe avere copia dei verbali degli incontri tenuti dalla GESAC con le comunità territoriali, ci piacerebbe conoscere il numero dei sorvoli totali di atterraggio per pista 06 e di decollo per pista 24 che hanno negli ultimi 2 anni hanno causato un forte inquinamento acustico per la città di Napoli ed i suoi abitanti.

CONTRODEDUZIONE

Si ribadisce il costante impegno di Gesac nella informazione e consultazione di tutte le parti istituzionalmente competenti relativamente alla gestione del tema in esame, attraverso la partecipazione e il coinvolgimento nelle sedi previste dalla normativa vigente, anche a seguito delle richieste di informazioni ricevute in applicazione del DLgs 33/2013. Si cita in maniera esemplificativa e non esaustiva la partecipazione del Gestore alla seduta pubblica del 26/06/2017 della Commissione Ambiente del comune di Napoli. Si chiarisce anche che l'applicazione di detta normativa, in base al principio di compatibilità, trova in ogni caso un limite nella tutela degli interessi come precisamente e specificamente individuati dall'art. 5 bis della normativa stessa.

Si è integrata la proposta di Piano d'Azione con inserimento al paragrafo 2. dei dati di dettaglio sull'uso pista per tipologia di operazione (decollo, atterraggio).

10. *Paragrafo 11 - Misure antirumore in atto e in via di adozione: leggiamo che la Commissione ex art.5 DM 31/10/1997, costituita nel 2010, ha assolto a tutti i suoi compiti. Eppure risulta che dal 2012 ad oggi si sia riunita solo 4 volte, e precisamente solo il 27 settembre e 13 dicembre del 2017 e il 22 marzo e il 14 giugno del 2018, probabilmente anche a seguito della nostra sollecitazione; si cita inoltre nello stesso paragrafo l'approvazione della procedura antirumore avvenuta nel 2005, quando vigeva ed erano rispettate le prescrizioni circa gli atterraggi per pista 06 e i decolli per pista 24, prescrizioni ribadite dal Capo Dipartimento Sicurezza dell'ENAC, C.te Imparato nella nota n. 20794 dell'11.2.2003. Tale nota ci risulta ancora in vigore poiché ad oggi, nonostante le nostre richieste, non è stato presentato alcun documento, emanato da un omologo organo di Vigilanza, che annulli o sostituisca la citata nota n. 20794 del 2003.*

In merito alle misure messe in atto dalla GESAC, la Tabella degli interventi effettuati (inserita al Paragrafo 13) indica chiaramente che la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale è "gestita da GESAC". Si fa osservare che la coincidenza tra controllore e controllato è una assoluta anomalia e che in altri contesti questa coincidenza determina l'impossibilità di utilizzo dei dati raccolti. Inoltre la collocazione delle 8 centraline rispecchia l'assunto di base che l'inquinamento acustico riguarda solo l'intorno dell'aeroporto e non l'intera città (la sola centralina mobile 1205-P5 Istituto Minucci, per altro fuori dalla rotta di atterraggio su pista 06, non è sufficiente a monitorare l'effettivo inquinamento acustico relativo alle manovre di atterraggio su pista 06 che impattano Bagnoli, Fuorigrotta, Soccavo e Arenella, prima di sorvolare l'area di San Carlo all'Arena ed atterrare). Abbiamo richiesto più volte, tramite accesso agli atti, i risultati dei rilievi di tali centraline ed i certificati di collaudo per avere comprova che siano conformi alle normative vigenti, come abbiamo anche chiesto che sia effettuato un reale monitoraggio sull'area Vomero interessata agli atterraggi per pista 06.



CONTRODEDUZIONE

La realizzazione e gestione della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale avviene in conformità alla normativa vigente in materia, con particolare riferimento al DM 20/05/1999 e DM 31/10/97. I dati e le informazioni tecniche derivanti da tali attività sono regolarmente trasmesse alle Autorità competenti per la sorveglianza e il controllo, oltre che alla Commissione ex art. 5.

La scelta della collocazione e delle caratteristiche tecniche delle centraline di monitoraggio del rumore aeroportuale è stata effettuata in conformità a quanto specificamente prescritto dalla normativa vigente, con particolare riferimento all'Annesso 16 ICAO. La posizione delle centraline è stata altresì condivisa e approvata in Commissione art. 5.

Una specifica commissione, costituita da rappresentanti del MATTM, Comune di Napoli e Gesac ha effettuato il collaudo delle centraline di monitoraggio acustico, nel giugno 2006.

Numero e posizione delle centraline sono infine state concordate e condivise nell'ambito dei lavori della Commissione ex art. 5, DM 31/10/97.

11. *Sub-Paragrafo 11 – 3 “Aggiornamento delle curve isofoniche”: si legge che dal confronto tra le curve isofoniche 2001-02 e 2015-16 emerge una riduzione della superficie interessata (del 34,8%) in rapporto ad un incremento del traffico del 4,9%. Tale incremento non è veritiero in quanto, considerando solo il dato passeggeri, si passa da circa 4 milioni di passeggeri negli anni 2000-2 a 6,8 milioni nel 2016, che diventano 8,5 milioni nel 2017. Pertanto i dati mostrano un incremento di circa il 70% tra il 2001 e il 2016, che diventa 113% se consideriamo il periodo 2001-2017. Per quanto riguarda i dati relativi ai movimenti, si passa da 55.940 nel 2013 a 75.013 nel 2017, registrando quindi un incremento del 34%. Se consideriamo solo i primi 5 mesi dell'anno 2018, 1 Gennaio – 31 Maggio, dai 24.310 del 2017 si passa a 28.477 movimenti per lo stesso periodo del 2018, registrando quindi un ulteriore incremento di oltre il 20%. Si osserva che è fondamentale prendere in considerazione, oltre al numero complessivo di voli nello scenario futuro (dato assente in questo Piano di Azione) anche l'aumento della frequenza dei voli che determina una saturazione dello “spazio sonoro” dei cittadini coinvolti. Inoltre il modello matematico INM utilizzato risulta comunque superato e non aggiornato negli ultimi 4 anni, mentre, come avviene nel resto d'Europa, dovrebbe essere utilizzato il modello AEDT.*

CONTRODEDUZIONE

Come già specificato nella controdeduzione alla osservazione sub 7. di cui sopra, il dato relativo al numero passeggeri non è relazionabile in modo lineare con il numero di movimenti aerei e, più in generale con i livelli acustici sull'intorno aeroportuale.

Ai sensi di quanto previsto dal DLgs 194/05 il terzo ciclo di cui al presente Piano d'azione è riferito al traffico relativo all'anno 2016 e le azioni ivi previste devono fare riferimento all'arco temporale di 2018-2023.

Per quanto attiene la scelta e l'uso del modello di calcolo si rimanda alla controdeduzione di cui alla Osservazione sub 7. di cui sopra.

12. *In considerazione dell'elevato tasso di crescita del numero di voli e dell'impatto che l'elevata frequenza di sorvolo determina sulle aree residenziali, chiediamo al Gestore Aeroportuale, ai componenti della Commissione aeroportuale di Napoli, agli organi di pianificazione, vigilanza e controllo dell'ENAC di identificare la capacità massima dell'infrastruttura aeroportuale di Napoli Capodichino, nel rispetto della sicurezza aeroportuale e dei cittadini esposti.*



A tal proposito ASSOUTENTI, le Associazioni ed i Cittadini riuniti in Comitato manifestano tutta la loro preoccupazione circa l'aumento del traffico aereo dell'aeroporto di Napoli Capodichino, dotato di una sola pista e con frequenze di volo (atterraggi/decolli) che variano dai 4 minuti ai 2,3 minuti, e lamentano inquinamento acustico diffuso in violazione DPR 496 11/12/97 e legge 447 del 26/10/95.

Con sgomento si prende atto e si segnala che il "rischio sorvoli" su un'area urbana di 1.000.000 di abitanti è completamente ignorato dalle istituzioni, vista la mancanza dell'emanazione di una normativa regionale.

Infine, abbiamo segnalato puntualmente all'ENAC le violazioni al divieto di sorvolo notturno, previsto dalle 23:00 alle 6:00, e l'uso improprio della pista 06 in atterraggio al di fuori delle "avverse condizioni meteo", nonché il sorvolo sul Museo di Capodimonte, vietato da deliberazioni e prescrizioni Ministeriali, nonché sul centro storico della Città di Napoli, sito Unesco.

CONTRODEDUZIONE

I temi riportati non sono pertinenti all'oggetto del presente Piano.

CONCLUSIONI

Alla luce delle controdeduzioni alle singole Osservazioni, si specifica di seguito la sintesi delle valutazioni scaturite:

Sub 1.: parzialmente accolta.

Sub 2.: non pertinente.

Sub 3.: parzialmente accolta.

Sub 4.: non pertinente.

Sub 5.: non pertinente.

Sub 6.: non pertinente.

Sub 7.: non accoglibile e parzialmente non pertinente.

Sub 8.: non accoglibile.

Sub 9.: parzialmente accolta.

Sub 10.: non pertinente.

Sub 11.: non accoglibile.

Sub 12.: non pertinente.