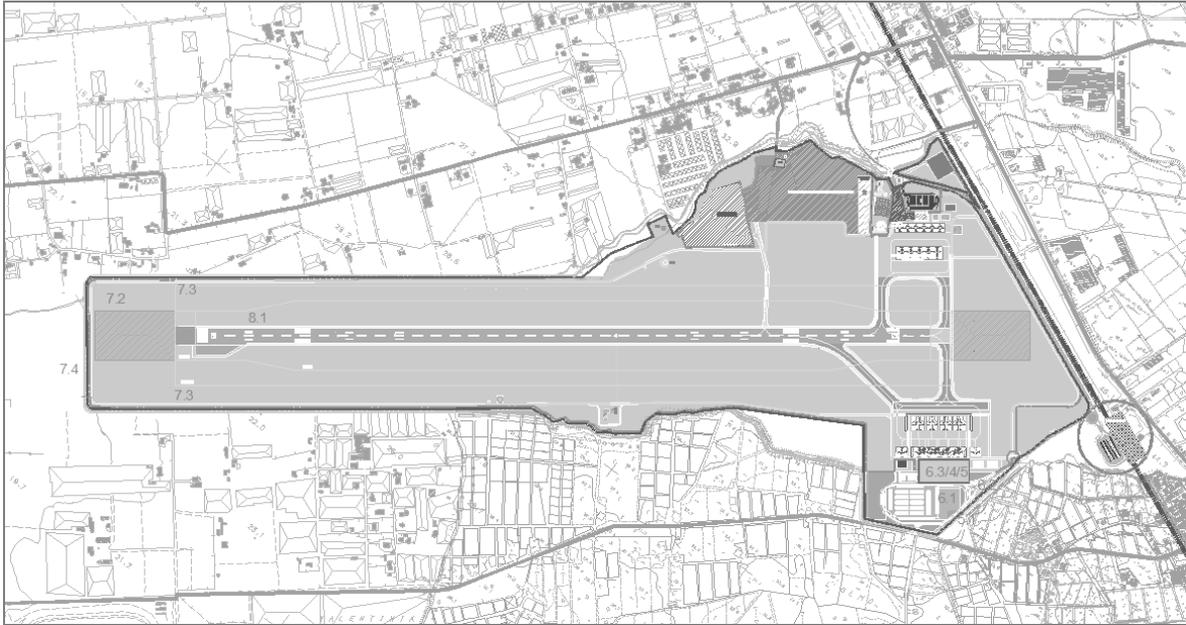
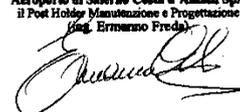
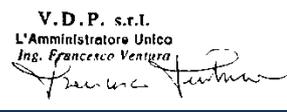


# AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN A BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE\_ID\_VP 3378

DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO ED INTEGRAZIONE  
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

<b>Codice Elaborato:</b> REL_06_CONTRODEDUZIONI	<b>Data emissione:</b> Gennaio 2017
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
<p><b>Master Plan:</b> Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro</p>	<p>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA Il Post Holder Manutenzione e Progettazione (Ing. Ermanno Freda)</p>  <p>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</p> 
<p><b>Studio di Impatto Ambientale:</b> Redatto - VDP srl/Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA</p>	<p>V.D.P. s.r.l. L'Amministratore Unico Ing. Francesco Ventura</p>  <p> Progettazione Integrata - Ambiente S.r.l.</p>
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	 <p>SALERNO COSTA D'AMALFI S.p.A.</p>

## INDICE

1. PREMESSA .....	3
2. SCOPO DEL DOCUMENTO .....	3
3. OSSERVAZIONE DEL DOTT. PETROSINO DEL 01/08/2016 (DVA-2016-0020071)...	4
4. OSSERVAZIONE DEL DOTT. PETROSINO DEL 22/08/2016 (DVA-2016-0021109).	12
5. OSSERVAZIONE DELLA SIG.RA ANTONIETTA DE MARTINO DEL 23/08/2016 (DVA-2016-0021209).....	18

## 1. PREMESSA

L'iter procedurale di Valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan a breve e medio termine dell'Aeroporto di Salerno "Costa D'Amalfi" in oggetto è stato avviato da parte di ENAC in data 23/06/2016 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Nell'ambito del suddetto iter, su richiesta del Coordinatore della Sottocommissione VIA, il Gruppo Istruttore incaricato, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione presentata ed in seguito alla riunione del 22/09/2016 ed al relativo verbale ed al successivo sopralluogo del 20/10/2016, ha ritenuto necessario per il prosieguo dell'istruttoria che il proponente fornisca alcuni chiarimenti ed approfondimenti.

Nello specifico, al punto 8 della richiesta di integrazioni (Nota Prot. DVA-2016-0028453 del 23/11/2016), si richiede di fornire una relazione di controdeduzione alle osservazioni del pubblico pubblicate sul sito MATMM.

## 2. SCOPO DEL DOCUMENTO

Il presente documento, costituisce, pertanto, la relazione di controdeduzioni nella quale si riportano le risposte alle osservazioni presentate dal pubblico durante il periodo di sessanta giorni dalla data di pubblicazione (24/06/2016) ed avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATMM).

Le osservazioni sono state presentate dai seguenti soggetti privati:

Nome	Data presentazione MATTM	Cod. elaborato
Dott. Vincenzo Petrosino	01/08/2016	DVA-2016-0020071
Dott. Vincenzo Petrosino	22/08/2016	DVA-2016-0021109
Sig.ra Antonietta De Martino	23/08/2016	DVA-2016-0021209

Di seguito si riportano le parti di testo delle osservazioni, con il riferimento alla pagina del documento presentato dai Soggetti sopra elencati, e le relative risposte del Proponente.

### 3. OSSERVAZIONE DEL DOTT. PETROSINO DEL 01/08/2016 (DVA-2016-0020071)

#### Osservazione

*Pag.1 [.....] L'Aeroporto di Pontecagnano Faiano (Salerno - Costa d'Amalfi) di cui si vorrebbe ampliare la pista e l'attività come descritto a pag 8 è inserito in un contesto prevalentemente agricolo, ma aggiungo anche con forte presenza di discoteche, altri locali pubblici e stabilimenti balneari frequentati, specie in estate ma non solo, da migliaia di persone (ambito sud). Inoltre sempre in ambito sud, la strada Aversana da poco costruita, è frequentata da migliaia di auto e mezzi pesanti specialmente nei tre mesi estivi, rappresentando questa arteria nuova, insieme alla litoranea il punto di transito per raggiungere le zone di Paestum, Agropoli e oltre. Parliamo quindi di aree con frequenti capovolgimenti di intensità di traffici e popolazione. Inoltre entro i 7 -8 km chilometri approssimativamente troviamo un cementificio, due discariche molto note: Parapoti e Sardone, strada Nazionale ed autostrada (ambito nord). Pertanto il tessuto insediativo nell'ambito sud costituito come si legge "da case residenziali sparse è non solo costituito da migliaia di residenti, ma da altre attività con numerose presenze umane.*

#### Risposta

L'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, come descritto negli elaborati progettuali, ricade in un contesto territoriale agricolo: le aree interessate dagli espropri in direzione Sud sono costituite da suoli agricoli coltivati, in parte occupati da serre, in cui si rileva la presenza di edifici agricoli o di costruzioni attinenti alle lavorazioni agricole o alle attività zootecniche presenti sui terreni. Per quanto riguarda il tessuto residenziale esso è costituito da case isolate, con tipologia edilizia prevalente di casa singola mono/bifamiliare in ambito rurale, non già da insediamenti e lotti residenziali propriamente detti. Le attività ricreative sportive o di intrattenimento situate lungo la strada litoranea (ad una distanza di 2,5 km dal limite del nuovo sedime aeroportuale con pista a 2200 m e per un fronte di 400 m) sono limitate ai lidi o a piccole strutture alberghiere a forte vocazione stagionale, peraltro ricadenti all'interno della Zona di tutela di tipo C ove "possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali". Pertanto, anche paragonata ad altre realtà aeroportuali italiane, il contesto territoriale non presenta elementi di particolare criticità.

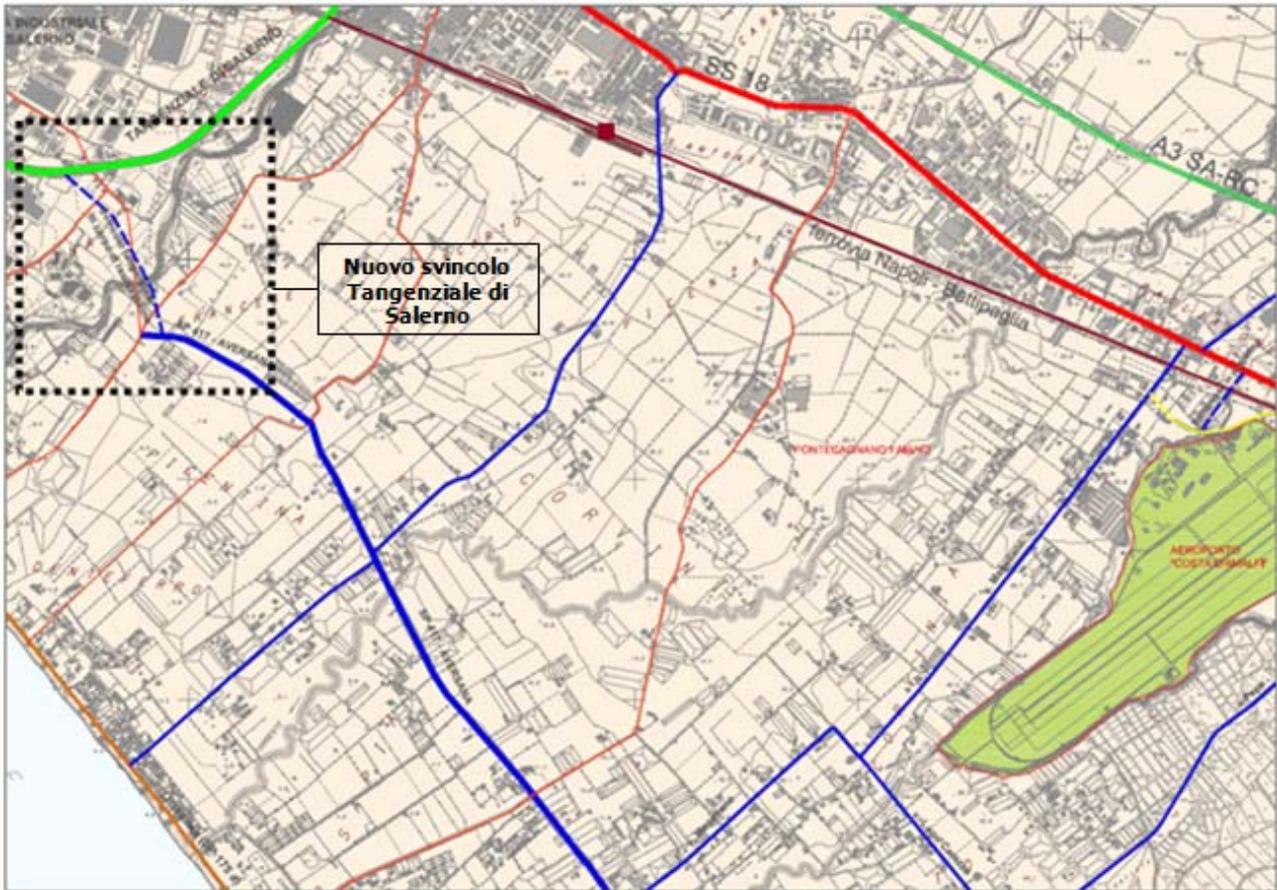
Appaiono, inoltre, del tutto illogiche le affermazioni relative alla presenza di importanti tratti viari (Autostrada, Strada nazionale, Aversana) nell'intorno aeroportuale, in quanto garantire l'accessibilità al sito aeroportuale attraverso una buona viabilità di raccordo rappresenta un elemento di pregio dello scalo, non già una criticità. In particolare, si evidenzia che l'accessibilità all'aeroporto è assicurata alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali, dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria (A3) che, con lo svincolo dedicato Pontecagnano

sud/Aeroporto (a nord) e con quello di Battipaglia (a sud), s'innesta sulla strada statale 18 "Tirrenia Inferiore" (cfr. tavola SIA\_QPGT\_01\_Inquadramento territoriale e rete infrastrutturale – Fonte PTCP di Salerno).



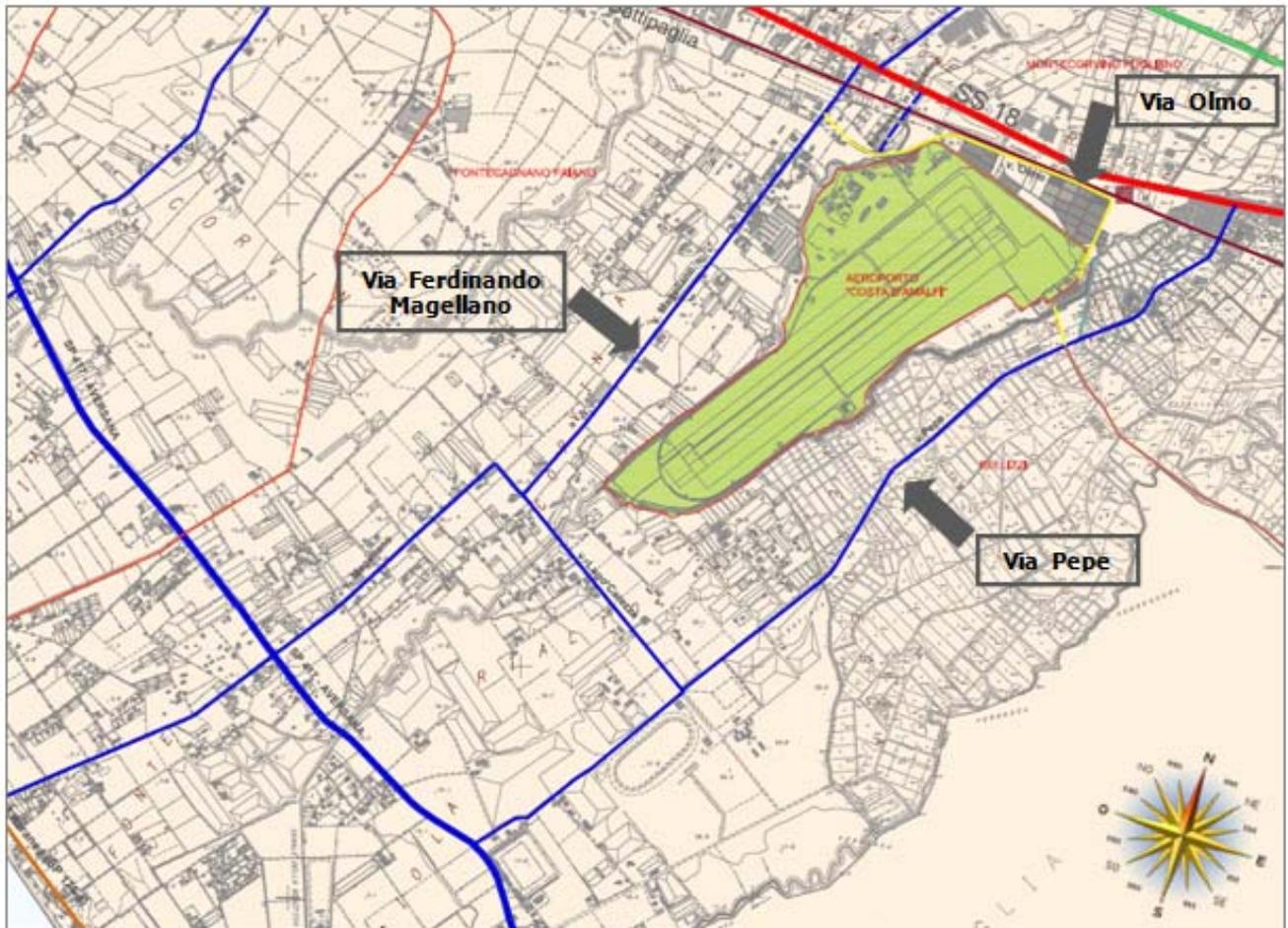
**Localizzazione degli svincoli sull'autostrada A3 di Pontecagnano sud-Aeroporto e di Battipaglia (in rosso), rispetto all'area aeroportuale (in azzurro)**

Per quanto riguarda la viabilità extraurbana principale è stato realizzato un nuovo Svincolo (Aeroporto – Zona Industriale) della Tangenziale di Salerno che attraverso un'uscita diretta si immette sulla strada provinciale 417 (anche denominata Aversana), una via a scorrimento veloce recentemente completata fino a Battipaglia con percorso parallelo alla litoranea e alternativo alla SS 18 - che permette il rapido raggiungimento dell'Aeroporto, connettendosi direttamente alla viabilità locale.



Il nuovo svincolo della Tangenziale di Salerno sulla S.P. 417 "Aversana"

Per quanto riguarda la viabilità locale, si sottolinea che nell'anno 2016 è stato aperto il sottopasso in corrispondenza del Km 68+100 della SS 18 del Comune di Pontecagnano che s'innesta direttamente sulla viabilità che costeggia il perimetro nord-est del sedime aeroportuale in corrispondenza dell'accesso al futuro terminal dell'aviazione generale, eliminando così la pregressa criticità costituita dal passaggio a livello che collegava la SS18 con Via Magellano (cfr. tavola SIA\_QPGT\_02 Carta dell'accessibilità all'area aeroportuale). Tale viabilità sarà completata a breve con la realizzazione di una rotatoria, sulla S.S. 18, in corrispondenza dell'accesso all'ex passaggio a livello in sostituzione di quella provvisoria.



Viabilità locale di accesso all'aeroporto

### **Osservazione**

**Pag.2-4** “[.....]Non si dovrebbe mai introdurre in una zona una qualsiasi realtà che porti ad emissioni e liberazione nell'ambiente di sostanze responsabili di eventi avversi sulla salute. Una tale decisione è da ritenersi “criminale. È indiscusso che un aeroporto ha un notevole impatto ambientale sui territori e mentre da un lato potrebbero anche esserci piccole ripercussioni sull'economia, dall'altra vi è inquinamento diretto e indiretto con inevitabile consumo di territorio non utilizzabile per altre attività....Se il progresso ha un prezzo questo non può essere accettato in nessun modo se il prezzo dovesse essere anche un solo caso di cancro, o di malformazione fetale o altra patologia.” [.....]

### **Risposta**

Tali affermazioni, del tutto apodittiche e prive di qualsiasi riferimento scientifico, non possono essere ritenute pertinenti alla procedura di VIA in oggetto, la cui finalità è quella di valutare i possibili impatti significativi e negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale derivanti dalla realizzazione dell'opera e verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione ambientale.

## **Osservazione**

**Pag.5-8** [.....]Le centraline presenti sul territorio regionale campano sono dislocate in ambiti primariamente antropizzati e restituiscono in media un livello di inquinamento troppo elevato per essere preso come riferimento per il sito in oggetto di studio, per il quale scopo invece è risultato necessario effettuare delle campagne ad hoc". a pag. 43 si legge di una "campagna mobile nel mese di Dicembre 2014 "nei pressi di un impianto di trattamento rifiuti urbani nel comune di Battipaglia a 5 km dall'area di studio dove sono stati trovati ripetiamo nel mese di Dicembre 2014livelli accettabili rispetto alle altre centraline fisse regionali. (equivale a dire che si stava cercando un riferimento buono e qui l'abbiamo trovato a 5 km e nel mese di dicembre). Inoltre a pag. 47 si legge "Per ovviare quindi a tale insufficienza di informazioni, è stata effettuata una campagna ad hoc eseguita all'interno del sedime aeroportuale nella settimana compresa tra il 18 ed il 24 aprile 2015 (!). [.....] Risulta evidente che si è cercato di trovare un punto di partenza che consentisse con i vari programmi di simulazione di aggiungere un tasso di inquinamento ad uno di fondo basso e restare nei limiti di legge. Sempre fermo ciò che ho precedentemente detto e che dirò più avanti in riferimento alle sostanze inquinanti, parliamo in questo procedimento di monitoraggi avvenuti a Dicembre 2015 a Battipaglia e in prossimità dell'aeroporto in 7 gg del mese di Aprile. A parte il periodo temporale abbastanza breve per un simile elaborato e di tale importanza, sarebbe stato molto più opportuno monitorare ad esempio nel mese di luglio o agosto con l'aeroporto già abbastanza in esercizio e non ad aprile 2015 e magari lungo uno degli assi viari descritti prima, lungo il cono di atterraggio degli aerei. Sarebbe opportuno fare questo per diverse settimane, specialmente il sabato e la domenica, quando il flusso veicolare risulta essere di migliaia di auto [.....]

## **Risposta**

In base alla vigente normativa in materia, il monitoraggio ambientale relativo alla componente atmosfera deve essere finalizzato a caratterizzare la qualità dell'aria ambiente nelle diverse fasi (ante operam, corso d'opera e post operam) mediante rilevazioni strumentali, integrate da tecniche di modellizzazione, focalizzando l'attenzione sugli inquinanti direttamente o indirettamente immessi nell'atmosfera, in termini di valori di concentrazioni al suolo, a seguito della realizzazione e/o esercizio dell'opera stessa. In particolare, nella fase ante-operam risulta necessario caratterizzare le concentrazioni di fondo del sito oggetto di studio, laddove, per definizione, le cosiddette concentrazioni di fondo sono quelle rilevate lontano da fonti emissive. Inoltre, sempre per definizione stessa di concentrazioni di fondo, queste vanno rilevate durante il periodo di non-attività della sorgente indagata, le cui emissioni sono appunto da sommare a quelle di fondo per ottenere le concentrazioni complessive che caratterizzeranno l'area in esame.

Nello studio effettuato nell'ambito dello SIA, si sono riportati tutti i dati di qualità dell'aria disponibili a tale data, partendo dai dati monitorati dalle centraline fisse regionali sino alle campagne di misura eseguite ad hoc con laboratorio mobile.

Per la definizione delle concentrazioni di fondo che caratterizzano il sito in esame si sono analizzati, in primo luogo, tutti i dati bibliografici a disposizione, vale a dire:

- Centraline fisse di monitoraggio regionali, gestite da ARPA Campania;
- Campagna di monitoraggio con mezzo mobile realizzata da ARPA Campania nel mese di dicembre 2014, in prossimità dell'impianto STIR di Battipaglia.

Come dettagliatamente descritto nella relazione Q\_AMB\_REL\_01, le centraline fisse di monitoraggio non risultano rappresentative per l'area di studio in quanto dislocate a distanza considerevole dall'aeroporto, in ambiti primariamente antropizzati, principalmente preposte inoltre al monitoraggio del traffico veicolare urbano.

Analogamente, esaminata la campagna di monitoraggio svolta con mezzo mobile con lo scopo di monitorare la qualità dell'aria nei pressi di un impianto di trattamento di rifiuti urbani nel comune di Battipaglia, non è stata presa come riferimento in quanto relativa ad un sito posto ad una distanza di circa 5 km dal sedime aeroportuale e sensibilmente influenzata dalla sorgente emissiva antropica presente nelle vicinanze.

Per ovviare quindi alla carenza di informazioni utili alla definizione del fondo ambientale, è stata effettuata una campagna di misura ad hoc eseguita all'interno del sedime aeroportuale nella settimana compresa tra il 18 ed il 24 Aprile 2015; la postazione di misura è stata individuata, non già, come riportato nell'Osservazione, per falsare i risultati dei monitoraggi o delle simulazioni post-operam, ma in modo da poter essere considerata indicativa della qualità dell'aria di fondo da associare al territorio aeroportuale.

Da quanto detto sopra, infine, si ribadisce che la metodologia più corretta per definire la concentrazione di fondo di un sito, risulta quella di effettuare rilevamenti appositamente nelle immediate vicinanze del sito stesso e durante l'assenza di attività inquinanti correlate alla sorgente indagata

Si evidenzia che il punto di misura è stato posizionato appositamente nell'area nella quale avranno origine le emissioni correlate alla sorgente aeroportuale di progetto; in coerenza con la stessa definizione di fondo ambientale, la misura è stata, pertanto, effettuata nella condizione di inattività della sorgente aeroportuale.

Per quanto riguarda la scelta del periodo di misura, questo è stato appositamente individuato nel mese di Aprile in quanto maggiormente rappresentativo dei valori medi dei principali parametri meteorologici.

Per questo motivo, si è evitato di effettuare la misura durante quei mesi in cui si possono verificare condizioni meteorologiche particolari, come ad esempio l'alta pressione nei mesi estivi, i fenomeni di inversione termica nei mesi invernali, o altri fenomeni meteorologici che possono concorrere ad aumentare o diminuire la concentrazione di inquinanti.

Inoltre, non si è ritenuto opportuno effettuare la misura di fondo ambientale durante i mesi estivi in quanto caratterizzati da emissioni maggiormente elevate rispetto al resto dell'anno e quindi non rappresentative del valore medio annuale di concentrazione.

### **Osservazione**

**Pag. 9-15** *"A pag. 223 paragrafo 8.4 si legge Caratterizzazione della componente salute pubblica nell'ambito territoriale di riferimento[.....]. Tutto il corposo fascicolo parte da valutazioni di qualità di aria eseguite ad arte per essere basse e poi sono state effettuate simulazioni con sofisticati software, nel quale introdotti i parametri si rilevano i risultati che null'altro sono che pure ipotesi che comunque hanno mostrato presunti peggioramenti "solo della qualità dell'aria dell'ordine del 10-20%.A tutto questo inquinamento atmosferico dobbiamo ovviamente sommare l'inquinamento acustico che non è di secondo piano, inoltre è ovvio che se molte patologie umane dipendono dai "famosi stili di vita" anche i rumori e lo stress di vivere nei pressi di un aeroporto può essere considerato un "non desiderato e voluto cambiamento dello stile di vita". Questo già basterebbe ad annullare e abbandonare questo progetto di ampliamento dell'aeroporto [.....]Dal punto di vista medico[.....] Non esistono a mio parere soglie e limiti di sicurezza specialmente in coloro che vivono da decenni in zone con queste sostanze e le bioaccumulano, inoltre esistono condizioni sia probabilmente genetiche che di altra natura quali agiscono come adiuvanti random in una popolazione [.....]"*

*Se il fatto di avere l'aria migliore e il territorio più sano di altri, è condizione ottimale per inserire un aeroporto e quindi una noxa esterna dai quasi certi risultati peggiorativi sulla salute e vivibilità in genere, questo non lo ritengo assolutamente realizzabile. La definisco "una pura follia di pensiero".*

### **Risposta**

Lo scopo dello Studio è quello di valutare la significatività degli impatti generati dagli interventi previsti per l'infrastruttura aeroportuale in oggetto.

A valle delle analisi svolte, è emerso che la qualità ambientale del territorio interessato dall'opera non subisce modifiche sostanziali; l'incremento citato del 10-20%, si traduce in valori dell'ordine di poche unità di  $\mu\text{g}/\text{mc}$ . Ad esempio, l'analisi effettuata sull'inquinante  $\text{NO}_2$ , ha prodotto i seguenti valori riportati nella seguente tabella:

POSTAZIONE	CONCENTRAZIONE NO <sub>2</sub> (µg/mc) AEROPORTUALE	CONCENTRAZIONE NO <sub>2</sub> (µg/mc) DI FONDO	CONCENTRAZIONE NO <sub>2</sub> (µg/mc) TOTALE	LIMITE NORMATIVO NO <sub>2</sub> (µg/mc)
SUD-EST	1,8	22	23,8	40,0
SUD-OVEST	2,8	22	24,8	
NORD-EST	3,0	22	25,0	
NORD-OVEST	1,8	22	23,8	

Come si osserva, il valore massimo di concentrazione prodotto dalla sorgente aeroportuale è risultato essere pari a 3 µg/mc, che confrontato con la concentrazione di fondo di 22 µg/mc, si traduce in un incremento di circa 14%.

In generale, l'incremento di concentrazioni complessive (Fondo+ Emissioni aeroportuali), ovvia conseguenza dell'aumento delle sorgenti emmissive, di fatto si è attestato, in termini assoluti, su valori nettamente inferiori ai limiti normativi vigenti.

Ragionando in termini relativi, si osserva come un aumento del 10-20% delle concentrazioni risulta essere un incremento contenuto e in linea con l'impatto atteso per una infrastruttura aeroportuale.

osservazione DEL DOTT. PETROSINO DEL 22/08/2016 (DVA-2016-0021109)

### **Osservazione**

*Pag. 7 [.....]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. [.....]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. [.....]*

### **Risposta**

Gli interventi previsti nel Master Plan a breve e medio termine sono interventi significativi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale dello scalo aeroportuale salernitano, che mirano ad una riqualifica profonda dell'attuale stato delle infrastrutture. Essi si configurano, ai sensi della Circolare ENAC APT 21/A del 31/12/2013, come "interventi di ristrutturazione" e "nuova costruzione", in quanto puntano a potenziare e a completare un'infrastruttura già esistente e funzionante, ben definita dal punto di vista tipologico, ed inserita nel contesto territoriale, caratterizzata però da una operatività stagionale e limitata. Infatti, come si evince dalla relazione del Master Plan, nella Relazione del Quadro Progettuale e nelle allegate Schede degli interventi con la dettagliata descrizione dello stato attuale dell'aeroporto e delle opere a farsi, gli interventi previsti nel Master Plan, seppur significativi e consistenti, constano nel potenziamento e nella riqualifica di infrastrutture, strutture edilizie ed impianti, già esistenti nello scalo aeroportuale. In base agli indirizzi programmatici condivisi con il MIT e il MATTM, nel settore aeroportuale l'iter procedurale normato dagli art. 1 comma 6 della L.351/95 e dalla relativa Circolare del Ministero delle Infrastrutture 1408/96 prevede che l'ENAC esprima la propria approvazione tecnica sul Master Plan presentato dal gestore aeroportuale, ed a seguire venga attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dei Beni Culturali ed Ambientali (MIBACT). Peraltro da una visione del portale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si evince chiaramente che nel settore aeroportuale, indipendentemente dalla natura degli interventi proposti (ristrutturazione/nuova costruzione/manutenzione etc.), le procedure di Valutazione di Impatto ambientale riguardano sempre e soltanto i Master Plan Aeroportuali, non già progetti definitivi di singole opere.

In ambito aeroportuale lo strumento progettuale in grado di raffigurare lo sviluppo infrastrutturale articolato su un orizzonte temporale di breve e medio periodo e di consentire la lettura organica e complessiva dell'aeroporto come insieme di singoli sottosistemi composti da unità infrastrutturali è il Master Plan aeroportuale che, per definizione propria in quanto strumento urbanistico, ha un livello di approfondimento tecnico meno spinto rispetto al progetto della singola opera. Il livello di approfondimento presentato dai Master Plan, descritto nella Circolare del Ministero dei Trasporti e dei LL.PP. 1408/96 e da apposite linee guida emanate dall'Enac nel 2001, consente lo svolgimento della procedura V.I.A. A conclusione della procedura di V.I.A., con l'emissione del relativo Decreto interministeriale (MATTM e MIBACT), l'ENAC attiva la procedura di Conformità Urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### **Osservazione**

*Pag. 8-9 [.....] 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. [.....]*

*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" [.....].*

### **Risposta**

In data 2 Gennaio 2016 è entrato in vigore il Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione" pubblicato sulla GU n.294 del 18.12.2015, che classifica l'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano quale aeroporto di interesse nazionale. Il Regolamento, comunemente denominato Piano Nazionale degli Aeroporti, suddivide il territorio italiano in 10 bacini di traffico, all'interno dei quali individua 38 aeroporti di interesse nazionale di cui 12 di particolare rilevanza strategica; nei 38 aeroporti di interesse nazionale rientra l'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano. Il DPR 201/2015, che riconosce all'Aeroporto di Salerno una rilevanza nazionale, è un regolamento governativo (fonte secondaria di diritto, firmato dal Presidente della Repubblica, emanato dal Consiglio dei Ministri, previa consultazione del Consiglio di Stato) e contiene fra le premesse esplicito riferimento al Regolamento EU 1315/2013, pertanto appare priva di fondamento qualunque insinuazione circa la legittimità dell'intervento rispetto alla normativa comunitaria. Come già evidenziato

nella relazione del Quadro Progettuale la scelta di Salerno, 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, 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 diviene, attraverso la specializzazione dello scalo ed una sua riconoscibile vocazione funzionale al sistema all'interno del bacino di utenza, 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.

D'altronde rispetto al panorama italiano, ad esclusione della Basilicata che infatti in parte rientra nella catchment area presa a riferimento, la Campania costituisce un'eccezione in quanto sul suo territorio sono presenti soltanto due aeroporti aperti al traffico commerciale, soprattutto tenuto conto che trattasi della terza regione in quanto a numero di abitanti e della prima in quanto a densità abitativa. A solo titolo esemplificativo: sono quattro gli aeroporti in Puglia (Taranto, Brindisi, Bari, Foggia) con distanze reciproche che vanno dai 50 km fra gli aeroporti di Taranto e Brindisi ai 153 km fra gli aeroporti di Bari e Brindisi, sono tre gli aeroporti in Calabria (Crotone, Lamezia, Reggio Calabria), con distanze reciproche che vanno dai 74 km fra gli aeroporti di Crotone e Lamezia ai 178 km fra gli aeroporti di Lamezia e Reggio Calabria. Pertanto la presunta vicinanza con l'aeroporto di Napoli non costituisce in alcun modo un elemento "eccezionale" rispetto alla realtà aeroportuale italiana, nè ostativo o in contrasto rispetto alla normativa vigente.

Peraltro, a ribadire la rilevanza del ruolo assegnato all'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano e la legittimità dell'intervento oggetto di VIA, è intervenuta la promulgazione del DL 133/2014 (cosiddetto "Sblocca Italia") come convertito dalla Legge 164/2014 ove è previsto lo stanziamento di 40 M euro per lo scalo in trattazione, incluso fra le opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, insieme ad altri interventi inseriti fra le misure urgenti per la riapertura dei cantieri e per la realizzazione delle opere pubbliche.

### **Osservazione**

*Pag. 25 [.....]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.*

### **Risposta**

Il settore agroalimentare rappresenta una delle eccellenze del territorio campano, in particolare poi nell'area salernitana dove le produzioni di eccellenza riguardano il settore ortofrutticolo e caseario, alcune delle quali (quarta gamma/mozzarella) concentrate proprio nella Piana del Sele. L'export dei distretti campani è tornato a crescere nel 2015 del 6,9% ed il comparto agricolo/agroalimentare costituisce da solo quasi il 30% delle esportazioni regionali; proprio in provincia di Salerno l'export nel settore agro-alimentare ha fatto segnare nel 2015 un incremento del +15%. In tale ottica vista la richiamata collocazione geografica, il potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto di Salerno, come evidenziato fra le linee strategiche di sviluppo del Master Plan, potrebbe consentire lo sviluppo del settore del cargo aereo per l'esportazione dei prodotti locali (merci facilmente deperibili nel settore caseario o ortofrutticolo o prodotti della quarta gamma che hanno attualmente come destinazioni preferenziali l'Inghilterra, Paesi Scandinavi, Emirati Arabi). Infatti, sulla scia delle indicazioni per un trasporto sostenibile dell'Unione europea nel caso specifico delle merci, il trasporto sulle brevi e medie distanze (fino a 300 km) continuerà ad essere effettuato su gomma, mentre sulle lunghe distanze nell'ottica di una riduzione dell'impatto ambientale l'obiettivo comunitario è quello di trasferire ad altri modi di trasporto il 30% del trasporto merci su gomma entro il 2030 e del 50 % entro il 2050.

### **Osservazione**

*Pag. 26 [.....]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 [...]*

*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.*

### **Risposta**

Per quanto riguarda le osservazioni in merito alla sicurezza si evidenzia che fra gli interventi previsti nel Master Plan vi è proprio la realizzazione in corrispondenza delle due testate (la THR 23 è quella nella cui direzione è localizzata la ferrovia citata) delle aree di RESA secondo le prescrizioni contenute nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" II edizione del 21 ottobre 2003 - Emendamento 9 del 23 ottobre 2014 dell'ENAC e nell'Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation – Aerodromes Volume I Sixth Edition July 2013. E' previsto infatti che all'estremità delle STRIP di volo in corrispondenza delle testate sia presente un'area (RESA – Runway end safety area) con lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo od in atterraggio. In particolare la RESA si estende, dall'estremità della STRIP in questo caso verso la linea ferrata, per 240m ed avrà larghezza pari alla larghezza della CGA. Pertanto la regolarizzazione della RESA, considerato che la normativa attuale non consente più deroghe a questi requisiti, è un intervento necessario a vantaggio della safety aeroportuale, messa erroneamente in discussione.

Appaiono, poi, del tutto illogiche le affermazioni relative alla presenza di importanti tratti viari (Autostrada A3 con svincolo dedicato all'aeroporto in direzione sud, la strada statale SS 18 Tirrenia Inferiore, la strada provinciale 417 detta Aversana) nell'intorno aeroportuale, infatti l'accessibilità del sito aeroportuale, oggi ulteriormente migliorata grazie all'entrata in esercizio del sottopassaggio ferroviario, rappresenta un elemento di pregio dello scalo non già una criticità.

Analogamente, la prossimità della linea ferroviaria, lungi dal costituire un problema, rappresenta un segno positivo distintivo dell'iniziativa aeroportuale salernitana nell'assoluto rispetto degli obiettivi programmatici di intermodalità contenuti nell'Allegato Infrastrutture del Documento e Finanza 2016 tesi alla valorizzazione del corridoio TEN-T Scandinavo – Mediterraneo e alla minore utilizzazione dei collegamenti su gomma.

### **Osservazione**

*Pag. 30 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.*

### **Risposta**

L'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, come descritto negli elaborati progettuali, ricade in un contesto territoriale agricolo: le aree direttamente interessate dagli espropri in direzione Sud sono costituite da suoli agricoli coltivati, in parte occupati da serre, in cui si rileva la presenza di edifici agricoli o di costruzioni attinenti alle lavorazioni agricole o alle attività zootecniche presenti sui terreni. Per quanto riguarda il tessuto residenziale esso è costituito da case isolate, con tipologia edilizia prevalente di casa singola mono/bifamiliare in ambito rurale, non già da insediamenti e lotti residenziali propriamente detti.

Le suddette aree, come si evince dall'elaborato SIA\_QPRM\_04 che riporta la Tavola n. 13 di zonizzazione del PRG del Comune di Pontecagnano, approvato con DPGR n. 19 del 07.01.1998 e tuttora in vigore, ricadono in Zona E/E3: zone ad uso agricolo. Dal punto di vista catastale i terreni oggetto di esproprio ricadono nei fogli 10 e 12 del N.C.T. del Comune di Pontecagnano Faiano e le particelle sono classificate massimamente come seminativi, seminativi irrigui, pascolo cespugliato, serre; dalla documentazione catastale acquisita si rileva che all'interno delle suddette particelle insistono una serie di strutture (spesso nel catasto terreni indicati come enti urbani proprio per indicare che trattasi di costruzione realizzata su un suolo agricolo) molte delle quali classificate come fabbricati rurali, depositi/rimesse/stalle/fabbricati per le speciali esigenze di un'attività (categoria catastale C/2 -C/6-D/7), altri invece classificati come abitazioni ( in massima parte contraddistinti dalle categorie A/2 -tipo civile, A/3 - tipo economico, A/4 - tipo popolare). Ovviamente con l'attivazione della procedura espropriativa verrà verificato il regime concessorio delle suddette strutture. All'uopo si allega stralcio del Piano Particellare di Esproprio (rif. codice elaborato: INT\_REL\_07\_PPE) redatto nell'ambito della progettazione definitiva. Le attività ricreative sportive o di intrattenimento situate lungo la strada litoranea (ad una distanza di 2,5 km dal limite del nuovo sedime aeroportuale con pista a 2200 m e per un fronte di 400 m) sono limitate ai lidi o a piccole strutture alberghiere a forte vocazione stagionale, peraltro ricadenti all'interno della Zona di tutela di tipo C ove "possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali". Pertanto, anche paragonata ad altre realtà aeroportuali italiane, il contesto territoriale non presenta elementi di particolare criticità.

#### 4. OSSERVAZIONE DELLA SIG.RA ANTONIETTA DE MARTINO DEL 23/08/2016 (DVA-2016-0021209)

##### **Osservazione**

*Pag. 7 [...]Dai numerosi allegati visionati e dalle descrizioni effettuate, si rileva che più che adeguamento di aeroporto che allo stato attuale svolge solo da pochi mesi traffico limitato e per piccoli aeromobili e voli privati, si tratta di un vero e proprio inserimento in un contesto agricolo urbano complesso e in parte incontaminato, di una struttura ad altissimo impatto ambientale. In definitiva un "nuovo aeroporto" [...]*

*Pag. 17 [...]Questo ove fosse ancora necessario sottolineare, che la grandezza di ciò che si vuole realizzare, le strutture da costruire non sono un semplice ampliamento di un aeroporto, ma trattasi in realtà a tutti gli effetti di "Costruzione di nuovo aeroporto". Pertanto questa procedura Via è da considerarsi Improponibile, non secondo legge e da rigettare.*

##### **Risposta**

Gli interventi previsti nel Master Plan a breve e medio termine sono interventi significativi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale dello scalo aeroportuale salernitano, che mirano ad una riqualifica profonda dell'attuale stato delle infrastrutture. Essi si configurano, ai sensi dalla Circolare ENAC APT 21/A del 31/12/2013, come "interventi di ristrutturazione" e "nuova costruzione", in quanto puntano a potenziare e a completare un'infrastruttura già esistente e funzionante, ben definita dal punto di vista tipologico, ed inserita nel contesto territoriale, caratterizzata però da una operatività stagionale e limitata. Infatti, come si evince dalla relazione del Master Plan, nella Relazione del Quadro Progettuale e nelle allegate Schede degli interventi con la dettagliata descrizione dello stato attuale dell'aeroporto e delle opere a farsi, gli interventi previsti nel Master Plan, seppur significativi e consistenti, constano nel potenziamento e nella riqualifica di infrastrutture, strutture edilizie ed impianti, già esistenti nello scalo aeroportuale.

In base agli indirizzi programmatici condivisi con il MIT e il MATTM, nel settore aeroportuale l'iter procedurale normato dagli art. 1 comma 6 della L.351/95 e dalla relativa Circolare del Ministero delle Infrastrutture 1408/96 prevede che l'ENAC esprima la propria approvazione tecnica sul Master Plan presentato dal gestore aeroportuale, ed a seguire venga attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dei Beni Culturali ed Ambientali (MIBACT). Peraltro da una visione del portale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si evince chiaramente che nel settore aeroportuale, indipendentemente dalla natura degli interventi proposti (ristrutturazione/nuova costruzione/manutenzione etc.), le procedure di Valutazione di Impatto ambientale riguardano sempre e soltanto i Master Plan Aeroportuali, non già progetti definitivi di singole opere.

In ambito aeroportuale lo strumento progettuale in grado di raffigurare lo sviluppo infrastrutturale articolato su un orizzonte temporale di breve e medio periodo e di consentire la lettura organica e complessiva dell'aeroporto come insieme di singoli sottosistemi composti da unità infrastrutturali è il Master Plan aeroportuale. Il livello di approfondimento presentato dai Master Plan, descritto nella Circolare del Ministero dei Trasporti e dei LL.PP. 1408/96 e da apposite linee guida emanate dall'Enac nel 2001, consente lo svolgimento della procedura V.I.A. A conclusione della procedura di V.I.A., con l'emissione del relativo Decreto interministeriale (MATTM e MIBACT), l'ENAC attiva la procedura di Conformità Urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La procedura attivata è pertanto legittima.

### **Osservazione**

*Pag. 9 A pagina 249 sempre del SIA-QAMB-REL-01 Si legge: "CHE LA TAVOLA SIA-QAMB-08 allegata al presente quadro di riferimento ambientale , propone un'analisi interpretativa delle componenti strutturanti la porzione di paesaggio della Piana del Sele interessata dagli interventi contenuti nel Piano di sviluppo aeroportuale (la carta delle curve isofoniche di origine aeronautica in Leq diurno - scenario medio termine). Le aree a più diretta influenza del sistema urbano si sviluppano lungo le principali arterie viarie, come descritto pocanzi, contenente in un frammentario sistema di aree periurbane, spesso privo dei minimi standard di qualità urbana !!! Si sottolinea che tali interpretazioni appaiono molto personali e dipendenti da ciò che chi scrive intende per "standard minimi di qualità urbana". Certamente questi non verranno elevati dalla presenza della struttura aeroportuale e né tantomeno abbiamo richiesto standard diversi e né si desidera essere "colonizzati". [...] Inoltre anche questa carta essendo una carta di curva isofonica, si ferma prima di considerare la zona turistica del mare, la litoranea.*

### **Risposta**

Le tavole dello Studio riguardanti il rumore sono in tutto quattro e rappresentano ognuna una situazione diversa e caratteristica di specifiche normative di riferimento.

1. SIA-QAMB-07: Carta delle curve isofoniche di origine aeronautica in LVA – Scenario medio termine
2. SIA-QAMB-08: Carta delle curve isofoniche di origine aeronautica in LEQ(A) Diurno – Scenario medio termine
3. SIA-QAMB-09: Carta delle curve isofoniche della rete viaria in LEQ(A) Diurno – Scenario attuale
4. SIA-QAMB-10: Carta delle curve isofoniche della rete viaria e del traffico di origine aeronautica in LEQ(A) - Diurno – Scenario medio termine

La tavola SIA-QAMB-07 risponde alla normativa italiana D.M. 31/10/1997. Tale decreto disciplina i criteri per la misurazione del rumore emesso dagli aeromobili nelle attività aeroportuali, le procedure per ridurre il rumore e quelle per la classificazione degli aeroporti in base al livello di inquinamento acustico. Si evidenziano, inoltre, i criteri di individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e quelli che regolano le attività urbanistiche in queste zone. In merito

a quest'ultimo punto in particolare, il decreto (art. 6) individua tre range di valori dell'indice di valutazione di cui all'allegato A, da associare a tre relative zone di rispetto (art. 7) definite come:

- zona A (ove non sono previste limitazioni nella destinazione d'uso): l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);
- zona B (attività agricole e/o terziarie previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico): l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);
- zona C (attività esclusivamente connesse con l'uso delle infrastrutture aeroportuali): l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A);

A questo scopo nella tavola SIA-QAMB-07 sono riportate solo le curve LVA che interessano tale classificazione; cioè, non sono riportate curve di LVA minori ai 60 dB, anche se con queste si potrebbe raggiungere il territorio costiero, in quanto non oggetto del decreto in questione.

Si ricorda inoltre che il parametro LVA è un indice di valutazione del clima acustico aeroportuale con un riferimento giornaliero (nelle 24 ore) ottenuto pesando adeguatamente e separatamente le sorgenti acustiche presenti nel periodo diurno e nel periodo notturno.

La valutazione del clima acustico su un territorio più ampio, tale da comprendere tra l'altro anche la costa è, invece, effettuata attraverso il parametro Livello equivalente [LEQ(A)] che risponde alla Legge Quadro n. 447/1995 e suoi decreti attuativi. Il parametro LEQ(A) è quindi oggetto delle tavole SIA-QAMB-08, SIA-QAMB-09, SIA-QAMB-10, dove si riporta l'impronta acustica del solo periodo diurno relativamente al traffico aeronautico, al traffico veicolare indotto e alla combinazione delle due tipologie. Non si considera il periodo notturno in quanto non sono previste movimentazioni aeree in tale periodo.

### **Osservazione**

***Pag. 13** Si rilevano le interazioni dell'opera con il paesaggio. Si evince che l'opera porta a modificazioni della morfologia, dello skyline antropico, modificazioni della funzionalità ecologica e modificazioni dell'assetto idraulico ed idrogeologico. Ci saranno modificazioni dell'aspetto percettivo scenico e panoramico, non escludibili a priori, modificazioni dell'aspetto fondiario, modificazioni dei caratteri strutturanti dei territori agricolo, inserimento di elementi estraneo di elementi estranei al sistema paesaggistico, diminuzione o alterazione del sistema paesaggistico interruzione dei processi ecologici e ambientali.*

### **Risposta**

Si evidenzia che fra i documenti del SIA, nell'ambito del Quadro Ambientale, vi sono gli elaborati REL\_PAE\_01, REL\_PAE\_02, REL\_PAE\_03, Q\_AMB\_REL\_02\_ARCHEOLOGICA previsti dal Codice dei Beni culturali per la verifica della compatibilità paesaggistica ed archeologica da parte della competente Soprintendenza. Nel corso della presente procedura è stato già acquisito il parere favorevole n.3671-34.19.04/93.13 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino (trasmesso al MIBACT).

L'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, come descritto negli elaborati progettuali, ricade in un contesto territoriale agricolo: le aree direttamente interessate dagli espropri in direzione Sud sono costituite da suoli agricoli coltivati, in parte occupati da serre, in cui si rileva la presenza di edifici agricoli o di costruzioni attinenti alle lavorazioni agricole o alle attività zootecniche presenti sui terreni. Per quanto riguarda il tessuto residenziale esso è costituito da case isolate, con tipologia edilizia prevalente di casa singola mono/bifamiliare in ambito rurale, non già da insediamenti e lotti residenziali propriamente detti.

### **Osservazione**

**Pag. 13** *La realtà attuale dei luoghi non sembra essere quella descritta ed è complicata dallo sviluppo enorme di molte attività fiorenti di tipo turistico, pizzerie, locali da ballo, hotel e grossi stabilimenti balneari con piscine e attività turistiche annesse che portano in quelle zone, definite agricole, una quantità di popolazione molto alta proveniente in gran parte da Salerno e da tutta la provincia. Inoltre immediatamente vicino alle piste esistono aziende che producono ortaggi IV gamma e prodotti caseari importanti che non sembra possano avere troppi vantaggi dall'inquinamento certo dei suoli e dell'aria, rispetto alla "ventilata" opportunità e ipotesi di trasporto dei loro prodotti con aeromobili non specificati e dei quali sarebbe opportuno specificare come avverrebbero questi trasporti. Ovviamente in quelle zone sud e nord. est vivono migliaia di residenti, non pochi come sembra uscire fuori velatamente dai vari allegati. Parliamo di un territorio tra i più incontaminati e fertili della Campania, un vero gioiello che andrebbe salvaguardato con enormi restrizioni e non costruendo un aeroporto di queste dimensioni. Dalle varie descrizioni sembra leggere di trovarci in luogo isolato, con terre e case sparse.[..]*

*Non leggiamo da nessuna parte l'ammontare economico previsto (il costo) degli espropri e il loro finanziamento, che riteniamo particolarmente oneroso e complesso. Vorremo conoscere nei dettagli tale vasta, onerosa e probabilmente complessa operazione.*

**Pag. 28** *A sud troviamo Mascalzone latino - Dolce Vita - Hotel olimpico - Quadrifoglio con campi di golf, Isla Bonita, Savoia, Lido Panfilo, Blu notte disco, Campi di calcio, esiste anche una Casa di riposo per anziani, a qualche chilometro un importante Ippodromo, vari ristoranti molto frequentati anche in inverno, ma cosa importante una grossa comunità che è quella di Picciola, Magazzeno e Pagliarone residente da decenni. La comunità risiede stabilmente in zona peri aeroportuale, è ben rappresentata sia lungo il cono di atterraggio e decollo lato sud e sia ai lati. Non si tratta di cento persone, ma di migliaia di residenti stabili. Se vogliamo essere poi precisi, esistono comunità di extracomunitari un po' ovunque che vivono ai margini, non censiti e che vengono utilizzati per lavoro nei campi*

### **Risposta**

In direzione sud (direzione allungamento pista) le suddette aree, come si evince dall'elaborato SIA\_Qprm\_04 che riporta la Tavola n. 13 di zonizzazione del PRG del Comune di Pontecagnano, approvato con DPGR n. 19 del 07.01.1998 e tuttora in vigore, ricadono in Zona E/E3: zone ad uso agricolo. Dal punto di vista catastale i terreni oggetto di esproprio ricadono nei fogli 10 e 12 del N.C.T. del Comune di Pontecagnano Faiano e le particelle sono classificate massimamente come

seminativi, seminativi irrigui, pascolo cespugliato, serre; dalla documentazione catastale acquisita si rileva che all'interno delle suddette particelle insistono una serie di strutture (spesso nel catasto terreni indicati come enti urbani proprio per indicare che trattasi di costruzione realizzata su un suolo agricolo) molte delle quali classificate come fabbricati rurali, depositi/rimesse/stalle/fabbricati per le speciali esigenze di un'attività (categoria catastale C/2 -C/6-D/7), altri invece classificati come abitazioni ( in massima parte contraddistinti dalle categorie A/2 -tipo civile, A/3 - tipo economico, A/4 - tipo popolare). Ovviamente con l'attivazione della procedura espropriativa verrà verificato il regime concessorio delle suddette strutture. All'uopo si allega stralcio del PPE (Piano Particellare) redatto nell'ambito della progettazione definitiva.

Le attività ricreative sportive o di intrattenimento situate lungo la strada litoranea (ad una distanza di 2,5 km dal limite del nuovo sedime aeroportuale con pista a 2200 m e per un fronte di 400 m) sono limitate ai lidi o a piccole strutture alberghiere a forte vocazione stagionale, peraltro ricadenti all'interno della Zona di tutela di tipo C ove "possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali". Pertanto, anche paragonata ad altre realtà aeroportuali italiane, il contesto territoriale non presenta elementi di particolare criticità.

In corrispondenza della testata 23 (Nord – est) è previsto l'esproprio di circa 11 Ha di terreno, ricadenti nel comune di Pontecagnano Faiano, costituiti esclusivamente da aree agricole, in parte occupati da serre anch'essi ricadenti in **Zona E/E3: zone ad uso agricolo**. Dal punto di vista catastale i terreni oggetto di esproprio ricadono nel foglio 10 del N.C.T. e le corrispondenti particelle sono classificate come seminativi, seminativi irrigui, colture protette laddove siano presenti delle serre. Si sottolinea che gli espropri suddetti si rendono necessari per ragioni di sicurezza, in quanto in base alle prescrizioni contenute nei regolamenti tecnici di settore (Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti II edizione del 21 ottobre 2003 - Emendamento 9 del 23 ottobre 2014. ENAC e all'Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation – Aerodromes Volume I Sixth Edition July 2013) è previsto che all'estremità delle STRIP di volo sia presente un'area (RESA – Runway end safety area) con lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo od in atterraggio con specifiche caratteristiche geometriche. In particolare la RESA si estende, dall'estremità della STRIP in questo caso verso la linea ferrata per 240m ed avrà larghezza pari alla larghezza della CGA. Pertanto la regolarizzazione della RESA, considerato che la normativa attuale non consente più deroghe a questi requisiti, è un intervento necessario a vantaggio, e non sfavore, della safety aeroportuale. Si è inoltre perfettamente concordi nell'affermare che il settore ortofrutticolo e caseario, in particolare quarta gamma/mozzarella concentrate proprio nella Piana

del Sele, rappresenta un'eccellenza per la Campania. L'export dei distretti campani è tornato a crescere nel 2015 del 6,9% ed il comparto agricolo/agroalimentare costituisce da solo quasi il 30% delle esportazioni regionali; proprio in provincia di Salerno l'export nel settore agro-alimentare ha fatto segnare nel 2015 un incremento del +15%. In tale ottica vista la richiamata collocazione geografica, proprio il potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto di Salerno, come evidenziato fra le linee strategiche di sviluppo del Master Plan, potrebbe consentire lo sviluppo del settore del cargo aereo per l'esportazione dei prodotti locali (merci facilmente deperibili nel settore caseario o ortofrutticolo o prodotti della quarta gamma che hanno attualmente come destinazioni preferenziali l'Inghilterra, Paesi Scandinavi, Emirati Arabi). Infatti, sulla scia delle indicazioni per un trasporto sostenibile dell'Unione europea nel caso specifico delle merci, il trasporto sulle brevi e medie distanze (fino a 300 km) continuerà ad essere effettuato su gomma, mentre sulle lunghe distanze nell'ottica di una riduzione dell'impatto ambientale l'obiettivo comunitario è quello di trasferire ad altri modi di trasporto il 30% del trasporto merci su gomma entro il 2030 e del 50 % entro il 2050.

Si evidenzia altresì che, ai sensi della Circolare n.1408/1996, punto B, comma 4d, unitamente al Mater Plan è stato redatto il "Piano Economico e Finanziario (PEF)" che ne costituisce parte integrante. Il PEF illustra la sostenibilità economica e finanziaria del Master Plan, attraverso la pianificazione strategica delle risorse e la valutazione finanziaria e reddituale in grado di verificare preventivamente le opportunità ed i rischi del progetto. Il PEF, unitamente al Mater Plan, è stato oggetto di valutazione nelle opportune sedi ed è stato oggetto di approvazione in linea tecnica da parte dell'ENAC.

### **Osservazione**

***Pag. 16-17** Tra l'altro questo aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi dovrebbe essere finanziato con fondi sblocca Italia, ma sembra che questo non possa essere possibile perché non previsto dal regolamento Ue 1315 / 2013 e Gu Ue 99/3 c. A Napoli esiste a Capodichino altro aeroporto e quindi mancano i 100 km previsti. Ancora poiché Salerno è mirabilmente collegata con altre città con una linea ferroviaria veloce Tav sembra che i km tra due aeroporti dovrebbero essere 200. Questo aeroporto che si dovrebbe "ampliare" ma che di fatto si dovrebbe "costruire" in quanto esiste poco nel panorama nazionale, non è stato dichiarato aeroporto strategico. Questo aeroporto non può essere ampliato o meglio "costruito" e neppure utilizzare fondi Europei.*

### **Risposta**

In data 2 gennaio 2016 è entrato in vigore il Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione" pubblicato sulla GU n.294 del 18.12.2015, che classifica l'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano quale aeroporto di interesse nazionale. Il Regolamento, comunemente denominato Piano Nazionale degli Aeroporti, suddivide il territorio italiano in 10 bacini di traffico, all'interno dei quali individua 38 aeroporti di interesse nazionale di cui 12 di particolare rilevanza strategica; nei 38 aeroporti di interesse nazionale rientra l'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano. Il DPR 201/2015, che riconosce all'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano una rilevanza nazionale, è un regolamento governativo (fonte secondaria di diritto, firmato dal Presidente della Repubblica, emanato dal Consiglio dei Ministri, previa consultazione del Consiglio di Stato) e contiene fra le premesse esplicito riferimento al Regolamento EU 1315/2013, pertanto appare priva di fondamento qualunque insinuazione circa la legittimità dell'intervento rispetto alla normativa comunitaria. Come già evidenziato nella relazione del Quadro Progettuale la scelta di Salerno, 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, 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 prudenziale di 10 milioni di passeggeri al 2030, lo scalo di Salerno diviene, attraverso la specializzazione dello scalo ed una sua riconoscibile vocazione funzionale al sistema all'interno del bacino di utenza, 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.

D'altronde, rispetto al panorama italiano, ad esclusione della Basilicata che infatti in parte rientra nella catchment area presa a riferimento, la Campania costituisce un'eccezione in quanto sul suo territorio sono presenti soltanto due aeroporti aperti al traffico commerciale, soprattutto tenuto conto che trattasi della terza regione in quanto a numero di abitanti e della prima in quanto a densità abitativa. A solo titolo esemplificativo: sono quattro gli aeroporti in Puglia (Taranto, Brindisi, Bari, Foggia) con distanze reciproche che vanno dai 50 km fra gli aeroporti di Taranto e Brindisi ai 153 km fra gli aeroporti di Bari e Brindisi, sono tre gli aeroporti in Calabria (Crotone, Lamezia, Reggio Calabria), con distanze reciproche che vanno dai 74 km fra gli aeroporti di Crotone e Lamezia ai 178 km fra gli aeroporti di Lamezia e Reggio Calabria.

Pertanto la presunta vicinanza con l'aeroporto di Napoli non costituisce in alcun modo un elemento "eccezionale" rispetto alla realtà aeroportuale italiana, nè ostativo o in contrasto rispetto alla normativa vigente. Peraltro, a ribadire la rilevanza del ruolo assegnato all'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano e la legittimità dell'intervento oggetto di VIA, è intervenuta la promulgazione del DL 133/2014 (cosiddetto "Sblocca Italia") come convertito dalla Legge 164/2014 ove è previsto lo stanziamento di 40 Meuro per lo scalo in trattazione, incluso fra le opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, insieme ad altri interventi inseriti fra le misure urgenti per la riapertura dei cantieri e per la realizzazione delle opere pubbliche.

### **Osservazione**

*Pag. 19 A pag. 219 par. 8.3.3 inquinamento da rumore ed effetti sulla salute si legge "...L'organismo umano non è predisposto per potersi difendere dal rumore in quanto l'udito è sempre all'erta anche durante il sonno innescando immediatamente la reazione involontaria del sistema neurovegetativo di vigilanza. L'inquinamento da rumore comporta nell'individuo reazioni di allarme che tendono ad ingigantirsi e ad influenzare tutto il sistema di vita, provocando lo sconvolgimento di attività organiche e ghiandolari. Le conseguenze sull'uomo sono diverse e di differente entità in funzione della reattività specifica di ognuno: pregiudizio per sistema nervoso, apparato cardiovascolare oltre a quello digerente e respiratorio. Stress reiterati a causa della continua immissione intrusiva di segnali acustici porta a reazioni che possono trasformarsi in patologiche. Infatti studi condotti dalla ricerca medica hanno classificato il rumore uno degli stress più insinuanti che innesca reazioni che coinvolgono tutto l'organismo. Il rumore, interferisce con l'equilibrio psico-fisico dei soggetti esposti ed è una minaccia alla salute ed al confortevole svolgimento della vita quotidiana." Tutto questo ripeto dal SIA-QAMB-REL-01 PAG-219-PAG 223.*

### **Risposta**

Una delle finalità degli Studi di Impatto Ambientale è proprio quella di verificare i livelli di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico in relazione al progetto preso in esame.

Il testo sopra citato è stato riportato nello Studio unicamente a titolo conoscitivo sui danni che può arrecare uno scenario di inquinamento acustico elevato e non rispettoso della normativa in materia di tutela della salute della popolazione.

Le analisi svolte nello Studio hanno rilevato come, nel caso in esame, lo scenario di inquinamento acustico sia conforme ai limiti normativi vigenti.

### **Osservazione**

***Pag. 23** Siamo partiti ricordo da misurazioni dell'aria effettuate una a Battipaglia a Dicembre 2014 (a 5 km dal sedime aeroportuale) e una ad Aprile con mezzo mobile e per 7 gg in prossimità dell'aeroporto esistente. (Pag. 47-48 SIA\_QAMB\_REL\_01) Due periodi molto strani e due posti probabilmente errati o non adatti o fuorvianti per le misurazioni.*

***Pag. 29** Pertanto senza andare nei particolari è evidente che si è provveduto ad effettuare misurazioni dell'aria in periodi "morti" rilevando ovviamente grazie anche alle caratteristiche dei luoghi qualità buona...[...] Il calcolo è eseguito con simulatori al computer. Inserendo praticamente dei dati nel simulatore (dati di partenza e dati di traffico aereo e auto presunto, tipo di motore ecc. ecc.) si rileva di quale percentuale si va ad alterare l'aria.*

### **Risposta**

In base alla vigente normativa in materia, il monitoraggio ambientale relativo alla componente atmosfera deve essere finalizzato a caratterizzare la qualità dell'aria ambiente nelle diverse fasi (ante operam, corso d'opera e post operam) mediante rilevazioni strumentali, integrate da tecniche di modellizzazione, focalizzando l'attenzione sugli inquinanti direttamente o indirettamente immessi nell'atmosfera, in termini di valori di concentrazioni al suolo, a seguito della realizzazione e/o esercizio dell'opera stessa. In particolare, nella fase ante-operam risulta necessario caratterizzare le concentrazioni di fondo del sito oggetto di studio, laddove, per definizione, le cosiddette concentrazioni di fondo sono quelle rilevate lontano da fonti emissive. Inoltre, sempre per definizione stessa di concentrazioni di fondo, queste vanno rilevate durante il periodo di non-attività della sorgente indagata, le cui emissioni sono appunto da sommare a quelle di fondo per ottenere le concentrazioni complessive che caratterizzeranno l'area in esame.

Nello studio effettuato nell'ambito dello SIA, si sono riportati tutti i dati di qualità dell'aria disponibili a tale data, partendo dai dati monitorati dalle centraline fisse regionali sino alle campagne di misura eseguite ad hoc con laboratorio mobile.

Per la definizione delle concentrazioni di fondo che caratterizzano il sito in esame si sono analizzati, in primo luogo, tutti i dati bibliografici a disposizione, vale a dire:

- Centraline fisse di monitoraggio regionali, gestite da ARPA Campania;

- Campagna di monitoraggio con mezzo mobile realizzata da ARPA Campania nel mese di dicembre 2014, in prossimità dell'impianto STIR di Battipaglia.

Come dettagliatamente descritto nella relazione Q\_AMB\_REL\_01, le centraline fisse di monitoraggio non risultano rappresentative per l'area di studio in quanto dislocate a distanza considerevole dall'aeroporto, in ambiti primariamente antropizzati, principalmente preposte inoltre al monitoraggio del traffico veicolare urbano.

Analogamente, esaminata la campagna di monitoraggio svolta con mezzo mobile con lo scopo di monitorare la qualità dell'aria nei pressi di un impianto di trattamento di rifiuti urbani nel comune di Battipaglia, non è stata presa come riferimento in quanto relativa ad un sito posto ad una distanza di circa 5 km dal sedime aeroportuale e sensibilmente influenzata dalla sorgente emissiva antropica presente nelle vicinanze.

Per ovviare quindi alla carenza di informazioni utili alla definizione del fondo ambientale, è stata effettuata una campagna di misura ad hoc eseguita all'interno del sedime aeroportuale nella settimana compresa tra il 18 ed il 24 Aprile 2015; la postazione di misura è stata individuata, non già, come riportato nell'Osservazione, per falsare i risultati dei monitoraggi o delle simulazioni post-operam, ma in modo da poter essere considerata indicativa della qualità dell'aria di fondo da associare al territorio aeroportuale.

Da quanto detto sopra, infine, si ribadisce che la metodologia più corretta per definire la concentrazione di fondo di un sito, risulta quella di effettuare rilevamenti nelle immediate vicinanze del sito stesso e durante l'assenza di attività inquinanti correlate alla sorgente indagata.

Pertanto, il punto di misura per il fondo ambientale è stato adeguatamente posizionato in prossimità del sedime aeroportuale, ed il periodo di misura è stato appositamente individuato durante l'assenza di sorgenti aeroportuali attive.

### **Osservazione**

*Pag. 25 A pag.161-162 leggiamo i rilievi fonometrici effettuati sempre ad Aprile 2015 (su un asse viario solitamente scarsamente frequentato e al margine dell'aeroporto non in esercizio! Questa è la strada che dal mare conduce alla località Pagliarone. Non è strada frequentata anche per la presenza del passaggio a livello con lunghe attese. Non è questa la strada per accedere all'aeroporto, di solito si giunge o attraverso la strada Nazionale a nord oppure attraverso l'autostrada Salerno Reggio Calabria e il nuovo svincolo di Pagliarone (non riportato sulle tutte carte).*

### **Risposta**

In merito ai rilievi fonometrici, al fine di completare il quadro descrittivo del clima acustico dello stato attuale nell'intorno aeroportuale, è stata effettuata una campagna di misure fonometriche integrative, riportata in allegato al presente documento (rif. codice elaborato INT\_REL\_08\_Indagini fonometriche).

La campagna ha riguardato tre postazioni di rilievo in continuo, di cui una di durata settimanale (PR002) in asse pista e due di durata 24 ore (PR001 e PR003), all'interno di un periodo complessivo di misura compreso nella settimana tra il 22 e il 29 dicembre 2016.

Si evidenzia che tale periodo rappresenta anche una situazione di "esercizio attuale" dell'aeroporto di 22 movimenti in arrivo e 21 in partenza, come di seguito dettagliato.

<b>Movimenti in arrivo nella settimana del 22-29/12/2016</b>	
<b>Data/Tipo velivolo</b>	<b>N° movimenti complessivi/tipo</b>
<b>22/12/2016</b>	<b>5</b>
C152	1
C172	3
R22	1
<b>23/12/2016</b>	<b>1</b>
P-92-JS-I	1
<b>24/12/2016</b>	<b>3</b>
C152	1
C172	1
EC135	1
<b>26/12/2016</b>	<b>2</b>
C172	2
<b>27/12/2016</b>	<b>4</b>
C172	2
C525A	1
LA27	1
<b>28/12/2016</b>	<b>7</b>
C172	2
C525A	1
EC135	1

P-68	1
P92	1
ULMADVANC	1
<b>Totale complessivo</b>	<b>22</b>

<b>Movimenti in partenza nella settimana del 22-29/12/2016</b>	
<b>Data/Tipo velivolo</b>	<b>N° movimenti complessivi/tipo</b>
<b>22/12/2016</b>	<b>4</b>
C152	1
C172	2
R22	1
<b>23/12/2016</b>	<b>1</b>
P-92-JS-I	1
<b>24/12/2016</b>	<b>2</b>
C172	1
EC135	1
<b>26/12/2016</b>	<b>2</b>
C172	2
<b>27/12/2016</b>	<b>4</b>
C172	2
C525A	1
LA27	1
<b>28/12/2016</b>	<b>7</b>
C152	1
C172	3
EC135	1
P92	1
ULMADVANC	1
<b>29/12/2016</b>	<b>1</b>
P-68	1
<b>Totale complessivo</b>	<b>21</b>

Di seguito si riporta lo stralcio planimetrico di ubicazione delle postazioni e la sintesi dei valori misurati nella settimana tra il 22 e il 29 dicembre 2016.



Stralcio ubicazione delle misure integrative

I valori di rumore misurati risultano di circa 54 decibel diurni e di circa 47 decibel notturni sui punti PR002 e PR003, mentre sul punto PR001 si osservano valori un po' più alti in quanto la postazione si trova nei pressi di via Bellizzi in corrispondenza dell'ingresso dell'aeroporto.

Postazione	Distanza da Pista [m]	Leq(A) Diurno [dB(A)]	Leq(A) Notturno [dB(A)]
PR001	500 m da T23	61,7	52,6
PR002	1100 m da T05 (asse pista)	53,2	47,0
PR003	300 m da T05	54,8	47,2

In base all'analisi dei valori misurati, il contributo acustico dei movimenti aerei appare poco significativo rispetto al rumore ambientale.

In considerazione delle modeste movimentazioni aeree previste negli scenari futuri e delle relative impronte acustiche a terra, nonché dei limiti normativi indicati dalla Legge quadro 447/1995, non si è ritenuto significativo effettuare misurazioni a maggiore distanza dall'aeroporto, in quanto il contributo di rumore aeronautico sarebbe trascurabile rispetto al rumore ambientale.

Per quanto riguarda la contestazione avanzata relativamente alla compatibilità "acustica" del rumore aeroportuale di progetto con il territorio della zona costiera, si ribadisce quanto riportato nello Studio, ovvero che il concetto di compatibilità acustica scaturisce dal confronto fra i livelli di rumore prodotti dall'infrastruttura di progetto e i limiti imposti dalla normativa, in particolare dai piani di classificazione acustica comunali, ai sensi della Legge Quadro 447/1995.

Nello specifico, si evidenzia che i comuni di Pontecagnano Faiano e di Bellizzi non hanno redatto tale pianificazione, pertanto, ai sensi della normativa nazionale (DPCM 1/31/1991 e Legge Quadro 447/1995) si richiamano i limiti acustici in base all'art. 6, comma 1, del DPCM 1° marzo 1991, come da tabella seguente.

<b>Valori limite per aree acusticamente omogenee</b>		
<b>Zonizzazione</b>	<b>Limite diurno</b>	<b>Limite notturno</b>
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Valori limite per comuni senza zonizzazione acustica

### **Osservazione**

*Pag. 29-[...] Ovviamente non conosciamo cosa accade realmente deviando il corso dei due torrenti. Andrebbe molto approfondito questo passaggio. Vedi foto allegato SIA\_QAMB\_02\_RETE\_IDROG. [...]*

### **Risposta**

Si evidenzia che sia le Relazione Idrologica che la Relazione idraulica allegati al SIA con i relativi calcoli per il dimensionamento delle nuove sezioni degli alvei dei canali sono stati progettati secondo i criteri e le norme vigenti in materia (Modello TCEV- Progetto VAPI) utilizzando, proprio per assicurare un elevato margine di sicurezza, come parametro progettuale un tempo di ritorno (T) pari a 200 anni. Ad ulteriore dimostrazione della correttezza delle assunzioni progettuali fatte, è

stato acquisito nell'ambito della presente procedura di VIA il parere favorevole con prescrizioni da parte dell'Autorità di bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del fiume Sele - parere n.02016/2264.

### **Osservazione**

**Pag. 34-39** [...]A pagina 24 par. 2.2.3 Contesto emissivo: *“La conoscenza delle pressioni emissive che gravano sul territorio indagato è un supporto informativo fondamentale per comprendere al meglio lo scenario della qualità dell'aria in cui si andranno ad inserire le attività emissive correlate alla realizzazione dell'opera di studio”. Le tabelle che leggo sono dell'anno 2002! [...]*

### **Risposta**

Si riconosce il fatto che i dati relativi al contesto emissivo sono riferiti ad uno scenario temporale troppo lontano per avere una validità oggettiva. Si vogliono però evidenziare i 2 seguenti concetti:

1. Al momento della stesura dello Studio sono stati riportati i dati a disposizione e più aggiornati in merito agli studi emissivi eseguiti sul territorio
2. Tali valori emissivi, sebbene datati, sono risultati comunque indicativi sia delle aree regionali maggiormente urbanizzate, e quindi caratterizzate da maggiori quantità di sorgenti emissive, sia del rapporto delle emissioni tra i vari macrosettori analizzati.

In ultimo si può concludere come l'analisi del contesto emissivo risulta essere un paragrafo importante nella conoscenza del territorio indagato. Ma è pur vero che, in assenza di dati aggiornati, le valutazioni normative del caso si devono comunque basare sulle analisi delle concentrazioni degli inquinanti misurati e stimati in sito mediante i modelli di simulazione di riferimento.

Pertanto, se i dati relativi alla caratterizzazione emissiva sono tali da non poter essere presi in considerazione, lo studio sulla componente atmosfera si deve comunque fondare sulle analisi delle concentrazioni (e non delle emissioni).

### **Osservazione**

**Pag. 47** [...]\*\*\*Tra l'altro un tale Master Plan ( o progetto definitivo e particolareggiato) dovrebbe essere sottoposto a V.A.S. \*\*\*; il D.lgsvo n° 152/2006 sembra specificare che questa sia la procedura per opere concernenti i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle comunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli. Il contenuto di tutti gli elaborati ripeto non si configurano come un progetto definitivo ma come un racconto di cose da fare e che verranno approvate.

**Pag. 62-77** *Dall'analisi dei piani di rischio Fase 2 e massimo sviluppo e dall'analisi della ubicazione dell'aeroporto da costruire, si rileva che a Nord in Zona A troviamo [...]*

### **Risposta**

Per quanto riguarda la presenza di attività commerciali, strade, ferrovie e altre strutture citate nelle osservazioni e la presunta incompatibilità con i Piano di rischio si rileva quanto segue.

Premesso che le attività citate non ricadono come erroneamente sostenuto nella ZONA A dei Piani di rischio (Maximall è fuori dai piani di rischio, mentre Decathlon, Pangas, Scuola elementare ricadono nella Zona D), si evidenzia un'errata interpretazione della normativa. Infatti in applicazione dell'art. 707 del Codice della Navigazione, l'ENAC al capitolo 9 paragrafo 6 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti norma e detta le linee guida per la redazione ed il recepimento dei Piani di rischio da parte dei Comuni, quali strumenti finalizzati a regolamentare lo sviluppo urbanistico del territorio limitrofo agli aeroporti in modo da tutelarli dalle conseguenze di un'eventuale incidente ponendo delle limitazioni nell'attività edificativa e al carico antropico nelle zone sottoposte a vincolo.

La normativa innanzitutto pone in capo ai Comuni interessati l'onere di dotarsi di Piani di Rischio sulla base dei Master Aeroportuali, o in mancanza di essi, sulla base dello stato attuale, e di regolare lo sviluppo del territorio coerentemente con i vincoli e le aree di tutela aeroportuale; in secondo luogo essa dispone il mantenimento delle edificazioni presenti sul territorio e, pur riconoscendo la presenza di attività incompatibili ne prende atto, non determina effetti interdittivi ma limita eventuali futuri insediamenti di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti. L'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, ancorchè non sia intervenuta l'approvazione finale del Master Plan, ha proceduto a trasmettere a tempo debito ai Comuni limitrofi sia il citato Master Plan che il Programma degli interventi, in modo che potessero essere acquisiti seppur informalmente. Si evidenzia infine che l'aeroporto di Salerno esiste dal lontano 1998 con una pista asfaltata di 1200 e nell'attuale configurazione (pista 1500 m) dal 2007, pertanto qualunque attività edilizia posta in essere non poteva e non può prescindere dai vincoli aeronautici sanciti dal Codice della Navigazione, dalla Legge 58 del 1963, dal Regolamento ENAC e che il controllo dello sviluppo urbano del territorio è demandato agli enti territoriali preposti.

Appaiono, inoltre, del tutto illogiche le affermazioni relative alla presenza di importanti tratti viari (Autostrada A3 con svincolo dedicato all'aeroporto in direzione sud, la strada statale SS 18 Tirrenia Inferiore, la strada provinciale 417 detta Aversana) nell'intorno aeroportuale, infatti l'accessibilità del sito aeroportuale, oggi ulteriormente migliorata grazie all'entrata in esercizio del sottopassaggio ferroviario, rappresenta un elemento di pregio dello scalo non già una criticità; analogamente la

prossimità della linea ferroviaria, lungi dal costituire un problema, rappresenta un segno positivo distintivo dell'iniziativa aeroportuale salernitana nell'assoluto rispetto degli obiettivi programmatici di intermodalità contenuti nell'Allegato Infrastrutture del Documento e Finanza 2016 tesi alla valorizzazione del corridoio TEN-T Scandinavo – Mediterraneo e alla minore utilizzazione dei collegamenti su gomma.

Si ribadisce che tutte le prescrizioni relative alle distanze e alle aree di sicurezza (RESA) prescritte dalla normativa in materia di costruzione ed esercizio degli aeroporti sono state rispettate nel Master Plan oggetto della procedura.

### **Osservazione**

*Pag. 87-90 A pag 138 par. 5.4.3.2 Il fenomeno di Birdstrike presso l'aeroporto di Salerno si legge che la conoscenza di tale fenomeno relativamente agli anni 2010-2014 si è rilevato dai report annuali. Non mi sembra che questo aeroporto abbia avuto molti aerei passeggeri in quel periodo. [...] Tra l'altro si parla di gabbiani e gheppi, anche se la casistica non è significativa come scritto a pag.141, nulla si legge della specie più presente in zona specie in alcuni periodi dell'anno: Lo storno. LO STORNO non solo è protetto quanto ha un suo habitat in queste zone per la presenza di uliveti e nonostante di non grosse dimensioni si muove a grossi stormi. Ulivi sono presenti in molte zone, spesso usati per delimitare confini nella zona sud. Nella zona Nord esistono uliveti a Montecorvino Pugliano. Spesso si vedono grosse concentrazioni di questi uccelli spostarsi da una parte all'altra dei vari terreni.*

### **Risposta**

Lo Studio del Birdstrike nell'ambito del SIA è stato affrontato esaminando dapprima il fenomeno negli anni passati attraverso i Report annuali forniti dallo stesso Aeroporto di Salerno negli anni compresi tra il 2010 e il 2014, per poi fare delle considerazioni sull'evolversi del fenomeno nello scenario di Piano e dare delle indicazioni sui sistemi di contenimento dello stesso.

Dall'esame della reportistica è stato evidenziato come le specie maggiormente coinvolte in passato negli episodi di Birdstrike siano stati piccoli falchi (presumibilmente gheppi) e gabbiani; tale dato, non esclude la presenza dello storno nel contesto aeroportuale di Salerno, né tantomeno la possibilità che gli esemplari di tale specie o di altre possano essere coinvolti in futuro in episodi di collisione con aeromobili.

Considerando che da un punto di vista puramente probabilistico si ritiene che il fenomeno possa aumentare nello scenario di Piano in virtù del potenziamento dell'operatività dello scalo, lo studio ha evidenziato la necessità di consolidare i sistemi di prevenzione all'interno del sedime e potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica.