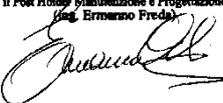


AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN BREVE E MEDIO TERMINE



RELAZIONE PAESAGGISTICA

Codice Elaborato: REL_PAE_01	Data emissione: Marzo 2016
Autorità proponente: ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
Relazione paesaggistica: Redatto/Verificato – arch. Francesco Innamorato Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	  <small>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA il Post Holder Manutenzione e Progettazione Ing. Ermanno Frede</small>  <small>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</small> 

Indice

1 - Premessa.....	4
1.1 Oggetto della Relazione.....	4
1.2 Le fasi di attuazione del PSA	7
1.2.1 Interventi oggetto di progettazione definitiva	11
1.3 Le strategie di intervento delineate dalla Regione Campania.....	11
1.4 Le linee di intervento tracciate dal PTCP	20
1.5 La pianificazione urbanistica comunale.....	24
2 - Il quadro normativo	26
2.1 Oggetto ed ambito di applicazione della normativa	27
2.2 Finalità e criteri di redazione della relazione paesaggistica	27
2.3 Contenuti della Relazione paesaggistica.....	28
3 - Area di intervento: caratteri distintivi e vocazioni territoriali.....	33
3.1 Indicazione dei livelli di tutela.....	36
3.2 Analisi e stato attuale del contesto paesaggistico	40
4 – Descrizione degli interventi.....	42
5 - Analisi preliminare dell'impatto sul paesaggio delle trasformazioni proposte	106
5.1 Modificazioni e alterazioni del paesaggio	106
5.2 Analisi dell'intervisibilità	108
5.3 Simulazione delle opere.....	116
5.4 Conclusioni	116

Allegato REL-PAE-02: elaborati grafici

Allegato REL-PAE-03: album fotosimulazioni

1 - Premessa

La presente Relazione paesaggistica, e gli elaborati ad essa allegati, ai sensi della normativa in ambito aeroportuale si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell' Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi (Master Plan decennale – Edizione 1 REV Marzo 2015) e, come tale, unitamente a detto Piano di Sviluppo, rappresentano:

- la documentazione prodotta ai fini dell'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146, commi 1 e 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- la base di riferimento per le valutazioni che l'Autorità competente (Soprintendenza di settore, competente per territorio) dovrà effettuare ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

1.1 Oggetto della Relazione

La presente Relazione ha per oggetto il “Piano di Sviluppo Aeroportuale” (PSA) dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Il PSA definisce gli interventi, strutturali e funzionali, per il potenziamento e l'ammodernamento dell'intero sistema aeroportuale, tali da minimizzare, in termini territoriali ed ambientali, i contrasti con le previsioni d'uso del territorio e gli impatti sulle aree circostanti.

Il Nuovo Piano Nazionale Aeroporti, adottato dal Consiglio dei Ministri del 30.09.2014, individua 10 bacini di traffico omogeneo, determinati in base al criterio di una distanza massima di 2 ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica:

1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna.

In questi bacini sono stati individuati:

- 3 aeroporti strategici intercontinentali: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia
- 9 aeroporti strategici inseriti nella core network europea: Torino Caselle, Bologna e Pisa/Firenze, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Palermo, Catania, Cagliari.

All'interno di ciascun bacino vi sono, inoltre, aeroporti considerati di interesse nazionale a due condizioni:

- la specializzazione dello scalo e una sua riconoscibile vocazione funzionale al sistema all'interno del bacino di utenza;
- la dimostrazione, tramite un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario, che l'aeroporto è in grado di raggiungere l'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

L'Aeroporto di Salerno rientra fra i 26 aeroporti di interesse nazionale individuati dal Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti. Tale previsione è stata confermata dalla deliberazione del Consiglio dei Ministri della Repubblica Italiana del 27 agosto 2015 con la quale è stato approvato lo schema di D.P.R. di emanazione del Piano Nazionale degli Aeroporti, che vede appunto l'Aeroporto di Salerno tra gli scali di interesse nazionale.

L'aeroporto di Salerno, attraverso il suo sviluppo infrastrutturale, può ambire ad intercettare una quota dei volumi di traffico turistico, in ragione della sua favorevole posizione rispetto ai principali poli di attrazione culturale, archeologica- artistica, ambientale di cui l'intero territorio provinciale è caratterizzato.

In ambito commerciale, esso potrà assumere un importante ruolo di complementarietà all'interno del sistema logistico della Provincia di Salerno, comprendente il Porto di Salerno, contribuendo a soddisfare l'aumento di domanda del trasporto merci e passeggeri.

La redazione del PSA nasce dall'esigenza di razionalizzare i costi e minimizzare l'impatto sul quadro territoriale di riferimento. Pertanto, l'attuazione degli interventi di Piano implicherà la preventiva acquisizione di nuove aree da annettere al sedime, soprattutto in riferimento al prolungamento della pista di volo e all'ampliamento dell'intera area terminale (Landside – Ariside). Le analisi territoriali svolte hanno messo in evidenza che le aree esterne al sedime aeroportuale interessate dagli interventi risultano prevalentemente occupate da coltivazioni sotto serra. A ciò si aggiunge anche la presenza di edifici ad uso residenziale e rurale (capannoni) privi di valore storico-architettonico.

Un ulteriore intervento propedeutico, degno di particolare considerazione e rilevanza, è rappresentato dalla deviazione del Torrente Diavolone (lato Ovest) e Volta Ladri (lato Est).

Gli obiettivi di Piano saranno finalizzati al soddisfacimento della domanda di traffico prevista all'orizzonte di 10 anni (ma tenendo presente anche le previsioni elaborate a lungo termine orizzonte ventennale) con un adeguato livello di servizio e riguarderanno i seguenti interventi:

- definizione del Nuovo sistema Airside;
- definizione della Nuova Area Terminale con particolare riferimento all'Aerostazione passeggeri ed agli edifici di supporto all'operatività dello scalo;
- definizione della nuova configurazione della viabilità Landside e dei parcheggi;
- definizione del nuovo assetto dell'Area Ovest;
- definizione del nuovo sistema delle Centrali Tecnologiche;
- definizione dell'intero sistema delle Reti Impiantistiche;
- implementazione del settore cargo (previsione a lungo termine).

Gli impianti e le opere aeroportuali sono parte integrante del sistema dei trasporti e pertanto sono elemento essenziale e qualificante dell'intero assetto del territorio.

Ciò comporta l'esigenza che la programmazione e l'attuazione degli interventi previsti sia effettuata nel rispetto degli indirizzi ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia), nonché della pianificazione strategica relativa al sistema dei trasporti nel suo complesso, garantendo la corretta articolazione dei singoli interventi e l'adeguato inserimento paesaggistico degli stessi nell'ambito dell'attuale assetto territoriale.

In generale, i Piani di Sviluppo indicano, per l'intero ambito aeroportuale e per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i

tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato.

1.2 Le fasi di attuazione del PSA

La configurazione finale del PSA dovrà essere acquisita attraverso un processo, continuo nel tempo ed articolato nello spazio, che consenta il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- equilibrio domanda - offerta;
- bilanciamento dell'offerta infrastrutturale air- side/land-side;
- incremento delle piazzole di sosta aeromobili;
- minimizzazione dell'impatto sull'operatività aeroportuale durante l'esecuzione delle opere;
- ottimizzazione del rapporto costi di investimento-incremento di capacità operativa;

Va per altro evidenziato che la programmazione effettuata si fonda anche sulla reciprocità degli interventi stessi, intesa in senso fisico (disponibilità ed accessibilità dei siti) ed in senso funzionale (interfacciabilità delle infrastrutture, soddisfacimento dei fabbisogni impiantistici, etc.). Il programma di attuazione degli interventi riveste pertanto un ruolo di fondamentale importanza per la fattibilità del Piano e pertanto è stato riferito, ai seguenti archi temporali:

Gli interventi necessari al raggiungimento dell'orizzonte di fine PSA (10° anno) possono così riassumersi:

OPERE PROPEDEUTICHE

- Acquisizione di nuove aree di sedime per circa 42 Ha da anettere in due fasi rispettivamente da 31 Ha - FASE 1 ed ulteriori 11 Ha - FASE 2;
- Deviazione dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri;

Come si evince dalla seguente Figura 1.2.1, l'allungamento per la pista a 2.000 m coinvolge aree di esproprio pressoché completamente agricole, mentre l'allungamento a 2.200 m investe una zona, sempre a vocazione agricola, caratterizzata da una maggiore, seppur lieve presenza di tessuto edilizio abitativo, ancorché costituito da singole abitazioni monofamiliari utilizzate principalmente nei periodi estivi e non come domicilia fissi di residenza.



Allungamento pista a 2.000 m



Allungamento pista a 2.200 m

Figura 1.2.1 - Edifici presenti in allungamento della testa pista 05.

Per questo motivo, ancorché l'allungamento della pista a 2.200 m avvenga in fase 2, è stata prevista già in fase 1 l'acquisizione di tutte le aree in testata 05 (incluse i 10 Ha tecnicamente necessari per il secondo prolungamento) al fine di evitare eventuali impatti ambientali su tali abitazioni.

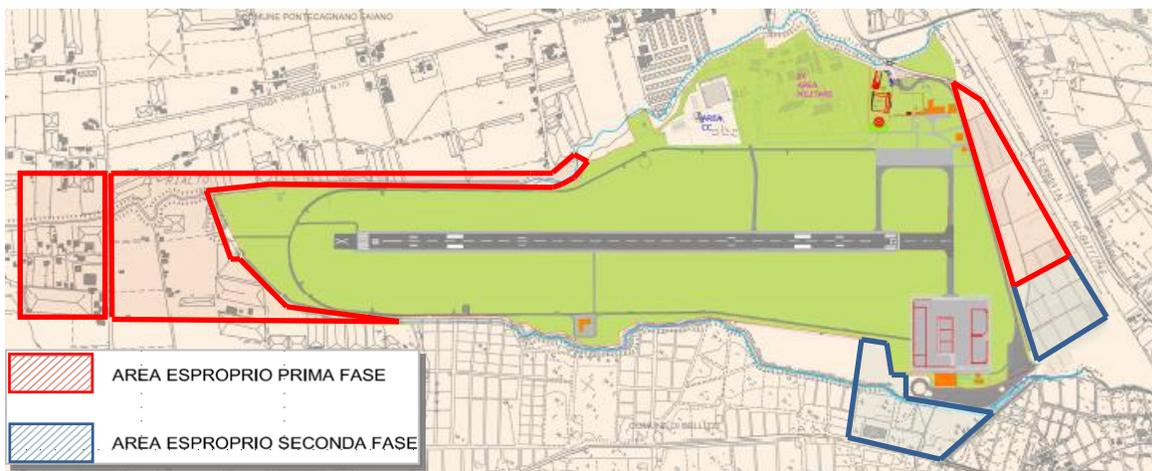


Figura 1.2.2 – La configurazione attuale dell'aeroporto e le aree di esproprio.

FASE 1: BREVE PERIODO (1° - 3° Anno)

Gli interventi facenti parte della prima fase di sviluppo del PSA hanno come obiettivo prioritario l'acquisizione di aree per l'espansione del nuovo sedime aeroportuale onde poter realizzare un primo allungamento della pista di volo 05/23 di 367 m.

Con l'inizio delle procedure di esproprio si dovrà, inoltre, dare seguito agli indispensabili e rilevanti interventi per la rettifica dei tracciati e riconfigurazione della sezione idraulica dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri.

Si provvederà inoltre all'adeguamento del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma delle infrastrutture di volo, mediante la realizzazione dell'impianto di depurazione e disoleazione.

Per quanto riguarda il sistema air-side le opere più significative previste per garantire il regolare sviluppo del traffico aereo possono così riassumersi :

- prolungamento della pista di volo di 367 m (L=2.000 x 45 m) e realizzazione delle opere correlate;
- potenziamento della pavimentazione della pista di volo esistente, per garantire un PCN minimo di 40;
- realizzazione Nuove R.E.S.A. in THR 23 ed in THR 05;
- ampliamento, riconfigurazione e potenziamento Piazzale Aeromobili (Apron EST);
- adeguamento e potenziamento Raccordo "Delta" alla classe III C/D;
- realizzazione dell'uscita veloce per l'immissione sul Piazzale Est;
- livellamento ed adeguamento della portanza della CGA/STRIP;
- realizzazione del nuovo sistema di drenaggio e trattamento delle acque di raccolta di prima pioggia e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sull'intero sedime;
- adeguamento e riconfigurazione APRON OVEST (Aviazione generale) e relativi raccordi Bravo ed Alfa;

Si procederà inoltre all'adeguamento della recinzione di sedime e della viabilità perimetrale in corrispondenza delle aree di espansione e all'istallazione del sistema ILS CAT-I e all'adeguamento di impianti AVL e di tutti i sistemi di alimentazione.

Per quanto riguarda l'Area Terminale gli interventi possono così riassumersi:

- costruzione dell'Edificio multifunzionale avente una superficie complessiva di 1.050 mq su due livelli, completo di tutti gli impianti e gli arredi;
 - costruzione degli Edifici Mezzi di Rampa per una superficie complessiva di circa 1000 mq;
 - ampliamento dell'Edificio dei VV.FF. di circa 300 mq per l'ottenimento della categoria 7 ICAO;
 - realizzazione di parcheggi a raso a servizio dell'Edificio Merci e Mezzi di Rampa e relativo accesso all'area land side;
 - realizzazione nuova aerostazione Aviazione Generale e relativa viabilità parcheggi;
- E' prevista inoltre:
- riprotezione del Deposito Carburanti e relativi impianti di rifornimento cisterne e mezzi di rampa;
 - riconfigurazione del varco di accesso all'Aerea Ovest.

FASE 2: MEDIO PERIODO (4° - 10° Anno)

La seconda fase, riguarda principalmente l'ulteriore prolungamento di 200 m della pista di volo, raggiungendo così la lunghezza complessiva di 2.200 m. Viene inoltre previsto il potenziamento ed ampliamento dell'Area Terminale Est.

La Fase 2 è suddivisa in 2 sottofasi, come di seguito descritto:

- FASE 2A, relativa all'ampliamento e potenziamento dell'Area Terminale Est;
- FASE 2B, relativa al prolungamento pista 05 ed opere correlate.

In particolare, le opere previste sono:

La FASE 2A prevede:

- ampliamento e riconfigurazione parcheggi fronte aerostazione, comprensivo di aree verdi, illuminazione e segnaletica orizzontale e verticale, realizzazione distributore carburante per autoveicoli;
- ampliamento Terminal – Nuova Area Partenze (1° modulo lato Est);

- riqualifica ed Ampliamento Terminal esistente LOTTO 1 – Nuova Area Arrivi e Nuova restituzione bagagli;
- riqualifica ed Ampliamento Terminal esistente LOTTO 2 – Ampliamento Area Partenze.

Il Terminal Passeggeri al termine dei lavori previsti in FASE 2A avrà una superficie complessiva di 7.500 mq su unico livello (Livello 0). A tale superficie vanno altresì aggiunte le aree del piano interrato (Livello -1) dedicato agli impianti meccanici e tecnologici (circa 8.000 mq). Oltre agli interventi sopraccitati è, inoltre prevista, nell'ambito delle opere di ampliamento del Parcheggio Terminale, una nuova Area Rifornimento Autoveicoli (zona land-side).

La FASE 2B prevede essenzialmente il prolungamento Pista 05 di 200 m ed opere correlate.

1.2.1 Interventi oggetto di progettazione definitiva

Sono oggetto della progettazione definitiva "Realizzazione degli interventi previsti per lo sviluppo dell'Aeroporto (Fase 1 del programma degli interventi)" i seguenti interventi previsti nella Fase 1 di breve periodo del PSA:

- prolungamento pista di volo fino metri 2.000 ed opere correlate;
- riqualifica pista, raccordi e Apron est esistenti;
- realizzazione nuovo raccordo rapid exit;
- realizzazione nuove R.E.S.A. lato THR05 e THR23;
- sistemazione nuove aree di strip e riqualifica aree di strip esistenti;
- riqualifica e adeguamento canali Diavolone e Volta Ladri e opere correlate;
- riconfigurazione varchi aeroportuali;
- realizzazione nuovo edificio mezzi di rampa (500 mq);
- ampliamento edificio Vigili del Fuoco (circa 100 mq);
- nuovo edificio multifunzionale (1.000 mq);
- realizzazione nuovo deposito carburanti (air side).

1.3 Le strategie di intervento delineate dalla Regione Campania

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), redatto prima dell'entrata in vigore delle più recenti versioni del Codice dei Beni Culturali e il Paesaggio, individua per l'intero territorio della regione Campania cinque Quadri Territoriali di Riferimento (QTR), dai quali emergono ipotesi e suggerimenti per lo sviluppo del territorio.

L'articolazione dei cinque Quadri Territoriali di Riferimento definiti nel PTR è la seguente:

1. Il Quadro delle Reti la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale, che attraversano il territorio regionale.
2. Il Quadro degli ambienti insediativi;
3. Il Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS);
4. Il Quadro dei Campi Territoriali Complessi (CTC);
5. Il Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale.

L'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi è compreso nell'Ambiente Insediativo n. 4 – “Salernitano Piana del Sele” del secondo QTR. Un ambito non particolarmente ampio, sul quale il PTR definisce una visione guida di portata regionale e geograficamente interprovinciali. La parte settentrionale dell' Ambiente Insediativo “Salernitano Piana del Sele”, inclusi i comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi che ospitano l'infrastruttura aeroportuale, è interessata principalmente da problematiche di carattere insediativo e

infrastrutturale.

Il terzo Quadro Territoriale di Riferimento del PTR è costituito dai Sistemi Territoriali Complessi (STS), individuati sulla base della geografia dei processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione nello sviluppo, confrontando il “mosaico” dei patti territoriali, dei contratti d'area, dei distretti industriali, dei parchi naturali, delle comunità montane, e privilegiando tale geografia in questa ricognizione rispetto ad una geografia costruita sulla base di indicatori delle dinamiche di sviluppo.

Tali sistemi sono classificati in funzione di dominanti territoriali (naturalistica, rurale-culturale, rurale-industriale, urbana, urbano-industriale, paesistico-culturale). Con tali definizioni si registra solo alcune dominanti, senza che queste si traducono automaticamente in indirizzi preferenziali d'intervento. Il PTR ha individuato 45 sistemi con una definizione che sottolinea la componente di sviluppo strategico (Sistemi Territoriali di Sviluppo).

I Comuni interessati dalla realizzazione degli interventi previsti dal PSA ricadono nei seguenti STS:

COMUNE	STS	DOMINANTI
Pontecagnano Faiano	DA – Area Urbana di Salerno	Urbana
Bellizzi	A7 – Monti Picentini	Naturalistica
Montecorvino Pugliano	A7 – Monti Picentini	Naturalistica

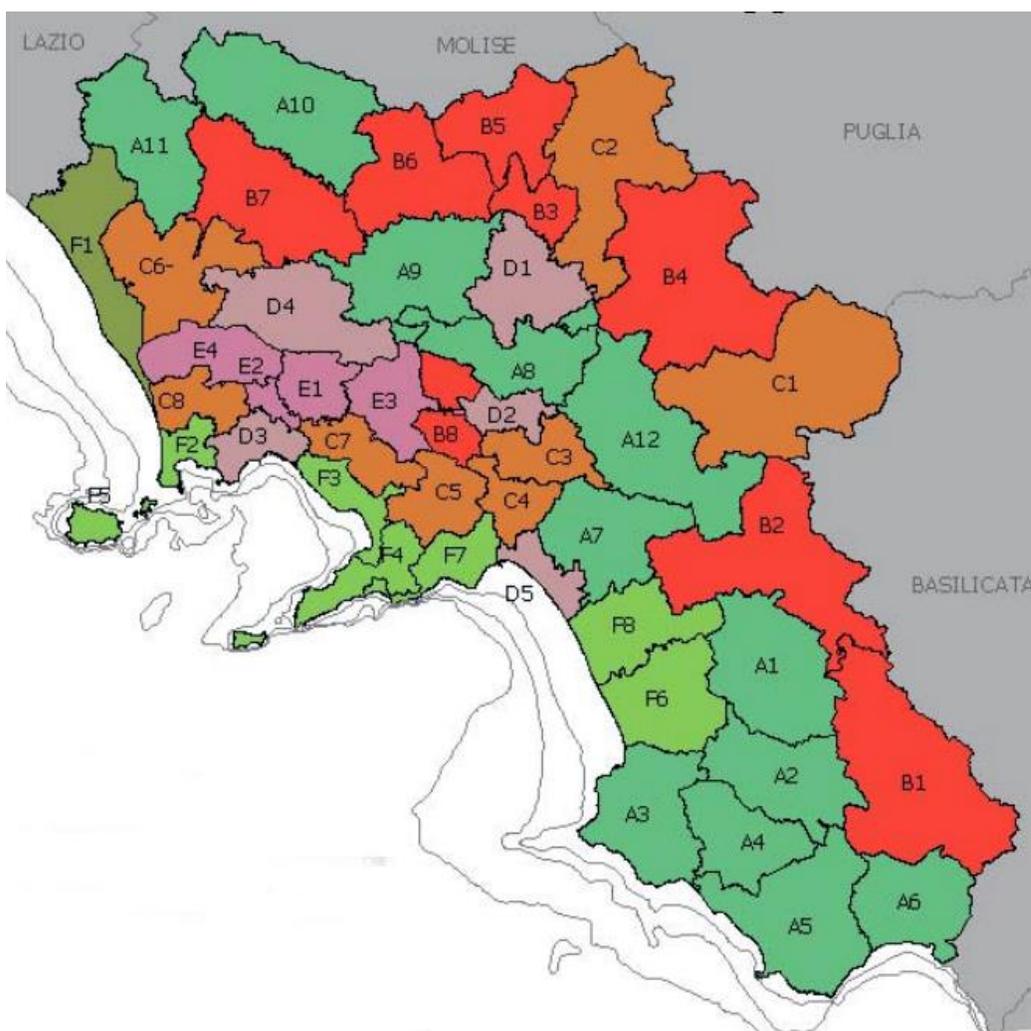


Fig. 1.3.1 – PTR, Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS).

I “Campi Territoriali Complessi”(CTC)

Il PTR ha individuato le aree di maggiore interesse, suddivise in 10 Campi territoriali,

attraverso l'analisi dei singoli programmi e progetti d'interesse regionale e dall'osservazione del loro incrocio con le condizioni di contesto e con gli altri Quadri Territoriali di Riferimento.

L'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi è compreso nel CTC n.6 (cfr. Allegato "REL-PAE-02" - Tav.RP.01.2).

Definizione dei CTC

Il quarto Quadro Territoriale di Riferimento, quello dei Campi Territoriali Complessi (CTC), individua nel territorio regionale ambiti prioritari d'intervento, interessati da criticità per effetto di processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale particolarmente densi: su queste aree si determina la convergenza e l'intersezione di programmi relativi ad interventi infrastrutturali e di mitigazione del rischio ambientale così intensivi da rendere necessario il governo delle loro ricadute sul territorio regionale, anche in termini di raccordo tra i vari livelli di pianificazione territoriale. Infatti i campi territoriali complessi possono essere definiti come "punti caldi" del territorio regionale, aree oggetto di trasformazioni intense e in alcuni casi in fase di realizzazione, dove sono già previsti con provvedimenti istituzionali: a. interventi e strategie di riequilibrio e di risanamento ambientale, di bonifica di aree ad alto rischio e valore paesistico; b. opere ed interventi nel settore delle infrastrutture (in particolare nel campo dei trasporti e della mobilità); c. politiche per la protezione del territorio ed il ripristino di condizioni sociali ed urbane di sicurezza, in relazione ai rischi naturali. I campi territoriali complessi sono da intendersi come ambiti territoriali aperti, non circoscritti in maniera definita e non perimetrabili secondo confini amministrativi o geograficamente individuati, in quanto risulta difficile valutare gli effetti e le ricadute sul territorio – dal punto di vista urbanistico e paesistico, e dunque economico e sociale – delle trasformazioni prese in considerazione. Tali ambiti non hanno forma chiusa poiché la presenza di uno o più interventi di trasformazione, spesso tra loro interagenti – soprattutto per ciò che riguarda le dotazioni infrastrutturali – determinano effetti a catena sulle componenti della struttura territoriale regionale, e di conseguenza inevitabili inferenze con gli altri Quadri Territoriali di Riferimento del PTR.

Inoltre i Campi sono posti dal PTR in rilievo come aree “critiche” nei processi di pianificazione, e sono evidenziate per essere prese in considerazione dalle Amministrazioni come “ambiti di attenzione” in cui privilegiare le attività di controllo degli impatti e di valutazione degli effetti dispiegati dai diversi interventi affinché essi possano essere mitigati o potenziati, in consonanza con le scelte di pianificazione ai diversi livelli (regionale, provinciale e comunale). Dunque la perimetrazione dei campi è flessibile in quanto gli effetti indotti dalle azioni possono essere poi diversamente indirizzati (ampliati o mitigati) in relazione alle scelte degli strumenti di pianificazione, e del modo in cui le linee di assetto del territorio che emergono dal PTR investono le diverse dimensioni morfologiche, funzionali e insediative del territorio. Tali dimensioni, con cui interagiscono i diversi interventi che caratterizzano i Campi

Territoriali Complessi, riguardano il paesaggio, con le sue caratteristiche ambientali ed i complessi equilibri eco-sistemicici, e le diverse caratteristiche geomorfologiche, orografiche e di uso del suolo; il sistema insediativo, inteso come forma dell’urbanizzazione e dell’ambiente costruito nella sua articolazione di tessuti di antico impianto, aree consolidate di espansione, ed aree a bassa densità insediativa; il sistema produttivo inteso come sistema degli insediamenti della produzione nei diversi settori, interpretato in stretta relazione con il sistema delle infrastrutture e della mobilità regionale, ed anche con le politiche e gli indirizzi di sviluppo socio-economico.

In tale direzione, il quarto Quadro Territoriale di Riferimento dei CTC si propone di segnalare all’attenzione gli impatti territoriali e le potenzialità delle azioni infrastrutturali programmate più rilevanti, in modo da mettere in evidenza il loro ruolo, e da consentire la formulazione di ipotesi affidabili per la verifica dell’esito delle progettazioni attuali e future, e per indirizzare le iniziative pubbliche e private verso determinate direzioni di sviluppo.

Costruzione territoriale dei Campi Territoriali Complessi

Il PTR individua ognuno dei Campi facendo emergere l'interazione dei diversi interventi previsti sullo specifico ambito territoriale. Dunque la sommatoria degli interventi determina la rete di relazioni la cui valutazione ha portato a definire i campi territoriali complessi nel seguente modo:

1. GRAZZANISE

– Aeroporto di Grazzanise + aeroporto di Capua + Collegamento Capua/Asse di Supporto.

2. AREA URBANA CASERTANA

– Circumvallazione urbana di Caserta + collegamento autostradale Ce/Bn + Interporto di Marcianise.

3. DIRETTRICE NORD NAPOLI CASERTA

– Strada Statale 87 + Siti potenzialmente contaminati + Stazione TAV di Afragola + metropolitana regionale.

4. AREA INTERPROVINCIALE CASERTA/BENEVENTO/AVELLINO

– collegamento autostradale Ce/Bn + Strada var. 212 / 369 (S. Marco dei Cavoti) + Asse attrezzato ASI Airola-Pianodardine.

5. AREA AVELLINESE

– Asse attrezzato Lioni-Ariano Irpino-Faeto-Foggia.

6. COSTA SALERNITANA

– **SP Aversana e declassamento della strada litoranea (SA) + Porto turistico e da pesca di S. Teresa, Porto turistico Marina di Pastena, Porto turistico Marina di Arechi, nel comune di Salerno + aeroporto di Pontecagnano (Salerno Costa d'Amalfi).**

7. COSTA SORRENTINA

– Strada costiera + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica.

8. LITORALE DOMITIO

– Prolungamento della Domitiana + Nuova Darsena S. Bartolomeo e Nuovi approdi fluviali del Volturno.

9. AREA VESUVIANA

– “Rischio Vesuvio” + Potenziamento dell'autostrada A3 + Circumvesuviana + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica.

10. CAMPI FLEGREI

– Rischio vulcanico e sismico + Raddoppio Circumflegrea + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica + Raddoppio Cumana + Linea 6 della Metropolitana di Napoli.

Campo Territoriale Complesso n. 6 “Costa Salernitana”

Il campo territoriale complesso n. 6 “Costa Salernitana”, che comprende l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi”, si sviluppa lungo la piana compresa tra Salerno e Paestum. Dal punto di vista infrastrutturale, le arterie viarie di rilievo sono l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 18 “Tirrena inferiore”; la nuova arteria SP Aversana che svolge il ruolo di strada di collegamento tra il capoluogo di provincia ed il comprensorio costiero, fino ad Agropoli La SP175, prevista dal PTR in questo QTR, così come descritto in precedenza; alle due estremità il campo è attraversato dalla linea ferroviaria Salerno-Battipaglia-Paola-Reggio Calabria.

Gli interventi che caratterizzano il campo della costa Salernitana rappresentano un forte miglioramento dell'interconnessione, ed il conseguente rafforzamento del settore turistico legato alla valorizzazione delle componenti paesistiche e ambientali. L'adeguamento

dell'aeroporto di Pontecagnano (Salerno Costa d'Amalfi), come polo attrattore di livello sovraprovinciale, e l'adeguamento dell'intero sistema della portualità, con spiccata vocazione diportistica, favoriranno l'intermodalità e l'accessibilità dell'area salernitana, in considerazione delle valenze attrattive della fascia costiera con particolare riferimento all'ambito amalfitano e cilentano.

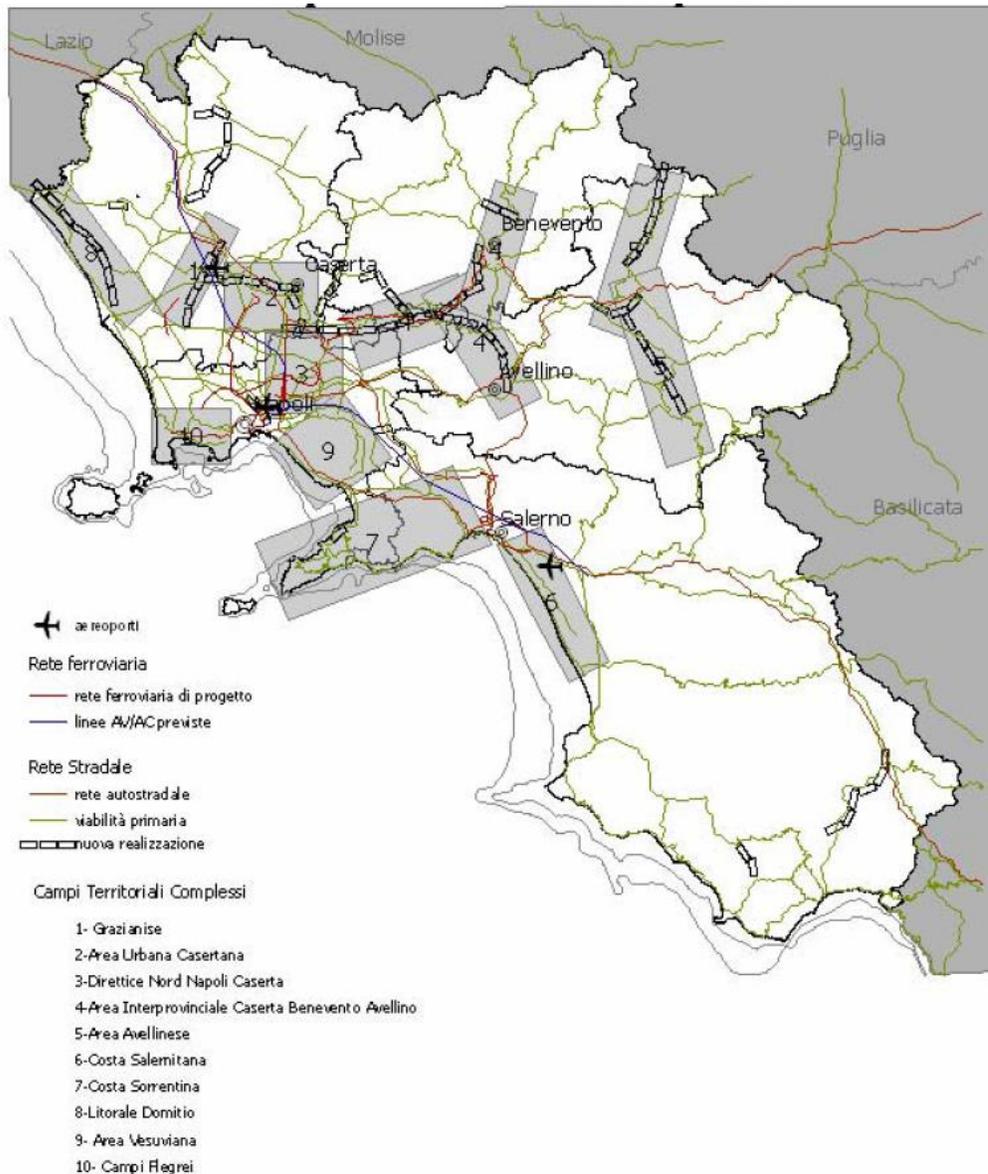


Fig. 1.3.2 – PTR, i Campi Territoriali Complessi.

La Carta dei paesaggi della Campania

La Carta dei paesaggi della Campania è costituita dall'insieme dei seguenti elaborati:

- Carta delle risorse naturalistiche ed agroforestali
- Carta dei sistemi del territorio rurale e aperto
- Carta delle strutture storico-archeologiche
- Schema di articolazione dei paesaggi della Campania

Tali elaborati costituiscono nel loro insieme la Carta dei paesaggi della Campania, costruita e definita come statuto del territorio regionale. Essi costituiscono il principale riferimento per la definizione di strategie ed indirizzi di salvaguardia e gestione sostenibile dei paesaggi e delle risorse ecologiche, agroambientali, storico-archeologico e paesaggistiche ad essi collegate, in accordo con i principi dettati dal Codice di beni culturali e del paesaggio e dalla Convenzione europea del paesaggio. Lo schema di articolazione dei paesaggi della Campania, rappresenta un primo contributo all'identificazione dei paesaggi regionali (o "ambiti paesaggistici", nella definizione degli artt. 135 e 143 del Codice dei beni culturali e del paesaggio), nell'ambito del percorso di copianificazione definito nel PTR della Campania.

L'individuazione dei paesaggi si basa sull'incrocio delle letture riguardanti le strutture materiali del paesaggio regionale. Lo schema di articolazione dei paesaggi della Campania costituisce un inquadramento preliminare degli ambiti paesaggistici, a partire dal quale le province procedono alla identificazione degli ambiti paesaggistici provinciali, sulla base degli indirizzi metodologici e degli inquadramenti strutturali contenuti nelle Linee guida del Paesaggio allegate al PTR.

Di seguito, uno stralcio della Carta "Verso l'identificazione dei paesaggi della Campania" (Regione Campania, Assessorato al Governo del Territorio, a cura di Innamorato Francesco P. e Di Gennaro A. – Selca, Firenze, 2005); in evidenza l'area dell'aeroporto inserita nel sistema di paesaggio dei terrazzi alluvionali della Piana del Sele.

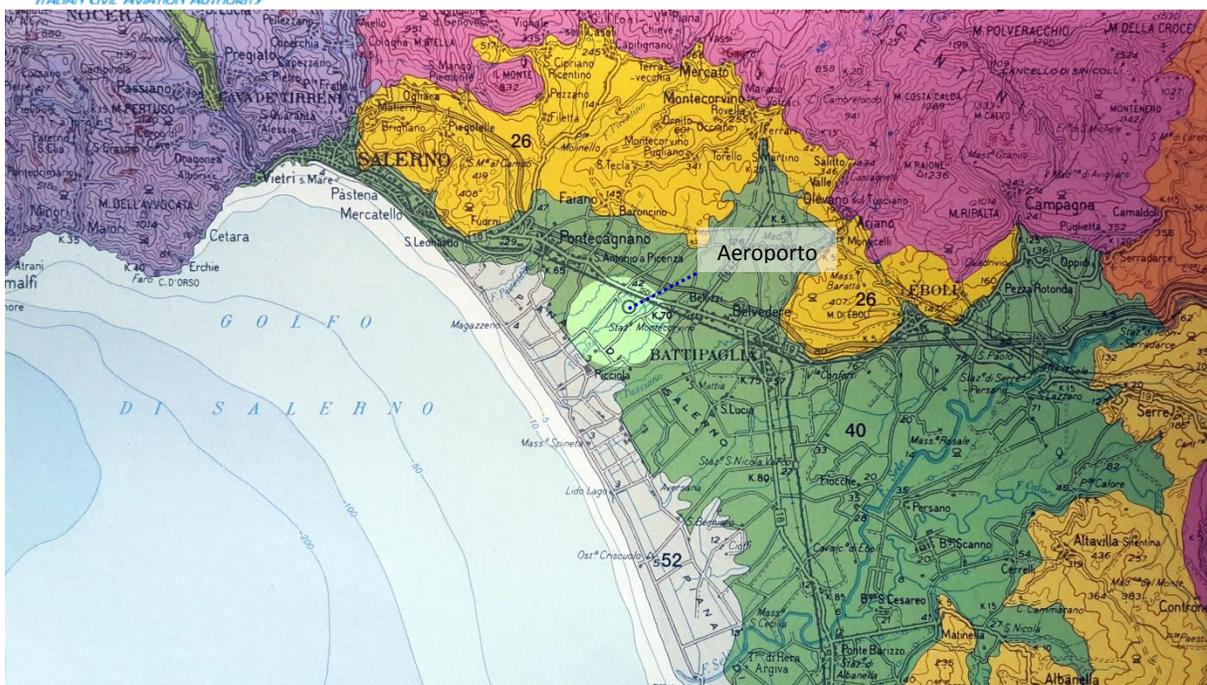


Fig. 1.3.2 – L'area di intervento in esame nella Carta "Verso l'identificazione dei paesaggi della Campania".

1.4 Le linee di intervento tracciate dal PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCT), approvato con DCP n. 15 del 30/03/2012, al fine di promuovere strategie omogenee di sviluppo, individua sette "Ambiti Territoriali Identitari" (cfr. Allegato "REL-PAE-02" - Tav. RP.01.3), in relazione ai sistemi di città e territori aperti con tradizioni e storie proprie, contraddistinti da una chiara identità culturale, sociale ed economica e da definite caratteristiche geografiche, urbane, ambientali e paesaggistiche. Detti Ambiti, al fine di promuovere strategie di sviluppo omogenee, sono stati determinati mediante l'accorpamento dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) tracciati dal Piano Territoriale Regionale (PTR) della Campania.

L'area interessata dalla realizzazione delle opere previste dal PSA ricade nell'Ambito Territoriale Identitario del PTCP "area metropolitana di Salerno", corrispondente ai STS 'D5' (area urbana di Salerno a Dominante rurale – industriale) e 'A7' (Monti Picentini a Dominante naturalistica).

All'interno degli Ambiti territoriali Identitari, sono ulteriormente individuate le Unità di Paesaggio Identitario (UPI), ossia i contesti di riferimento per la definizione e l'attuazione della programmazione, individuate sulla base di caratteri naturalistici, storico-culturali, insediativi, percettivi, socio economici, delle reciproche relazioni e delle tendenze evoluti emergenti.

Il PTCP, in generale, Nelle politiche del governo del territorio, dovranno essere incentivate ed agevolate tutte le iniziative atte a valorizzare le peculiarità ambientali ed antropologiche, quali risorse primarie per lo sviluppo del territorio; andranno promosse iniziative e campagne di sensibilizzazione volte alla trasmissione e conservazione dei valori identitari, quale strumento culturale di riappropriazione della propria storia e del senso di appartenenza alla propria comunità locale e nazionale e alla propria terra (cfr. art.11, Norme di Attuazione del PTCP).

In particolare, il PTCP indica le diverse strategie di valorizzazione paesaggistica di ogni contesto territoriale, articolate per Ambiti Territoriali Identitari, attraverso:

- la tutela dei valori paesaggistici presenti;
- la riqualificazione dei contesti degradati anche mediante la creazione di nuovi valori paesaggistici;
- il miglioramento della qualità dei paesaggi urbani.

Il PTCP prevede, per garantire gli obiettivi e per attuare le strategie per il sistema della mobilità, il potenziamento dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, con l'allungamento della pista fino a 2100 m, la realizzazione di una parallela pista di rullaggio, la costruzione di edifici destinati ai servizi passeggeri ed alle dotazioni tecniche, nonché alle attrezzature complementari ed alle infrastrutture per la mobilità e la sosta. Il PTCP inoltre prevede la localizzazione di una grande struttura fieristica e per servizi avanzati nei pressi dello scalo e l'adeguamento/potenziamento delle connessioni alle diverse infrastrutture per la mobilità, esistenti e programmate: rete ferroviaria e metropolitana; rete autostradale e rete viaria locale; sistema delle vie del mare (cfr. Norme di Attuazione del PTCP, Capo III, Le infrastrutture, i trasporti e la logistica, Art. 49 Aeroporto di Salerno – Pontecagnano).

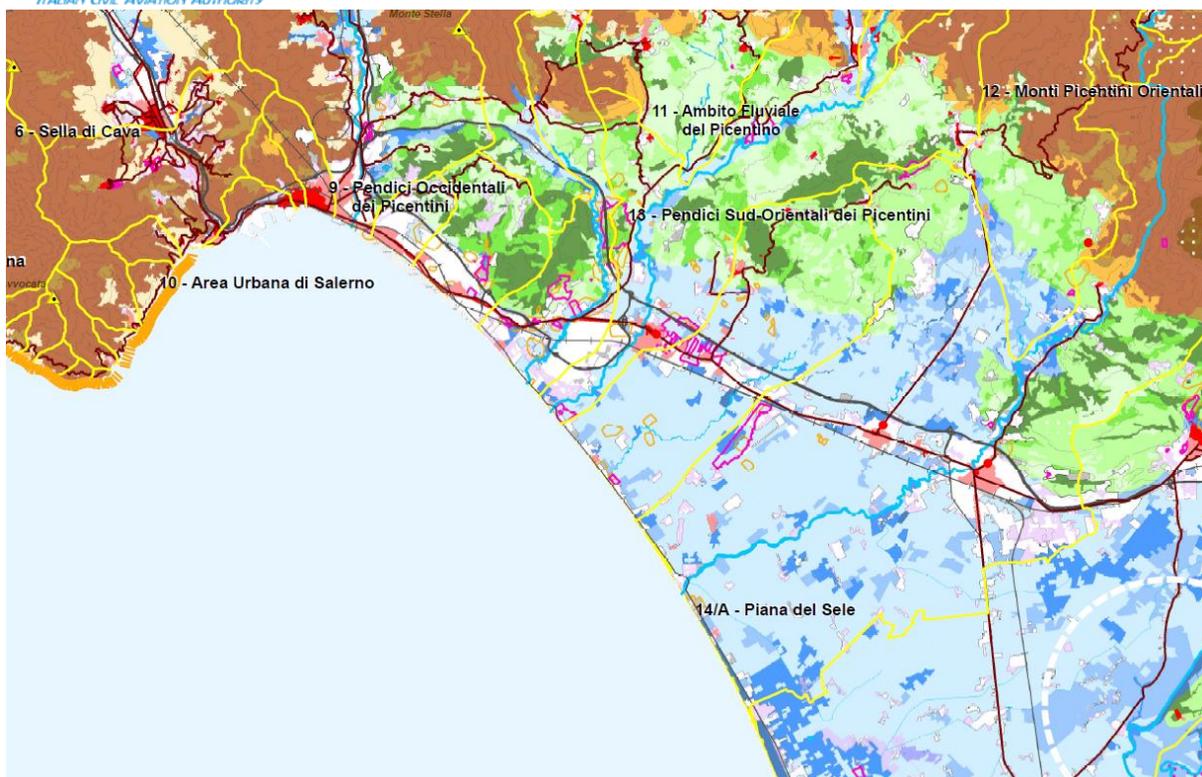


Fig. 1.4.1 – Stralcio tavola PTCP; sono rappresentati gli Ambiti Identitari e le infrastrutture.

Le opere proposte dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, nel quadro del Piano di settore per le Grandi Opere del PTCP (Scheda n.4, allegata alla Norma di Attuazione), sono previste e pianificate nella seguente modalità:

Scheda N.4 – PSP delle grandi opere

Premessa: Il PTCP indica le caratteristiche generali delle infrastrutture e delle attrezzature di interesse intercomunale e sovracomunale.

Le disposizioni strutturali del PTCP contengono la definizione della rete infrastrutturale e delle altre opere di interesse provinciale nonché dei criteri per la localizzazione e il dimensionamento delle stesse, in coerenza con le analoghe previsioni di carattere nazionale e regionale (cfr. stralcio tavola 2.1.1 “Le infrastrutture, i trasporti e la logistica). Il PTCP, al fine di fornire disposizioni programmatiche in materia di infrastrutture e impianti per i

Trasporti prevede l'elaborazione di uno specifico Piano di Settore Provinciale (PSP) delle Grandi Opere.

Obiettivi: L'integrazione modale costituisce un tema nevralgico delle politiche di settore della Provincia di Salerno e la organizzazione dei corridoi infrastrutturali principali, connessi nei nodi di interscambio, ne rappresenta un aspetto essenziale. Il Piano di Settore Provinciale tratta la pianificazione degli interventi sulla rete stradale primaria, sulle reti ferroviarie e sui principali terminali di trasporto aereo, marittimo e terrestre.

Indirizzi. Gli indirizzi di questa parte di Piano dovranno essere finalizzati a:

- individuare gli elementi lineari e nodali del sistema dei trasporti determinando il giusto punto di equilibrio tra le esigenze della tutela ambientale e quelle dello sviluppo socioeconomico sostenibile;
- pianificare in materia di infrastrutture creando convenienze localizzative ed orientando lo sviluppo del territorio; le scelte fondamentali sono finalizzate, inoltre, al controllo degli impatti ambientali delle grandi opere in termini di consumo di risorse naturali, inquinamento dell'atmosfera e delle acque, rumore e rischi idrogeologici;
- individuare le carenze infrastrutturali di cui soffre la Provincia di Salerno che si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.
- puntare su interventi miranti a ridurre la perifericità delle aree deboli e consentire un aumento della competitività attraverso un sistema integrato di trasporti, perseguendo la riduzione degli squilibri territoriali;
- in coerenza con le finalità del PTCP, dare priorità alle infrastrutture essenziali per l'integrazione della Provincia di Salerno con le altre regioni del paese e con l'Europa valorizzandone le opportunità offerte dalla posizione geografica;

In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del territorio viene individuata nella formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, nel potenziamento e

nell'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e nella loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie. I contenuti specifici del PSP sono l'inquadramento complessivo delle azioni e degli interventi, la stima di massima del fabbisogno e della proposta per il suo soddisfacimento, il modello di gestione degli interventi e le alternative progettuali di maggiore rilevanza.



Fig. 1.4.2 - Stralcio della Tavola 2.1.1 “Le infrastrutture, i trasporti e la logistica”, PTCP di Salerno (in azzurro scuro l'area di espansione dell'aeroporto prevista dal PTCP).

1.5 La pianificazione urbanistica comunale

Il sedime aeroportuale, anche in chiave di espansione, ricade nei comuni di Pontecagnano Faiano e di Bellizzi, mentre in termini di superfici di vincolo risulta essere interessato anche il comune di Montecorvino Pugliano.

Pontecagnano Faiano

Il comune di Pontecagnano Faiano risulta dotato di Piano Regolatore Generale (PRG), approvato con DPGR n.18 del 07.01.1988.

Nell'anno 2013 sono iniziate le procedure per la predisposizione del nuovo PUC.

Tale strumento urbanistico generale ha individuato sul territorio comunale una serie di aree destinate prevalentemente ad attività agricole, industriali ed artigianali.

L'area interessata si compone, nell'ambito del comune di Pontecagnano Faiano, delle seguenti destinazioni d'uso:

- Attuale area di sedime: Zona Omogenea F3 – servizi generali (Zone destinate ad attrezzature di interesse generale e di uso pubblico- parcheggi, reti tecnologiche, aeroporto)
- Area di espansione THR 23 e THR 05: Zona Omogenea E3 (Zona destinata ad uso agricolo identificate come aree seminate con colture pregiate).

Bellizzi

Per quanto attiene il Comune di Bellizzi, su cui ricadono aerostazione e parcheggi auto, il relativo PRG è stato approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n.72 del 25.03.2008. L'area aeroportuale che insiste sul territorio comunale di Bellizzi risulta ricadere nelle seguenti zone omogenee: Attuale area terminal/parcheggio auto: Zona Omogenea F8 (Zona destinata ad attività aeroportuali);

Area espansione terminal/parcheggi: Zone Omogenee F8 – D.t3 (area non edificata destinata ad insediamenti turistici) – E 12 (area destinata alla produzione agricola).

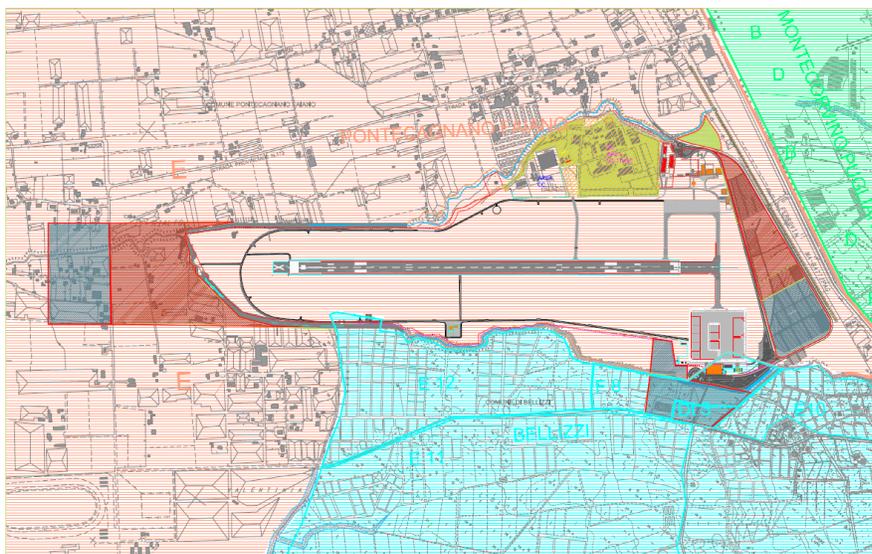


Figura 1.5.1 – Zonizzazione urbanistica comunale

2 - Il quadro normativo

La presente Relazione è stata predisposta in conformità al D.P.C.M. 12 Dicembre 2005 “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti”.

L'istanza di tutela e valorizzazione di paesaggio, ai fini della salvaguardia dei valori che esso esprime, è disciplinata dalla parte terza del Codice dei beni culturali e del Paesaggio.

Il vincolo paesaggistico agisce come limite al diritto di proprietà e si pone come ostacolo alle trasformazioni negative dei beni protetti. Nelle aree tutelate, le ipotesi di trasformazioni del territorio sono soggette a valutazioni di tipo quantitativo e di natura qualitativa, con l'obiettivo di consentire esclusivamente gli interventi che si inseriscono armoniosamente nel contesto paesaggistico.

Ai fini della redazione della presente Relazione sono stati presi in considerazione in seguenti atti legislativi:

- DLgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, così come modificato dal D Lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- DPCM 12 Dicembre 2005, recante “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica”;
- DPR 139/2010, recante “Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni”.

2.1 Oggetto ed ambito di applicazione della normativa

Il primo elemento oggetto di approfondimento delle disposizioni normative è rappresentato dall'oggetto e dall'ambito di applicazione della disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica. In tale ottica, nel seguito sono riportate le principali disposizioni inerenti ai seguenti aspetti:

- definizione di paesaggio;
- identificazione dei beni paesaggistici;
- ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica.

2.2 Finalità e criteri di redazione della relazione paesaggistica

Come noto, il comma terzo del citato art. 146 del Codice disponeva che questa fosse "individuata, su proposta del Ministro, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni". In osservanza di detto disposto, con il DPCM 12 Dicembre 2005 sono stati definiti finalità, criteri di redazione e contenuti della relazione

paesaggistica che "correda, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, d)" del Codice.

In merito alle finalità, come definito dall'art. 2 del citato DPCM, la Relazione "costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146, comma 5 del predetto Codice".

In tal senso, l'Allegato dispone che la Relazione contenga tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti, direttive, prescrizioni e ogni altra indicazione del piano paesaggistico, ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Gli aspetti metodologici e contenutistici della Relazione sono fissati nell'Allegato al citato decreto con riferimento a:

- Criteri di redazione;
- Contenuti, articolati in “documentazione tecnica” ed “elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica”, ed individuati nel dettaglio per diverse tipologie di opere.

Per quanto attiene ai criteri di redazione, secondo quanto riportato al capitolo 2 dell'Allegato, la Relazione dovrà dare conto di:

1. stato dei luoghi prima dell'intervento, con riferimento al contesto paesaggistico ed all'area intervento;
2. caratteristiche progettuali dell'intervento;
3. stato dei luoghi dopo intervento, con indicazione degli impatti sul paesaggio prodotti dalle trasformazioni proposte e degli elementi di mitigazione e di compensazione necessari.

La Relazione dovrà inoltre contenere anche tutti gli elementi utili all'Amministrazione competente per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali ed accertare:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

2.3 Contenuti della Relazione paesaggistica

Relativamente ai contenuti, il fattore centrale che connota le disposizioni in tal senso previste dall'Allegato, risiede nella loro diversa modulazione in relazione alla rilevanza dimensionale dell'opera o intervento in progetto.

A tale riguardo l'Allegato difatti distingue due tipologie di opere/interventi, rappresentate da quelli “di grande impegno territoriale” e da altri interventi i quali, non essendo identificati con una esplicita terminologia, a buon diritto possono essere individuati in tutti gli interventi ed opere che non presentano un grande impegno territoriale.

La prima tipologia, a sua volta articolata in relazione alla estensione in interventi od opere a “carattere areale” ed a “carattere lineare o a rete”, è definita come costituita da “interventi e/o opere [che] caratterizzano e modificano vaste parti del territorio”.

Occorre precisare che la distinzione qui riportata non fa riferimento alla categoria degli “interventi di lieve entità” di cui all’Allegato I del DPR 139/2010 per i quali è prevista la autorizzazione semplificata.

Stante quanto riportato, appare possibile affermare che, ai fini della definizione degli aspetti contenutistici, la norma distingue tre tipologie di opere ed interventi, rappresentate da quelle di grande impegno territoriale, da altre opere ed interventi di non grande impegno territoriale, nonché dagli interventi lievi, con riferimento alle quali i contenuti della Relazione sono definiti dal capitolo 4 dell’Allegato al DPCM 12.12.2005, dal capitolo 3 del medesimo allegato e dall’articolo 2 del DPR 139/2010.

In ragione di tale articolazione e ricordato che la norma distingue i contenuti della Relazione in “Documentazione tecnica” ed “Elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica”, per quanto specificatamente riguarda quelli relativi alle opere ed interventi di non grande impegno territoriale, ai sensi del citato capitolo 3 dell’Allegato, detti contenuti possono essere così sintetizzati:

1. Documentazione tecnica

a. Elaborati di analisi dello stato attuale

- Descrizione dei caratteri paesaggistici del contesto paesaggistico e dell’area di intervento;
- Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell’area di intervento;
- Rappresentazione foto grafica dello stato attuale dell’area d’intervento e del contesto paesaggistico, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e

percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio;

b. Elaborati di progetto

Planimetria di inquadramento dell'area e dell'intervento/i (scale 1:10.000, 1:5000, 1:2000 raffrontabili - o coincidenti - con quelle della cartografia descrittiva dello stato di fatto);

Area di intervento

- Planimetria area di intervento (scala 1:200 o 1:500 in relazione alla sua dimensione) con l'individuazione delle opere di progetto in sovrapposizione allo stato di fatto, rappresentate con le coloriture convenzionali (rosso nuova costruzione, giallo demolizione);
- Sezioni dell'intera area in scala 1:200, 1:500 o altre in relazione alla sua dimensione, estesa anche all'intorno;

Opere in progetto

- Piante e sezioni quotate degli interventi di progetto, rappresentati anche per sovrapposizione dello stato di fatto e di progetto con le coloriture convenzionali, nonché l'indicazione di scavi e riporti;
- Prospetti dell'opera prevista, estesa anche al contesto con l'individuazione delle volumetrie esistenti e delle parti inedificate, rappresentati anche per sovrapposizione dello stato di fatto e di progetto con le coloriture convenzionali, con indicazione di materiali, colori, tecniche costruttive con eventuali particolari architettonici;
- Testo di accompagnamento con la motivazione delle scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica, in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si

inseriranno le opere previste, alle misure di tutela ed alle indicazioni della pianificazione paesaggistica ai diversi livelli.

Per quanto invece concerne i contenuti relativi alle opere di grande impegno territoriale e segnatamente a carattere areale, la documentazione deve essere composta da:

1. Planimetria con:

- punti da cui è visibile l'area di intervento;
- foto panoramiche e dirette che individuino la zona di influenza visiva e le relazioni di intervisibilità dell'opera e/o dell'intervento proposto con il contesto paesaggistico e con l'area di intervento;
- la scala grafica dovrà essere scelta in rapporto alla morfologia del contesto tra 1:5.000, 1:10.000, 1:25.000.

2. Rilievo fotografico degli skyline esistenti dai punti di intervisibilità (come indicati nella planimetria di cui al punto precedente) che evidenzino la morfologia naturale dei luoghi, il margine paesaggistico urbano o naturale a cui l'intervento si aggiunge o che forma, la struttura periurbana in cui eventualmente l'intervento si inserisce.

3. Cartografia (scala 1:5.000, 1:10.000, 1:25.000) che evidenzino le caratteristiche morfologiche del contesto paesaggistico e dell'area d'intervento, con riferimento a:

- tessitura storica, sia vasta che minuta esistente: in particolare, il disegno paesaggistico (urbano e/o extraurbano), l'integrità di relazioni, storiche, visive simboliche dei sistemi di paesaggio storico esistenti (rurale, urbano, religioso, produttivo, ecc.), le strutture funzionali essenziali alla vita antropica, naturale e alla produzione (principali reti di infrastrutturazione); le emergenze significative, sia storiche, che simboliche;
- eventuale struttura periurbana diffusa o aggregazione lineare recente;
- rapporto che l'opera e/o l'intervento instaura con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali.

4. Documentazione di progetto e/o fotografica delle soluzioni adottate per interventi analoghi nelle stesse zone, o in altri casi significativi realizzati in aree morfologiche o d'uso del suolo simili.

5. Simulazione dettagliata delle modifiche proposte, soprattutto attraverso lo strumento del rendering fotografico.

3 - Area di intervento: caratteri distintivi e vocazioni territoriali

Gli interventi proposti dal Piano di Sviluppo (PSA) dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi interessano una porzione di territorio del settore nord della Piana del Sele, a circa 15 km in direzione sud dal centro urbano del Comune di Salerno. (cfr. Allegato "REL-PAE-02" - Tav. RP.01.1).

L'intera Piana del Sele occupa una superficie di circa 480 kmq, delimitata a sud-est dai rilievi collinari costieri del Cilento, a nord-ovest dalle colline di Salerno, ad est dai rilievi dei Monti Picentini e dal Massiccio degli Alburni e ad ovest dal Mar Tirreno, si sviluppa su terrazzi alluvionali antichi, dolcemente ondulati, incisi dai corsi d'acqua. L'uso agricolo di queste aree è relativamente recente, successiva alla bonifica integrale degli anni '30 del ventesimo secolo, con la progressiva affermazione degli ordinamenti specializzati intensivi (arboreti da frutto, colture orticole di pieno campo ed in coltura protetta).



Fig.3.1 – Immagine aerea della Piana del Sele.

La Piana è stata abitata sin dall'antichità. A partire dal V secolo d.C., però, l'instabilità dell'assetto idrografico dei bacini (frutto anche di lenti, continui cambiamenti della piana, legati alla sua evoluzione geomorfologica tardo-quadernaria di natura glacio-eustatica e vulcanica), la mortalità causata dalla malaria e i lunghi periodi di belligeranza determinarono il suo graduale abbandono da parte degli abitanti che, rifugiatisi sulle colline, ne aggravarono il dissesto con ripetuti disboscamenti e dissodamenti delle pendici dei monti (Bruno, 1982, p. 8). La pianura divenne così, per secoli, un regno di paludi malariche, in alcune zone persistenti anche dopo la Seconda Guerra Mondiale (Migliorini, 1949, p. 51).

La situazione si sarebbe risolta solo con la bonifica fascista (L. n. 3134 del 24/12/1928), sostenuta da alcuni imprenditori locali dell'area del "Destra Sele" (tra cui Mattia Farina), contro le resistenze di molti dei grandi proprietari terrieri che avrebbero voluto continuare a monopolizzare e usare a proprio esclusivo vantaggio le risorse idriche della zona. Con la bonifica e le leggi post-belliche di trasformazione fondiaria dei territori impaludati, la Piana del Sele avrebbe così finalmente imboccato la via della rinascita e dello sviluppo, nella creazione di nuovi paesaggi agrari e produttivi (Migliorini, 1949, pp. 41-42).

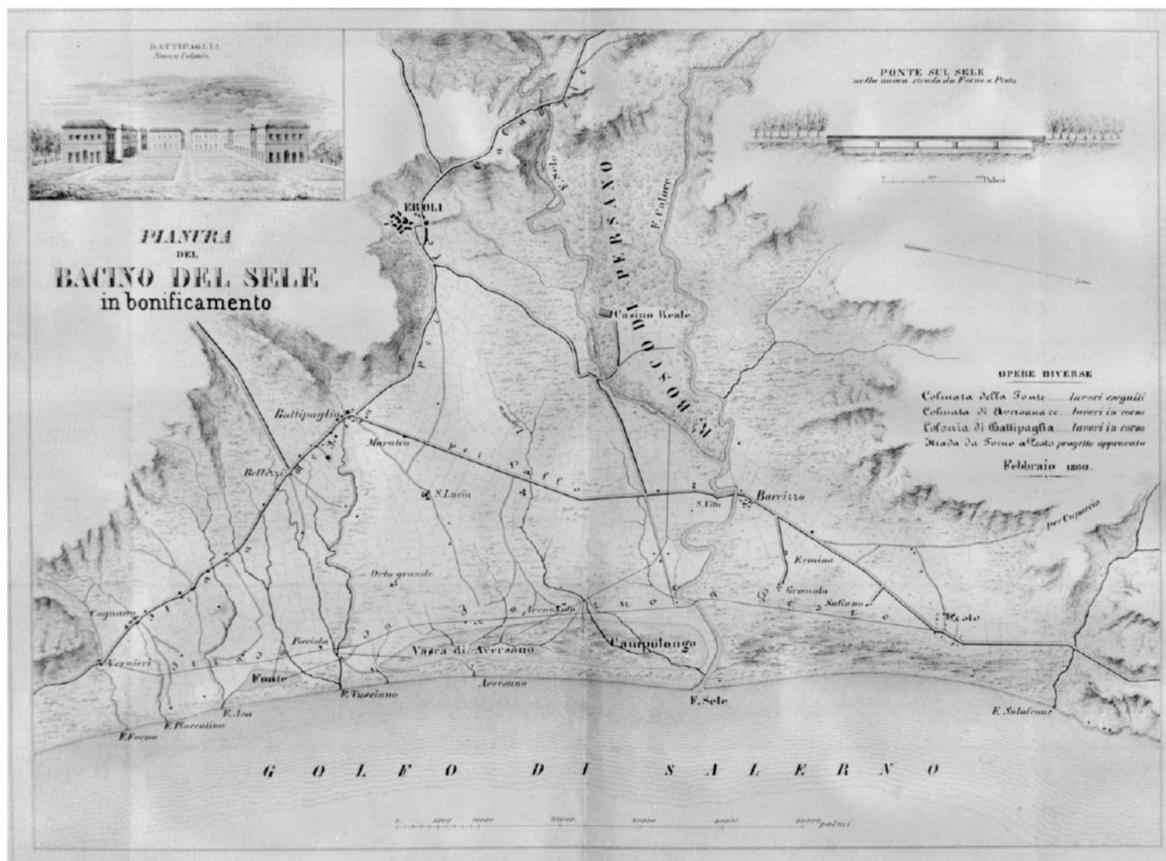


Fig.3.2 - Carta del Bacino di Bonifica del Sele, 1860 (A.C.S., Min. LL.PP. Bonifiche).

In tale contesto, gli ordinamenti produttivi agricoli hanno subito una significativa evoluzione durante gli ultimi decenni, con la drastica diminuzione delle colture tradizionali promiscue e la notevole diffusione dei seminativi irrigui e delle colture orticole di pieno campo e protette, in particolar modo presenti nella Piana del Sele (cfr. fig.2). I processi di urbanizzazione e di intensivizzazione agricola hanno condotto alla degradazione e banalizzazione degli habitat fluviali e ripariali.



Fig.3.3 - Veduta aerea delle ampie aree destinate a colture intensive (Serre). A destra, parte del sedime Aeroportuale.

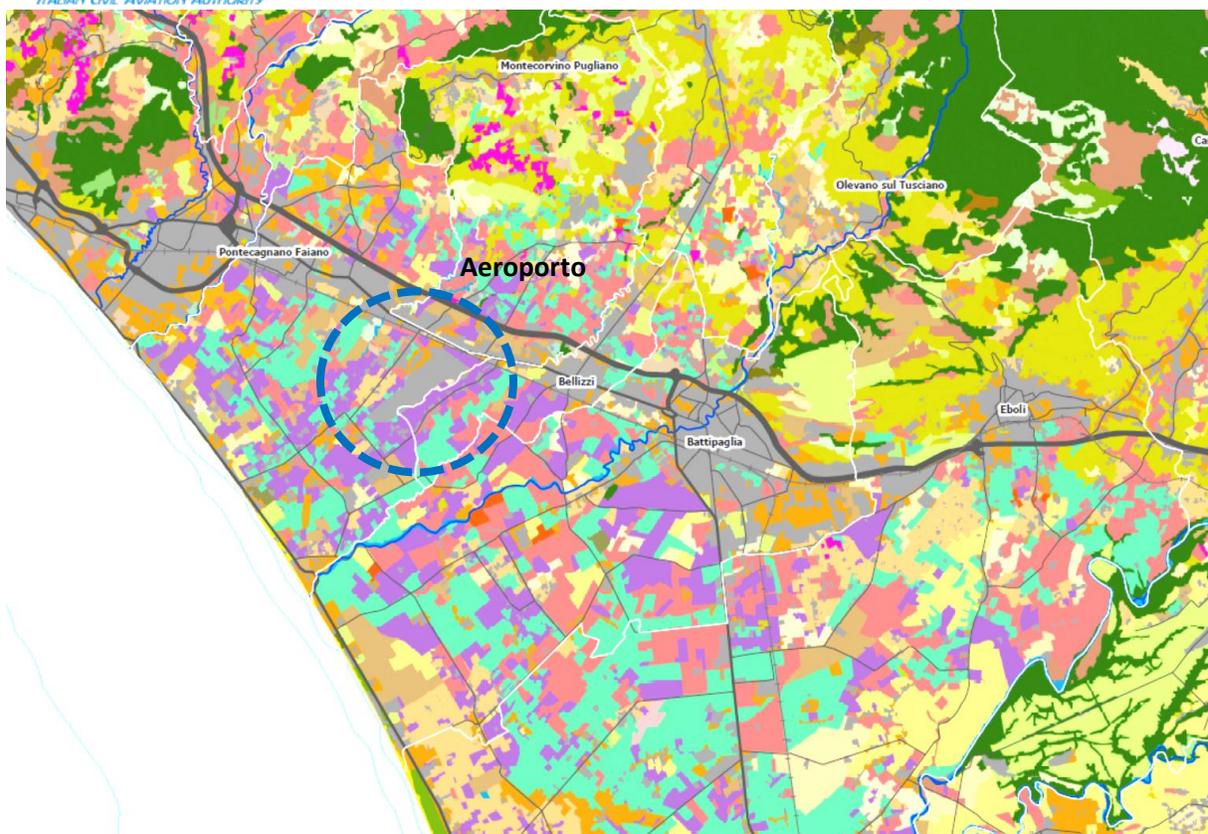


Fig.3.4 - Stralcio della Carta dell'uso agricolo dei suoli, PTCP di Salerno, D.C.P. n.15 del 30/03/2012. Le aree di colore viola e azzurro rappresentano rispettivamente le colture sotto serra ed i seminativi irrigui. Le aree di color corallo rappresentano i frutteti specializzati.

3.1 Indicazione dei livelli di tutela

Insistono sull'area interessata dagli interventi previsti dal PSA le seguenti tipologie di vincoli paesaggistici, ambientali e storico-culturali (cfr. Allegato "REL-PAE-02" - Tav. RP.01.4):

- Aree di tutela paesistica ai sensi dell'Art. 134 del D.lgs n. 42 del 2004 e s.m.i. ;
- Aree di tutela paesistica ai sensi dell'Art. 142 del D.lgs n. 152/06 s.m.i. ; in particolare *"fiumi, torrenti, corsi d'acqua (...) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"*;
- Zone di interesse archeologico

Aree di tutela paesistica

I beni paesaggistici sono gli immobili e le aree, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturalistici ed estetici del territorio, indicati dall' Articolo 134 del D.lgs n. 42 del 2004:

Art. 134

1. Sono beni paesaggistici:

- a) *gli immobili e le aree indicati all'articolo 136, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141;*
- b) *le aree indicate all'articolo 142;*
- c) *gli immobili e le aree comunque sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.*

Le aree tutelate individuate per legge sono le seguenti:

Art. 142

Aree tutelate per legge

1. *Fino all'approvazione del piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 156, sono comunque sottoposti alle disposizioni di questo Titolo per il loro interesse paesaggistico:*

- a) *i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;*
- b) *i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;*
- c) *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;*
- d) *le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;*
- e) *i ghiacciai e i circhi glaciali;*

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;

h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;

i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;

l) i vulcani;

m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice

Zone di interesse archeologico

L'area di intervento interessa una piccola porzione (circa il 5%) della zona vincolata di interesse archeologica che insiste nel territorio comunale di Pontecagnano Faiano.

Pontecagnano si situa in una zona intimamente connessa alla storica presenza degli Etruschi in Campania, nell'Agro Picentino, che da Sorrento, come rammentava Plinio¹, si estendeva sino al fiume Silaro (o Sele). Prima della fondazione della greca Posidonia-Paestum, Pontecagnano fu indubbiamente il centro di maggior rilievo della Piana del Sele, caratterizzato da un lungo arco di vita, come testimoniano le migliaia di tombe scavate che si distribuiscono in un arco cronologico che, dal principio del IX secolo giunge all'inizio del III a.C., epoca nella quale si assiste ad una sorta di contrazione e di ripiegamento. Nel corso del III sec. a.C. una rivivificazione del centro coinciderà con la fondazione della colonia romana di Picentia nel 268 a.C.², che secondo le fonti storiche fu originata dal trasferimento nel Salernitano della tribu' adriatica dei Picentini, da cui derivò anche il nome del comprensorio tra i fiumi Sarno e Sele. Al principio del I secolo a.C. Pontecagnano subì una distruzione dovuta ad un incendio, forse da porre in connessione con le vicende politiche di Silla, cui fece seguito una successiva fase di vita del centro che si protrarrà sino al V secolo d.C.

¹Plinio, *Naturalis Historia*, 5,3,70

²Strabone, *Geografia*, 5, 4, 13,

Le esplorazioni condotte sul territorio di Pontecagnano hanno evidenziato che l'abitato antico, con la sua estensione pari a circa 85 ettari, doveva sorgere in posizione lievemente sopraelevata rispetto alla zona pianeggiante tutt'intorno. La sua maggiore organizzazione strutturale coincise con la fase recente del periodo Orientalizzante (fine del VII secolo a.C.), quando una sorta di pianificazione urbanistica regolarizzò i connotati dello spazio residenziale secondo un criterio rimasto sostanzialmente immutato sino al volgere del IV secolo a.C. Una strada interna, oggi corrispondente al tracciato di via Cavallegeri, fungeva da elemento divisore in due aree dalle prerogative urbane diverse: la prima situata ad occidente, ove insisteva il vero e proprio settore abitativo, con edifici privati e pubblici (fra gli edifici pubblici meritano di essere ricordati due complessi santuari, il primo in località Pastini ed il secondo in località Carlanzone, frequentati a partire dal periodo arcaico VI-V secolo a.C.). La zona orientale, in base ai ritrovamenti archeologici, sembrerebbe invece avere accolto un quartiere artigianale e industriale: lo testimonia, fra l'altro, l'esistenza del ceramico della città con le relative fornaci, alle cui botteghe era demandata la produzione di laterizi e ceramica corrente fra il principio del VI secolo a.C. e la metà del secolo successivo. Con il IV secolo a.C. si registra un progressivo affievolirsi e lo spegnersi delle attività di culto e di quelle artigianali, in assonanza con un generale decalage del profilo culturale, economico e politico del centro nel più generale quadro della Campania preromana.

Le aree sepolcrali circondavano esternamente l'abitato secondo una partizione spaziale già in essere a partire dalla prima età del Ferro, nel corso del IX e dell'VIII secolo a.C., destinate a un utilizzo che si protrarrà sino al volgere del IV secolo a.C. La loro distribuzione avalla l'ipotesi secondo la quale l'insediamento indigeno più antico e quello successivo di età storica, dai caratteri etrusco-campani, si sovrapposero. Oltre che sul versante sud-occidentale dell'abitato - in quel lembo di territorio che guardava al Picentino - per l'impianto delle necropoli fu, successivamente, prescelto anche il lato meridionale, per le sepolture in epoca Orientalizzante. Anche ad oriente dell'abitato, in località Sant'Antonio, si estendeva una importante necropoli dell'età del Ferro.

Si rimanda alla Tav. RP.01.4 (Allegato – REL-PAE-02) per consultare la rappresentazione cartografica dei livelli di tutela.

L'area di intervento non interessa alcuna area naturale protetta (Parchi, Riserve naturali, Zone umide, Siti della Rete Natura 2000 – SIC e ZPS). Nel dettaglio, la Tavola RP.01.1

(Allegato – REL-PAE-02) mostra la localizzazione delle aree SIC e ZPS e la distanza tra l'area di intervento e le diverse aree naturali protette .

3.2 Analisi e stato attuale del contesto paesaggistico

L'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, che occupa allo stato attuale una superficie di circa 97 Ha, è ubicato per gran parte nel Comune di Pontecagnano Faiano (circa 121 Ha) e per la restante nel Comune di Bellizzi (circa 3 Ha relativi principalmente all'Aerostazione Passeggeri e al parcheggio autovetture). Il perimetro del sedime aeroportuale confina a nord-ovest con la linea ferroviaria "Napoli – Battipaglia" e con il Comune di Montecorvino Pugliano.

L'infrastruttura aeroportuale è inserita nel sistema dei terrazzi alluvionali della Piana del Sele, formato dalle antiche pianure terrazzate percorse dai corsi d'acqua e collocate in posizione rilevata rispetto ai fondovalle alluvionali. Il paesaggio prevalente è di tipo agrario con colture sotto serra e frutteti specializzati, anche viticole. Come detto in precedenza, nel sistema della Piana la bonifica integrale degli anni '30, con le opere di sistemazione idraulica, ha modificato sensibilmente la percezione del paesaggio.

Nelle aree della Piana del Sele si concentrano numerose e varie attività economiche. Tali aree sono caratterizzate da una grande varietà di paesaggi influenzati da processi connessi all'agricoltura, alle attività produttive e allo sviluppo dei sistemi urbani e delle infrastrutture.

In generale, la Piana presenta un livello di naturalità generalmente basso, una notevole frammentazione ecosistemica e habitat spesso degradati, in particolar modo lungo le aste fluviali. Dal punto di vista architettonico, alcune storiche abitazioni contadine continuano a sopravvivere accanto ad edifici più recenti, ma tale commistione insediativa è avvenuta frequentemente in maniera non organica in quanto i nuovi edifici sono per lo più a blocco, si dispongono lungo le strade principali alternandosi a spazi vuoti cementificati, dando luogo ad un *continuum* che ingloba anche i numerosi insediamenti industriali secondo il cosiddetto modello "rururbano".

La Tavola RP.01.5 (Allegato REL-PAE-02) propone un'analisi interpretativa delle componenti strutturanti la porzione di paesaggio della Piana del Sele interessata dagli interventi contenuti nel Piano di Sviluppo aeroportuale.

Le aree a più diretta influenza delle sistema urbano si sviluppano lungo le principali arterie viarie, come descritto pocanzi, contenute in un frammentato sistema di aree periurbane, troppo spesso privo dei minimi standard di qualità urbana. I paesaggi sono modellati prevalentemente dalla semplificazione degli ordinamenti agricoli e dalla intensificazione delle pratiche agricole. Le aree a più elevata naturalità e biodiversità sono localizzate su versanti medio-alti dei rilievi montani dei Picentini e Alburni, che si raccordano con la pianura attraverso le fasce pedemontane prevalentemente occupate da colture legnose permanenti.

4 - Descrizione degli interventi

Gli interventi oggetto di valutazione e, conseguentemente, quelli per i quali la presente relazione deve fornire dati che risultano necessari per individuare e valutare i principali impatti sul paesaggio e sul patrimonio culturale, sono stati identificati ed elencati nella seguente tabella, nonché rappresentati sulla Tav.RP.01.6 dell' Allegato "REL-PAE-02", inclusi gli interventi propedeutici di acquisizione aree in testa sud-est (THR05), in testata nord-ovest (THR23) e in area terminal passeggeri:

Interventi identificati (PSA)	Cod. Intervento
Acquisizione nuove aree (circa 42 Ha)	INT.01
Sistema funzionale	
<i>SF1 - Sistema Airside</i>	
Prolungamento pista di volo (da 1.655 a 2.200 ml)	SF1.1
Adeguamento torrenti Diavolone/Volta Ladri	SF1.2
<i>SF2 - Sistema Terminale</i>	
Ampliamento e adeguamento terminal passeggeri	SF2.1
Sistema viabilità di accosto - parcheggio aerostazione passeggeri e deviazione T. Volta Ladri.	SF2.2
Edifici mezzi di rampa	SF2.3
Edificio multifunzionale	SF2.4
<i>SF3 - Sistema Area ovest</i>	
Nuova aerostazione e parcheggio Aviazione Generale	SF3.1
Nuovo deposito carburanti e area per carico cisterne	SF3.2
<i>SF5 - Sistema primo soccorso</i>	
Ampliamento e adeguamento edificio Vigili del Fuoco	SF5.1

Ai fini della valutazione della compatibilità degli interventi appena elencati, si descrivono di seguito le diverse caratteristiche e configurazioni di ogni singolo intervento:

INT.01 – Acquisizione nuove aree

Come descritto in precedenza (cfr. parag.1.2), gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo hanno come esigenza prioritaria l'acquisizione di aree per l'espansione del nuovo sedime aeroportuale onde poter realizzare l' allungamento della pista di volo di 367 m, l'ampliamento del parcheggio area Terminale, la realizzazione di nuova viabilità, le opere correlate.

Le aree di esproprio, sia a sud- ovest che a nord-est del sedime aeroportuale, risultano prevalentemente di natura agricola, con presenza di serre, edifici rurali e capannoni privi di valore storico-architettonico. Le nuove aree di sedime da acquisire per circa 42 Ha totali risultano da anettere in due fasi rispettivamente da 31 Ha - FASE 1 ed ulteriori 11 Ha - FASE 2.

SF.1 Sistema Airside

SF1.1 - Prolungamento pista di volo

Gli interventi previsti nel PSA prevedono il potenziamento della pista di Volo fino a raggiungere la lunghezza di 2.200 m.

In tal modo l'Aeroporto sarà in grado di accogliere aeromobili della classe C, tipo B737/800, A319, A320 e/o similari.

Per la realizzazione di tali interventi si renderà necessario acquisire, previo esproprio, circa 25 Ha di nuove aree in corrispondenza della RWY05.

La pista 05/23 in configurazione finale avrà una lunghezza complessiva di 2.200m.

La larghezza della piattaforma è di 45 m con profilo trasversale, a falda unica e pendenza trasversale dell'1%.

Le caratteristiche geometriche della pista di volo, di seguito esposte, risultano in linea con quanto prescritto dal Regolamento ENAC per "La Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti".

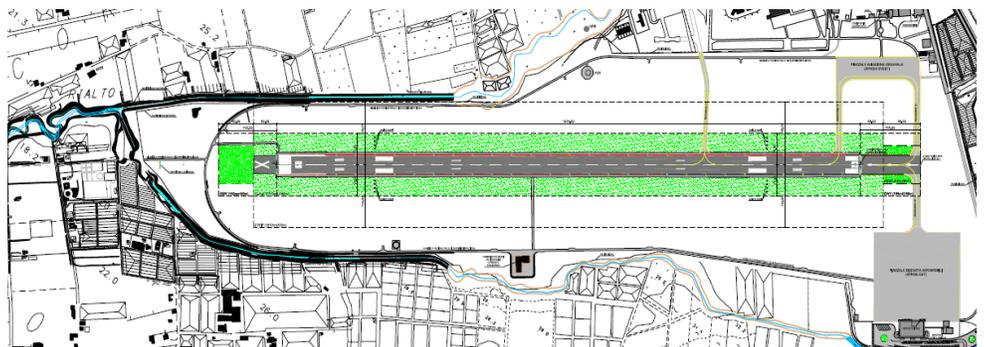
La pista risulta prevalentemente in uso monodirezionale con atterraggi strumentali per pista 05, mentre per i decolli si utilizzerà la pista 23.

Alcuni dati essenziali inerenti all'intervento SF.1 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

I Aspetti generali		
	<i>Sistema aeroportuale</i>	Infrastrutture di volo
Tipologia di opera	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione infrastruttura di volo
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 (2°anno)

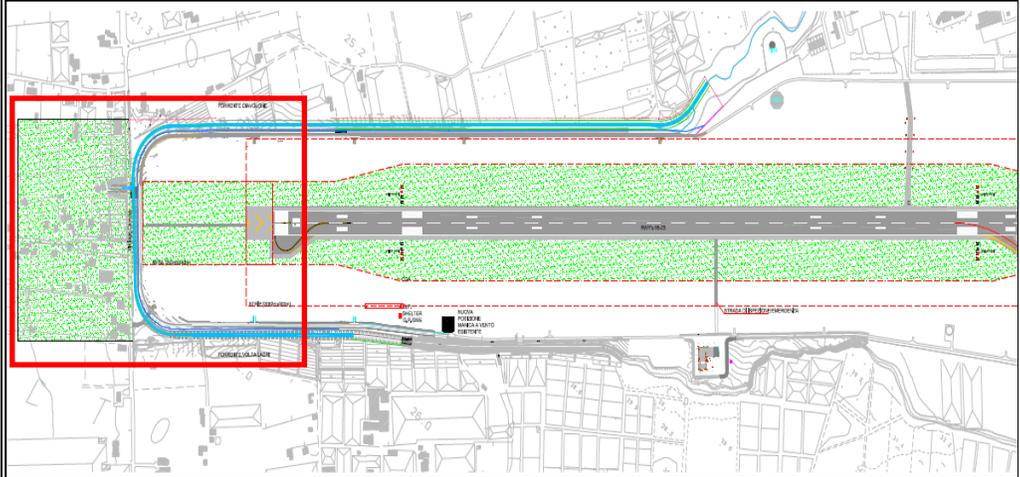
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento

Assetto attuale



Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN
05	1500	1655	1500	1500	95X90	23/F/B/Y/T
23	1655	1805	1655	1500	90X90	ASPH

Assetto di progetto



Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN
05	1962*	2022	1962	1867	150X240	MIN 40
23	1655	1805	1655	1500	150x240	ASPH

***su richiesta 60 m di TORA aggiuntiva a tergo del fine pista RWY05 (TORA ON REQUEST 2022m)**

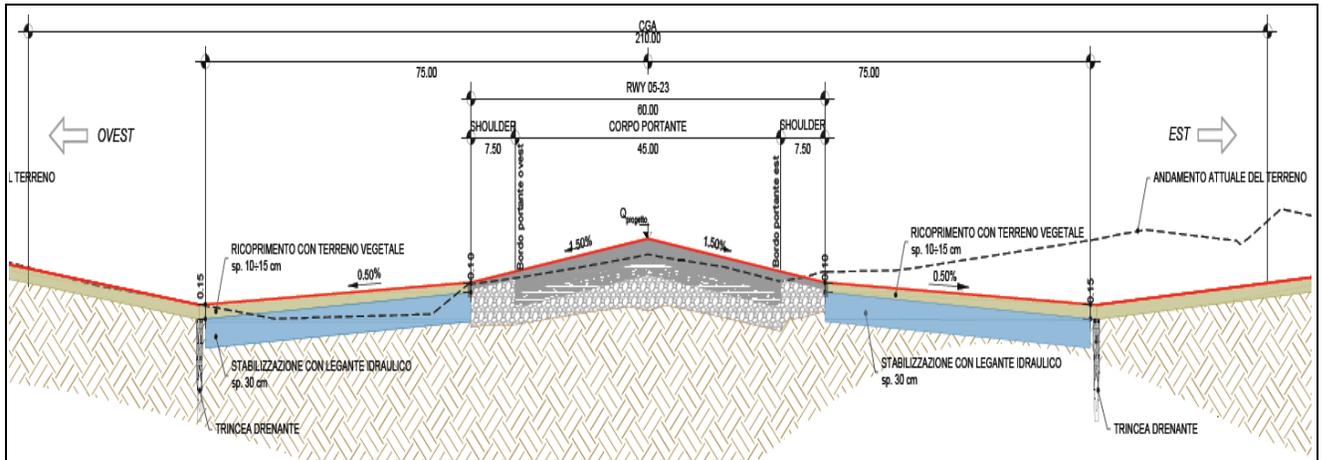
Caratteristiche dell'area di intervento

Il prolungamento della pista di volo avverrà in direzione sud verso il mare (unica direzione possibile) per una lunghezza di 367 m con il conseguente spostamento della THR 05 ed annessione al sedime aeroportuale di un'area di ca 160532 mq ricadenti nel Comune di Pontecagnano attraverso procedura espropriativa per pubblica utilità. Le aree da espropriare ospitano in prevalenza attività agricole (coltivazioni in serra, allevamenti, ecc.) ed in parte ridotta civili abitazioni.

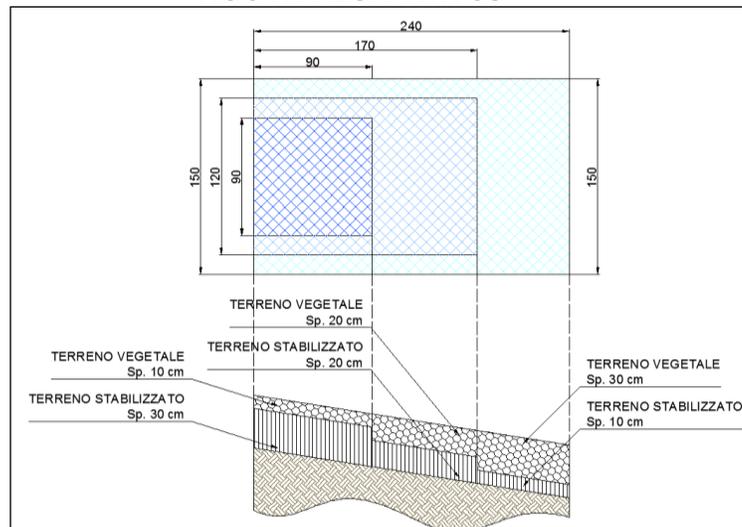
Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
II	Caratteristiche dimensionali, tecniche e strutturali	

Caratteristiche	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	45 m (+2 shoulder da 7,5 m)
------------------------	---------------------------------------	-----------------------------

dimensionali	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	367 m
	<i>Superficie (m²)</i>	22020
Caratteristiche tecniche	<p>L'andamento altimetrico longitudinale non solo del prolungamento ma dell'intera pista di volo RWYs 05/23 verrà studiato in modo che le pendenze del nuovo profilo siano in accordo con la normativa di riferimento con pendenza media inferiore all'1,00%. La larghezza del corpo portante della pista di volo nel tratto di prolungamento resterà invariata ossia di 45 m con le due fasce antipolvere larghe 7,50 m ciascuna, poste in adiacenza alla pista. La pendenza trasversale conferita alla pista di volo è pari all'1,5% e mantenuta sostanzialmente costante per tutto lo sviluppo della pista. La porzione di STRIP prima delle testate, denominata antiblast, di dimensione 62 m x 60 m sulla testata 05 sarà pavimentata. In corrispondenza della THR 05, al fine di permettere inversione di marcia di un aeromobile proveniente dalla testata 23 è prevista la realizzazione di una turn pad delle dimensioni appropriate a consentire la manovra di inversione a tutti gli aeromobili fino al codice C. La RESA sarà di dimensione 240x150 m opportunamente livellata con pendenza sempre al di sotto del limite fissato del 5% e sarà realizzata definendo tre diverse zone a "cedevolezza" variabile.</p>	



NUOVA RESA THR 05



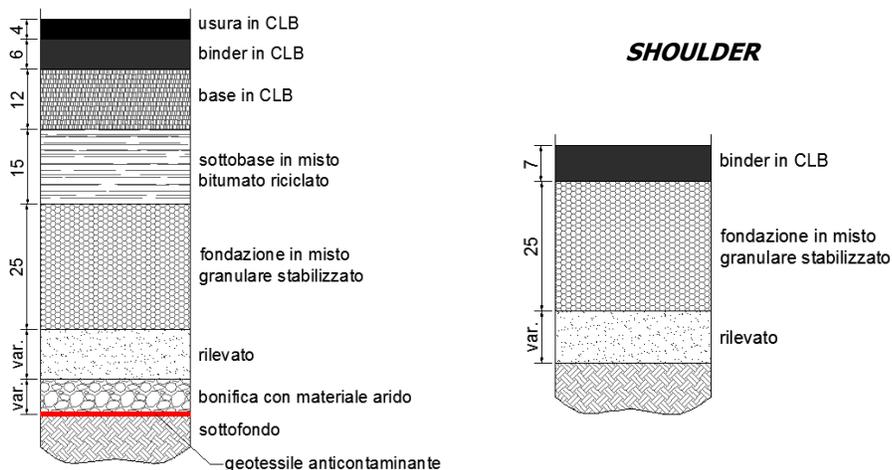
Caratteristiche strutturali

Per quanto riguarda la sovrastruttura del prolungamento della pista di volo, si avrà la seguente stratigrafia:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 4 cm;
- Strato di binder in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 6 cm;
- Strato di base in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 12 cm;
- Strato di sotto base in misto bitumato riciclato a freddo sp. 15 cm;
- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato sp. 25 cm.

In questo nuovo tratto di infrastruttura la pavimentazione avrà, in termini di strati legati a bitume, il medesimo pacchetto previsto per il tratto di riqualifica. L'unica differenza risiede nello strato di fondazione (dello spessore di 25cm) che sarà evidentemente costituita da Misto Granulare Stabilizzato da cava. Discorso analogo vale per le shoulder ove la fondazione sarà tutta di nuova fornitura. Infine, considerando che il tratto in prolungamento sorgerà su aree nuove occupate attualmente da serre e campi coltivati, è prevista, in questo tratto, una bonifica con materiale arido per una profondità di 1 metro dal piano campagna, al di sotto della quale verrà steso un telo di geotessile anticontaminante. E' stato previsto il completo riciclo del conglomerato bituminoso derivante dalle fresature dell'intervento di riqualifica delle infrastrutture esistenti attraverso la realizzazione di uno strato di sottobase in misto bitumato riciclato.

Prolungamento Pista Di Volo 05/23



III	Caratteristiche costruttive	
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	1 anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase1 – 2 ^ anno. L'intervento comincerà appena terminata la riconfigurazione dei canali, della viabilità perimetrale e della recinzione e potrà avvenire parallelamente alla riqualifica della pista di volo.
Lavorazioni macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra - Compattazione terreno; - Stesa materiali e compattazione dei diversi strati dei pacchetti stradali - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolitore; - Escavatore, rullo compattatore - Motorgrader; - Vibrofinitrice; - Autobotte.

SF1.2 - Adeguamento torrenti Diavolone e Volta Ladri

Si provvede a descrivere tutti quanti gli interventi e/o le nuove opere di sistemazione idraulica che mirano prioritariamente alla mitigazione del rischio idrogeologico e alla messa in sicurezza dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri, ricadenti all'interno del territorio dei Comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi ed interessati dal progetto di sviluppo dell'infrastruttura in oggetto.

Nello specifico, gli interventi hanno la finalità di ridurre il rischio idrogeologico ed evitare quindi che un possibile futuro evento alluvionale interessi l'area del sedime aeroportuale, nonché le aree limitrofe. Sono stati pertanto studiati interventi di riqualifica e manutenzione straordinaria dei due corsi d'acqua in modo da permettere lo sviluppo dell'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano garantendo il deflusso delle acque in condizioni di sicurezza.

L'analisi idrologica ed idraulica ha interessato, pertanto, i tratti dei suddetti torrenti che si sviluppano a valle della linea FF.SS. Napoli-Battipaglia, e più precisamente dei tronchi che vengono interessati dagli interventi di prolungamento dell'infrastruttura aeroportuale.

Relativamente alle aree di espansione previste per l'adeguamento dei torrenti, si è di fronte ad un sito scarsamente antropizzato, caratterizzato per lo più da ambiti prettamente agricoli, con presenza di coltivazioni sotto serra e presenza di fabbricati rurali di scarso interesse sia storico che architettonico e isolate abitazioni.

Stato attuale dei torrenti Diavolone e Volta Ladri

L'area d'intervento è caratterizzata da un reticolo idrografico non particolarmente fitto né complesso poiché, nella zona definita di media collina, i principali corsi d'acqua prendono origine da manifestazioni sorgive dislocate a quote basse.

L'area d'interesse è delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro ovest dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo.

L'area non presenta situazioni di criticità idraulica e non ricade tra le aree classificate a rischio esondazione ed in alcuna fascia di rischio alluvioni. Pertanto, con riferimento all'area di sedime ed al suo immediato intorno, si può ritenere che non sussistono elementi di pericolosità e/o rischio idraulico dovuti ad esondazione dei suddetti corsi d'acqua.

Dalla Carta dei Bacini Idrografici e dalla relativa Rete Idraulica Naturale si evince che l'area di sedime dell'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano ricade nel bacino idrografico del Torrente Rialto, costituito a sua volta dai sottobacini dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri.

A valle del sedime aeroportuale, a causa della morfologia pianeggiante della fascia costiera, il reticolo idrografico si presenta meno denso ed intrecciato. Gli alvei si presentano abbastanza stabili e con localizzati fenomeni erosivi prodotti prevalentemente da ruscellamento delle acque meteoriche provenienti dalle superfici agricole adiacenti.

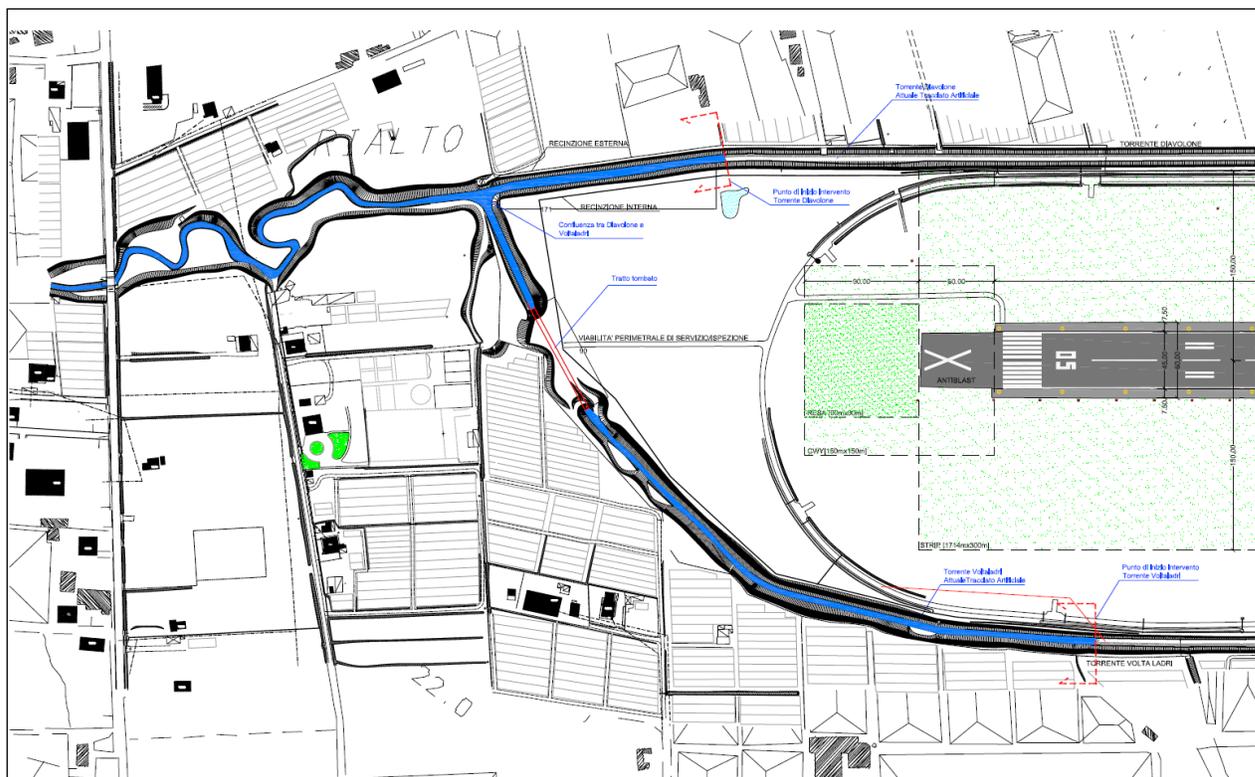


Fig. SF1.2.1 - Stato Attuale dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri.

I tratti dei suddetti torrenti si sviluppano a valle della linea FF.SS. Napoli - Battipaglia - Reggio Calabria, fino alla confluenza ubicata a valle (Sud - Ovest) nell'area di pertinenza dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano dove è previsto l'allungamento della pista di volo.

Occorre sottolineare che la confluenza dei suddetti torrenti è stata già spostata verso valle rispetto alla posizione naturale per la realizzazione delle opere attualmente esistenti.

In particolare, infatti, i tratti dei due Torrenti che si sviluppano in adiacenza al sedime aeroportuale presentano una sezione artificiale il cui letto di magra è realizzato mediante una semi-tubazione tipo "armco" Ø120cm raccordata alle sponde in terra mediante cordoli in cls.



Fig. SF1.2.2: Sezione Attuale Torrente Volta Ladri



Fig. SF1.2.3: Sezione Attuale Torrente Volta Ladri.

Inoltre, il tratto del Torrente Volta Ladri che si sviluppa in corrispondenza dell'asse pista risulta tombato per un tratto pari a circa 90m. Tale situazione rappresenta un fattore di criticità in termini di sicurezza del deflusso idrico.



Fig. SF1.2.4: Tombinatura del Torrente Volta Ladri.



Fig. SF1.2.5: Sezione Attuale Torrente Diavolone.

Attualmente entrambi i corsi d'acqua, Diavolone e Volta Ladri, si presentano in pessimo stato di conservazione. Nel corso dei sopralluoghi, infatti, è stato possibile constatare lo stato di profondo degrado in cui versano i due torrenti. In particolare nei tratti in adiacenza al sedime aeroportuale sono presenti numerosi scarichi non censiti riconducibili alle svariate aziende agricole presenti ai margini dell'area. Peraltro tali scarichi risultano in pessime condizioni di manutenzione.



Fig. SF1.2.6: La vegetazione ostacola il deflusso nel Torrente Diavolone.



Fig. SF1.2.7: Particolare di uno degli scarichi.

In generale, ma soprattutto a valle della confluenza tra i due torrenti, l'alveo comune denominato Rialto risulta invaso dalla vegetazione, costituita spesso da arbusti ed alberi d'alto fusto, che pregiudicano il normale deflusso delle acque.



Fig. SF1.2.8 (sinistra): Condizioni del corso d'acqua a valle della confluenza tra Diavolone e Volta Ladri.

Fig. SF1.2.9 (destra): Condizioni del corso d'acqua in corrispondenza del ponte di Via Lago Carezza.

In corrispondenza del ponte di Via Lago Carezza vi è poi una profonda criticità dovuta al fatto che l'alveo del Torrente Rialto risulta invaso da rifiuti di ogni genere, spesso di notevoli dimensioni.

Gli interventi di adeguamento

Gli interventi previsti nel Progetto Definitivo prevedono la riqualifica e la manutenzione straordinaria dei torrenti Diavolone e Volta Ladri in modo da permettere il prolungamento della pista di volo RWY 05/23 dell'Aeroporto Costa D'Amalfi.

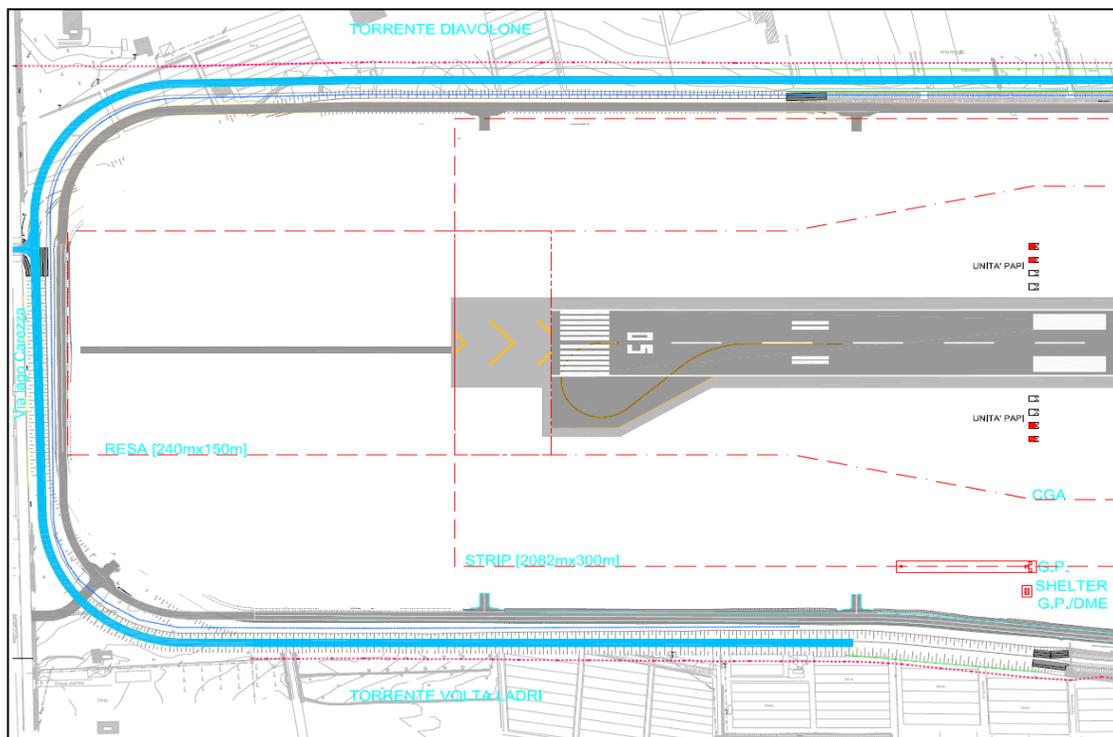


Fig. SF1.2.10: Stato di progetto dei torrenti Diavolone e Volta Ladri.

In particolare gli interventi consistono in una rettifica del tracciato dei due torrenti in modo da rispettare le aree sensibili previste dalle normative aeroportuali. L'andamento planimetrico dei corsi d'acqua proseguirà, in tal modo, all'esterno dell'area di Strip, evitando di interferire con le attività dell'aeroporto e con le strumentazioni a supporto degli aeromobili. Il tracciato rettificato del Torrente Diavolone avrà uno sviluppo pari a circa 1.440m.

La variazione del tracciato del Torrente Diavolone comporta il tombamento dell'attuale corso (circa 800m) con le annesse opere di demolizione, disboscamento, pulizia, etc..

Il tracciato rettificato e riconfigurato del Torrente Volta Ladri avrà uno sviluppo pari a circa 920m. E' inoltre previsto un intervento di pulizia dell'alveo a monte dell'innesto col nuovo tracciato per una lunghezza pari a 134m.

La configurazione del tratto rettificato dei torrenti Diavolone e Volta Ladri è stata concepita prevedendo una riprofilatura delle sezioni.

Le sezioni riqualificate sono state progettate in modo da prevedere un letto di magra a sezione trapezia (base 2.00m, altezza 1.50m) realizzato mediante la posa di materassi tipo

Reno, in modo da eliminare i fenomeni erosivi del fondo dell'alveo e restituire naturalità ai corsi d'acqua. Le scarpate, il cui andamento ricalca quello delle attuali sezioni del Diavolone e del Volta Ladri, saranno poi riqualificate mediante interventi di ingegneria naturalistica in modo da stabilizzare il terreno e limitare l'impatto ambientale.

Come riscontrato delle verifiche idrauliche, le sezioni così concepite sono in grado di contenere la massima portata di piena due-centennale garantendo un ampio franco di sicurezza, mediamente pari a 2.00m.

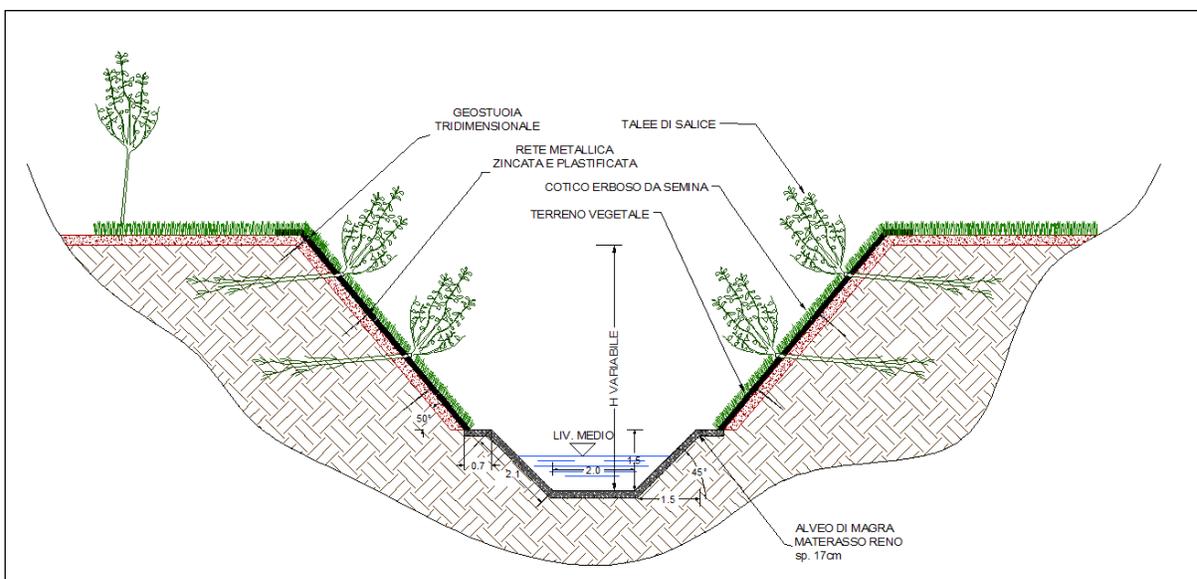


Fig. SF1.2.11: Sezione tipo degli alvei riqualificati

Nei punti maggiormente sensibili dell'alveo, sono stati inseriti dei gabbioni metallici riempiti con pietrame, tipo Maccaferri, in modo da proteggere i manufatti come il ponte di Via Lago

Carezza e lo scatolare in c.a. del nuovo varco di emergenza.

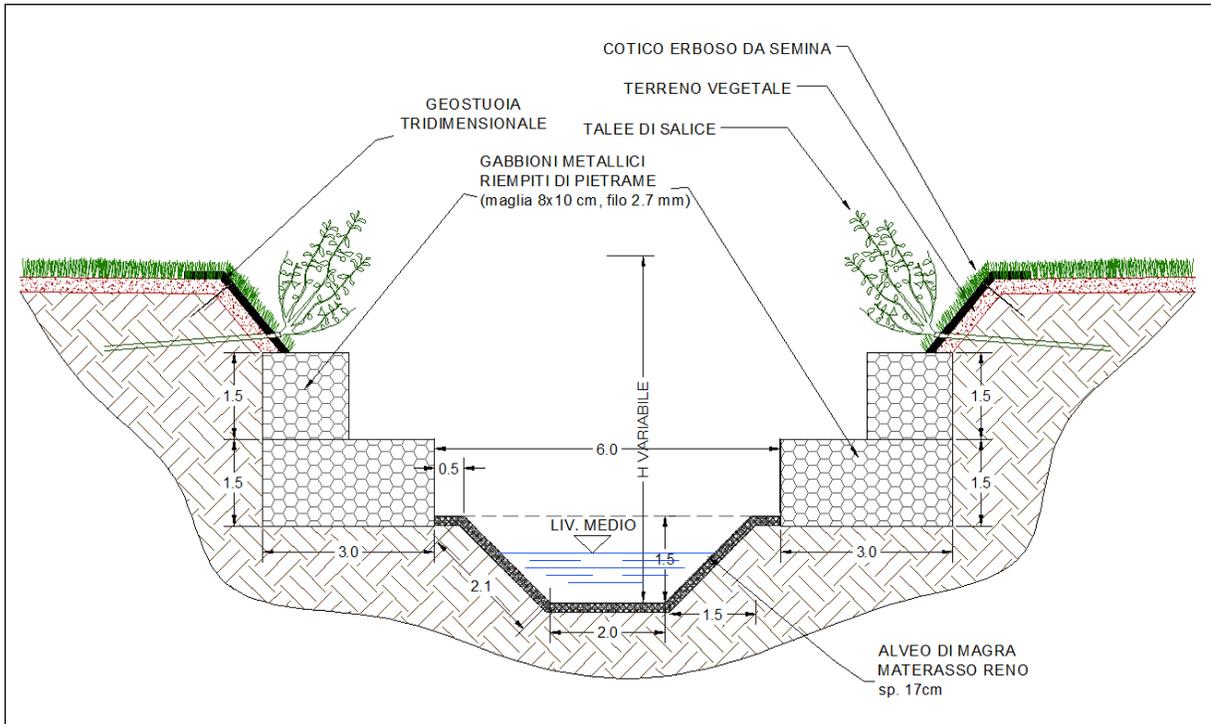


Fig. SF1.2.12: Sezione tipo degli alvei riqualificati con l'inserimento dei gabbioni di protezione spondale.

Nell'ambito degli interventi di manutenzione previsti in progetto vi è anche la pulizia e la riprofilatura dell'alveo di magra del Torrente Rialto nel tratto a valle del ponte di Via Lago Carezza. La pulizia consisterà nel taglio di parte della vegetazione che attualmente invade il corso d'acqua e la rimozione dei rifiuti che nel tempo vi si sono accumulati. Tali interventi si rendono necessari al fine di agevolare il deflusso delle portate fluviali ed evitare fenomeni di rigurgito.

Alcuni dati di sintesi inerenti all'intervento SF1.2 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
Caratteristiche dimensionali e tecniche		

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	-
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Volta Ladri (ml)</i>	920
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Diavolone (ml)</i>	1.400

Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	Inferiore all'anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 2 ^a anno. L'intervento è previsto immediatamente a valle dell'acquisizione delle aree e della relativa bonifica (bob).
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra; - Posa in opera tubi, elementi prefabbricati di rivestimento
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera

SF2 – Sistema Terminale

SF2.1 Ampliamento e adeguamento terminal passeggeri

L'Aerostazione Passeggeri costituisce, nell'intero sistema aeroportuale, l'elemento più importante ed il centro di servizio per il trasferimento dei passeggeri e dei relativi bagagli dall'arrivo in aerostazione, all'imbarco sull'aeromobile e viceversa.

Rappresenta pertanto il punto focale non solo per le compagnie aeree e per la Società preposta alla gestione, quanto e soprattutto per i passeggeri ai quali vanno garantiti i migliori servizi e condizioni di comfort e di funzionalità.

Ne deriva che la definizione progettuale dell'aerostazione e la scelta della relativa tipologia (*Terminal concept*), deve necessariamente tener conto, non solo delle esigenze dei passeggeri e degli addetti aeroportuali nella loro globalità, ma della configurazione del sistema delle infrastrutture di volo (pista, vie di rullaggio, piazzali etc.) e dei modi di accesso all'aeroporto. Queste impongono l'adozione ed il rispetto dei seguenti criteri di base:

- facile accesso, lato terra, all'aerostazione e, di conseguenza, semplice localizzazione ed orientamento di quest'ultima rispetto al flusso di traffico in entrata ed in uscita dall'aeroporto;
- ridotte distanze dei percorsi pedonali dai parcheggi al terminal;
- minimi cambiamenti di livello per i passeggeri all'interno dell'aerostazione;
- eliminazione delle intersezioni tra i differenti flussi passeggeri;
- ridotte distanze per il trasporto passeggeri dal terminal all'aeromobile quando questo non sia raggiungibile a piedi;
- modularità costruttiva dell'aerostazione per consentire sia la realizzazione per stadi programmati che le future espansioni.

La nuova Aerostazione Passeggeri sarà realizzata mediante ampliamento e riqualifica architettonica dell'esistente Terminal Arrivi/Partenze e sarà ubicata in posizione pressoché baricentrica rispetto alla nuova configurazione del piazzale Aviazione Commerciale.

L'edificio si presenta pertanto come un unico corpo di fabbrica avente una superficie di circa 7.500 mq, sviluppato in aderenza alla viabilità di accosto land side.

La configurazione del Terminal al 10° anno, sarà articolata su un unico livello operativo Arrivi/Partenze (livello 0) e dall'area adibita al trattamento bagagli ed agli impianti Tecnologici (Livello -1), per una superficie complessiva di ca 7500 mq.

Per quanto riguarda la definizione strutturale della futura Aerostazione, le soluzioni tipologiche che saranno adottate dovranno soddisfare i criteri di modularità e di espandibilità oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.

La soluzione che maggiormente soddisfa i principi sopra enunciati è rappresentata dalle strutture in carpenteria metallica, secondo una tendenza ormai consolidatasi in ambito aeroportuale.

Nello specifico del terminal di Salerno l'adozione di tale modalità costruttiva consentirà la possibilità di realizzare un livello sopraelevato in grado di soddisfare la futura domanda di traffico.

L'accesso al Terminal sarà garantito da un nuovo sistema di viabilità d'ingresso ed uscita, con configurazione ad anello a senso unico antiorario, al fine di agevolare i flussi dei veicoli e quindi dei passeggeri in partenza ed in arrivo.

SF2.2 Sistema viabilità di accosto - parcheggio aerostazione passeggeri e deviazione

T. Volta Ladri.

L'accesso all'Area Terminale comprende la riqualifica e l'adeguamento della sede viaria di Via Olmo in considerazione dell'ampliamento e riconfigurazione dei parcheggi a servizio del Terminal previsti in Fase 2 .

Il nuovo sistema viario di accesso all'Area Terminale sarà costituito da una strada a singola carreggiata con doppio senso di marcia (Cat. C1 CNR) avente una larghezza della piattaforma di 10,50 m ed una lunghezza di circa 300 ml.

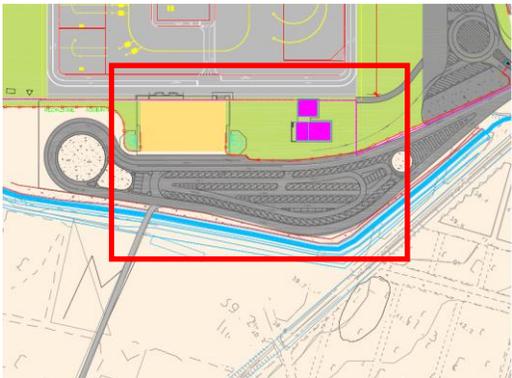
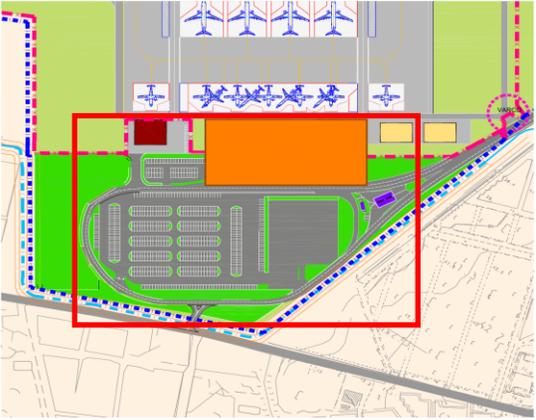
L'anello viario per l'accosto al Terminal e l'accesso ai parcheggi avrà uno sviluppo di 1.000 ml. con sede stradale a sezioni variabili fino ad un massimo di 4 corsie e spartitraffico in corrispondenza del marciapiede di accosto.

La configurazione dell'anello viario sarà a percorrenza antioraria e garantirà un'opportuna

separazione di flussi in arrivo ed uscita dall'Area Terminale e dal sistema parcheggi.

Alcuni dati essenziali inerenti agli interventi SF2.1/SF2.2 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

- Scheda intervento 6.1/6.3/6.4/6.5: ampliamento e riqualifica terminal aviazione commerciale e parcheggio

I Aspetti generali					
Tipologia di opera	<table border="1"> <tr> <td><i>Sistema aeroportuale</i></td> <td>Area Terminale: edifici e pertinenze</td> </tr> <tr> <td><i>Tipologia costruttiva</i></td> <td>Realizzazione interventi edilizi</td> </tr> </table>	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze				
<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi				
Tempistica	<table border="1"> <tr> <td><i>Fase di intervento</i></td> <td>Fase 2</td> </tr> </table>	<i>Fase di intervento</i>	Fase 2		
<i>Fase di intervento</i>	Fase 2				
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>				
					
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto di progetto</i>				
					

	<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La riqualifica ed ampliamento del Terminal passeggeri e del relativo parcheggio si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella Fase 2.</p> <p>Il nuovo terminal si verrà a trovare nella medesima area in cui insiste l'attuale, in una posizione pressoché baricentrica rispetto alla nuova configurazione del piazzale Aviazione Commerciale; l'ampliamento e riqualifica del terminal e del relativo parcheggio comporterà comunque l'acquisizione al sedime aeroportuale di nuove aree afferenti al comune di Bellizzi.</p>
--	---

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
II	Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali	

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	150
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	50
	<i>Superficie (m²)</i>	7500
	<i>Altezza da pc (m)</i>	15
Caratteristiche funzionali	<p>La nuova Aerostazione Passeggeri sarà realizzata mediante ampliamento e riqualifica architettonica dell'esistente Terminal e sarà ubicata in posizione pressoché baricentrica rispetto alla nuova configurazione del piazzale Aviazione Commerciale. L'edificio si presenta pertanto come un unico corpo di fabbrica avente una superficie di circa 7.500 mq, sviluppato in aderenza alla viabilità di accosto land side; tale superficie sarà in grado di garantire sia un livello di servizio C delle diverse aree funzionali (not rentable areas/rentable areas) dimensionate in base alle previsioni di traffico ed ai corrispondenti TPHP, sia la dislocazione dei diversi locali tecnici per le significative dotazioni impiantistiche.</p>	

Caratteristiche architettoniche	<p style="text-align: center;"><i>Nuovo Terminal</i></p> <p>L'ipotesi progettuale dell'aerostazione e la scelta della relativa tipologia (<i>Terminal concept</i>) tiene conto sia delle esigenze dei passeggeri e degli addetti aeroportuali nella loro globalità, che della configurazione del sistema delle infrastrutture di volo (pista, vie di rullaggio, piazzali etc.) e dei modi di accesso all'aeroporto. Queste impongono l'adozione ed il rispetto dei seguenti criteri di base:</p> <ul style="list-style-type: none">- facile accesso, lato terra, all'aerostazione e, di conseguenza, semplice localizzazione ed orientamento di quest'ultima rispetto al flusso di traffico in entrata ed in uscita dall'aeroporto;- ridotte distanze dei percorsi pedonali dai parcheggi al terminal;- minimi cambiamenti di livello per i passeggeri all'interno dell'aerostazione;- eliminazione delle intersezioni tra i differenti flussi passeggeri;- ridotte distanze per il trasporto passeggeri dal terminal all'aeromobile quando questo non sia raggiungibile a piedi;- modularità costruttiva dell'aerostazione per consentire sia la realizzazione per stadi programmati che le future espansioni. <p>La nuova aerostazione al 10° anno sarà articolata su un unico livello operativo Arrivi/Partenze (livello 0), oltre all'area adibita al trattamento bagagli e agli impianti tecnologici (livello-1).</p>
--	--

Per quanto riguarda la definizione architettonica della futura Aerostazione, le soluzioni tipologiche che saranno adottate dovranno soddisfare i criteri di modularità e di espandibilità oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.

La soluzione che maggiormente soddisfa i principi sopra enunciati è rappresentata dalle strutture in carpenteria metallica, secondo una tendenza ormai consolidatasi in ambito aeroportuale.

Nello specifico del Terminal di Salerno l'adozione di tale modalità costruttiva consentirà la possibilità di realizzare un livello sopraelevato in grado di soddisfare la futura domanda di traffico.

Le scelte tecnologiche, costruttive, così come le finiture riprenderanno quelle degli altri edifici dell'area terminale in particolare dell'edificio multifunzione che si trova sullo stesso fronte dell'aerostazione. Pertanto nei prospetti verrà ripreso l'elemento architettonico di alternanza di componenti vetrate, schermate da elementi frangisole orizzontali e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d'uso degli ambienti.



Viabilità di accesso e Nuovo parcheggio

L'accesso all'Area Terminale comprende la riqualifica e l'adeguamento della sede viaria di Via Olmo in considerazione dell'ampliamento e riconfigurazione dei parcheggi a servizio del Terminal previsti in Fase 2. Si prevede che il nuovo sistema viario di accesso all'Area Terminale sarà costituito da una strada a singola carreggiata con doppio senso di marcia (Cat. C1 CNR). L'anello viario per l'accosto al Terminal e l'accesso ai parcheggi avrà delle sezioni variabili fino ad un massimo di 4 corsie con percorrenza antioraria e garantirà un'opportuna separazione di flussi in arrivo ed uscita dall'Area Terminale e dal sistema parcheggi.

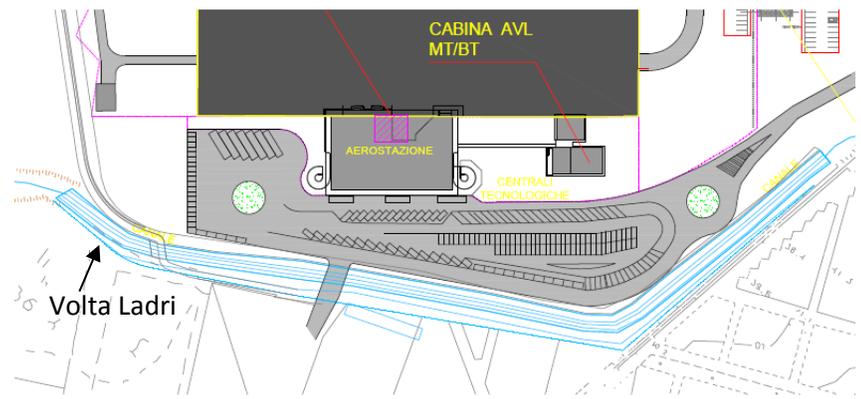
Sulla base della domanda di posti auto all'orizzonte di medio termine (10° anno) il nuovo sistema parcheggi sarà costituito da un'area di stazionamento a raso, fronte aerostazione, avente una capacità di circa 500 posti auto. Sono state altresì dimensionate e previste distinte aree per il parcheggio di almeno 8 bus turistici e per l'accumulo dei Taxi.

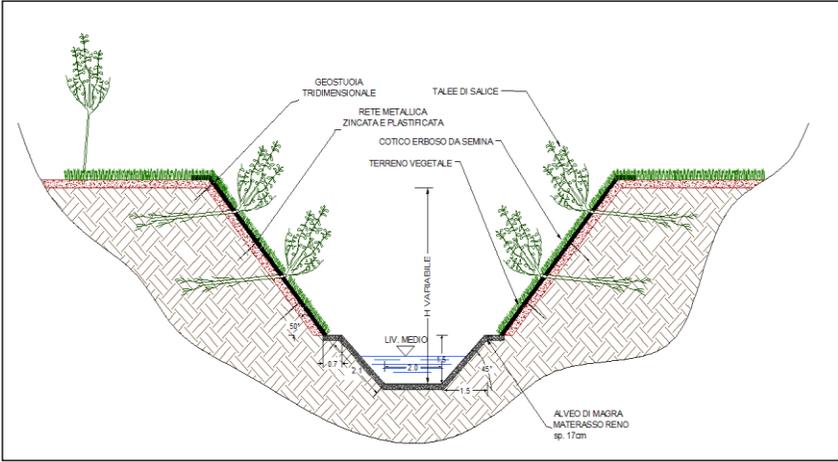
Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza del terminal saranno distinte in: aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo e aree non permeabili, comprensive del parcheggio auto e della relativa viabilità di accesso con pavimentazioni carrabili e pedonali.

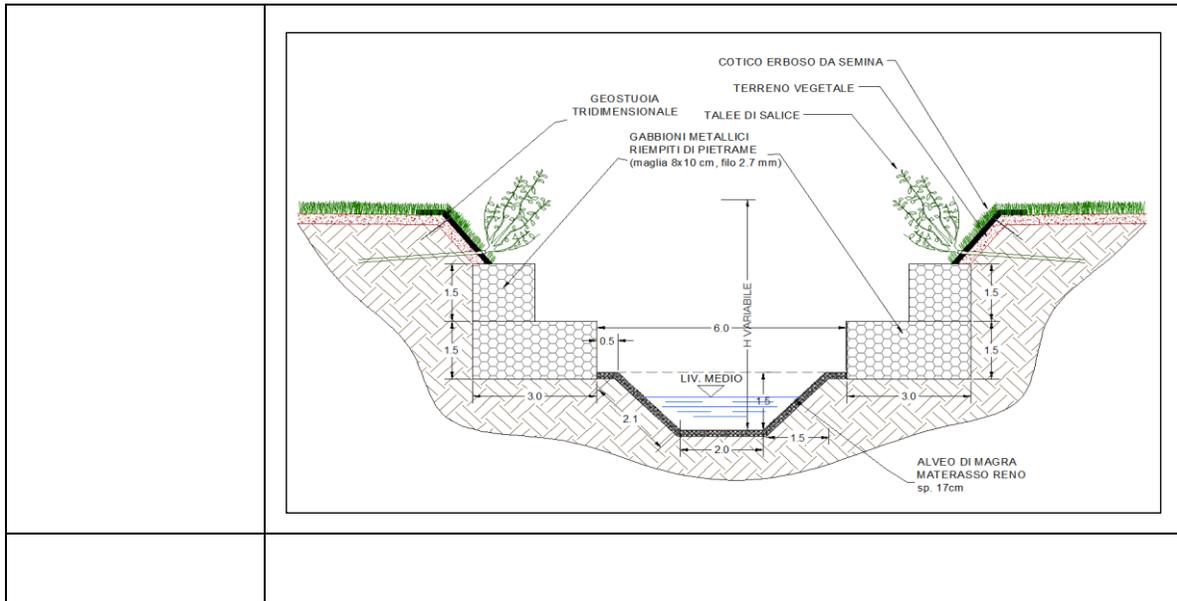
<p>Caratteristiche strutturali</p>	<p>Il Terminal verrà realizzato utilizzando soluzioni strutturali in grado di soddisfare i criteri di modularità ed espandibilità, oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strutture portanti orizzontali e verticali <p>Strutture portanti saranno realizzate in carpenteria metallica con elementi di cls prefabbricato e cls gettato in opera per getti di completamento, solette, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondazioni <p>Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono costituite da plinti quadrangolari gettati su calcestruzzo magro di livellamento del terreno collegati tra di loro con una soletta di estensione pari alla impronta del piano terra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coperture <p>La copertura sarà di tipo piano con solaio in cls prefabbricato, finito con massetto in conglomerato cementizio isolante, strato geotessile non tessuto in polipropilene e guaina impermeabilizzante sp. 1,5 mm.</p>	
	<p>III Caratteristiche costruttive</p>	
<p>Tempistica</p>	<p><i>Durata attività</i></p>	<p>5 anni</p>

<p>intervento</p>	<p><i>Fasizzazione</i></p>	<p>Fase 2 (4 - 7-8-9° anno) L'intervento verrà effettuato per gradi successivi al fine di garantire sempre l'operatività del terminal. La tempistica prevista nella Fase 2 – medio termine del Masterplan prevede: - riconfigurazione dei parcheggi land side, previa acquisizione nuove aree e deviazione del canale Volta Ladri (4-5 anno); - ampliamento e riqualifica del Terminal esistente (7-9 anno). L'ampliamento dell'aerostazione passeggeri è stata ipotizzato in tre fasi costruttive successive: 1) Lotto 0 - ampliamento di circa 4000 mq lungo la direttrice nord-est per la realizzazione della nuova area partenze (hall partenze, area attesa-banchi check in, controlli di sicurezza, sale d'imbarco), mantenendo in esercizio l'attuale terminal; 2) Lotto 1 – ampliamento e riqualifica terminal esistente (area arrivi e restituzione bagagli/)per un'area di circa 1750 mq lungo la direttrice nord-est per la realizzazione della nuova Hall arrivi e della zona restituzione bagagli. Durante le lavorazioni, che riguardano solo una parte dell'attuale terminal, la rimanente non interessata verrà mantenuta operativa. 3) Lotto 2 – ampliamento e riqualifica terminal esistente (area partenze) per una superficie di circa 1750 mq lungo la direttrice sud-ovest a completare il nuovo terminal. Durante le lavorazioni l'operatività verrà garantita mediante i due lotti precedentemente realizzati.</p>
<p>Lavorazioni e macchinari</p>	<p>L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"</p>	
	<p><i>Tipologia lavorazioni</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<p><i>Tipologia macchinari</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

- Scheda intervento 5.2: Deviazione torrente Volta Ladri (zona terminal):

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Sistema dei canali
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi di sistemazione idraulica
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 2 (4°anno)
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche dell'area di intervento</i></p> <p>L'area d'interesse è collocata a sud dell'Aerostazione Passeggeri laddove il Canale Volta Ladri costeggia perimetralmente l'attuale parcheggio del Terminal. Pertanto per l'ampliamento dell'aerostazione e del relativo parcheggio è necessario espropriare una superficie di circa 6 ha ricadenti nel Comune di Bellizzi e contemporaneamente deviare il percorso del torrente Volta Ladri e creare un nuovo collegamento alla viabilità di accesso di v. Pepe</p>		
Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>

	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
II	Caratteristiche dimensionali e tecniche	
Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	-
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Volta Ladri (ml)</i>	430
Caratteristiche tecniche	<p>Gli interventi prevedono la riqualifica e la manutenzione straordinaria del torrente Volta Ladri in modo da permettere la realizzazione di un nuovo parcheggio a servizio dell'Aeroporto Costa D'Amalfi. Una volta acquisite le aree di esproprio (ca 6 ha), l'andamento planimetrico del corso d'acqua proseguirà all'esterno dell'area destinata al nuovo parcheggio, evitando di interferire con la viabilità ordinaria. Il tracciato rettificato del Torrente Volta Ladri avrà uno sviluppo pari a circa 430m.</p> <p>La configurazione del tratto rettificato del torrente Volta Ladri verrà concepita prevedendo una riprofilatura delle sezioni.</p> <p>Le sezioni riqualificate verranno progettate in modo da prevedere un letto di magra a sezione trapezia (dimensioni di massima base 2.00m, altezza 1.50m) realizzato mediante la posa di materassi tipo Reno per eliminare i fenomeni erosivi del fondo dell'alveo e restituire naturalità ai corsi d'acqua. Le scarpate, il cui andamento ricalca quello delle attuali sezioni saranno poi riqualificate mediante interventi di ingegneria naturalistica in modo da stabilizzare il terreno e limitare l'impatto ambientale.</p> <p>Le sezioni verranno concepite in modo da contenere la massima portata di piena due-centennale garantendo un ampio franco di sicurezza, mediamente pari a 2.00m.</p>	
		
	<p>In eventuali punti maggiormente sensibili dell'alveo, verranno inseriti dei gabbioni metallici riempiti con pietrame, tipo Maccaferri.</p>	



III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	1 anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 2 – 4 [^] anno. L'intervento è previsto immediatamente a valle dell'acquisizione delle aree e della relativa bonifica (bob).
Lavorazioni macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra; - Posa in opera tubi, elementi prefabbricati di rivestimento •
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compatatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera

SF2.3 Edifici mezzi di rampa

Il progetto definitivo recepisce le indicazioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale, destinando la superficie S/S-E del piazzale di stazionamento ad accoglierne il posizionamento del fabbricato.

L'aeroporto di Salerno attualmente ha in dotazione mezzi di rampa che necessitano di una opportuna collocazione per il loro ricovero; sono inoltre previste nuove forniture in conseguenza del potenziamento previsto nel piano di sviluppo del polo Aeroportuale.

I nuovi edifici mezzi di rampa avranno una superficie di ca 500 mq ciascuno e avranno caratteristiche dimensionali e tipologiche uguali.

Scelte tecnologiche e caratteristiche dei materiali impiegati

Come per l'ampliamento dell'edificio mezzi di soccorso antincendio, anche il nuovo ricovero mezzi di rampa è stato progettato secondo principi di semplicità, simmetria e regolarità, caratteri suggeriti dalla destinazione d'uso per cui risulta preposto.

L'edificio presenta una struttura in elevazione in profilati in acciaio e da travi reticolari in acciaio costituite da profili laminati a caldo ed assemblate con nodi tipo bullonato o saldato.

La maglia strutturale segue il modulo di 11,00 m x 18,00 m per due campate uguali; l'area coperta destinata al ricovero mezzi di rampa risulta di circa 500 mq. L'altezza libera interna sottotrave è di 6,50 m. I fronti N-NE e S-SE presentano, ciascuno, n° 2 varchi di passaggio aperti, di larghezza 9m ed altezza di 6,50m. I fronti S-SO e N-NE sono concepiti a "varco unico" aperto, di larghezza 11m ed altezza di 6,50m. Le chiusure verticali, limitate alla protezione della struttura metallica sono costituite da pannelli sandwich metallici in acciaio zincato preverniciato, dello spessore di cm 20, fissati su sottostruttura metallica, di larghezza pari ad 1m, disposti ad andamento verticale ed aventi finitura della faccia esterna di tipo micronervato o liscia. Tali pannelli saranno collocati in opera in modo da "disegnare" il prospetto come indicato negli elaborati di progetto.

La pavimentazione, ad alta resistenza meccanica, sarà posata su massetto in c.a., avente classe di resistenza non inferiore a C16/20, sp. cm 15. La soluzione tecnologica del pacchetto di copertura prevede l'utilizzo di un pannello tipo "Sigma", sp. 50 mm, con supporto

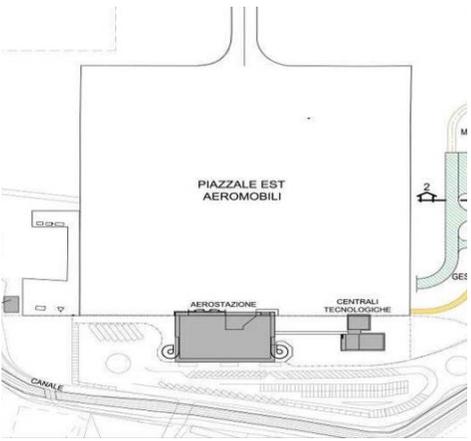
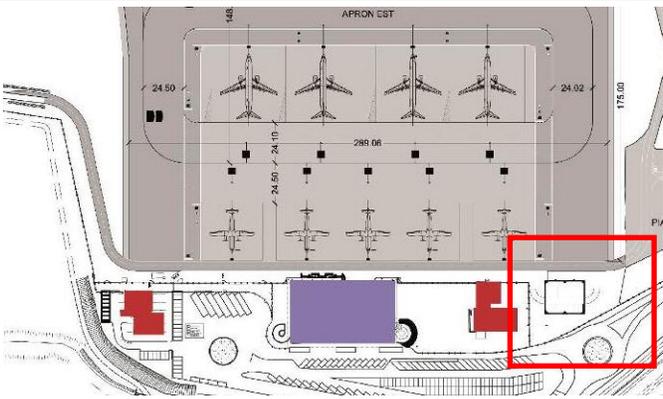
esterno grecato, sostenuto da arcarecci in acciaio IPE 270; manto impermeabile prefabbricato in doppio strato, sp. 4mm, costituito da membrane bitumero polimero elastoplastomeriche a base di resine metalloceniche. Sono previste scossaline e grondaie in acciaio zincato sp. 8/10 cm di completamento. La struttura in acciaio presenta un trattamento a base di vernici intumescenti per la protezione da carico d'incendio.

Sistemazioni esterne

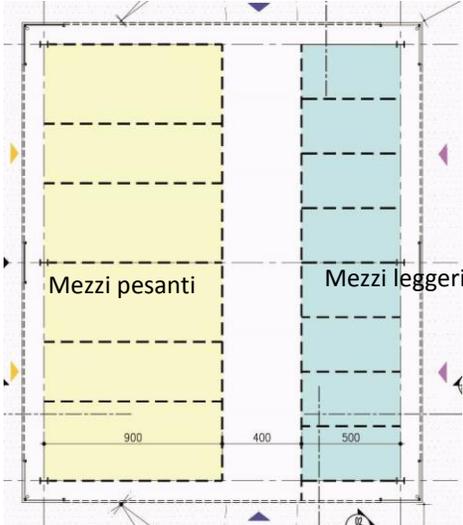
Il Nuovo Edificio Mezzi di Rampa è circoscritto, su n° 3 lati, da un piazzale in conglomerato bituminoso che consente la movimentazione dei mezzi necessari per la gestione delle attrezzature, mezzi e pedonale addetto sottobordo. Al fine di garantire uno spazio di manovra idoneo, si è previsto lo spostamento di circa 11 m in direzione S-SO della recinzione attualmente presente sull'area destinata ad accogliere il posizionamento dello stesso. Il Nuovo Edificio Mezzi Rampa presenta un distacco di circa 9.40 m rispetto alla nuova posizione CISA e di 5m rispetto alla recinzione esistente, lato N-NE del fabbricato.

Alcuni dati di sintesi inerenti all'intervento SF2.3 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

Scheda intervento 4.2/4.8: fabbricato mezzi di rampa

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>Gli edifici (identici) si collocano a margine della superficie S/S-E dell'Apron Est, sviluppandosi in senso longitudinale lungo la direttrice N-NE/S-SO, parallelamente al piazzale antistante, all'interno dell'attuale sedime.</p>		
Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie

II Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	24
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	20
	<i>Superficie (m²)</i>	480
	<i>Altezza da pc (m)</i>	8.80
Caratteristiche funzionali	<p>Gli edifici si svilupperanno per una superficie complessiva cad di circa 500 mq su 1 livello fuori terra con la funzione di ricovero dei mezzi di rampa. Il sistema di accessi dei mezzi necessari per la gestione delle attrezzature, mezzi e pedonale addetto sottobordo risulta differenziato in relazione agli stessi, prevedendo: direttamente dalla viabilità di servizio del Piazzale Aeromobili, l'accesso dei mezzi pesanti per agevolare la movimentazione ed il ricovero e attraverso un passaggio di servizio largo 4m, l'accesso dei mezzi leggeri. Detto passaggio si sviluppa per l'intera lunghezza del corpo di fabbrica e consente più agevoli operazioni di manovra.</p> 	

**Caratteristiche
architettoniche**

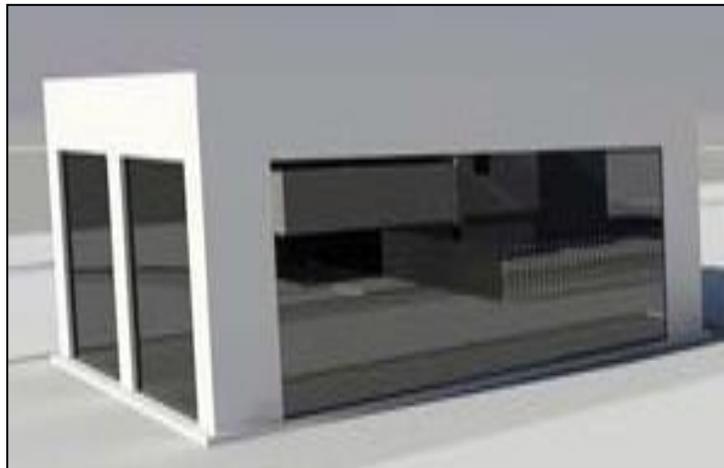
- Edifici

I nuovi ricoveri mezzi di rampa saranno progettati secondo principi di semplicità, simmetria e regolarità, caratteri suggeriti dalla destinazione d'uso per cui risultano preposti, di forma rettangolare e si svilupperanno parallelamente all'ampliamento del piazzale est.

L'area coperta destinata al ricovero mezzi di rampa risulta di circa 500 mq ciascuno, con un'altezza libera interna sottotrave di 6,50 m. I fronti N-NE e S-SE presenteranno, ciascuno, n° 2 varchi di passaggio aperti, i fronti S-SO e N-NE saranno concepiti a "varco unico" aperto. Le chiusure verticali, limitate alla protezione della struttura metallica saranno costituite da pannelli sandwich metallici in acciaio zincato preverniciato, fissati su sottostruttura metallica, e disposti ad andamento verticale ed aventi finitura della faccia esterna di tipo micronervato o liscia. Tali pannelli saranno collocati in opera. La pavimentazione, ad alta resistenza meccanica, sarà posata su massetto in c.a. con rete elettrosaldata.

- Sistemazioni esterne

I nuovi edifici Mezzi di Rampa saranno circoscritto, su n° 3 lati, da un piazzale in conglomerato bituminoso che consente la movimentazione dei mezzi necessari per la gestione delle attrezzature.



Caratteristiche strutturali	<p>- Strutture verticali ed orizzontali La struttura in elevazione sarà costituita da profilati in acciaio del tipo HEB laminati a caldo e da n° 3 travi reticolari in acciaio costituite da profili HEA laminati a caldo</p> <p>- Fondazioni Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e costituite da travi continue disposte in direzione longitudinale e collegate tra loro in senso trasversale da una soletta di estensione pari alla impronta del piano.</p> <p>- Coperture La soluzione tecnologica del pacchetto di copertura prevede l'utilizzo di un pannello tipo "Sigma", sostenuto da arcarecci in acciaio, manto impermeabile, costituito da membrane bitumero polimero elastoplastomeriche a base di resine metalloceniche.</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	Inferiore all'anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase1 -2 ^e 3 ^o anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

SF2.4 Edificio multifunzionale

Nell'ambito degli interventi è stata prevista la realizzazione di un edificio Multifunzionale, dedicato prevalentemente alla Società di gestione e altri operatori del settore.

L'edificio Multifunzionale è ubicato in stretta adiacenza al Terminal Passeggeri, all'estremità S-SO del Piazzale Aeromobili Est e parallelamente allo stesso.

L'area di pertinenza dell'edificio è delimitata, a N-NO, dal nuovo posizionamento della CISA, rispetto alla quale mantiene un distacco di 5m; a S-SO, dal fosso; a N-NE dall'area di pertinenza del Terminal Passeggeri.

Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza dell'edificio Multifunzionale risultano distinte in :

aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo; aree non permeabili, con pavimentazioni carrabili e pedonali. L'accessibilità all'area avviene attraverso la superficie, destinata a parcheggio, retrostante il Terminal Passeggeri. Le zone a parcheggio dell'edificio Multifunzionale sono articolate secondo una configurazione a "L", sul lato SE e SO del fabbricato, organizzate in 2 slarghi tra loro connessi da un raccordo avente larghezza 4m circa e raggio di curvatura 8.90m. Ciascuno slargo ospita n° 7 posti auto. Si è prevista la destinazione di un posto auto, nello slargo di SO, per persone con ridotta o impedita capacità motoria, in prossimità dell'accesso uffici. Si è adottata una innovativa pavimentazione carrabile in calcestruzzo drenante pre-confezionato, tipo i.idro DRAIN, a base di leganti idraulici cementizi, aggregati selezionati e additivi, avente elevata capacità di permeare l'acqua al 100% su tutta la superficie. L'elemento parallelepipedo di SE risulta circoscritto da un'ampia zona pavimentata, finalizzata a garantire la continuità di percorrenza e fruizione dei due accessi al fabbricato, lato SE e NO. Detta superficie si assottiglia in corrispondenza del parallelepipedo di NO, in modo da suggerire il più possibile, dagli spazi interni, una continuità visuale delle aree a verde. La pavimentazione pedonale è realizzata in piastrelle di gres fine porcellanato, prima scelta, 60x60 cm con superficie antiscivolo. Il raccordo tra la pavimentazione carrabile, a q.ta -0.20m (+38.45m) e pedonale, a q.ta -0.05m (+38.60m) avviene attraverso una rampa di larghezza 3m circa e pendenza inferiore all'8% (3.35%), ubicata in prossimità dell'accesso uffici lato SE.

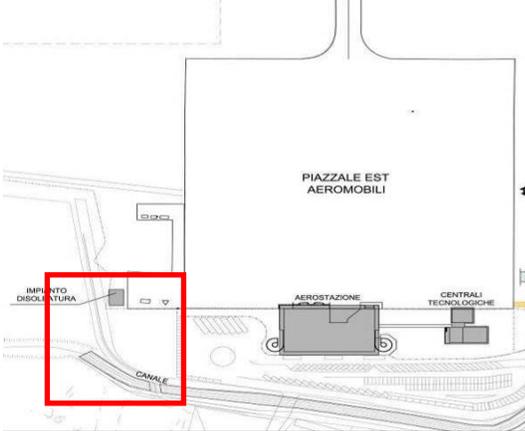
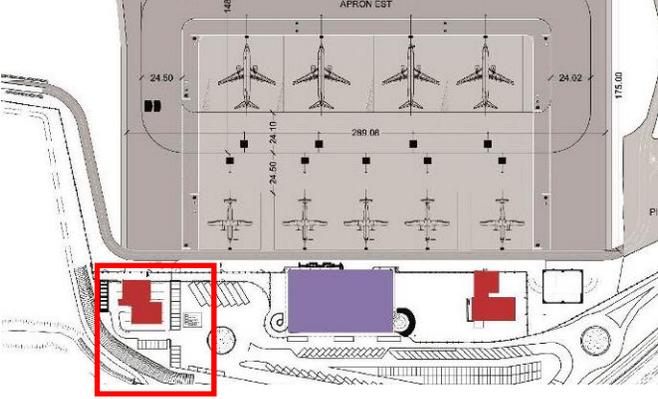
Le aree permeabili determinano una vera e propria fascia di mitigazione sui lati N-NO, S-SO, S-SE e sono costituite da un tappeto erboso in zolla , per inerbimento a pronto effetto. I fronti NE e SO sono “incorniciati” da aiuole a verde attrezzate con specie arbustive tappezzanti in vaso o fitocella, disposte “in continuità” ovvero distanziate dall’involucro da una superficie di attraversamento pedonale congrua a garantire la fruibilità degli ambiti di accesso al fabbricato. Il disegno delle sistemazioni esterne è, complessivamente, concepito in modo da suggerire, il benessere percettivo degli utenti e mitigare, il più possibile, gli impatti derivanti dalla specifica destinazione cui il complesso, nella sua interezza, è preposto.

Involucro edilizio

L’involucro edilizio è costituito dall’alternanza di componenti vetrate e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d’uso degli ambienti. La sagoma del fabbricato è ricavata da due volumi parallelepipedi dimensionalmente e strutturalmente analoghi, tra loro traslati lungo l’asse SO-NE, a seguito dell’interposizione volumetrica dell’ “ingombro” del corpo scala “a vista”, in modo da garantire l’illuminazione naturale degli spazi. I due parallelepipedi sono caratterizzati dalla prevalenza delle superfici vetrate, disegnate dall’orizzontalità degli elementi costituenti e dall’utilizzo, sul lato SO, di “porzioni” di facciata opache, in corrispondenza degli spazi destinati a locali di servizio e deposito. Le superfici vetrate dei volumi parallelepipedi risultano tra loro differenziate dall’impiego, sui fronti SE e SO, di elementi frangisole orizzontali.

Alcuni dati di sintesi inerenti all'intervento SF2.4 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

Scheda intervento 4.1 : edificio multifunzionale e sue pertinenze

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto di progetto</i>	
		

	<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La realizzazione del Nuovo Edificio Multifunzionale si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella fase 1.</p> <p>Risulta ubicato in stretta adiacenza al Terminal Passeggeri, all'estremità S-SO del Piazzale Aeromobili Est e parallelamente allo stesso. L'area di pertinenza dell'edificio è delimitata, a N-NO, dal nuovo posizionamento della CISA, rispetto alla quale mantiene un distacco di 5m; a S-SO, dal fosso; a N-NE dall'area di pertinenza del Terminal Passeggeri.</p>
--	--

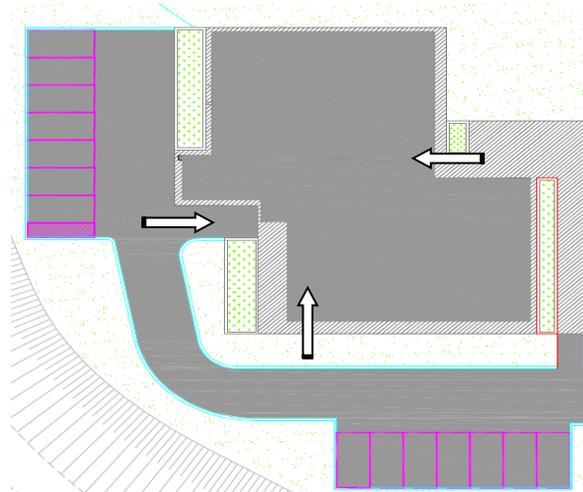
Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie

II	Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali
-----------	--

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	27
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	31
	<i>Superficie (m²)</i>	800
	<i>Altezza da pc (m)</i>	7.77

Caratteristiche funzionali

L'edificio si sviluppa per una superficie complessiva di circa 800 mq su 2 livelli fuori terra (piano terra e primo piano) destinati prevalentemente agli uffici della Società di gestione e di altri operatori del settore. L'organizzazione funzionale risulterà, quindi, a piano terra, distributivamente concepita in modo da garantire l'utilizzo, differenziato e flessibile attraverso tre ingressi indipendenti, di due sotto-elementi parallelepipedi, l'uno, destinato alla Società di gestione e l'altro ad altri operatori del settore aeroportuale. Il primo piano ospiterà gli uffici della Società di gestione.



Caratteristiche architettoniche

Edificio

L'involucro edilizio sarà costituito dall'alternanza di componenti vetrate e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d'uso degli ambienti. La sagoma del fabbricato è ricavata da due volumi parallelepipedi dimensionalmente e strutturalmente analoghi, tra loro traslati lungo l'asse SO-NE, a seguito dell'interposizione volumetrica dell' "ingombro" del corpo scala "a vista", in modo da garantire l'illuminazione naturale degli spazi. I due parallelepipedi sono caratterizzati dalla prevalenza delle superfici vetrate, disegnate dall'orizzontalità degli elementi costituenti e dall'utilizzo, sul lato SO, di "porzioni" di facciata opache, in corrispondenza degli spazi destinati a locali di servizio e deposito. Le superfici vetrate dei volumi parallelepipedi risultano tra loro differenziate dall'impiego, sui fronti SE e SO, di elementi frangisole orizzontali. I criteri di scelta delle possibili soluzioni tecniche e dei materiali, compresi quelli di finitura, sono stati individuati secondo le caratteristiche di resistenza, affidabilità, durabilità, manutenibilità, sanificabilità, sostenibilità.

Pertinenze esterne

Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza dell'edificio Multifunzionale saranno distinte in :
 aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo
 aree non permeabili, con pavimentazioni carrabili e pedonali. L'accessibilità all'area avviene attraverso la superficie, destinata a parcheggio, retrostante il Terminal Passeggeri. Le zone a parcheggio dell'edificio Multifunzionale verranno articolate secondo una configurazione a "L", sul lato SE e SO del fabbricato, organizzate in 2 slarghi tra loro connessi da un raccordo avente larghezza 4m circa e raggio di curvatura 8.90m. Ciascuno slargo ospita n° 7 posti auto. Si è prevista la destinazione di un posto auto, nello slargo di SO, per persone con ridotta o impedita capacità motoria, in prossimità dell'accesso uffici.



Caratteristiche strutturali	<p>Il fabbricato verrà realizzato con strutture in calcestruzzo gettato in opera.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strutture portanti orizzontali e verticali <p>Il solaio sarà composto da: lastre in cls prefabbricato, provviste di tralicci metallici intervallati da pannelli di polistirolo aventi la funzione di alleggerimento, getto di completamento a formare i travetti e la soletta superiore, travi a spessore.</p> <p>I pilastri quadrati e circolari saranno anch'essi di c.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondazioni <p>Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono costituite da plinti quadrangolari gettati su calcestruzzo magro di livellamento del terreno collegati tra di loro con una soletta di estensione pari alla impronta del piano terra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coperture <p>La copertura sarà di tipo piano con pavimentazione posata sul solaio in cls prefabbricato, finito con massetto in conglomerato cementizio isolante, strato geotessile non tessuto in polipropilene e guaina impermeabilizzante sp. 1,5 mm.</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	1 anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase1 -3^anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

SF.3 - Sistema Area ovest

SF3.1 - Nuova aerostazione e parcheggio Aviazione Generale

L'evoluzione del traffico aereo privato registrata in questi ultimi anni ha imposto di riqualificare e potenziare le aree riservate al Sistema dell'Aviazione Generale.

Attualmente la Provincia di Salerno registra numerosi movimenti legati all'attività turistica, del terziario superiore e della fascia politica e sociale per le quali, ad oggi, non si può prescindere dall'uso dell'aereo privato, dell'aerotaxi e dell'elicottero.

Alla luce di questa nuova esigenza è stata prevista la realizzazione di un nuovo Terminal per l'Aviazione Generale, con tutte le dotazioni e servizi necessari per soddisfare la domanda di una clientela crescente e molto esigente.

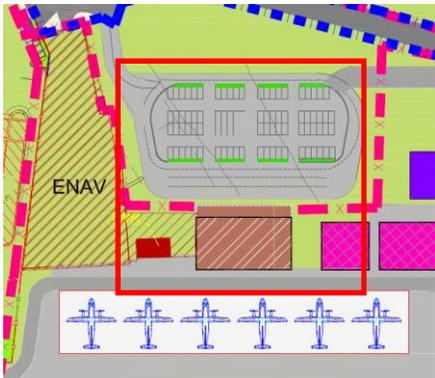
L'edificio, ubicato sul lato ovest del nuovo piazzale, dispone di una superficie coperta di circa 1000 mq. su due livelli, con una volumetria complessiva di 9000mc.

Il Terminal dell'Aviazione Generale è servito da una viabilità dedicata land side, con annesso parcheggio auto per utenti, addetti ed Enti di Stato di circa 5.000 mq., corrispondente a 90 posti auto. Il relativo piazzale di sosta aeromobili verrà riqualificato e riconfigurato per una superficie complessiva di circa 32.000 mq e conseguentemente verranno riqualificati i raccordi Alfa e Bravo.

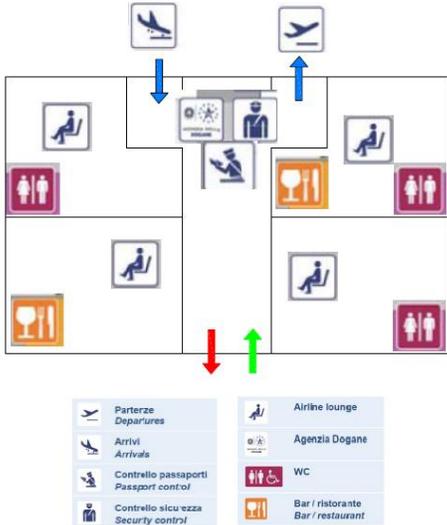
Per tutte le funzioni dislocate in Area Ovest, in particolare per l'Aviazione Generale e per le attività di Scuola di Volo, Aeroclub e basi delle Compagnie di General Aviation, sono state previste aree di parcheggio dedicate.

Alcuni dati di sintesi inerenti all'intervento SF3.1 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

Scheda intervento 3.8/3.9: nuovo terminal aviazione generale e parcheggio

I Aspetti generali					
Tipologia di opera	<table border="1"> <tr> <td><i>Sistema aeroportuale</i></td> <td>Area Terminale: edifici e pertinenze</td> </tr> <tr> <td><i>Tipologia costruttiva</i></td> <td>Realizzazione interventi edilizi</td> </tr> </table>	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze				
<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi				
Tempistica	<table border="1"> <tr> <td><i>Fase di intervento</i></td> <td>Fase 1</td> </tr> </table>	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1		
<i>Fase di intervento</i>	Fase 1				
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>				
					
	<i>Assetto di progetto</i>				
					
<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La realizzazione della nuova aerostazione di aviazione generale e del relativo parcheggio si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella Fase 1. Risulta ubicata nell'area ovest, nella medesima area occupata dal vecchio terminal prefabbricato dismesso, prospiciente al nuovo apron ovest, anch'esso oggetto di intervento di ampliamento in Fase 1 dedicato all'aviazione generale.</p>					

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
II	Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali	

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	25
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	40
	<i>Superficie (m²)</i>	1000
	<i>Altezza da pc (m)</i>	9
Caratteristiche funzionali	<p>Il Terminal sarà interamente dedicato ai voli leisure e business. L'edificio si sviluppa per una superficie coperta di circa 1000 mq su n° 2 livelli fuori terra, con il piano terra interamente dedicato ai servizi ed alle dotazioni per soddisfare la domanda di una clientela crescente e molto esigente. La distribuzione funzionale degli spazi sarà pensata per garantire ai fruitori tempi di attesa minimi e formalità ridotte un corpo centrale attraverso cui avviene il transito dei pax/bagagli land side - air side e viceversa e le rimanenti aree dedicate a tutti i servizi aviation e no aviation per i passeggeri e gli equipaggi dell'aviazione generale (lounge, meeting room, crew area, uffici a tempo, aree commerciali). Il piano superiore potrà essere utilizzato dalla Società di gestione e da eventuali handler.</p>  <p>The diagram illustrates the functional layout of the terminal. It shows a central corridor with a red arrow pointing down and a green arrow pointing up. On either side of the corridor are various service areas represented by icons: a person sitting (lounge), a person with a suitcase (arrivals), a person with a suitcase and a plane (departures), a person with a suitcase and a plane (security), a person with a suitcase and a plane (passport control), a person with a suitcase and a plane (dogana), a person with a suitcase and a plane (WC), and a person with a suitcase and a plane (bar/restaurant). A legend at the bottom identifies the icons: Parterze Departures, Arrivi Arrivals, Controllo passaporti Passport control, Controllo sicurezza Security control, Airline lounge, Agenzia Dogane, WC, and Bar / ristorante Bar / restaurant.</p>	

**Caratteristiche
architettoniche**

Terminal aviazione generale

Per il nuovo terminal aviazione generale si è ipotizzata una tipologia costruttiva che sia in grado di evolversi sia strutturalmente che funzionalmente e quindi di ampliarsi, per poter soddisfare eventuali ulteriori incrementi della domanda di traffico e di servizi, e le soluzioni costruttive e tipologiche saranno improntate a criteri di modularità, espandibilità, rapidità di costruzione, riduzione dei vincoli per le cantierizzazioni e soprattutto flessibilità per l'organizzazione degli spazi interni. Le scelte tecnologiche, costruttive, così come le finiture riprenderanno quelle del terminal commerciale, per fornire una certa uniformità architettonica all'intero complesso aeroportuale.

L'involucro edilizio sarà caratterizzato dall'alternanza di componenti vetrate e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d'uso degli ambienti. Le possibili soluzioni tecniche e dei materiali, compresi quelli di finitura, saranno individuate secondo le caratteristiche di resistenza, affidabilità, durabilità, manutenibilità, sanificabilità, sostenibilità.



Pertinenze esterne

Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza del terminal saranno distinte in: aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo e aree non permeabili, comprensive del parcheggio auto e della relativa viabilità di accesso con pavimentazioni carrabili e pedonali. L'area di parcheggio prevista sarà di circa 5000 mq per un totale di 90 posti auto.

Caratteristiche strutturali	<p>Terminal aviazione generale</p> <p>Il fabbricato verrà realizzato utilizzando soluzioni strutturali in grado di soddisfare i criteri di modularità ed espandibilità, oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strutture portanti orizzontali e verticali <p>Strutture portanti saranno realizzate in carpenteria metallica con elementi di cls prefabbricato e cls gettato in opera per getti di completamento, solette, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondazioni <p>Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono costituite da plinti quadrangolari gettati su calcestruzzo magro di livellamento del terreno collegati tra di loro con una soletta di estensione pari alla impronta del piano terra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coperture <p>La copertura sarà di tipo piano con solaio in cls prefabbricato, finito con massetto in conglomerato cementizio isolante, strato geotessile non tessuto in polipropilene e guaina impermeabilizzante sp. 1,5 mm.</p> <p>Pavimentazione parcheggi e viabilità di servizio</p> <p>La pavimentazione è di tipo flessibile in conglomerato bituminoso e si ipotizza un pacchetto stradale composto da: fondazione 20 cm, base 25 cm, binder 4 cm, usura 4 cm</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	1 anno e mezzo
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 2 ^o anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla Fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

SF3.2 Nuovo deposito carburanti e area per carico cisterne

In considerazione degli interventi infrastrutturali previsti e delle previsioni di traffico si rende necessario rilocalizzare l'esistente deposito carburanti.

Il sito prescelto per la realizzazione del nuovo deposito carburanti, ha una superficie di circa 3200 mq ed è situato nell'area land-side, posta all'estremità nord- ovest del sedime, opportunamente servita dalla viabilità comunale collegata con la S.S. 18 Tirreno Inferiore e la S.P. 173, in adiacenza alla linea ferrata. L'area risulta essere già demaniale.

Il nuovo deposito carburanti è stato predimensionato con riferimento ad un traffico di 1,5 mil pax/anno e con un consumo medio di carburante pari a circa 100mc/giorno, mantenendo un'autonomia di una settimana.

Il deposito avrà a regime uno stoccaggio operativo di 700 mc., con una capacità di erogazione di 120 mc/h di Jet A1 ed una capacità di ricezione di 60 mc/h.

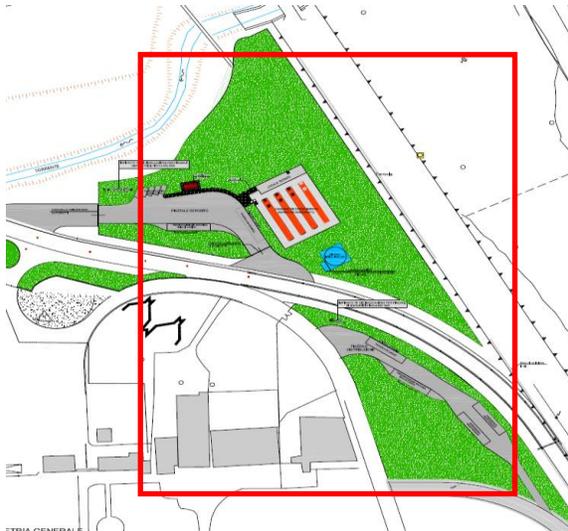
Sulla base di tali parametri il nuovo deposito sarà costituito da serbatoi di stoccaggio di capacità variabile da 100 a 200 mc., da un fabbricato adibito a sala filtri, sala pompe, sala controllo e sala generatore, da un fabbricato adibito ad uffici e da un sistema protezione incendi ed un impianto di trattamento delle acque oleose.

Il deposito carburanti alimenterà, mediante condotte interrato, il sistema di ricezione/distribuzione Jet A1, situato in area air-side in prossimità degli hangars dell'Aviazione Generale, al di fuori dei piani di rischio.

Questo permetterà alle cisterne per il rifornimento degli aeromobili di approvvigionarsi rimanendo all'interno del sedime aeroportuale ed in aree protette.

Alcuni dati di sintesi inerenti all'intervento SF3.2 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

Scheda intervento 4.5/4.6: Nuovo deposito e distributore carburanti

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione impianti a supporto aviazione
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto di progetto</i>	
		

	<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La realizzazione del nuovo deposito carburante avio è prevista su un'area già demaniale, (land side) esterna all'attuale sedime in zona N-NO, prospiciente al varco ovest, da un lato confinante con la linea ferrata dall'altra delimitata dalla strada provinciale SP 173 di accesso all'aeroporto. Il distributore è previsto nella medesima area, però internamente al sedime in zona air side.</p>
--	---

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
II	Caratteristiche dimensionali, funzionali e strutturali	

Caratteristiche dimensionali	Deposito	
	<i>Area recintata (m²)</i>	10.619
	<i>Superficie pavimentata (m²)</i>	3213
	Distributore	
	<i>Superficie pavimentata(m²)</i>	1236

Caratteristiche funzionali

Il nuovo deposito carburanti avio dell'Aeroporto di Salerno risulterà suddiviso in due porzioni principali:

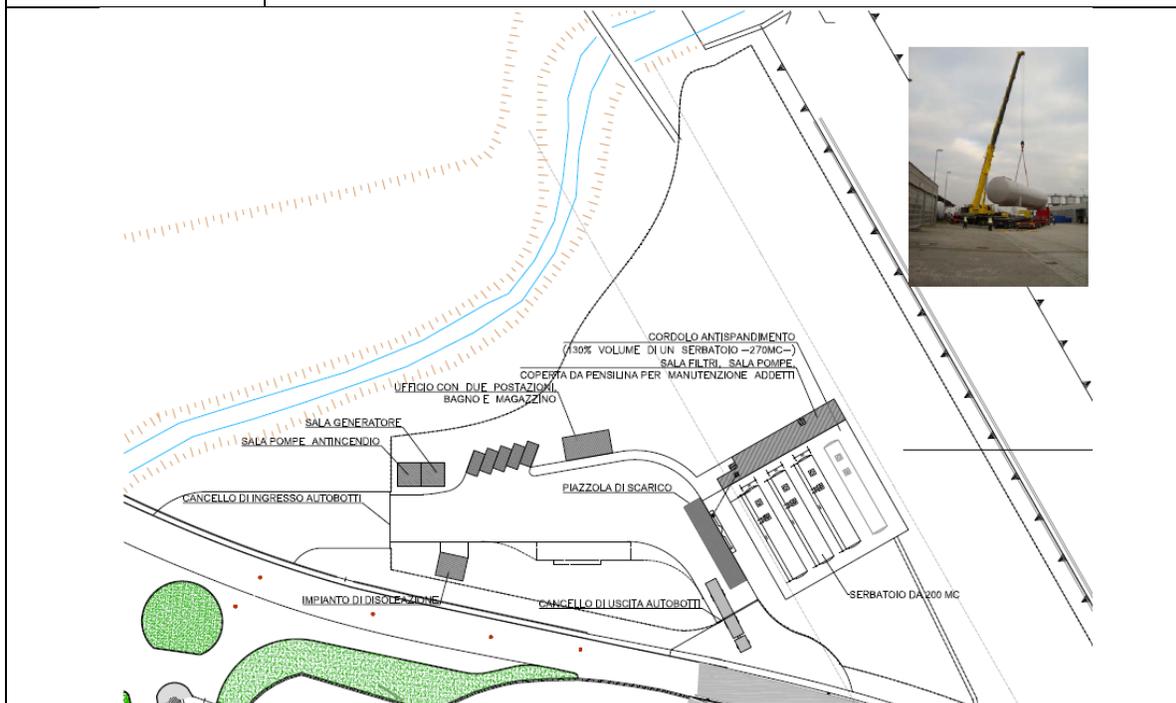
- una esterna alla zona aeromobili (land-side) ove risulteranno ubicati i serbatoi di stoccaggio, l'area di scarico dell'autobotte, la zona coperta dedicata alla sala filtri, sala pompe, manutenzione addetti, e le apparecchiature di controllo elettronico dedicate (contaltri);
- una interna alla zona air-side ove risulteranno ubicate le aree di sosta per le autobotti refueller, la zona di carico del prodotto petrolifero per aeromobili.

Entrambe le aree risulteranno protette perimetralmente da apposita recinzione doganale secondo le specifiche fornite da Enac. Le aree descritte risultano separate tra loro dalla viabilità di accesso dell'aeroporto (SP173).

Il deposito sarà costituito da 3 serbatoi di stoccaggio da 200 mc cadauno cilindrici ad asse orizzontale, da un serbatoio spurghi e da un complesso sistema di tubazioni, pompe, filtri ed altri accessori che consentiranno di movimentare il carburante a seconda delle necessità.

La baia di carico refueller risulta delocalizzata, rispetto al deposito carburante, in zona air side e il trasferimento del prodotto avverrà tramite linea interrata in trincea protetta.

E' prevista inoltre l'installazione di un prefabbricato uffici per la gestione del deposito carburanti.



Caratteristiche strutturali	<p>Il serbatoio di stoccaggio è del tipo cilindrico ad asse orizzontale a singola parete dello spessore pari al calcolo statico arrotondato alla cifra intera superiore maggiorata di 1mm. Il volume utile aspirabile sarà normalmente pari a 160 m³ eccezionalmente incrementabili, in caso di necessità, di ulteriori 10 m³ non tenendo conto dell'allarme di basso livello.</p> <p>I serbatoi saranno poggiati a terra per il tramite di due "selle" in acciaio tali da conferire al serbatoio una pendenza minima del 2% verso una delle estremità ove, in corrispondenza del fondo, sarà installato un pozzetto della capacità minima di 200 l dal quale pescherà una tubazione da 1 ½ " in acciaio inox per l'aspirazione giornaliera di acqua e sedimenti. Le aree carrabili interne alle aree di stoccaggio e di rifornimento, rispetteranno i dettami della sicurezza con spessori risultanti dal calcolo di portanza per la tipologia di traffico dei mezzi pesanti previsti in progetto; la stratificazione prevista sarà in ogni caso realizzata tramite fondazione in misto granulare stabilizzato, uno strato di base in CLB ordinario, ulteriore strato in binder CLB ordinario e strato di usura in CLB open grade.</p> <p>Le piazzole di carico e scarico del carburante, e le aree di transito e parcheggio degli automezzi, saranno realizzate in modo da assicurare la raccolta delle acque meteoriche (acque di prima pioggia) ed il loro convogliamento all'impianto di trattamento per disoleazione, preliminarmente al conferimento delle stesse al sistema a rete aeroportuale di raccolta reflui. E' prevista inoltre l'installazione di un prefabbricato uffici per la gestione del deposito carburanti.</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	1 anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 - 3 [^] anno. L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Pavimentazione - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte

SF5 – Sistema primo soccorso

SF5.1 Ampliamento e adeguamento edificio Vigili del Fuoco

L'edificio Pronto Soccorso e Mezzi VVF è ubicato a distanza di 220m circa a SE della pista di volo ed in posizione baricentrica rispetto alle due testate della pista.

La stazione è direttamente collegata alla pista di volo per mezzo di una strada di servizio dedicata. Attraverso la viabilità perimetrale di servizio si raggiunge direttamente il Piazzale di Stazionamento Aeromobili Est, il Nuovo Edificio Multifunzionale di gestione e posta, l'aerostazione, l'area del futuro ampliamento con il Nuovo Edificio Ricovero Mezzi di Rampa.

Gli automezzi saranno collocati in posizione tale da consentire un accesso alle aree di intervento diretto e rapido.

Il complesso infrastrutturale comprende attualmente:

- una rimessa per ricovero e attesa di n° 2 automezzi antincendio
- una rimessa per ricovero e attesa di n° 3 autoambulanze
- un edificio logistico e tecnico, comprendente un'area di Pronto Soccorso medico, un'area logistica e di allerta per il personale antincendio e un'area tecnica per manutenzione e deposito di materiali estinguenti

Il progetto prevede l'ampliamento di circa 100 mq della rimessa dei mezzi antincendio per ottenere un capacità totale di n° 3 mezzi.

L'ampliamento avverrà in direzione NE, attraverso una struttura analoga a quella esistente per caratteristiche geometriche e funzionali.

Il Nuovo Padiglione Automezzi, risulta strutturalmente indipendente da quello esistente e distanziato di 70cm dallo stesso, così da non implicare interferenze vecchio - nuovo e configurare l'ipotesi di nuova costruzione ai sensi della vigente normativa antisismica. La continuità funzionale è garantita dall'apertura di varchi nelle murature di tamponamento. La parete del corpo di fabbrica di ampliamento direttamente prospiciente l'edificio esistente è

concepita quale esatta riproduzione del passo strutturale e delle dimensioni delle tamponature dell'edificio limitrofo, in modo da consentire il corretto sistema di relazione distributivo – funzionale. Gli indirizzi progettuali risultano improntati sui caratteri di semplicità, simmetria e regolarità, sia in pianta che in alzato, e sulla precisa volontà di delineare una soluzione di omogeneità e continuità stilistica con l'esistente. A questo scopo, la sagoma dell'edificio risulta “dedotta”, longitudinalmente, dagli allineamenti ai fronti ed alla maglia strutturale del fabbricato esistente, consentendo così la mimesi volumetrica e l'integrazione funzionale interna. La maglia strutturale si articola in moduli di 3,15x8,80 m, per una superficie totale di circa 100 mq. L'allineamento trasversale alla maglia strutturale dell'edificio esistente consente, come premesso, l'interconnessione tra nuovo ed esistente.

Sistemazioni esterne

Gli interventi relativi alle sistemazioni esterne hanno interessato l'ampliamento del piazzale di pertinenza dell'edificio da realizzarsi. La pavimentazione prevista è in conglomerato bituminoso, intramezzata da aiuole a verde in aderenza del fronte N-NE del fabbricato di nuova realizzazione.

Scelte tecnologiche e caratteristiche dei materiali impiegati

L'edificio presenta una struttura in elevazione costituita da setti 205x30 cm e pilastri 30x30 cm in cemento armato, h 4.60m, disposti su una maglia con interasse longitudinale di 8,80m. La copertura è sostenuta da un sistema di travi in acciaio laminato a caldo organizzata secondo un'orditura principale in profilati IPE saldati di altezza variabile e un'orditura secondaria di arcarecci IPE 160. Il sovrastante pacchetto di copertura è composto da un pannello metallico coibentato con supporto esterno grecato e supporto interno in acciaio zincato e verniciato, sp. 50 mm, manto impermeabile doppio strato di bitume polimero elastoplastomeriche a base di resine metalloceniche, sp. 4 mm. L'andamento della copertura è concepito in modo da ottimizzare le esigenze contestuali connesse all'integrazione volumetrica con quelle di carattere distributivo – funzionale. La duplicazione della soluzione tecnologica di copertura dell'edificio esistente, in cui si prevedeva, anche in sede di progetto preliminare, l'utilizzo di una struttura reticolare, è apparsa non più congrua al soddisfacimento del rapporto costi/benefici. Si è, quindi, optato per una matrice strutturale di diversa entità

compositiva, che prevedesse il decremento della quota terminale di estradosso di copertura rispetto all'esistente, salvaguardando, tuttavia, le esigenze connesse all'integrazione volumetrica con l'esistente attraverso la conservazione della quota terminale di "filo facciata" (q.ta +35.13).

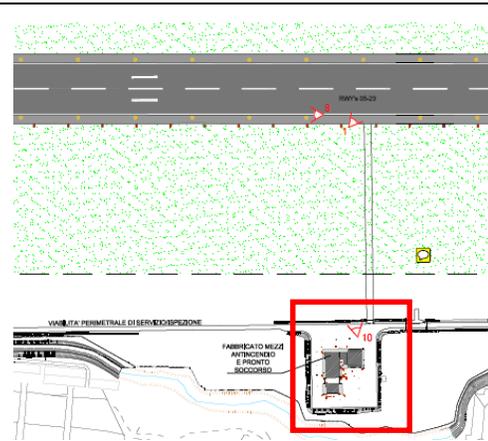
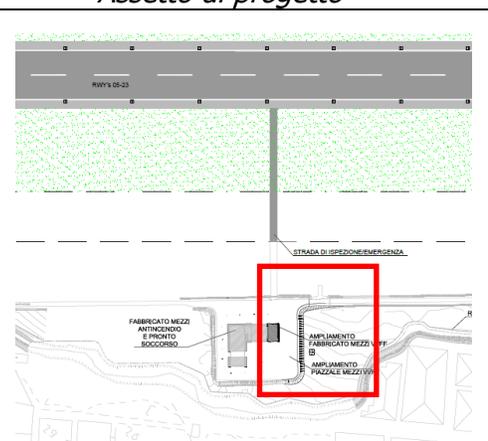
La sagoma dell'edificio presenta una superficie di involuppo, in pianta, di 9,10x15,80m. Le finiture esterne sono costituite da pannelli verticali con supporti in acciaio zincato e preverniciato, sp. 10 cm.



Fig. SF2.4.1 Render dell'edificio Vigili del Fuoco

Alcuni dati di sintesi inerenti all'intervento SF5.1 (cfr. SIA-QPGT-REL-02):

Scheda intervento 4.3: Ampliamento capannone vv.ff.

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
<i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i>		
<p>L'ampliamento dell'attuale edificio Pronto Soccorso e Mezzi VVF, ubicato a distanza di 220m circa a SE della pista di volo ed in posizione baricentrica rispetto alle due testate della pista, avverrà in direzione NE.</p>		

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico SIA-QPGT-07	varie
II Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali		

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	10
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	10
	<i>Superficie (m²)</i>	100
	<i>Altezza da pc (m)</i>	6.50
Caratteristiche funzionali	<p>Il progetto prevede l'ampliamento di circa 100 mq della rimessa dei mezzi antincendio per ottenere un capacità totale di n° 3 mezzi, oltre che l'ampliamento del relativo piazzale di manovra.</p> 	

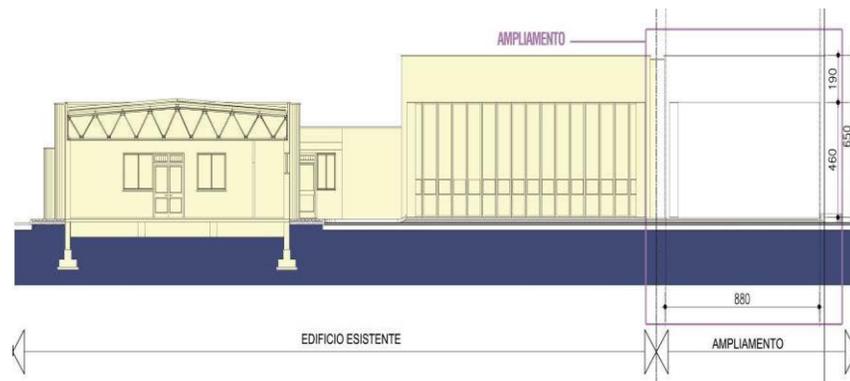
Caratteristiche architettoniche

- Edificio

Il Nuovo Padiglione Automezzi, risulterà strutturalmente indipendente da quello esistente e distanziato di 70cm dallo stesso, così da non implicare interferenze vecchio - nuovo e configurare l'ipotesi di nuova costruzione ai sensi della vigente normativa antisismica. La continuità funzionale sarà garantita dall'apertura di varchi nelle murature di tamponamento. La parete del corpo di fabbrica di ampliamento direttamente prospiciente l'edificio esistente verrà concepita quale esatta riproduzione del passo strutturale e delle dimensioni delle tamponature dell'edificio limitrofo, in modo da consentire il corretto sistema di relazione distributivo - funzionale. Gli indirizzi progettuali risulteranno improntati sui caratteri di semplicità, simmetria e regolarità, sia in pianta che in alzato, e sulla precisa volontà di delineare una soluzione di omogeneità e continuità stilistica con l'esistente. A questo scopo, la sagoma dell'edificio sarà "dedotta", longitudinalmente, dagli allineamenti ai fronti ed alla maglia strutturale del fabbricato esistente, consentendo così la mimesi volumetrica e l'integrazione funzionale interna. Le finiture esterne saranno costituite da pannelli in lamiera coibentata con supporti in acciaio zincato e preverniciato.

- Sistemazioni esterne

Gli interventi relativi alle sistemazioni esterne interesseranno l'ampliamento del piazzale di pertinenza dell'edificio da realizzarsi ed il conseguente spostamento del fosso e del serbatoio gpl attualmente esistenti.



Caratteristiche strutturali	<p>- Strutture verticali ed orizzontali L'edificio presenterà una struttura in elevazione costituita da pilastri in cemento armato con copertura in carpenteria metallica sostenuta da un sistema di travi in acciaio laminato a caldo organizzata secondo un'orditura principale in profilati IPE e un'orditura secondaria di arcarecci.</p> <p>- Fondazioni Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono impostate alla stessa quota delle esistenti (circa 2,00m al di sotto del p.f.). Esse sono costituite da travi continue rettangolari e setti in cls collegati in testa da una soletta di spessore.</p> <p>- Copertura Il sovrastante pacchetto di copertura sarà composto da un pannello metallico coibentato con supporto esterno grecato e supporto interno in acciaio zincato e verniciato, manto impermeabile doppio strato di bitume polimero elastoplastomerico a base di resine metalloceniche.</p>
------------------------------------	--

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	Inferiore all'anno
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 1 ^o anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

5 - Analisi preliminare dell'impatto sul paesaggio delle trasformazioni proposte

La presente Relazione seleziona le tipologie di modificazioni ed alterazioni da prendere in considerazione al fine di valutare gli effetti negativi indotti sul paesaggio da un intervento. La metodologia di selezione delle tipologie di interferenza sulla componente paesaggio è stata sviluppata e basa le proprie fondamenta sul preliminare studio del dettato normativo, come accennato nei precedenti paragrafi.

5.1 Modificazioni e alterazioni del paesaggio

E' stato condotto una puntuale analisi delle modificazioni ed alterazioni in relazione al caso in esame. Le analisi preliminari delle modificazioni ed alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata nei seguenti termini:

Tipologie modificazione (TM)		Considerazioni	Rilevanza potenziale
TM1	Modificazioni della morfologia	Gli interventi in progetto comportano modificazione o eliminazione degli elementi di strutturazione della morfologia naturale (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità)	SI
TM2	Modificazioni della compagine vegetale	Gli interventi in progetto interessano formazione vegetale ripariale	NO
TM3	Modificazioni dello skyline naturale o antropico	Gli interventi in progetto non interessano lo skyline naturale, mentre andranno a modificare quello antropico dell'area in cui insistono le opere	SI
TM4	Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	Gli interventi in progetto, in ragione della loro localizzazione, interessano aspetti incidenti sulla funzionalità ecologica e comportanti modificazione dell'assetto idraulico ed idrogeologico.	SI
TM5	Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	In ragione della orografia dei luoghi e della articolazione della rete viaria prospettante l'aeroporto, non è possibile a priori escludere la sussistenza di modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	SI

Tipologie modificazione (TM)		Considerazioni	Rilevanza potenziale
TM6	Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	Gli interventi in progetto non interessano aree con dotate di particolare assetto insediativo-storico	NO
TM7	Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico	Gli interventi in progetto non interessano aree con peculiari caratteri tipologici	NO
TM8	Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale	Gli interventi in progetto interessano aree agricole a prevalente uso intensivo (serre)	SI
TM9	Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo	Gli interventi in progetto interessano aree agricole	SI
Tipologie di alterazioni (TA)		Considerazioni	Rilevanza potenziale
TA1	Intrusione	In considerazione del nuovo aspetto che l'aeroporto andrà ad assumere, non è possibile in via preliminare escludere una sua intrusione nelle relazioni visive nell'ambito di un paesaggio prevalentemente agricolo	SI
TA2	Suddivisione	Gli interventi in progetto non operano separazione in parti del sistema paesaggistico. I rapporti dimensionali e percettivi tra pianura ed il sistema di paesaggio della piana del Sele restano inalterati	NO
TA3	Frammentazione	Gli interventi in progetto determinano l'inserimento di elementi estranei al sistema paesaggistico	SI
TA4	Riduzione	Gli interventi in progetto, in quanto costituiscono variante all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non possono potenzialmente determinare diminuzione o alterazione del sistema paesaggistico in cui si inserisce	NO
TA5	Eliminazione progressiva delle relazioni	Gli interventi in progetto, in quanto costituiscono modifiche all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non determinano alcuna modificazione delle relazioni visive.	NO
TA6	Concentrazione	Gli interventi in progetto, apportando modifiche all'attuale assetto dell'aeroporto, non determinano una significativa concentrazione aggiuntiva rispetto allo stato attuale	NO

Tipologie di alterazioni (TA)		Considerazioni	Rilevanza potenziale
TA7	Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	Gli interventi proposti potrebbero incidere sui processi ecologici ed ambientali	SI
TA8	Destutturazione	In ragione di quanto detto ai punti precedenti, gli interventi in progetto non operano alcuna frammentazione, in quanto costituiscono variante all'attuale fisionomia dell'aeroporto, apportando modifiche all'assetto e alla struttura complessiva dello stato attuale	NO
TA9	Deconnotazione	Per gli interventi in progetto, che costituiscono modifica all'aeroporto esistente, è possibile escludere qualsiasi alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi il sistema paesaggistico	NO

5.2 Analisi dell'intervisibilità

Ai fini della redazione della Relazione paesaggistica, tenendo in considerazione tutti gli elementi di natura prescrittiva, il presente paragrafo illustra le scelte progettuali in rapporto agli elementi del paesaggio con cui interagiscono, facendo ricorso principalmente all'analisi dell'intervisibilità mediante:

- elaborato cartografico - Tav.RP.0.1.06 "Carta dell'intervisibilità" - Allegato "REL-PAE-02";
- simulazione dell'inserimento dell'opera sul paesaggio tramite la composizione di fotosimulazioni (Allegato "REL-PAE-03").

Durante la stesura della "Carta dell'intervisibilità" si è proceduto alla determinazione dell'area definita "area di impatto potenziale". Secondo quanto espressamente previsto dal DPCM 12.12.2005, la analisi degli aspetti percettivi deve essere condotta in "luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici". Ne consegue quindi che, a tal fine, la prima operazione da condursi risulta essere quella della individuazione dei punti di vista che

rispondono alle anzidette caratteristiche. L'intervisibilità dei nuovi elementi di progetto nel paesaggio è stata definita prevedendo diverse condizioni e relazioni possibili tra l'osservatore ed il manufatto. L'impatto visivo dell'inserimento di un manufatto nel paesaggio varia notevolmente in funzione della distanza intercorrente tra l'osservatore ed esso.

Prendendo in considerazione i suddetti criteri, è possibile determinare i differenti gradi di intervisibilità, in funzione della distanza tra l'osservatore ed il manufatto, del grado di frequentazione delle strade individuate ed in funzione delle caratteristiche morfologiche dei luoghi.

Osservando i punti di vista strutturati rappresentati nella Tav.RP.01.6 (Allegato – REL-PAE-02), è possibile notare come il grado di intervisibilità più alto si riscontra principalmente:

- sui punti in ingresso all'aeroporto, prossimi al terminal passeggeri e raggiungibili percorrendo Via Pepe;
- sulla viabilità lato nord-ovest dell'aeroporto, in ingresso al terminal Aviazione Generale, percorrendo tratti di Via Magellano.

E' certamente la ridotta distanza tra i punti sopraelencati e le opere in esame a determinare l'elevato grado di intervisibilità.

I gradi di intervisibilità medio-bassi si registrano su alcuni segmenti delle strade di Via Pepe, Via Lago Carezza e Via Magellano (SP 173); quest'ultima presenta delle traverse di penetrazione verso l'area aeroportuale (cfr. Punto 3 della Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02). Via Pepe e Via Magellano, seppur ubicate in prossimità dell'aeroporto, sono caratterizzate da una morfologia pianeggiante e da una fitta barriera visiva che non favorisce la visibilità dei manufatti di pertinenza dell'aeroporto.

Per i restanti tratti stradali analizzati si riscontrano livelli di intervisibilità bassi e trascurabili, in ragione della morfologia pianeggiante del paesaggio e della distanza che intercorre tra essi e l'aeroporto.



Fig. 5.2.1 - Punto di vista n.1: Ingresso Aeroporto - Terminal Passeggeri, raggiungibile percorrendo Via Pepe (Grado di intervisibilità Alto, cfr. Tav.RP.01.6).



Fig. .5.2.2 - Punto di vista n.2 : Ingresso Aeroporto - Terminal Aviazione Generale, percorrendo Via Megellano (Grado di intervisibilità alto, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.3 - Punto di vista n.3: Ingresso Area C.C. e Demanio della Difesa, raggiungibile percorrendo una traversa di penetrazione di Via Magellano verso l'area aeroportuale (Grado di intervisibilità Medio-Basso, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.4 - Punto di vista n.4: il piazzale automobili Terminal Passeggeri, lato nord-est (Grado di intervisibilità Alto, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.5 - Punto di vista n.5: Terminal Passeggeri e piazzale elicotteri SAM, lato sud-ovest (Grado di intervisibilità Alto, cfr.Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.6 - Punto di vista n.6: viabilità in prossimità dell'incrocio tra la S.S.18 e Via Magellano verso l'area aeroportuale, lungo l'attraversamento della ferrovia Napoli-Battipaglia (Grado di intervisibilità Trascurabile, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.7 - Punto di vista n.7: in quota verso l'area aeroportuale, lungo il cavalcavia della ferrovia Napoli-Battipaglia di collegamento tra la S.S.18 e Via Pepe (Grado di intervisibilità Trascurabile, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.8 - Punto di vista n.8: Via Magellano verso l'area aeroportuale, in prossimità della Testata 05 della pista di volo (Grado di intervisibilità Medio-Basso, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.9 - Punto di vista n.9: traversa di penetrazione di Via Lago Carezza verso l'area aeroportuale, in direzione della Testata 05 della pista di volo (Grado di intervisibilità Medio-Basso, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.10 - Punto di vista n.10, verso la Testata 05 della pista di volo, lungo il tratto sud di Via Lago Carezza (Grado di intervisibilità Medio-Basso, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).



Fig. 5.2.11 - Punto di vista n.11: lungo Via Pepe in direzione dell'Area Terminal Passeggeri e Aviazione Generale (Grado di intervisibilità Medio-Basso, cfr. Tav.RP.01.6 - Allegato – REL-PAE-02).

5.3 Simulazione delle opere

Al fine di proporre all'Amministrazione competente una rappresentazione quanto più realistica dell'intervento, sono state realizzate fotosimulazioni da punti di vista cosiddetti "a volo d'uccello", che offrono una visione completa dell'inserimento degli interventi nel paesaggio (cfr. Allegato REL-PAE-03 "Album fotosimulazioni").

5.4 Conclusioni

Il quadro sin qui descritto presenta degli scenari che risultano sostanzialmente condizionati dalle caratteristiche plano-altimetriche e tipologiche dei canali visivi considerati nel presente studio; mutano difatti le caratteristiche delle visuali in ordine alla ampiezza del bacino visivo ed alla distanza che intercorre tra punto di vista ed opera.

Le strade esaminate, escludendo quelle di accesso all'aeroporto che concedono inevitabilmente le migliori visuali verso l'area di intervento, offrono viste in direzione dell'infrastruttura aeroportuale piuttosto limitate, in ragione dell'ampiezza del territorio pianeggiante che accoglie e circonda l'aeroporto e della presenza di numerose serre, capannoni e colture arboree che non permettono una chiara leggibilità dei singoli elementi che costituiscono il paesaggio circostante.

Con riferimento ai parametri di lettura definiti dal DPCM 12.12.2005, in termini generali, potremmo concludere che l'area di intervento presenta una elevata capacità di assorbimento visuale, ossia una significativa attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni introdotte tramite la realizzazione degli interventi di progetto previsti; ciò consente di prevedere la non sostanziale diminuzioni della qualità del paesaggio in esame ad opera realizzata.

Allegato REL-PAE-02: elaborati grafici

TAV.RP.01.1 - Inquadramento territoriale

TAV.RP.01.2 - Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

TAV.RP.01.3 - Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

TAV.RP.01.4 - Il sistema delle aree di tutela

TAV.RP.01.5 – Carta della struttura del paesaggio

TAV.RP.01.6 – Carta dell'intervisibilità

Allegato REL-PAE-03: Album fotosimulazioni