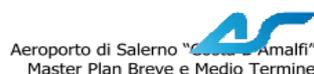


Dott. Petrosino Vincenzo  
 Medico Chirurgo Spec. In Chirurgia Oncologica  
 84098 Pontecagnano Faiano  
 (SA)

Al ministero dell'Ambiente e della Tutela  
 del Territorio e del Mare  
 Roma

## 2° Osservazione sul Master Plan a breve e lungo termine: Ente proponente ENAC

In riferimento al SIA-SNT-REL-01 si rileva dalle pagine 15-20 allegate



Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi"  
 Master Plan Breve e Medio Termine

### 3. IL MASTER PLAN A BREVE E MEDIO TERMINE

#### 3.1 Fattori di criticità

Il Master Plan intende risolvere le criticità dello stato attuale proponendo un assetto aeroportuale in grado di soddisfare le diverse esigenze e di offrire servizi di un adeguato livello.

Con riferimento alle attuali condizioni di offerta ed alle probabili traiettorie evolutive della domanda di traffico per lo scalo salernitano, è possibile individuare gli elementi che rappresentano vincoli o comunque ostacoli che si frappongono alla traduzione in realtà effettiva dei volumi di domanda ipotizzati come possibili per i prossimi 10 anni.

Di seguito vengono sintetizzati quei fattori di criticità il cui superamento potrà consentire di far fronte ai previsti livelli di domanda futura.

Elementi dell'attuale configurazione	Fattori di criticità
Infrastrutture di volo	<p>a) Le caratteristiche geometriche e strutturali dell'attuale infrastruttura di volo limitano notevolmente la capacità operativa dello scalo sia in termini di tipologia di aeromobili idonei ad operare (tipo A, B e C) che di movimenti derivanti da un uso monodirezionale della pista con atterraggi strumentali non di precisione per RWY 05 e decolli da RWY 23.</p> <p>b) La ridotta lunghezza e portanza della pista di volo, ne rende necessario il prolungamento che impone importanti attività di esproprio nonché la deviazione e la rettifica dei tracciati degli esistenti Torrenti (Diavolone e Volta Ladri).</p> <p>c) La tipologia ed organizzazione del piazzale di sosta aeromobile (Apron Est) richiede una totale rifunzionalizzazione e riorganizzazione sia, per aumentare la capacità e portanza della struttura che, il rispetto dei franchi imposti dalle superfici di vincolo aeronautico.</p> <p>d) Le bretelle di collegamento tra pista e piazzali (Apron Est ed Apron Ovest), vanno adeguate sia in termini geometrici che strutturali per essere compatibili al transito di aeromobili della classe C.</p> <p>e) Mancanza di un collegamento tra il Piazzale Est in area terminale e la pista da realizzare mediante un ulteriore raccordo al fine di consentire una migliore ottimizzazione della capacità del piazzale stesso e della movimentazione a terra degli aeromobili.</p>
Area Terminale	<p>f) Sottodimensionamento dell'Area Terminal rispetto ai volumi di traffico ipotizzati</p> <p>g) Carezza di edifici a supporto delle funzioni aeroportuali con specifico riferimento a idonei locali riservati alla Società di Gestione, alle attività di rampa (ricovero mezzi, officine, etc), alle attività cargo, all'Aviazione Generale ed ad ulteriori futuri operatori che</p>

Elementi dell'attuale configurazione	Fattori di criticità
	saranno interessati alle attività dello scalo.
Viabilità e parcheggi	h) La viabilità di accesso al Terminal risulta inadeguata a garantire la regolare movimentazione dei veicoli in accosto all'Aerostazione Passeggeri e diretti ai parcheggi, considerate le ridotte dimensioni dell'area landside. i) Le aree di parcheggi auto esistenti risultano non sufficienti a soddisfare l'attuale e la prevista domanda di sosta nel medio termine.
Impianti tecnologici	j) Gli impianti tecnologici sono ubicati in un'unica centrale nell'area terminale Est, separata dall'Aerostazione e non idonea per futuri ampliamenti. La produzione di energia termofrigorifera per l'alimentazione degli impianti di climatizzazione deve essere riconfigurata in quanto non si presta ad ottimizzazioni energetiche. k) Non sono presenti impianti tecnici che prevedano l'utilizzazione di fonti di energia rinnovabili.
Sistemi di drenaggio	l) Il sistema di captazione delle acque meteoriche interne al sedime necessita di adeguati bacini di autocontenimento dei volumi e dispositivi di regolazione delle portate immesse nella rete consortile m) La presenza ad Est ed Ovest del sedime dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri implicherà la loro riconfigurazione e sistemazione idraulica dei rispettivi alvei per consentire la rettifica dei tracciati e la verifica delle portate di massima piena.

Tabella 3-1 Fattori di criticità

### 3.2 Le strategie di sviluppo del Master Plan

La strategia su cui è fondato il programma di attuazione del presente Piano di Sviluppo nasce dall'esigenza di ammodernare, potenziare e sviluppare l'attuale sistema aeroportuale con l'obiettivo primario di minimizzare l'impatto sul contesto territoriale di riferimento in rapida espansione ed evoluzione.

Il complesso aeroportuale assorbirà il peso del futuro incremento di traffico sullo scalo salernitano sino ad esaurimento delle aree disponibili all'interno dell'attuale sedime, limitando le espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il prolungamento per la pista di volo e l'ampliamento dell'Area Terminale e di accesso land side.

Le strategie di sviluppo dello scalo salernitano hanno tenuto in considerazione l'attuale situazione di recessione economica e le difficoltà di accesso al credito sia analizzando le oggettive possibilità dell'aeroporto di Salerno, che il proprio ruolo all'interno dell'assetto globale su scala nazionale e su scala regionale.

Nello specifico, le linee di sviluppo riguardano i seguenti aspetti:

- a) Attrattività turistica del territorio in considerazione delle peculiarità del territorio a fortissima vocazione turistica;
- b) Sinergie con il sistema dei trasporti/intermodalità in ragione delle spiccate potenzialità dello scalo salernitano, da un punto di vista della posizione, nonché della integrazione modale tra l'attività aeroportuale e i numerosi interventi infrastrutturali previsti dal PTCP di Salerno;
- c) Implicazioni economiche dello sviluppo aeroportuale sul territorio, in quanto la presenza di scali aeroportuali costituiscono un sistema di infrastrutture necessario al funzionamento e allo sviluppo delle attività economiche presenti nel territorio, rendendo una regione più attraente per gli investitori esterni, trattenendo le aziende già presenti e creando delle opportunità di sviluppo per l'export.
- d) Ruolo di Salerno nel sistema aeroportuale a livello nazionale e regionale: il panorama attuale, con il ruolo crescente degli aeroporti regionali, lo sviluppo di compagnie aeree dedicate agli scali point-to-point ed il contesto di inserimento geo-economico forniscono delle concrete opportunità di sviluppo per lo scalo salernitano, che può ambire a ricoprire nel tempo dei ruoli molteplici nell'area di riferimento. Il Consiglio dei Ministri del 30.09.2014 ha adottato il Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti che suddivide il territorio italiano in 10 bacini di traffico, all'interno dei quali individua 11 aeroporti strategici e 26 aeroporti di interesse nazionale, fra i quali rientra l'Aeroporto di Salerno.

A margine si sottolinea che il settore cargo potrebbe costituire un altro elemento di sviluppo strategico per l'aeroporto di Salerno, considerata la qualità dell'export della provincia soprattutto nel settore agroalimentare, con specifico riferimento ad alcuni settori quali la quarta gamma e il caseario, che vedono nella Piana del Sele delle eccellenze.

Per tale motivo, sebbene esuli dall'orizzonte temporale decennale del Master Plan, nel Programma degli Interventi è stata percorsa tale ipotesi attraverso una rifunionalizzazione di parte dell'ex area militare.

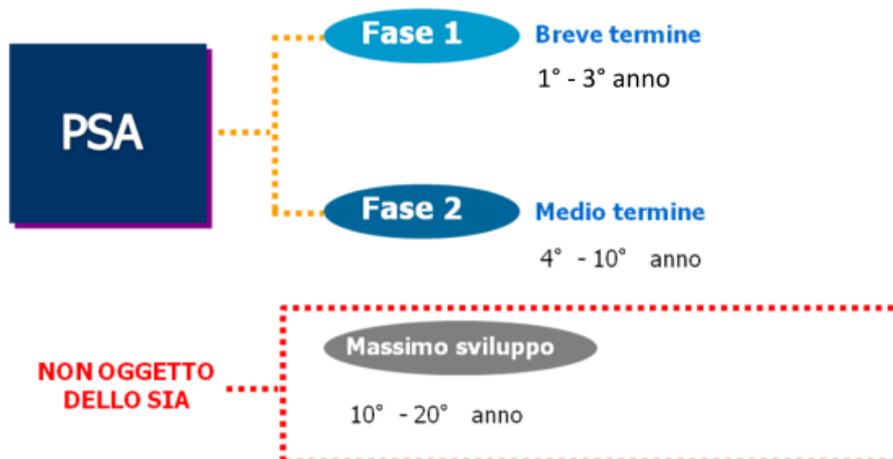
Ogni ipotesi di sviluppo futuro parte dal presupposto imprescindibile degli adeguamenti infrastrutturali, che verranno descritti nel dettaglio a seguire.

### **3.3 Il Master Plan e le fasi di sviluppo**

Il Piano si articola in due fasi in relazione al diverso carattere di urgenza degli interventi in esse previsti: Fase 1 a breve termine (1°- 3° anno dal rilascio della Concessione) e Fase 2 medio termine (4° - 10°).

L'orizzonte finale, per cui il Master Plan è stato redatto, è centrato sull'allungamento pista pianificato nelle suddette due fasi: nella Fase 1 l'allungamento pista va dagli attuali 1.655 ai 2.000 m, nella Fase 2 dai 2.000 m ai 2.200 m.

Il Master Plan fornisce, inoltre, qualche indicazione su quella che sarà l'evoluzione del Terminal nella configurazione di massimo sviluppo (20° anno). Tale configurazione nello scenario di massimo sviluppo non è oggetto del presente SIA.



L'oggetto dello SIA riguarda, come detto, il Piano di Sviluppo Aeroportuale delle Fasi 1 e 2, rispettivamente di breve e medio termine.

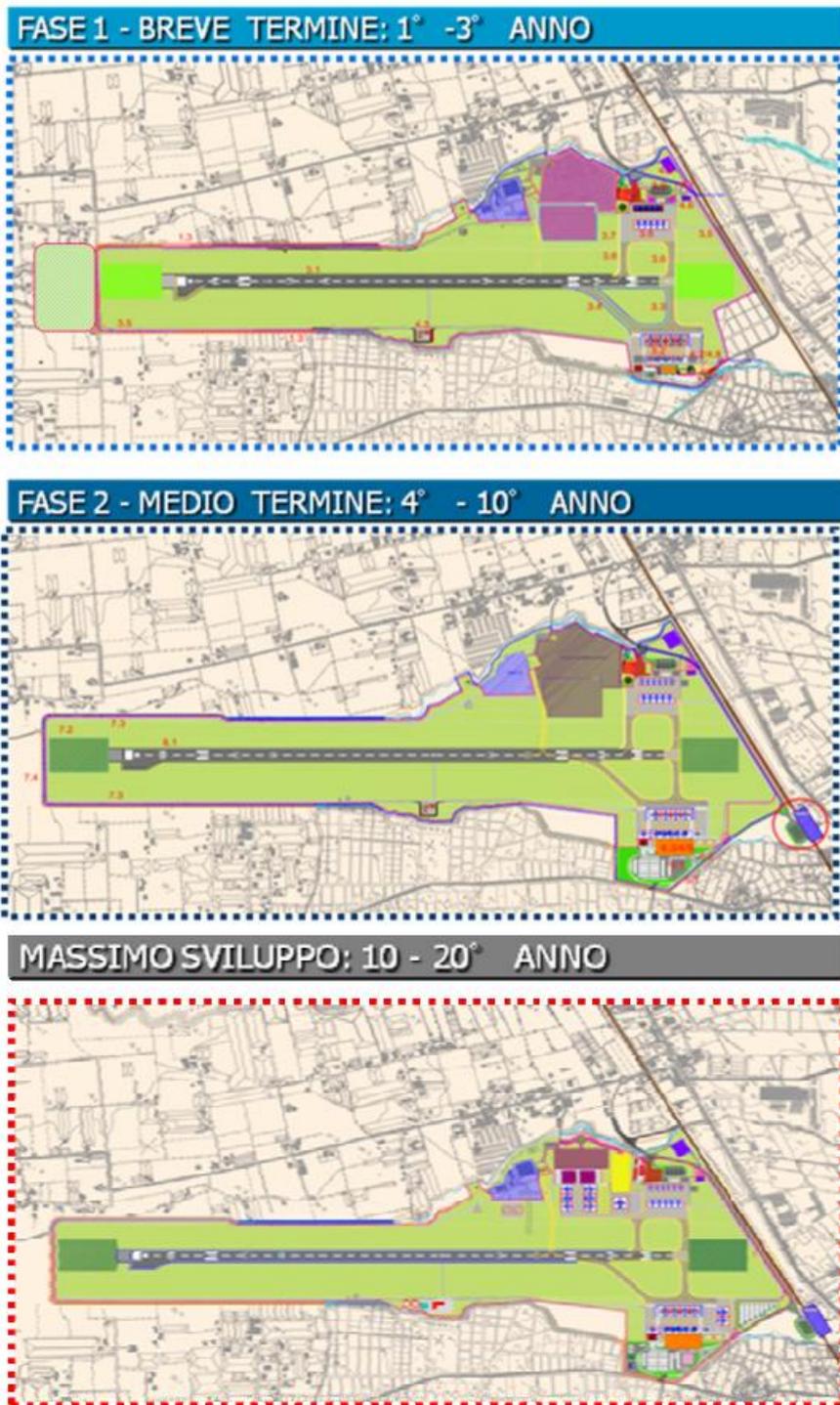


Figura 3-1 Le fasi di sviluppo del Master Plan

Lo sviluppo previsto dal Piano tiene conto della disponibilità delle aree all'interno dell'attuale sedime, limitando il più possibile le espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il prolungamento per la pista di volo e l'ampliamento dell'Area Terminale e di accesso land side.

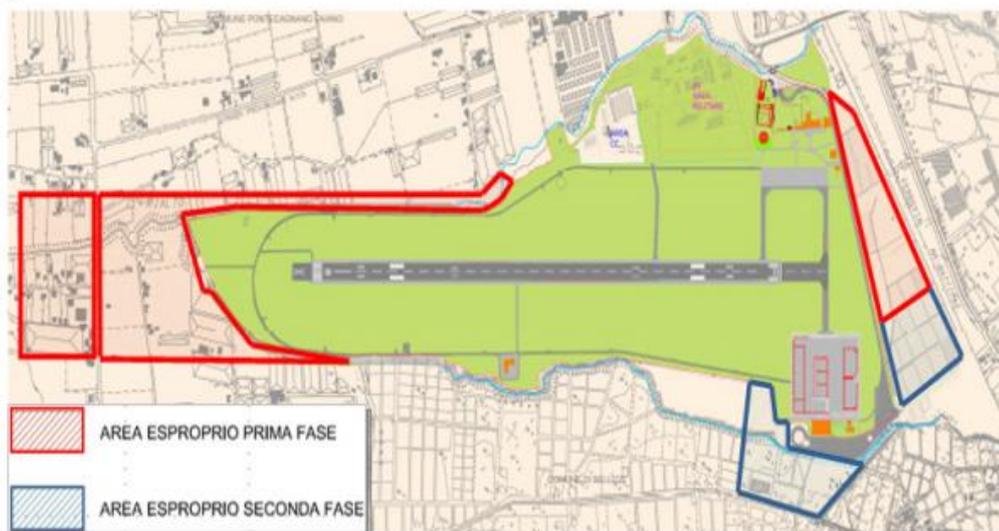


Figura 3-2 Configurazione dello stato attuale dell'aeroporto ed aree di esproprio

### 3.4 Descrizione degli interventi

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

- *definizione del Nuovo sistema Airside;*
- *definizione della Nuova Area Terminale con particolare riferimento all'Aerostazione passeggeri e 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.*

#### 3.4.1 Sistema air-side

##### 3.4.1.1 Pista di volo

Gli interventi previsti nel Master Plan prevedono il potenziamento e l'allungamento della Pista di Volo fino a raggiungere la lunghezza di 2.200 m. Tali opere saranno realizzate mediante due fasi di attuazione di cui la prima entro il 2° anno di gestione con

**a Pag.15....** Il master plan intende risolvere le criticità dello stato attuale proponendo un assetto aeroportuale in grado di soddisfare le diverse esigenze e di offrire servizi di un adeguato livello.

Con riferimento alle attuali condizioni di offerta ed alle “probabili traiettorie evolutive della domanda di traffico” per lo scalo salernitano, è possibile individuare gli elementi che rappresentano vincoli o comunque ostacoli che si che si “frappongono alla traduzione in realtà effettiva dei volumi di domanda ipotizzati come possibili per i prossimi 10 anni” .....

- **Da quello che si legge “probabili, ipotizzabili” termini usati spesso anche altrove è evidente che tutto lo studio è fondato su elementi probabilistici e da ciò che si legge alle pagine successive (15-16) gli interventi da effettuare non sono “piccoli interventi” ma grossi e onerosi interventi che coinvolgono più strutture e infrastrutture.**

**Inoltre gli espropri di una superficie superiore ai 40 ettari tra l’altro da eseguire “subito già in fase 1” coinvolgono anche diverse civili abitazioni. Attività di esproprio definite a pag.15 “importanti” nonché la deviazione e la rettifica dei tracciati degli esistenti Torrenti Diavolone e Volta Ladri.**

**A Pagina 16 paragrafo 3.2** si legge che “Le strategie di sviluppo dello scalo Salernitano hanno tenuto in considerazione l’attuale situazione di recessione economica e le difficoltà di accesso al credito sia analizzando le oggettive possibilità dell’aeroporto di Salerno, che il proprio ruolo all’interno dell’assetto globale su scala nazionale e su scala regionale”.

- **Le opere da realizzarsi si configurano come un totale rifacimento di struttura aeroportuale, rientrano nei criteri di “nuova costruzione” per la quale si dovrebbe optare per ben altra procedura che quella Via per di più su progetti definitivi particolareggiati e non su Master plan. Inoltre In considerazione dei costi elevati specialmente delle opere da espropriare si mostra molta perplessità sui finanziamenti e sul caratteristico “chi paga”?**

**A pagina 17 a-b-c-d** si leggono della vocazione turistica del territorio, delle sinergie con i sistemi dei trasporti e delle spiccate” potenzialità” dello scalo salernitano, da un punto di vista della posizione....

-Si legge che la presenza di scali aeroportuali costituiscono un sistema di infrastrutture necessario al funzionamento delle attività economiche presenti nel territorio, “rendendo una Regione più attraente” per gli investitori esterni, trattenendo le aziende già presenti e creando opportunità per l’export....

**Dott. Petrosino Vincenzo Medico Chirurgo Spec. in Chirurgia Oncologica**

“A margine si sottolinea che il settore cargo potrebbe costituire un altro elemento di sviluppo strategico per l’aeroporto di Salerno, considerata la qualità dell’export della provincia soprattutto nel settore agroalimentare, con specifico riferimento ad alcuni settori quali quarta gamma e il caseario, che “vedono nella piana del Sele delle eccellenze”.

“Ogni ipotesi di sviluppo futuro parte dal presupposto imprescindibile degli adeguamenti infrastrutturali, che verranno descritti nel dettaglio a seguire”.

- **Questo aeroporto, definito Salernitano , diciamo che è nel “comune di Pontecagnano e parte in quello di Bellizzi”, non in una periferia di Salerno ma in un ben definito territorio comunale che ha la fortuna di avere diversi chilometri di spiagge a sud e diverse distese di fertile terreno coltivato. Non è una zona da civilizzare né da sviluppare e né tantomeno da distruggere. Abbiamo dei problemi come esistono in tante parti d’Italia, una litoranea un poco degradata, ma in realtà ricca di strutture turistiche, lidi balneari e discoteche che richiamano anche in inverno migliaia di persone.**

**Fatto questo preambolo, dissento sul fatto che una regione è tanto più attraente quanto più ci sono aeroporti.**

**Tra l’altro in Campania esiste già un aeroporto ed è quello di Capodichino. Capodichino dista da Pontecagnano via strada A3 70 chilometri e via A30 77 chilometri.**

**Salerno al quale si fa spesso riferimento dista da Capodichino via A30 72 chilometri e via A3 64 chilometri.**

**Ricordo inoltre che Salerno è collegata molto bene con i treni veloci abbiamo straordinari collegamenti con le frecce di diverso colore e con Italo ed Eurostar.**

**Queste distanze aeroportuali non sembrano al momento essere compatibili con le varie normative europee ed in particolare con la 1315 del 2013 e la Gu 99/3c.**

**Sarebbe sempre opportuno capire come si vuole costruire questo aeroporto e con quali risorse e in deroga a quale normativa europea?**

**Questo aeroporto non è aeroporto strategico, è inserito nei 26 aeroporti di interesse Nazionale, ma l'onerosità dell'opera e la sua erronea localizzazione e grandezza nel contesto del comune di Pontecagnano dovrebbe fare prendere in considerazione la cosiddetta altrove "opzione zero".**

**In tutte le relazioni si legge che le cose da fare per realizzare questo aeroporto non consentono manovre diverse da quelle dettate da Enac sono imprescindibili dalle modifiche infrastrutturali. Sembra quasi "superflua una procedura deve essere fatto solo in questo modo".**

**Dalla pagina 20 alla pagina 33 allegate, sono descritti in breve i vari interventi ossia "Gli interventi necessari al raggiungimento dell'orizzonte di fine Piano (10° anno)".**

Lo sviluppo previsto dal Piano tiene conto della disponibilità delle aree all'interno dell'attuale sedime, limitando il più possibile le espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il prolungamento per la pista di volo e l'ampliamento dell'Area Terminale e di accesso landside.



Figura 3-2 Configurazione dello stato attuale dell'aeroporto ed aree di esproprio

### 3.4 Descrizione degli interventi

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

- *definizione del Nuovo sistema Airside;*
- *definizione della Nuova Area Terminale con particolare riferimento all'Aerostazione passeggeri e 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.*

#### 3.4.1 Sistema air-side

##### 3.4.1.1 Pista di volo

Gli interventi previsti nel Master Plan prevedono il potenziamento e l'allungamento della Pista di Volo fino a raggiungere la lunghezza di 2.200 m. Tali opere saranno realizzate mediante due fasi di attuazione di cui la prima entro il 2° anno di gestione con

allungamento pista sino a 2.000 m e con operatività dal 3°; mentre la seconda con allungamento sino a 2.200 m e con operatività a partire dal 6°anno.

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 25Ha di nuove aree in corrispondenza della RWY 05; si sottolinea inoltre che, sebbene l'allungamento della pista nella sua configurazione finale sia previsto in due step, già entro il 3° anno di gestione si prevede l'acquisizione al sedime delle aree necessarie all'allungamento a 2200 m previsto in Fase 2 per una superficie complessiva in THR 05 pari a ca 25 Ha. Le aree (10 Ha) acquisite per il futuro allungamento a 2200 m, verranno espropriate e recintate, ma non saranno oggetto di alcun intervento infrastrutturale in FASE 1. L'acquisizione di tali aree in tale fase evita ogni tipo di impatto dell'intervento del primo allungamento sulle abitazioni presenti a ridosso della nuova RESA in THR 05 della configurazione a 2000 m, ancorchè trattasi di un numero limitato di singole abitazioni monofamiliari utilizzate principalmente nei periodi estivi e non come domicilia fissi di residenza.

La 05/23 in configurazione finale avrà una lunghezza complessiva di 2.200 m. La larghezza della piattaforma è di 45 m con profilo trasversale a falda unica e pendenza trasversale dell'1%. La pavimentazione sarà di tipo flessibile. Sono previste due fasce antipolvere laterali (shoulder) di 7.50 m.

Le distanze	<b>TORA</b>	<b>TODA</b>	<b>ASDA</b>	<b>LDA</b>
05	2105 m	2165 m	2105 m	2105 m
23	2200 m	2260 m	2200 m	2105 m

Tabella 3-2-Pista di volo - distanze dichiarate

#### 3.4.1.2 Piazzali aeromobili

La configurazione del nuovo piazzale aeromobili dell'Area Terminale Est, all'orizzonte di medio termine (10° anno), ha una superficie complessiva dell'apron pari a circa 47.000 mq, la capacità risultante è pari a 9 postazioni, di cui 4 della Classe "C" e 5 della Classe "B".

Tale configurazione risulta compatibile con le previsioni di traffico al 10° anno considerata la contestuale locazione dei velivoli dell'Aviazione Generale nel nuovo Piazzale Ovest, previsto anch'esso nell'ambito degli interventi di Fase 1.

Nell'ambito degli interventi di Fase 1 è stato, inoltre, previsto l'ampliamento ed il potenziamento dell'attuale piazzale nell' Area Terminale Ovest in area ovest e dei relativi raccordi, a servizio prevalente dell'Aviazione generale (ca 32000 mq).

### 3.4.1.3 Raccordi e bretelle di collegamento

Il collegamento tra la pista di volo ed i piazzali delle Aree Terminali Est ed Ovest avverrà mediante 5 raccordi:

#### **Raccordi Lato Est**

*Raccordo Delta: già esistente e posizionato in testata pista 23, sarà adeguato alla categoria "4C" ed avrà una lunghezza di circa 150 m ed una larghezza di 23 m;*

*Raccordo Echo (Uscita Veloce): di nuova realizzazione, avrà la funzione di uscita veloce. La lunghezza sarà di circa 280 m con larghezza di 23 m.*

#### **Raccordi Lato Ovest**

*Raccordo Alpha: già esistente e posizionato in testata pista 23, sarà adeguato alla categoria "4C" ed avrà una lunghezza di circa 150 m ed una larghezza di 23 m;*

*Raccordo Bravo già esistente e posizionato a circa 60 m dalla THR 23 lato sud, sarà adeguato alla categoria "4C" ed avrà una lunghezza di circa 150 m ed una larghezza di 23 m;*

*Raccordo Charlie: già esistente e non oggetto di intervento, è posizionato a circa 100 m a sud dell'aiming point di THR 23 ed ha lunghezza di circa 350 m con larghezza di 10 m.*

### 3.4.1.4 Riqualifica pista e raccordi esistenti

Nell'ambito degli interventi di FASE 1 è prevista la riqualifica profonda della pista esistente per aumentarne la capacità portante mediante la realizzazione di un nuovo pacchetto, analogo a quanto studiato per il prolungamento della pista di volo, prevedendo il riutilizzo del materiale esistente costituente la fondazione. Insieme alla pista si procederà alla riqualifica delle strip esistenti, con interventi analoghi a quelli previsti per le nuove aree di strip. La strip ovest verrà riconfigurata in modo da eliminare gli ostacoli esistenti (tratto di perimetrale di servizio) così come previsto dalla normativa.

## **3.4.2 Sistema land-side**

### 3.4.2.1 Aerostazione Passeggeri Aviazione Commerciale (Area Terminal Est)

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 (cfr. tavola *SIA-QPGT-07 Planivolumetrico degli interventi e SIA-QPGT\_REL.02\_ Schede degli interventi*).

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 (cfr. Figura 3-3).

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); al fine di ottimizzare lo sfruttamento dei volumi e degli spazi si adotterà una tipologia costruttiva che consentirà di realizzare un livello sopraelevato.



Figura 3-3 Ampliamento Aerostazione passeggeri – Area Terminale Est

### 3.4.2.2 Gli edifici dell'area Terminale Est

Gli edifici facenti parte dell'Area Terminale, le cui destinazione d'uso devono ritenersi essenziali per l'operatività e la corretta funzionalità dell'intero sistema aeroportuale, sono i seguenti (cfr. tavola *SIA-QPGT-07 Planivolumetrico degli interventi e SIA-QPGT\_REL.02-Schede degli interventi*):



Figura 3-4 Edifici dell'Area Terminale: 1 Edificio Mezzi di Rampa; 2 Edificio Vigili del Fuoco; 3 Edificio Multifunzionale

#### Edifici mezzi rampa

Gli edifici Mezzi di Rampa necessari per la gestione delle attrezzature, mezzi e personale addetto sottobordo sono stati ubicati in adiacenza al Terminal Passeggeri, parallelamente al fronte Piazzale Aeromobili Est, su una superficie dedicata di circa 2.500 mq. La superficie coperta di ciascun immobile è di circa 600 mq. Gli edifici rampa, da realizzarsi in Fase 1, saranno articolati su un unico livello funzionale.

#### 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.

La realizzazione del Nuovo Edificio Multifunzionale si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella fase 1 (breve periodo: 1°-3° anno).

Il nuovo edificio, ubicato in adiacenza al Terminal Passeggeri, si svilupperà per una superficie complessiva di circa 800 mq, sarà articolato su due livelli funzionali aventi e sarà caratterizzato da una spiccata flessibilità in termini di uso, riconversione ed ampliamento degli spazi.



Figura 3-5 Render dell'edificio multifunzionale

#### Edificio Vigili del Fuoco

La proposta di piano prevede l'ampliamento di circa 100 mq in direzione NE dell'attuale edificio VV.F di circa 300 mq, ivi incluso l'ampliamento del piazzale di pertinenza. Tale edificio, che consentirà il ricovero degli ulteriori mezzi antincendio necessari a garantire la categoria antincendio e sarà realizzato mediante una struttura analoga a quella esistente per caratteristiche geometriche e funzionali.



Figura 3-6 – Ampliamento Edificio Vigili del Fuoco

### 3.4.3 Gli edifici del sistema Area Ovest

Nell'orizzonte temporale decennale del Master Plan, in particolare già nella fase 1, è prevista la completa rifunzionalizzazione del sistema ovest attraverso la specializzazione per l'aviazione generale e la realizzazione di altri interventi strettamente legati alle previsioni di sviluppo del traffico aereo.

Nello specifico, in considerazione degli interventi infrastrutturali previsti e delle previsioni di traffico si rende necessario rilocare l'esistente deposito carburanti in una superficie di circa 3200 mq, situata 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 sarà costituito da 3 serbatoi, 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 consentirà prevalentemente il rifornimento degli aeromobili con Jet A1 .

#### 3.4.3.1 Aerostazione Aviazione Generale (Area Terminal Ovest)

Il sistema Area Ovest, avente una superficie di 120.000 mq., si estende nella parte del sedime così delimitata:

- a nord dal Nucleo Elicotteristi dei VV.FF. e dall'Aviazione Generale;
- a sud dal Nucleo Carabinieri;
- ad est dalla viabilità di servizio;
- ad ovest dalla recinzione aeroportuale.

La configurazione planimetrica degli insediamenti previsti è conseguente alle esigenze di funzionalità da garantire ed alla presenza delle strutture già consolidate che devono permanere nelle attuali localizzazioni, con particolare riferimento al Nucleo Carabinieri, al Nucleo Elicotteristi VV.FF. ed all'Area ENAV.

In questa area 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, disporrà di una superficie coperta di circa 1000 mq su due livelli, con una volumetria complessiva di 9000mc.



Figura 3-7 Render Terminal Aviazione Generale

### 3.5 I traffici

#### 3.5.1 Traffico aereo

La definizione di ipotesi di evoluzione del flusso di traffico in arrivo ed in partenza dall'Aeroporto di Salerno è alla base del "dimensionamento" delle varie opere previste nel Master Plan nel breve, medio (e lungo) termine.

Lo scenario evolutivo di traffico, in termini di passeggeri e movimenti, differenziato fra aviazione commerciale ed aviazione generale è il seguente:

<i>Anno</i>	<i>Fase</i>	<i>Traffico pax Aviazione commerciale</i>	<i>Traffico pax Aviazione generale</i>
<b>1</b>	<b>1</b>	<b>25.124</b>	<b>901</b>
<b>2</b>	<b>1</b>	<b>25.628</b>	<b>927</b>
<b>3</b>	<b>1</b>	<b>25.849</b>	<b>966</b>
<b>4</b>	<b>2</b>	<b>70.279</b>	<b>1.006</b>
<b>5</b>	<b>2</b>	<b>114.709</b>	<b>1.048</b>
<b>6</b>	<b>2</b>	<b>159.140</b>	<b>1.092</b>
<b>7</b>	<b>2</b>	<b>203.570</b>	<b>1.138</b>
<b>8</b>	<b>2</b>	<b>248.000</b>	<b>1.174</b>
<b>9</b>	<b>2</b>	<b>390.498</b>	<b>1.210</b>
<b>10</b>	<b>2</b>	<b>529.593</b>	<b>1.248</b>

Tabella 3-3 Traffico pax aviazione commerciale e aviazione generale

<i>Anno</i>	<i>Fase</i>	<i>Movimenti Aviazione commerciale</i>	<i>Movimenti Aviazione generale</i>
<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1.689</b>	<b>5.876</b>
<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1.699</b>	<b>6.040</b>
<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1.700</b>	<b>6.294</b>
<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1.870</b>	<b>6.558</b>
<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2.337</b>	<b>6.834</b>
<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2.781</b>	<b>7.121</b>
<b>7</b>	<b>2</b>	<b>3.201</b>	<b>7.420</b>
<b>8</b>	<b>2</b>	<b>3.598</b>	<b>7.650</b>
<b>9</b>	<b>2</b>	<b>4.274</b>	<b>7.887</b>
<b>10</b>	<b>2</b>	<b>5.327</b>	<b>8.131</b>

Tabella 3-4 Traffico movimenti aviazione commerciale e aviazione generale

### 3.5.2 Traffico veicolare indotto

La ricostruzione dello scenario attuale dei traffici afferenti l'ambito aeroportuale è stata sviluppata a partire dai dati di traffico acquisiti dall'ANAS sul tratto autostradale della A3, unitamente a conteggi dei flussi veicolari svolti ad hoc su sezioni stradali significative; tali dati hanno consentito di stimare una ripartizione del traffico sulle principali arterie stradali interessate dalle provenienze/destinazioni per lo scalo salernitano allo stato attuale.

Per la determinazione dello scenario futuro di traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano, si è tenuto conto dei volumi dei passeggeri e degli addetti aeroportuali previsti in Fase 2 dal Piano di Sviluppo aeroportuale.

In particolare, in riferimento alle movimentazioni annue di passeggeri previste all'orizzonte temporale del 10° anno, si stimano:

- 1.451 pax/giorno per l'aviazione commerciale
- 4 pax/giorno per l'aviazione generale
- 73 addetti/giorno

Considerando nulla, in via cautelativa, la componente connessa al trasporto su ferro, l'intera quota giornaliera di passeggeri si relazionerà con l'aeroporto mediante mezzi su gomma e, tenendo conto dei viaggi in andata e ritorno dall'aeroporto, si stimano:

- 1.935 auto/giorno per l'aviazione commerciale
- 8 auto/giorno per l'aviazione generale
- 145 auto/giorno per gli addetti.

La ripartizione dei volumi di traffico sulla rete viaria di principale adduzione all'aeroporto è riportata nella tavola SIA-QPGT-03 Carta dei traffici veicolari attuali e futuri, allegata al Quadro di Riferimento Progettuale.

### **3.6 Sistema della accessibilità aeroportuale**

#### **3.6.1 Viabilità di accesso all'area aeroportuale**

Nell'ambito del nuovo assetto aeroportuale è stata ridefinita la viabilità di ingresso/uscita (landside) dell'Area Terminale, previa riconfigurazione dell'esistente rete viaria e delle relative interconnessioni con il sistema della mobilità comunale e provinciale (Strade, Ferrovia e Metropolitana).

Pertanto l'accesso all'Aeroporto lato Est (Area Terminale) e lato Ovest sarà garantito rispettivamente:

- dall'attuale svincolo autostradale di Bellizzi/Pontecagnano-Sud con ingresso all'Area Ovest attraverso Via F. Magellano;
- dalla S.P. 417 Aversana che, tramite Via Olmo e Via F. Magellano, permetterà di raggiungere rispettivamente l'Area Est (Area Terminale) e l'Area Ovest.

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 sottopasso in corrispondenza del Km 68+100 della SS 18 del Comune di Pontecagnano, oggi in fase di realizzazione, permetterà, inoltre, di bypassare l'attuale passaggio a livello che collega la SS 18 a via Magellano, fluidificando maggiormente il traffico verso Via Magellano nel tratto di immissione all'area aeroportuale.

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.

All'interno della Carta dell'accessibilità (cfr. tavola SIA-QPGT-03) sono stati riportati i percorsi di accesso all'area aeroportuale nella configurazione finale di Fase 2 – medio termine.

### 3.6.2 Configurazione del sistema dei parcheggi

Nel breve termine si procederà ad una razionalizzazione delle aree di sosta esistenti, la cui capacità risulta idonea a soddisfare l'effettiva domanda di parcheggio. Ciò comporterà anche la realizzazione di aree di parcheggio a pagamento per l'utenza aeroportuale, nonché di parcheggi per bus turistici, Enti di Stato ed addetti aeroportuali.

Stante le aree attualmente a disposizione è possibile passare dagli esistenti 134 posti sino a 200.

Per quanto attiene le previsioni di Fase 2 medio termine si farà riferimento ai criteri comunemente utilizzati in ambito aeroportuale.

Tenendo conto della singolarità dello scalo salernitano, in termini di ridotte distanze dai centri urbani dell'interland che privilegiano il parcheggio di sosta breve ovvero giornaliero, si è ritenuto opportuno adottare i parametri europei, ampiamente verificati per aeroporti simili che identificano in 800 – 1000 posti auto per mil di pax la domanda media di parcheggi. Resta inteso che il sistema parcheggio dovrà consentire ogni possibile espandibilità per far fronte ai futuri incrementi di traffico.

Nella Tabella 3-5 vengono riassunti i valori minimi e massimi della domanda di parcheggio ai diversi orizzonti temporali.

<b>Anno</b>	<b>Milioni pax</b>	<b>N° stalli minimo</b>	<b>N° stalli ottimale</b>
<b>3</b>	<b>0,02</b>	<b>21</b>	<b>26</b>
<b>10</b>	<b>0,53</b>	<b>424</b>	<b>530</b>

Tabella 3-5 Domanda parcheggi

#### Area Terminale Est

Sulla base della domanda di posti auto all'orizzonte di medio termine (10° anno) il nuovo sistema parcheggi per l'Area Terminale Est 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. E' prevista inoltre la realizzazione di un distributore carburante per gli autoveicoli nella zona dei parcheggi.

#### Area Terminale Ovest

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.

- **Si rileva che non trattasi di piccole cose ma di grossi interventi di modifica di un intero territorio con un evidente e ovvio carico di problematiche di natura ambientale molto inopportune considerato come ho detto altrove la “caratteristica dei luoghi”.**

**Inoltre se parliamo di ambiente e sostanze e effetti dobbiamo certamente capire di cosa si sta parlando. Non tutti infatti conoscono l’epigenetica e né tantomeno alcune ipotesi di oncogenesi attuali e neppure forse il ruolo di alcuni metalli pesanti e del serio problema degli “interferenti endocrini “, io stesso da ricercatore ho studiato la presenza di sostanze del genere negli ammalati verso i sani proprio in Campania. Forse uno dei primi studi realizzati in Italia e non solo.**

**Ho presentato 3 mesi fa la prima parte.**

**Neppure è conosciuto l’effetto combinato di tante sostanze sul nostro organismo e quello che è peggio, l’effetto sui feti e sugli embrioni, non mi spaventa l’azione di una sostanza in particolare, mi preoccupano l’insieme di sostanze e situazioni, la combinazione degli effetti. Mi preoccupa non per colui che parte con Ryanair per Amsterdam, ma per coloro che vedono partire ogni giorno i vari aerei che vanno...ad Amsterdam. Credo che abbia reso l’idea!**

**Non posso tollerare che si aggiunga una noxa ulteriore su un fondo comune di inquinamento sebbene a Pontecagnano è probabilmente minore di altre zone.**

**Conosco per certo che molte di queste sostanze le abbiamo ritrovate nel sangue di alcuni ammalati, chi è il padre di queste sostanze non mi interessa, mi interessa sapere che un aeromobile e un aumento dell’inquinamento indotto da un aeroporto mi aumenta il tasso di questi inquinanti persistenti.**

**Al momento bisogna essere molto ma molto cauti.**

**A pag 35 e 36 del SIA-SNT-REL-01 si legge del nuovo piano nazionale degli aeroporti e del fatto che Pontecagnano è stato dichiarato un aeroporto di Interesse Nazionale e che questo rientra nei piani Nazionali degli aeroporti.**

**“Tra le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale previsto dal nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, vi è proprio:**

**Dott. Petrosino Vincenzo Medico Chirurgo Spec. in Chirurgia Oncologica**

la creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti trans-europee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;

il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali; La scelta di Salerno Pontecagnano, quale aeroporto di rilevanza nazionale, si inquadra nell'ambito della riconfigurazione dell'intero sistema aeroportuale campano; da un lato, il limite di sviluppo indicato dal Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Napoli Capodichino in 7,7 milioni di passeggeri al 2023, dall'altro, l'esclusione dell'aeroporto di Grazzanise dall'elenco degli aeroporti di interesse nazionale individuati dal Piano Nazionale degli Aeroporti, di fatto assegna allo scalo di Salerno un ruolo centrale per lo sviluppo del sistema aeroportuale.

Appare evidente come la Opzione Zero, ossia la ipotesi di non intervento sia di fatto non percorribile dal momento che sarebbe inconciliabile con il ruolo ormai acquisito dallo scalo di Salerno all'interno del sistema aeroportuale italiano ed individuato nello stesso Piano Nazionale degli Aeroporti.

La scelta di non intervento equivarrebbe ad una profonda riconfigurazione dell'attuale assetto del sistema aeroportuale italiano, in quanto porterebbe ad una progressiva marginalizzazione dell'aeroporto di Salerno, senza peraltro risolvere il problema della scelta dello scalo verso il quale rivolgere la quota parte di domanda inesa da quello napoletano degli esiti ambientali che tale domanda aggiuntiva determinerebbe sullo scalo prescelto (gli aeroporti più prossimi sono Ciampino, Fiumicino e Bari).

#### 4.2 L'Opzione Zero e le alternative localizzative

Come premesso, la trattazione del tema della alternativa zero deve essere inquadrata all'interno delle specificità del caso in esame che risiede nella identificazione dell'Aeroporto di Salerno quale aeroporto di interesse nazionale.

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.

Tra le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale previsto dal nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, vi è proprio:

- la creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;

- il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi.

La scelta di Salerno Pontecagnano, quale aeroporto di rilevanza nazionale, si inquadra nell'ambito della riconfigurazione dell'intero sistema aeroportuale campano; da un lato, il limite di sviluppo indicato dal Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Napoli Capodichino in 7,7 milioni di passeggeri al 2023, dall'altro, l'esclusione dell'aeroporto di Grazzanise dall'elenco degli aeroporti di interesse nazionale individuati dal Piano Nazionale degli Aeroporti, di fatto assegnano allo scalo di Salerno un ruolo centrale per lo sviluppo del sistema aeroportuale.

In questo quadro, in ragione del previsto aumento di domanda sul sistema aeroportuale campano che in base alle ipotesi formulate dall'ENAC nell'ambito del Piano nazionale degli Aeroporti completato nel febbraio 2012, si assesta su una previsione minima e prudentiale di 10 milioni di passeggeri al 2030, lo scalo di Salerno Pontecagnano diviene una necessità per garantire lo sviluppo dell'intero sistema campano, assolvendo al soddisfacimento della domanda sia business che leisure (compresi i voli low cost), per voli di linea o charter.

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.

Appare evidente come la Opzione Zero, ossia la ipotesi di non intervento sia di fatto non percorribile dal momento che sarebbe inconciliabile con il ruolo ormai acquisito dallo scalo di Salerno all'interno del sistema aeroportuale italiano ed individuato nello stesso Piano Nazionale degli Aeroporti.

La scelta di non intervento equivarrebbe ad una profonda riconfigurazione dell'attuale assetto del sistema aeroportuale italiano, in quanto porterebbe ad una progressiva marginalizzazione dell'aeroporto di Salerno, senza peraltro risolvere il problema della scelta dello scalo verso il quale rivolgere la quota parte di domanda inevasa da quello napoletano e degli esiti ambientali che tale domanda aggiuntiva determinerebbe sullo scalo prescelto (gli aeroporti più prossimi sono Ciampino, Fiumicino e Bari).

- Abbiamo due aeroporti a 70 chilometri l'uno dall'altro in due città mirabilmente collegate da linea veloce treni, autostrade e superstrade, Capodichino ha problemi di gestione e anzi a quanto pare "problemi ambientali", pertanto se si dovesse scegliere la famosa "opzione zero" ci sarebbero appunto effetti ambientali su Ciampino, Fiumicino e Bari?

A questo punto è ovvio che bisogna capire innanzitutto che un aeroporto ha "esiti ambientali"

Pontecagnano non ho capito se dovrebbe essere la croce rossa o il 118 del sistema in "crisi probabile" fra qualche tempo delle altre città.

Sistema simile alle eco balle o discariche. Non sapendo cosa fare le abbiamo messe un po' ovunque e le abbiamo anche coperte. Alla fine il sistema scoppia dappertutto e non abbiamo fatto altro che avere non 3 criticità ambientali ma quattro.

Ecco qui si sta discutendo se fare o meno in Italia un'altra criticità ambientale e in una zona abbastanza free.

Se una zona è free , ho già detto altrove che non è il caso di contaminarla, ma di conservarla tale e proteggerla.

Non sono un ambientalista, ma ritengo che sulla terra siamo di passaggio ed ospiti. Siamo come in una multiproprietà, abbiamo anche il dovere di lasciarla "pulita a chi viene dopo".

In questo caso bisogna meditare fortemente sul sano e giusto principio di precauzione. Forse l'opera è "inopportuna".

Sarebbe il caso di prendere in considerazione l'opzione zero, in quanto abbiamo proprio in Campania, che è stata investita da diversi episodi dolosi e colposi nel Napoletano e Casertano, necessità di preservare il territorio oltre ogni misura.

Pontecagnano è proprio alle porte della Piana del Sele, vocazione prettamente agricola e casearia, qui abbiamo mozzarelle e prodotti della terra rinomatissimi. Tra l'altro questi prodotti sono esportati mirabilmente con mezzi spesso propri, non è una economia stagnante ma florida. Non sono i 70 km da altro aeroporto che fermano o aumentano l'economia. Qui come ho detto altrove abbiamo un'età media di 87 anni come riferisce Enac, non mi sembra una nota di demerito per ottenere in regalo "un aeroporto ". Questo che esiste è già il massimo che la zona può sostenere e sopportare e regalare alla comunità tutta.

**Voglio appena accennare alla situazione della pista dell'aeroporto che mi ha creato qualche perplessità.**

**La pista che dovrebbe avere un 10 % di decollo arrivo lato monti a secondo delle condizioni atmosferiche e il 90 % lato mare, incide in riferimento alle carte di rischio su strutture che definirei particolarmente complesse dal punto di vista della sicurezza dei viaggiatori degli aerei e delle persone a terra.**

**Infatti allungando la pista verso il mare che è l'unica possibile, lato monti ritroviamo la ferrovia a due binari a circa 390 metri dal fine pista e la strada nazionale frequentatissima a 400 metri circa.**

**Qui non parliamo di due binari morti bensì della tratta ferroviaria principale che collega il sud con il nord e viceversa, inoltre la strada statale che è anche via di accesso all'aeroporto ed è anche via nel quale porta lo svincolo autostradale, è una strada percorsa da molte persone. In caso di accidentale fuoriuscita di un aeromobile come tra l'altro accaduto qualche giorno fa a Bergamo cosa accadrebbe?**

**Non esistono, nel caso di atterraggio di aeromobili più grandi di quelli che ovviamente atterrano adesso, dei seri rischi di incolumità?**

**Spesso l'imprevedibile accade ed è meglio prevenire che poi andare a ricercare le colpe penali. È vero che esistono sistemi di GPS e altro di guida avvertimento, ma troppo spesso ci troviamo con disastri aerei in cui o il fattore umano o il fattore macchina o il fattore "diavoletto" portano tutto all'aria.**

**A cosa serve non fare costruire o non dare permessi nelle zone a rischio per strutture con molte persone tipo supermercati, centri commerciali ecc.ecc.ecc. quando a meno di 400 metri se un aereo va accidentalmente fuori pista colpisce una statale o un treno o peggio?**

**Inoltre a solo un chilometro o meno vi è la stessa autostrada Salerno Reggio Calabria arteria importantissima con lo svincolo proprio nella zona di Pagliarone. Ovvio che queste situazioni vanno davvero molto bene guardate perché potrebbero costituire sedi di catastrofi.**

**Anche in zona sud le zone di rischio sono elevate.**

**A Pag. 8 del SIA-SNT-REL-01 al paragrafo 2.1.4** ma anche altrove si legge:

La struttura urbana del territorio in cui si inserisce l'aeroporto di Salerno, si può suddividere in due Ambiti denominati Ambito Sud Aeroportuale e Nord Aeroportuale.

Nell'Ambito sud prevale suolo agricolo e comprende parte del sedime aeroportuale che si estende fino alla costa; il territorio è costituito prevalentemente da aree seminative con colture pregiate e costruzioni che risultano necessarie per l'esercizio delle attività di pertinenza, quali: serre, costruzioni adibite alla lavorazione, conservazione e commercializzazione di prodotti agricoli riconosciute in presenza di aziende agricole.

Il tessuto residenziale è costituito da case residenziali isolate e frange periurbane che si estendono lungo la viabilità secondaria. La tipologia edilizia prevalente è la casa singola unifamiliare in ambito rurale, presente anche in prossimità del sedime aeroportuale e classificata come ricettore residenziale a bassa densità.

svolgimento delle pratiche agricole che non consentono alle comunità erbacee di evolvere verso arbusteti, il primo stadio di colonizzazione spontanea della vegetazione.

L'ambiente è caratterizzato da una netta povertà floristica e da una componente vegetazionale scarsamente rappresentata; laddove presente essa è costituita da specie esotiche, ornamentali, infestanti o più raramente autoctone, di tipo arboreo-arbustivo ed erbaceo, di scarso valore botanico.

Le coltivazioni più diffuse nel territorio in cui si inserisce l'aeroporto sono le colture protette orticole e frutticole, i seminativi primaverili – estivi, ortivi, le colture foraggere e i frutteti.

Le superfici utilizzate a seminativo di tipo asciutto o con irrigazioni saltuarie di soccorso (primavera – estate) comprendono aree coltivate a cereali, sia a ciclo primaverile – estivo (mais) che a ciclo autunno – vernino (frumento) e a colture foraggere (erba medica, sulla ecc.) di tipo avvicendato con altre colture erbacee; sono sistemi colturali tipici delle aree più meridionali della piana del Sele, caratterizzate da una maglia aziendale meno frammentata rispetto alla media provinciale e da colture estensive a basso impatto ambientale. Tali sistemi colturali presentano nel complesso un buon grado di naturalità dovuto sia alle tecniche colturali, che prevedono l'avvicendamento delle colture erbacee, sia al ridotto apporto di controllo chimico e meccanico (concimi, fitofarmaci e lavorazioni) sulla produzione agricola.

Le superfici a seminativi irrigui, colture ortive e colture industriali (barbabietola, tabacco, pomodoro da industria ecc) di tipo intensivo ad elevata redditività; tali colture sono caratterizzate da elevati livelli di input chimici ed elevato impatto sull'ambiente (pericolo di percolazione di falda dei concimi azotati in eccesso ed in genere di dispersione di rifiuti plastici speciali e di sostanze chimiche di sintesi nell'ambiente).

Molto diffusi sono gli impianti serricoli per le colture orto-floricole, per il vivaismo e le colture arboree da frutto (pesco). Tali sistemi colturali presentano elevati livelli di redditività, con cospicue quantità di fattori produttivi a forte impatto ambientale utilizzati per la forzatura della produzione (concimi, fitofarmaci e lavorazione del terreno).

#### **2.1.4 Assetto insediativo**

La struttura urbana del territorio in cui si inserisce l'aeroporto di Salerno, si può suddividere in due Ambiti denominati Ambito Sud Aeroportuale e Nord Aeroportuale.

Nell'Ambito sud prevale suolo agricolo e comprende parte del sedime aeroportuale che si estende fino alla costa; il territorio è costituito prevalentemente da aree seminate con colture pregiate e costruzioni che risultano necessarie per l'esercizio delle attività di pertinenza, quali: serre, costruzioni adibite alla lavorazione, conservazione e commercializzazione di prodotti agricoli riconosciute in presenza di aziende agricole.

Il tessuto residenziale è costituito da case residenziali isolate e frange periurbane che si estendono lungo la viabilità secondaria. La tipologia edilizia prevalente è la casa singola unifamiliare in ambito rurale, presente anche in prossimità del sedime aeroportuale e classificata come ricettore residenziale a bassa densità.

L'ambito nord aeroportuale presenta alcune frazioni del Comune di Pontecagnano Faiano, Comune di Montecorvino Pugliano (Bivio di Pratole), parte del Comune di Bellizzi e la maggior parte degli insediamenti produttivi prossimi all'aeroporto. È costituito da insediamenti produttivi industriali, artigianali e commerciali localizzati a ridosso dell'asse ferroviario e da una lottizzazione residenziale arteriale, cioè da lotti residenziali disposti su entrambi i lati lungo l'arteria stradale principale di scorrimento e di distribuzione locale rappresentata dalla Strada Statale 18 in prossimità del bivio di Pratole (Nord – Est) e dalla Strada Provinciale 173 in prossimità della frazione di Corvinia (Nord – Ovest). La tipologia edilizia prevalente è la palazzina fino a un massimo di tre piani il cui piano terra risulta essere destinato all'uso commerciale, distante circa 1 km dal sedime aeroportuale e classificata come ricettore residenziale a media densità.

### 2.1.5 Assetto infrastrutturale

L'accessibilità all'aeroporto tramite rete stradale è assicurata alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali, dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che, con lo svincolo Pontecagnano- sud Aeroporto (a nord) e con quello di Battipaglia (a sud), s'innesta sulla strada statale 18 "Tirrenia Inferiore".

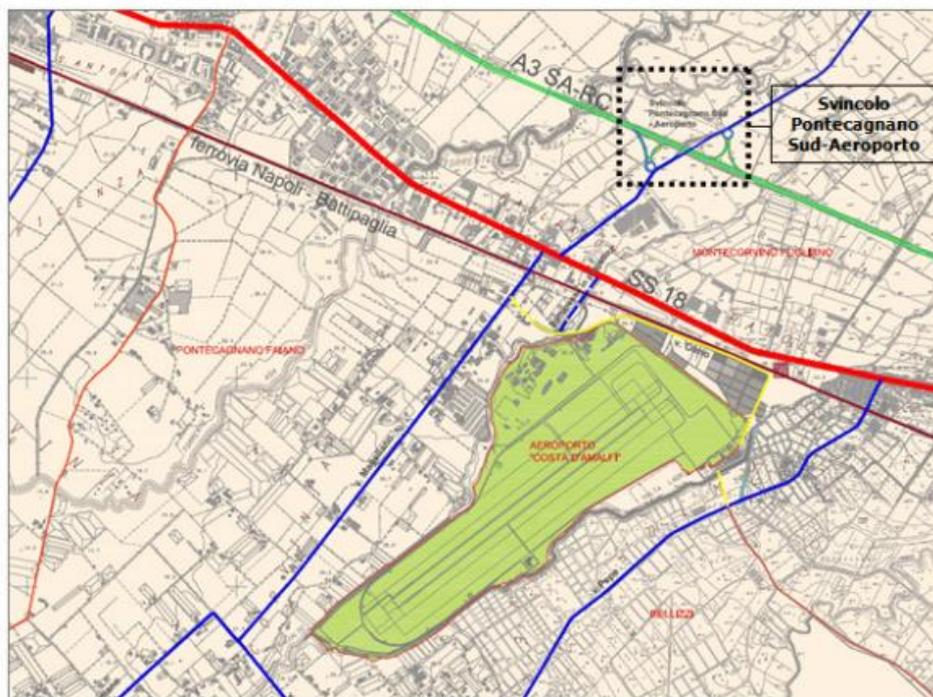


Figura 2-4 Infrastrutture viarie principali di collegamento all'aeroporto

- **Io a dire in vero non leggo che a sud vi sono gli stabilimenti balneari molto frequentati, le discoteche, i camping, le strutture turistiche, la strada litoranea.**

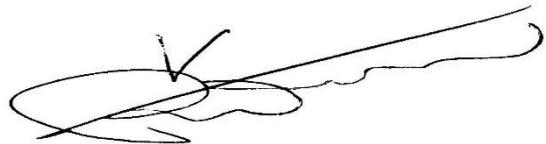
**Continuo a leggere e ad immaginare terra desolata. Non è affatto così, basterebbe andare in quei luoghi e vedere quanta gente si riversa sulla zona litoranea specialmente ma non solo in estate. Sono non centinaia ma migliaia le persone che sono nei vari lidi e varie strutture alberghiere, camping e altro.**

**Un problema che dovesse capitare ad un aeromobile in quella zona creerebbe un vero disastro aeronautico, altro che serre e case sparse di solito unifamiliari!**

**Pertanto invito ad un'analisi molto accurata dei fatti e situazioni descritte in quanto emergono più punti che rendono appunto l'opera, tra l'altro a mio giudizio costosissima e onerosa, "Improprio per Pontecagnano".**

**Pontecagnano Faiano, 21.08.2016**

**Dott. Petrosino Vincenzo**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Vincenzo Petrosino', written over a horizontal line. The signature is fluid and somewhat stylized, with a long horizontal stroke extending to the right.