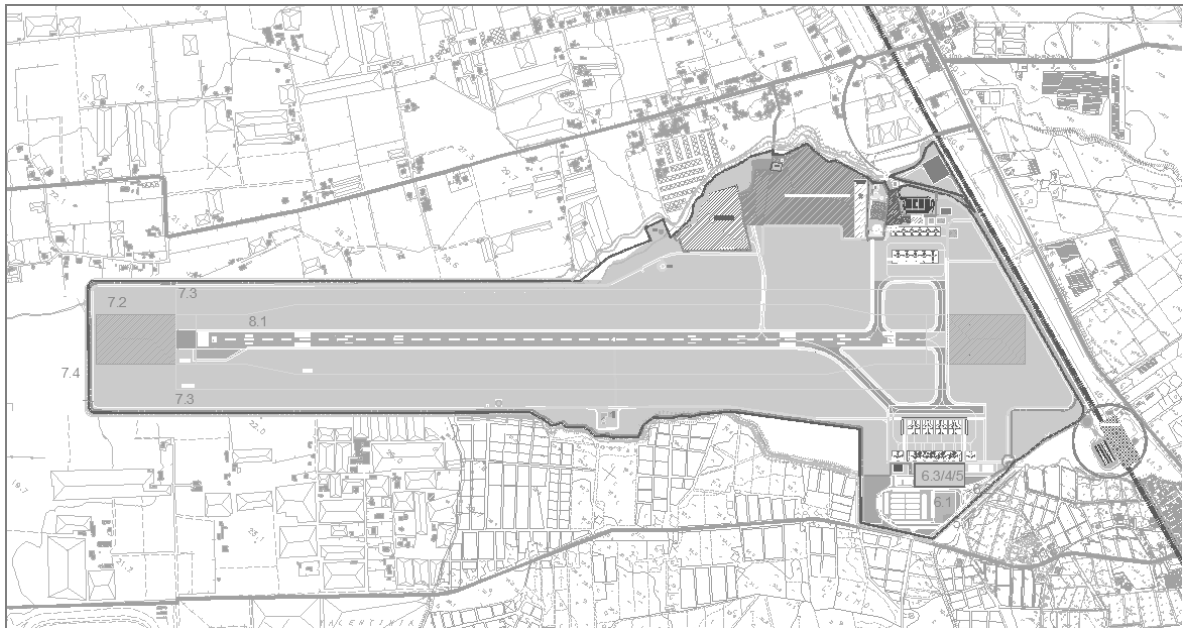


AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN A BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

DOCUMENTI DI CHIARIMENTO ED INTEGRAZIONE

DETERMINAZIONE TPHP

Codice Elaborato: INT_REL_03	Data emissione: Gennaio 2017
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
Master Plan: Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro	Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA il Post Holder Manutenzione e Progettazione (Ing. Ermanno Freda)  AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento 
Studio di Impatto Ambientale: Redatto - VDP srl	V.D.P. s.r.l. L'Amministratore Unico Ing. Francesco Ventura   Progettazione integrata - Ambiente S.r.l.
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	

DETERMINAZIONE DEL TPHP

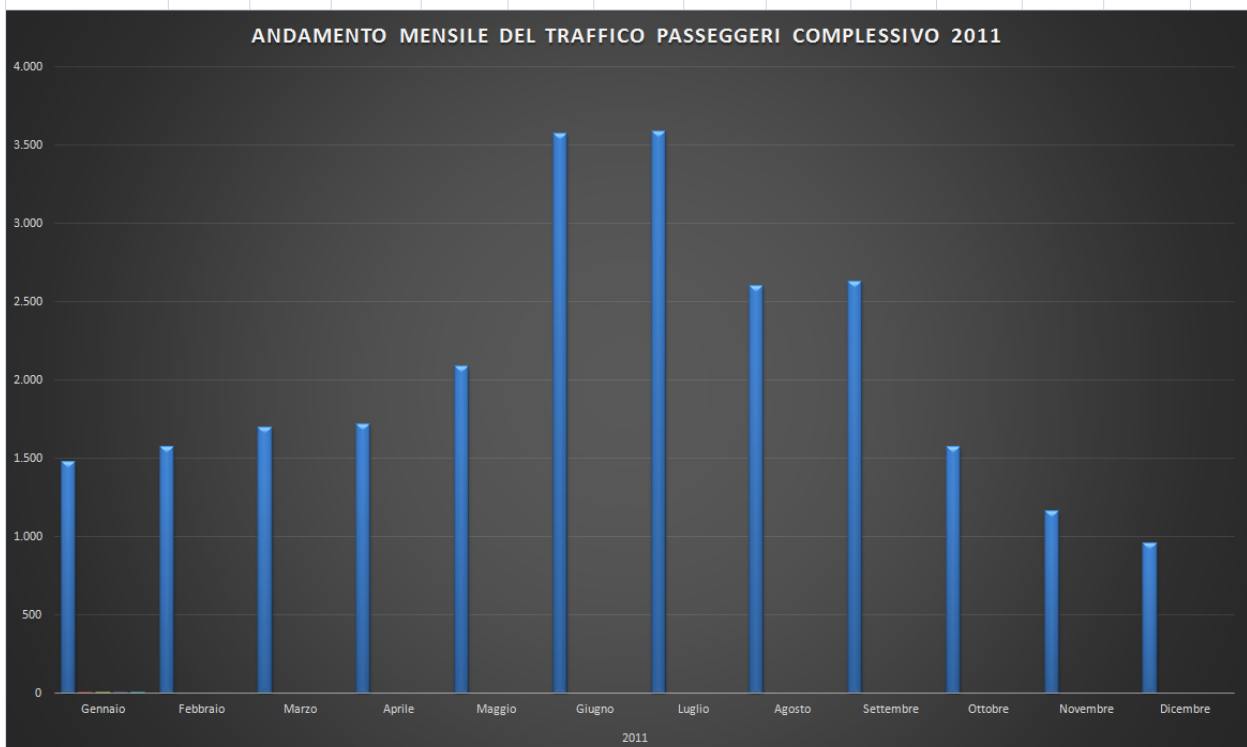
Il giorno tipo ed il picco di traffico

Ai fini del corretto dimensionamento dei sistemi aeroportuali (terminal passeggeri, in tutte le sue componenti funzionali ed operative, si adotta in criterio del Busy Day che è definito dalla IATA come il secondo giorno in termini di traffico della settimana media calcolata nei mesi di picco, dell'anno preso come riferimento.

Una volta determinato il giorno più trafficato si procede alla determinazione del traffico passeggeri nell'ora di punta (TPHP - Typical Peak Hour Passenger) da utilizzare nel dimensionamento delle suddetti sistemi aeroportuali.

Quanto sopra premesso e relativamente agli anni pregressi, l'anno di riferimento per l'aeroporto di Salerno è il 2011 con un numero di passeggeri di 24.631, i quali, come da grafico allegato, sono stati maggiormente concentrati nei mesi di Giugno e Luglio.

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO PASSEGGERI COMPLESSIVO 2011													
Anno	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Totale
2011	1.480	1.576	1.693	1.719	2.087	3.574	3.590	2.598	2.627	1.574	1.160	953	24631
TOTALE	1.480	1.576	1.693	1.719	2.087	3.574	3.590	2.598	2.627	1.574	1.160	953	24.631



Dai dati storici in possesso della società risulta che il picco massimo di è verificato nel giorno di sabato ed il secondo picco nella giornata di domenica; nell'orario di picco il numero massimo di passeggeri (arrivi più partenze) è stato di 50 passeggeri che costituisce il valore di riferimento come TPHP.

Rapportando tale numero ai passeggeri annuali si è calcolato il coefficiente percentuale di relazione tra i flussi annuali e l'ora di picco che è pari a 0,2%, compatibile con la raccomandato dalla FAA - Federal Aviation Administration.

Table 1: Typical Peak Hour Passengers

Total Annual Passengers	TPHP as a percentage of Annual Flows
30 million and over	0.035
20,000,000 -	0.040
10,000,000 -	0.045
1,000,000 -	0.050
500,000 -	0.080
100,000 -	0.130
Under 100,000	0.200

Criterio per il calcolo del TPHP per gli anni successivi

Per quanto attiene il valore di TPHP per gli anni successivi indicati nel Master Plan, non è stato possibile adottare il criterio standard di calcolo del TPHP (desunto moltiplicando il coefficiente percentuale per il numero di passeggeri/anno degli anni successivi) per le seguenti considerazioni.

L'attuale infrastruttura risulta attualmente inadeguata e sarà soggetta a significativa riarticolazione (i lavori prevedono in primis l'allungamento della pista ed il potenziamento della stessa in termini di portanza); ciò comporterà la possibilità di poter operare con flotte di aeromobili di diversa tipologia che costituiscono ad oggi il riferimento per il mercato a medio raggio.

La mancanza di una infrastruttura adeguata ha avuto ed ha ancora ad oggi incidenza sul numero di passeggeri annui che utilizzano lo scalo di Salerno; il dato storico del 2011 quindi non può essere assunto quale riferimento per poter desumere, con certezza, i tassi di crescita naturali e conseguentemente il numero di passeggeri per anno.

La realizzazione dei lavori di potenziamento ed ampliamento dello scalo avrà come diretta conseguenza l'aumento significativo del numero di passeggeri, così come indicato nel dettaglio dall'aggiornamento del Piano del Traffico.

E' per queste motivazioni che, non potendo applicare il criterio standard per il calcolo del THPH per gli anni successivi, nel Master Plan ci si è riferiti direttamente ai valori percentuali raccomandati dalla FAA ed indicati nella tabella sopra riportata.

Infatti applicando tali valori al numero di passeggeri/anno indicati nel Master Plan, si ritrovano i valori di TPHP utilizzati per il dimensionamento delle infrastrutture future.

<i>Anno</i>	<i>Fase</i>	<i>Numero pax annui</i>	<i>Coeff. % FAA</i>	<i>TPHP</i>
<i>Stato attuale (anno riferimento)</i>	<i>1</i>	<i>24.631</i>	<i>0,2%</i>	<i>50</i>
<i>4°</i>	<i>2</i>	<i>70.279</i>	<i>0,2%</i>	<i>141</i>
<i>8°</i>	<i>2</i>	<i>248.000</i>	<i>0,13%</i>	<i>322</i>
<i>9°</i>	<i>2</i>	<i>390.498</i>	<i>0,13%</i>	<i>508</i>
<i>10°</i>	<i>2</i>	<i>529.593</i>	<i>0,07%</i>	<i>371</i>