

**De Martino Antonietta**  
**84098 Pontecagnano Faiano**  
**(Salerno)**

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
(Roma)**

**Oggetto: *Prima risposta / controdeduzioni alla Rel\_06\_controdeduzioni del gennaio 2017 pubblicate sul sito Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il 15.03.2017 dell'Enac in merito all' Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" – Master Plan a breve e medio termine n. procedimento Via n. 3378***

In data 15.03.2017 ho richiesto 60 giorni per rispondere dettagliatamente ad ogni integrazione e controdeduzione presentata da Enac su richiesta dalla Commissione in data 23.11.2016 e in seguito a richiesta del 10.01.2017 da parte di Enac con protocollo DVA-2017-0000416 di una proroga di giorni 45. La documentazione in oggetto è stata pubblicata sul sito in data 15.03.2017.

**Nel ribadire integralmente quanto esposto con le osservazioni presentate in data 23.08.2016 DVA-2016-0021209 delle quali si richiede un'attenta osservazione e lettura, nel ribadire il tempo di 60 gg per acquisizione di documenti e stesura di osservazioni si aggiunge come prima osservazione quanto segue, con richiesta di pubblicazione sul sito e messa in evidenza per la commissione.**

**- Parere favorevole Soprintendenza come da pag. 20-21 Rel 06 controdeduzioni allegata:**

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.

- **Ho acquisito** come dichiarato a pag. 20 quale osservazione dell'Enac del Rel\_06\_controdeduzioni, di cui **si allega copia** "Il parere favorevole n. 3671-34.19.04/93.13 della soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province

di Salerno ed Avellino trasmessa al MIBACT" trasmesse come dichiarato nel corso della procedura. (vedi documento allegato del 5 settembre).

5 SET. 2016



SALERNO

Ministero dei Beni e delle Attività  
Culturali e del Turismo

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA,  
BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE  
DI SALERNO E AVELLINO  
Via TASSO, 46 - 84121 SALERNO  
Tel. 089 318174 - Fax 089 318120  
Via Tronola de Ruggiero - SALERNO  
TEL. 089 5647201  
Via Dalmazia, 22 - 83100 AVELLINO -  
TEL. 0825 279111 - FAX 0825 24269

LETTERA TRASMESSA SOLO TRAMITE E - MAIL  
SOSTITUISCE L'ORIGINALE  
AI SENSI DELL'ART. 43, COMMA 6, D.P.R. 445/2000  
E ART. 47 COMMI 1 E 2 D.LGS. 82/2005

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del  
Turismo  
Direzione Generale Archeologia  
Belle Arti e Paesaggio  
Servizio V - Tutela del Paesaggio  
[mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it)

e p.c.

Al Segretariato regionale della Campania  
[mbac-sr-cam@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sr-cam@mailcert.beniculturali.it)

Al Servizio II Tutela del Patrimonio Archeologico  
[mbac-dg-ar@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-ar@mailcert.beniculturali.it)

All'Ufficio Archeologico di Pontecagnano  
SEDE

Prot. 3671 CL. 34.19.04/93.13

**OGGETTO:** Istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al Progetto "Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi Master Plan breve e medio termine" - Rilascio parere di competenza

Con riferimento alla procedura di VIA di cui all'oggetto:

- visti gli elaborati di progetto acquisiti al protocollo di quest'Ufficio in data 02.08.2016 con n. 1354/E/1;
- visto lo "Studio ed indagini archeologiche preliminari" elaborato nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale e considerato che lo stesso non è corredato da adeguata cartografia archeologica relativa all'interferenza delle opere previste rispetto alla zona sottoposta a vincolo archeologico, interessata, seppur marginalmente, dall'ampliamento delle strutture aeroportuali;
- considerato che dal punto di vista paesaggistico le opere previste si configurano come un completamento di una struttura già ben definita e configurata;

questa Soprintendenza rilascia parere favorevole con la prescrizione che, ai sensi dell'art. 25 comma 1 del D. Lgs. 50/2016, la progettazione definitiva sia integrata da una Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico che comprenda, oltre alla ricerca bibliografica e d'archivio, i risultati di ricognizioni topografiche delle aree interessate dal progetto riportate su adeguata cartografia. A seguito degli esiti di questo Studio, ai sensi dell'art. 25 comma 3 e sgg. del D. Lgs. 50/2016, la scrivente Amministrazione potrà prescrivere ulteriori approfondimenti di indagine finalizzati alla tutela e salvaguardia delle preesistenze archeologiche. Si fa presente infine che il progetto esecutivo dovrà seguire le procedure previste dall'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 riguardante l'Autorizzazione Paesaggistica.

La Soprintendente  
Arch. Francesca Casule

Il Funzionario Archeologo  
Dott.ssa Luigina Tomay

Il Funzionario Architetto  
Arch. Lorenzo Santoro

L'oggetto del documento è l'istanza per avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i relativa al progetto "Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi Master Plan a breve e medio termine" Rilascio parere di Competenza.

**Il documento che è allegato in copia recita testualmente:**

Con riferimento alla procedura Via di cui all'oggetto\_

- visti gli elaborati di progetto acquisiti al proto collodi questo ufficio **in data 02.08.2016 con 1354/E/1;**
- visto lo "Studio ed indagini archeologiche preliminari" elaborato nell'ambito dello studio di impatto Ambientale **e considerato che lo stesso non è correlato da adeguata cartografia archeologica relativa all'interferenza delle opere previste rispetto alla zona sottoposta a vincolo archeologico, interessata seppure marginalmente, dall'ampliamento delle strutture aeroportuali;**
- **considerato che dal punto di vista paesaggistico le opere previste si configurano come un completamento di una struttura già ben definita e configurata;**

questa Soprintendenza rilascia parere favorevole con la prescrizione che, ai sensi dell'art. 25 comma 1 del D.lgs. 50/2016, la progettazione definitiva sa integrata da una Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico che comprenda, oltre alla ricerca bibliografica e d'archivio, i risultati di ricognizione topografiche delle aree interessate dal progetto riportate su adeguata cartografia. A seguito degli esiti di questo Studio, ai sensi dell'art. 25 comma 3 e sgg. del D.lgs. 50/2016, la scrivente Amministrazione potrà prescrivere ulteriori approfondimenti di indagine finalizzati alla tutela e salvaguardia delle preesistenze archeologiche.

**Si fa presente infine che il progetto esecutivo dovrà seguire le procedure previste dall'art. 146 del D.lgs. 42/2004 riguardante l'Autorizzazione Paesaggistica.**

**-Questo parere del quale si andrà in altra sede a discutere della sua opportunità e validità. È in realtà a mio giudizio un "non parere" in quanto è chiarissimo trattarsi di una superficiale valutazione di un'opera che sembra come al solito di "ammodernamento e semplice piccola cosa" in realtà colpisce con espropri importanti di 54 ettari di terreno una zona con vincoli.**

Sottolineo marginalmente che è a tutti conosciuto nella zona quali sono le prescrizioni che la Soprintendenza "giustamente" applica anche solo per una semplice recinzione in paletti di ferro e rete, o per una sostituzione del tetto, non parliamo di ristrutturazioni o nuove costruzioni.

Sembra molto strano che la Soprintendenza pur riservandosi ampissimi spazi di manovra non abbia almeno marginalmente guardato **che si tratta di 54 ettari di terreno su cui intervenire** e che le opere non sono affatto, e lo sostengo fortemente, un semplice adeguamento ma una vera e propria “Nuova costruzione”. Avrebbe già dovuto mostrare almeno perplessità sulla richiesta.

**Si allegano alla presente nuovamente le pag. 259-261 del SIA QAMB-REL-01/quadro di riferimento Ambientale presentato da Enac dalle quali è evidente che si tratta di importantissime e profonde modificazioni e costruzioni.**

### 9.3 Le interazioni opera-paesaggio

#### 9.3.1 I criteri di analisi del rapporto opera-paesaggio

L'analisi dell'interazione opera-paesaggio, così come sviluppata più ampiamente nella Relazione Paesaggistica allegata allo SIA (cfr. REL-PAE-01 Relazione Paesaggistica ed allegati), ha avuto come scopo quello di individuare e selezionare le tipologie di modificazioni ed alterazioni potenzialmente indotte dagli interventi in progetto, al fine di valutare gli effetti negativi sul contesto paesaggistico entro cui questi si inseriscono.

La metodologia di selezione delle tipologie di interferenza sulla componente paesaggio è stata sviluppata e basa le propria fondamenta sul preliminare studio del dettato normativo.

Le analisi preliminare delle modificazioni ed alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata secondo il seguente schema logico:

Tipologie modificazione		Considerazioni	Rilevanza potenziale
TM1	Modificazioni della morfologia	Gli interventi in progetto comportano modificazione o eliminazione degli elementi di strutturazione della morfologia naturale (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità)	SI
TM2	Modificazioni della compagine vegetale	Gli interventi in progetto interessano formazione vegetale ripariale	NO
TM3	Modificazioni dello skyline naturale o antropico	Gli interventi in progetto non interessano lo skyline naturale, mentre andranno a modificare quello antropico dell'area in cui insistono le opere	SI
TM4	Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	Gli interventi in progetto, in ragione della loro localizzazione, interessano aspetti incidenti sulla funzionalità ecologica e comportanti modificazione dell'assetto idraulico ed idrogeologico.	SI
TM5	Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	In ragione della orografia dei luoghi e della articolazione della rete viaria prospettante l'aeroporto, non è possibile a priori escludere la sussistenza di modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	SI
TM6	Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	Gli interventi in progetto non interessano aree con dotate di particolare assetto insediativo-storico	NO
TM7	Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico	Gli interventi in progetto non interessano aree con peculiari caratteri tipologici	NO

<b>TM8</b>	Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e culturale	Gli interventi in progetto interessano aree agricole a prevalente uso intensivo (serre)	<b>SI</b>
<b>TM9</b>	Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo	Gli interventi in progetto interessano aree agricole	<b>SI</b>
<b>Tipologie di alterazioni</b>		<b>Considerazioni</b>	<b>Rilevanza potenziale</b>
<b>TA1</b>	Intrusione	In considerazione del nuovo aspetto che l'aeroporto andrà ad assumere, non è possibile in via preliminare escludere una sua intrusione nelle relazioni visive nell'ambito di un paesaggio prevalentemente agricolo	<b>SI</b>
<b>TA2</b>	Suddivisione	Gli interventi in progetto non operano separazione in parti del sistema paesaggistico.  I rapporti dimensionali e percettivi tra pianura ed il sistema di paesaggio della piana del Sele restano inalterati	<b>NO</b>
<b>TA3</b>	Frammentazione	Gli interventi in progetto determinano l'inserimento di elementi estranei al sistema paesaggistico	<b>SI</b>
<b>TA4</b>	Riduzione	Gli interventi in progetto, in quanto costituiscono variante all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, possono potenzialmente determinare diminuzione o alterazione del sistema paesaggistico in cui si inserisce	<b>SI</b>
<b>TA5</b>	Eliminazione progressiva delle relazioni	Gli interventi in progetto, in quanto costituiscono modifiche all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non determinano alcuna modificazione delle relazioni visive.	<b>NO</b>
<b>TA6</b>	Concentrazione	Gli interventi in progetto, apportando modifiche all'attuale assetto dell'aeroporto, non determinano alcuna concentrazione aggiuntiva rispetto allo stato attuale	<b>NO</b>
<b>TA7</b>	Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	Gli interventi proposti potrebbero incidere sui processi ecologici ed ambientali	<b>SI</b>
<b>TA8</b>	Destutturazione	In ragione di quanto detto ai punti precedenti, gli interventi in progetto non operano alcuna frammentazione, in quanto costituiscono variante all'attuale fisionomia dell'aeroporto, apportando modifiche all'assetto e alla struttura complessiva dello stato attuale	<b>NO</b>

TA9	Deconnotazione	Per gli interventi in progetto, che costituiscono modifica all'aeroporto esistente è possibile escludere qualsiasi alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi il sistema paesaggistico	NO
-----	----------------	--	----

### 9.3.2 Analisi dell'intervisibilità

Rispetto alle possibili modificazioni indotte sulla struttura del paesaggio una considerazione va fatta in relazione alla tipologia degli interventi previsti nell'ambito del Master Plan:

La configurazione di Master Plan di medio termine (Fase 2) che rappresenta lo sviluppo complessivo degli interventi previsti, è caratterizzata da due principali tipologie di interventi;

#### A. Interventi a raso:

Sistema Airside (Prolungamento pista di volo da 1.655 a 2.200 ml)

Acquisizione aree per ampliamento del sedime aeroportuale.

Piazzali apron

Area a parcheggio

#### B. Nuovi volumi:

Aerostazione passeggeri

Aerostazione aviazione generale

Edificio multifunzionale

Edificio ricovero mezzi di rampa

Area deposito carburante

Distributore carburante air-side

Ampliamento ricovero mezzi vigili del fuoco.

Per quanto riguarda la prima tipologia di interventi si può affermare che, nonostante i terreni vengano pavimentati, non si crea un impatto visivo nell'usuale senso del termine.

Le piste e i piazzali, infatti, non interferiscono con le condizioni visuali, in quanto costituiscono elementi che, sebbene asfaltati o cementati, non hanno sviluppo in altezza.

La seconda tipologia di interventi, sviluppandosi in altezza, influiscono sulla modifica dello skyline; tuttavia, l'impatto visivo delle nuove edificazioni, ad eccezione dell'aerostazione e dell'edificio multifunzionale, non risulta significativo, in quanto i nuovi volumi verranno realizzati all'interno degli spazi già occupati da strutture aeroportuali, comportando quindi la riorganizzazione di uno spazio già strutturato.

Rimando ad una attenta osservazione degli interventi descritti da Enac da eseguire su tutti i 54 ettari e sempre definiti "adeguamenti".

Questi interventi configurano come già ampiamente illustrato "una costruzione di vero e proprio nuovo aeroporto"

con impatti e realtà diverse anzi molto diverse da ciò che oggi esiste. Un vero e proprio sconvolgimento del territorio che avrà anche possibili futuri ulteriori interventi.

**-Si ripetono e si confermano in questa sede** le prime sette pagine **DVA-2016-0021209** presentate dalla scrivente il 23.08.2016 di cui si allega copia.

**De Martino Antonietta**  
**84098 Pontecagnano Faiano**  
**(Salerno)**

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
(Roma)**

**Oggetto: Osservazioni e considerazioni in merito all' Aeroporto di Salerno "Costa  
d'Amalfi" – Master Plan a breve e medio termine**

**proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

**La così definita riqualificazione** dell'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi - prevede il prolungamento e la riqualificazione della pista di volo e dei relativi raccordi, l'ampliamento dei piazzali aeromobili, la riqualificazione del terminal aviazione generale con i relativi parcheggi, il riordino della viabilità interna al sedime aeroportuale e la realizzazione di un deposito carburante. Prevede inoltre il riordino e spostamento di molti servizi e interventi di spostamento del corso del torrente Diavolone e del Torrente Volta Ladri.

Tutti le fasi degli interventi sono descritti principalmente in una fase uno (1) e una fase due (2), come si legge a **pag. 67 del MPL (Relazione illustrativa).**



## 15 LE FASI DI ATTUAZIONE DEL PIANO

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

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

Va per altro evidenziato che la programmazione effettuata si fonda anche sulla reciprocità degli interventi stessi, intesa in senso fisico (disponibilità ed accessibilità dei siti) ed in senso funzionale (interfacciabilità delle infrastrutture, soddisfacimento dei fabbisogni impiantistici, etc.).

Il Programma di Attuazione riveste pertanto un ruolo di fondamentale importanza per la fattibilità del Piano e pertanto è stato riferito, ai seguenti archi temporali:

### FASE 1: BREVE PERIODO (1° - 3° Anno)

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

Le aree di esproprio sono prevalentemente di natura agricola con presenza di serre ed edifici rurali, sia a sud-ovest che a nord-est del sedime.

La prima fase di esproprio aree prevede:

- Acquisizione di 6,45 Ha in corrispondenza della THR 23, per adeguamento della R.E.S.A. a 240 m;
- Acquisizione di 14,7 Ha in corrispondenza della THR 05 per il prolungamento pista di 367 m, acquisizione di 10 Ha funzionale al successivo prolungamento della pista a 2200 m, acquisizione 5, 16 Ha per sistemazione strip lato ovest;

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

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

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

- Prolungamento della pista di volo di 367 m (L= 2.000 x 45 m) e realizzazione delle opere correlate;
- Potenziamento della pavimentazione della pista di volo esistente, per garantire un PCN di 40;
- Realizzazione Nuove R.E.S.A. in THR 23 ed in THR 05;
- Ampliamento, riconfigurazione e potenziamento Piazzale Aeromobili (Apron EST) al fine di garantire un PCN di 40;
- Adeguamento e Potenziamento Raccordo "Delta" alla classe III C/D;
- Realizzazione dell'uscita veloce per l'immissione sul Piazzale Est;
- Livellamento ed adeguamento della portanza della STRIP/CGA. Nell'ambito del suddetto intervento si provvederà anche a riconfigurare un tratto di ca 500 m di perimetrale (lato ovest) in maniera tale che tutta la viabilità di servizio rimanga al di fuori della STRIP OVEST;
- Realizzazione del nuovo sistema di drenaggio e trattamento delle acque di raccolta di prima pioggia e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sull'intero sedime;
- Adeguamento e riconfigurazione APRON OVEST (Aviazione generale) e relativi raccordi Bravo ed Alfa;

Si procederà inoltre all'adeguamento della recinzione di sedime e della viabilità perimetrale in corrispondenza delle aree di espansione.

Si procederà inoltre all'installazione del sistema ILS CAT-I led all'adeguamento di impianti AVL e di tutti i sistemi di alimentazione.

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

- Costruzione dell'Edificio multifunzionale avente una superficie complessiva di 1.050 mq su due livelli, completo di tutti gli impianti e gli arredi;
- Costruzione degli Edifici Mezzi di Rampa per una superficie complessiva di circa 1000 mq.
- Ampliamento dell'Edificio dei VV.FF. di circa 300 mq per l'ottenimento della categoria 7 ICAO.



- Realizzazione di parcheggi a raso a servizio dell'Edificio Merci e Mezzi di Rampa e relativo accesso all'area land side;

Si parla di "espropri importanti" nella prima fase, vi è l'acquisizione di 6,45 Ha e di 14,7 Ha e per quanto riguarda il sistema airside le opere più significative previste per garantire il regolare sviluppo del traffico possono riassumersi:

- Prolungamento della pista di 367 metri (2000 x 45) e realizzazioni delle opere correlate.

- Potenziamento della pavimentazione della pista per garantire un pcn di 40.
- Realizzazione nuove R.E.S.A in THR 23 ed in THR 05
- Ampliamento, riconfigurazione e potenziamento piazzale aeromobili al fine di garantire un Pcn 40
- Adeguamento e potenziamento raccordo delta alla classe 3 c/d.....
- Costruzione dell'edificio multifunzionale avente una superficie complessiva di 1.050 mq su due livelli completo di impianti e arredo.
- Costruzione degli edifici mezzi di Rampa per complessivi 1000 mq
- Ampliamento edificio VV.FF. di circa 300 Mq per l'ottenimento della categoria 7 ICAO
- Realizzazioni di parcheggi a raso a servizio dell'edificio merci e mezzi di rampa e relativo accesso all'area land side.
- Realizzazione nuova aerostazione aviazione generale e relativa viabilità parcheggi.....

Il costo d'investimento della fase 1 è di **39.801.210 euro**.

A pag 69 si legge che la seconda fase (2) è divisa in fase 2A E 2B e riguarda

**-prolungamento di ulteriori 200 metri portando la pista quindi a 2200 metri**

-Potenziamento ed ampliamento dell'area terminal est

-espropri ulteriori aree

**-Deviazione tracciato torrente Volta Ladri e Diavolone**

-Ampliamento e riconfigurazione parcheggi fronte aerostazione .....

-Ampliamento terminal – Nuova area partenza 1° modulo lato est

-Riqualifica ed ampliamento terminal esistente Lotto 1- Nuova area arrivi e nuova restituzione Bagagli

-Riqualifica ed ampliamento terminal esistente lotto 2 ampliamento area partenze.

Il terminal passeggeri avrà a lavori ultimati una superficie di 7.500 mq con aree aggiunte livello interrato di circa 8.000 mq

-È previsto inoltre una nuova area rifornimento autoveicoli (zona land side)

Il costo complessivo di **75.195.000 euro**.

Il programma degli interventi prevede oltre a queste due fasi una ulteriore fase che è il massimo sviluppo a 20 anni e caratterizzati dagli interventi di ampliamento dell'area terminale, che di potenziamento e sviluppo della futura area ovest:

- **Ampliamento terminal passeggeri per una superficie complessiva di 12.500 mq**
- **Parcheggio multipiano di 4 piani di cui uno interrato di 13.500 mq**
- Realizzazione di 4 box rent a car
- Nuovo parcheggio a raso per lunga sosta 400 posti
- Opere urbanizzazione area cargo
- Nuovo piazzale cargo + bretella
- Nuova area manutenzione velivoli
- Nuovo piazzale area operativa
- Bretella di accesso alla futura area manutenzione
- **Area nucleo elicotteristi 118 con due piazzole**
- Base operativa compagnia aerea
- **Area di sviluppo cargo di circa 13.000 Mq**
- Magazzini spedizionieri
- **Realizzazioni Hangars per scuola volo**

Importo complessivo 86.390.000 Euro.

Di seguito pag. 69 – pag. 70 del MPL (Relazione illustrativa).



- Realizzazione nuova aerostazione Aviazione Generale e relativa viabilità parcheggi;  
E' prevista inoltre:
- Riprotezione del Deposito Carburanti e relativi impianti di rifornimento cisterne e mezzi di rampa;
- Realizzazione del nuovo varco di accesso all'Aerea Ovest (Nuovo Varco Nord Ovest).

**Il costo d'investimento della FASE 1 è di 39.801.210/00€.**

#### **FASE 2: MEDIO PERIODO (4° - 10° Anno)**

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

La Fase 2 sarà suddivisa in 2 parti, come di seguito descritto:

- **FASE 2A:** relativa all'Ampliamento e Potenziamento dell'Area Terminale Est
- **FASE 2B:** relativa al prolungamento pista 05 ed opere correlate.

Anche in questo caso, per entrambe le sottofasi, sono previste delle opere preliminari che sostanzialmente riguardano l'esproprio di ulteriori aree da annessere al sedime aeroportuale e le opere idrauliche di rettifica e prolungamento dei Torrenti interferenti con l'area di espansione.

In particolare, le opere preliminari previste sono:

##### **Opere Propedeutiche FASE 2A:**

- Acquisizione nuove aree per ampliamento parcheggio area Terminale e Nuova Viabilità (6 Ha);
- Deviazione tracciato Torrente Volta Ladri.

##### **Opere Propedeutiche FASE 2B:**

Ulteriore acquisizione di aree per l'Ampliamento del sedime aeroportuale a nord-est :

- Acquisizione di 5,1 Ha in corrispondenza della THR 23;
- Deviazione e Prolungamento dei Torrenti Volta Ladri e Diavolone in corrispondenza della testata 05.

Le aree per il prolungamento della pista sono state già acquisite in Fase 1.

La FASE 2A prevede:

- Ampliamento e riconfigurazione parcheggi fronte aerostazione, comprensivo di aree verdi, illuminazione e segnaletica orizzontale e verticale.
- Ampliamento Terminal – Nuova Area Partenze (1° modulo lato Est);
- Riqualifica ed Ampliamento Terminal esistente LOTTO 1 – Nuova Area Arrivi e Nuova Restituzione Bagagli;
- Riqualifica ed Ampliamento Terminal esistente LOTTO 2 – Ampliamento Area Partenze.

Il Terminal Passeggeri al termine dei lavori previsti in FASE 2A avrà una superficie complessiva di 7.500 mq su unico livello (Livello 0). A tale superficie vanno altresì aggiunte le aree del piano interrato (Livello -1) dedicato agli impianti meccanici e tecnologici (circa 8.000 mq).

Oltre agli interventi sopracitati è, inoltre prevista, nell'ambito delle opere di ampliamento del Parcheggio Terminale, una nuova Area Rifornimento Autoveicoli (zona land-side).

**Il costo d'investimento della FASE 2A è di 18.420.000,00 €.**

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

**Il costo d'investimento della FASE 2 B è di 16.973.790/00**

**Il costo d'investimento della FASE 2 è di 35.393.790/00 €.**

**L'IMPORTO COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI PREVISTI NEL MASTER PLAN (1°-10° anno) è DI 75.195.000/00 €**



Come già anticipato il Programma degli Interventi ventennale, finalizzato al rilascio della Gestione Totale prevede, oltre alle due fasi che caratterizzano l'arco temporale di breve e medio termine prevede un'ulteriore fase, corrispondente alla configurazione di Massimo Sviluppo al 20° anno, e caratterizzata, sia dagli interventi di ampliamento dell'Area Terminale, che di potenziamento e sviluppo della futura Area Ovest, che di seguito vengono elencati.

#### AREA TERMINALE:

- Ampliamento Terminal Passeggeri per una superficie complessiva di 12.500 mq;
- Realizzazione del Parcheggio Multipiano di 4 piani complessivi di cui uno interrato, per una superficie complessiva di 13.500 mq; (in sub concessione);
- Realizzazione di n. 4 Box Rent a Car; (in sub concessione);
- Nuovo Parcheggio a raso per la lunga sosta (400 posti) (in sub concessione);

#### AREA OVEST (EX Area Militare)

La riorganizzazione del settore Ovest prevede:

- Opere di urbanizzazione area Cargo;
- Nuovo Piazzale Cargo + Bretella;
- Nuova area Manutenzione Velivoli.
- Nuovo Piazzale Base Operativa;
- Bretella di accesso alla futura area manutenzione;
- Area Nucleo Elicotteristi del 118 con due piazzole di sosta (in sub concessione) ;
- Base Operativa Compagnia Aerea(in sub concessione);
- Area di sviluppo Cargo di circa 13.000 mq – "Cargo City" (in sub concessione);
- Magazzini Spedizionieri (in sub concessione) ;
- Realizzazione Hangars per la Scuola di volo e Paracadutisti (in sub concessione) ;

Per quanto sopra esposto si è ritenuto opportuno recepire nel Piano degli Investimenti anche gli interventi relativi alla Fase di Massimo Sviluppo al 20° anno, stimati in € 12.600.000, 00.

**L'IMPORTO COMPLESSIVO DEL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI VENTENNALI (1°-20° anno) è di 86.390.000,00€**

- Ho in parte riportato quanto appunto descritto alle pagine menzionate per iniziare ad inquadrare la dimensione dell'opera 1°-2° fase 10 anni e 3 fase 20 anni.

**- Si sta parlando come detto all'inizio e chiaramente scritto nei vari avvisi comparsi sulla stampa e altrove ai sensi dell'art 23 del D.lgs. 152/2006 di istanza per l'avvio della procedura di impatto ambientale del progetto denominato " AEROPORTO DI SALERNO , Master Plan a breve e medio termine compreso tra quelli elencati nell'allegato 2 alla parte seconda del suddetto decreto al punto 10, opere relative a ...aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza e segue la descrizione degli interventi.**

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"**

Si allega piano volumetrico del progetto **SIA-QPGT-07** con descrizione dei volumi da costruire e degli ettari di terreno da espropriare.

È evidentissimo che trattasi di interventi molto importanti, con nuove costruzioni e che porteranno l'aria complessiva aeroportuale da Ha 124 a Ha 167.

**Sembra che in ogni parte degli elaborati si tende a minimizzare il rapporto con l'ambiente**, e non si mettono in evidenza altre attività se non quella agricola. Infatti **ad esempio a pag.247 del Sia-QAMB-rel-01** la veduta aerea delle aree destinate a culture intensive mostrano le serre a destra dell'aeroporto, sarebbe stato anche opportuno mostrare la situazione esistente lato sud litoranea o mettere in evidenza altre porzioni del territorio a sud degli espropri per allungare la pista.

**- Risposta osservazione pag. 22 Rel o6 Controdeduzioni.**

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

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 Master 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 Master Plan, è stato oggetto di valutazione nelle opportune sedi ed è stato oggetto di approvazione in linea tecnica da parte dell'ENAC.

**-A pag. 22 si legge che....** “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..... in tale ottica vista la richiamata collocazione geografica, proprio il potenziamento della infrastruttura dell’Aeroporto .....potrebbe consentire lo sviluppo del settore....

**Come al solito si gira intorno al problema,** si fa notare che **non solo per i primi 10 anni non sembra previsto il cargo ma il senso da cogliere è sull’inquinamento della zona peri aeroportuale sede di insediamenti importanti che producono prodotti di alta qualità con severi controlli e prescrizioni.** Basterebbe vedere come e quali prodotti possono essere definiti di quarta gamma. La presenza di aeroporto porterà senza alcun dubbio ad inquinamento dei terreni e di una vasta zona. Non credo che produrre una mozzarella a 500 metri dall’aeroporto o ortaggi di prima qualità sia una “eccellenza” da esportare. Ovviamente mi chiederei per quale ragione non sono ammessi neppure mezzi a motore sotto la serra e altre prescrizioni.

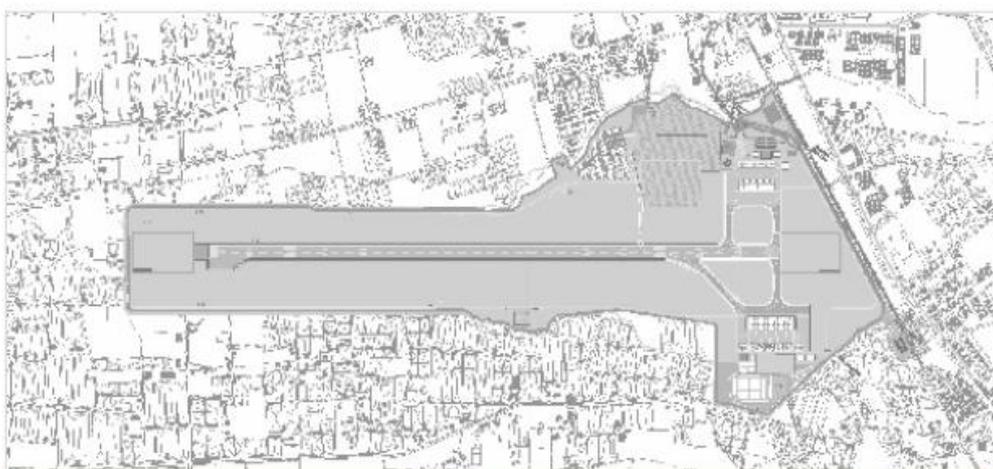
Tutto ciò che si vuole fare passare è un “ventilato benessere” per l’economia di un territorio agricolo, le cui aziende, e sottolineo, hanno decine di dipendenti e forse guadagni annui molto ma molto maggiori di quelli derivati da un futuro aeroporto.

Inoltre è chiarissimo che l’aeroporto costa D’Amalfi dovrebbe assorbire in parte il traffico di Capodichino e non solo “per evitare disastri ambientali in queste città”.

**-A pag. 7 del In\_rel\_02 lo studio di impatto ambientale ID\_VP 3378, documentazione di chiarimento ed integrazione –studio del Traffico –del gennaio 2017 (si allega copia)**

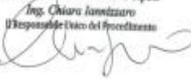
# AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI

## MASTER PLAN BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE \_ ID \_ VP 3378  
 DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO ED  
 INTEGRAZIONE

STUDIO DEL TRAFFICO

<b>Codice Elaborato:</b> INT_REL_02	<b>Data emissione:</b> Gennaio 2017
<b>Autorità proponente:</b> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
<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	 <small>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA          Il P.H. per la Manutenzione e Progettazione          Ing. Ermanno Freda</small>
Redatto – Università degli Studi di Salerno – Dipartimento di Ingegneria Civile	 <small>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A.          Ing. Chiara Iannizzaro          Il Responsabile Unico del Procedimento</small>
Approvato: Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	

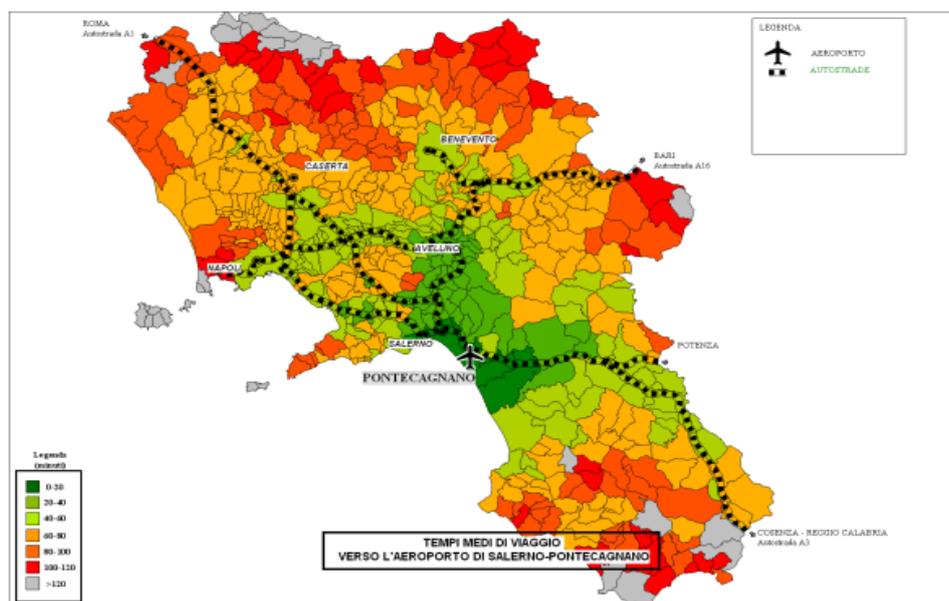
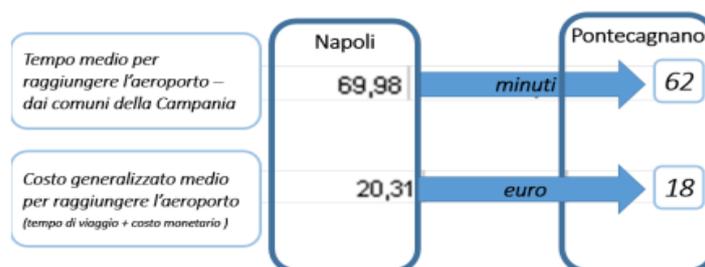


Figura 3– Tempi medi di viaggio verso l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano

È immediato verificare che soltanto l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano è in grado di assicurare una soddisfacente accessibilità, entro 100 minuti in auto, al trasporto aereo per i comuni della Provincia di Salerno. Si consideri, inoltre, che si ottiene un significativo miglioramento dei comuni delle Province di Avellino e di Benevento, oltre che di Potenza (che dista circa 20 minuti dal confine della Provincia). Infatti il tempo medio di viaggio verso Capodichino è di 70 minuti rispetto i 62 minuti verso l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, mentre il costo generalizzato (combinazione omogeneizzata di tempo di viaggio e costo monetario) è pari a circa 20 euro per Napoli e 18 euro per Salerno-Pontecagnano.



Lo studio si è, quindi, articolato in una fase in cui sono state definite le matrici di accessibilità al variare degli attributi di livello di servizio ed una fase in cui i risultati ottenuti sono stati aggregati in indici sintetici. I risultati cui si è giunti vanno letti come delle misure di “raggiungibilità” delle tre destinazioni dai diversi comuni della Regione Campania; benché siano stati posti sullo stesso piano comuni con caratteristiche socioeconomiche molto differenti tra loro, un tale approccio è interessante perché consente di comprendere in una maniera molto disaggregata e facilmente interpretabile l'andamento dell'accessibilità alle due sedi. Gli indici aggregati sono stati ottenuti mediando i valori dei tempi di viaggio sul numero dei comuni della Regione. I relativi risultati sono schematizzati nel grafico di *Figura 4*.

**si legge** che “È immediato verificare che soltanto l’aeroporto di Salerno-Pontecagnano è in grado di assicurare una soddisfacente accessibilità entro 100 minuti in auto, al trasporto aereo per i comuni della provincia di Salerno. Si consideri inoltre, che si ottiene un

significativo miglioramento dei comuni delle Province di Avellino e di Benevento, oltre che di Potenza (che dista circa 20 minuti dal confine della Provincia).

Infatti il tempo medio di Viaggio verso Capodichino è di 70 minuti rispetto i 62 minuti verso aeroporto di Salerno-Pontecagnano, mentre il costo generalizzato (combinazione omogenizzata di tempo di viaggio e costo monetario) è pari a circa 20 euro per Napoli e 18 euro per Salerno Pontecagnano”.

**-Mi sembra davvero troppo poco per giustificare un secondo aeroporto a meno di 100 km da Salerno, ricordando che Salerno la Basilicata e non solo sono servite da linee treni veloci. Non vedo davvero tutta questa fretta da parte di un eventuale passeggero che deve recarsi tre giorni ad Amsterdam con un low cost!**

**Inoltre per quanto riguarda tutto lo studio Int\_Rel\_02 che affronta l'analisi e stima dei potenziali flussi passeggeri dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano, a pag. 87 (allegata)**

## 5 Alcune considerazioni sulle dinamiche di crescita

Lo studio delle dinamiche di crescita dei passeggeri di un aeroporto è problematica non banale, soprattutto, per gli aeroporti che sono parzialmente, con forti limitazioni, aperti al traffico civile.

L'assenza di dati e l'assenza di una consolidata letteratura nazionale, non consente approcci metodologicamente robusti. Inoltre, ricorrere ad analogie con aeroporti stranieri può rappresentare un rischio, ignorando le dinamiche economico-sociali e le dinamiche del mercato aereo delle specifiche realtà internazionali.

In generale, è possibile distinguere due tipi di problematiche:

- 1) La dinamica di crescita a partire dall'apertura fino al raggiungimento di ciò che usualmente si definisce "full potential"
- 2) La dinamica di crescita naturale a partire dal raggiungimento del "full potential"

Tra le due, la problematica più insidiosa è sicuramente la prima, mentre la crescita naturale può basarsi su dati e modelli più consolidati.

La velocità di raggiungimento del "full potential" di un aeroporto dipende dalla tipologia di servizi introdotti (collegamenti aerei, ma anche modalità di accesso all'aeroporto), dalla quantità dei servizi, dalla loro varietà ma anche dalla loro qualità.

In un tale scenario, la dinamica della domanda di trasporto aereo è strettamente legata a quella che potrebbe/dovrebbe essere un pre-pianificazione dei possibili collegamenti aerei da attivare e, pertanto, del numero di movimenti da prevedere. Sarebbe, pertanto, corretto immaginare una evoluzione dei movimenti, compatibilmente con la natura della domanda e con la capacità aeroportuale, e stimare i potenziali incrementi percentuali.

In questa ottica, si è deciso di perseguire due distinti approcci:

- [1] analizzare aeroporti confrontabili all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano
- [2] ipotizzare uno scenario di crescita.

### Considerazioni sugli aeroporti confrontabili

Sono stati analizzati aeroporti che per dimensione, bacino di utenza ed età potessero essere confrontabili. In particolare, sono stati individuati aeroporti che hanno vissuto una fase di start-up che potrebbe essere simile a quella che incontrerà l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.: Cuneo, Parma, Perugia, Crotone, Comiso, Trapani.

Tutti questi aeroporti hanno osservato, a partire da uno specifico, anno una crescita della domanda di trasporto aereo strettamente legata all'entrata a regime e/o in servizio di cospicui collegamenti aerei. In particolare:

Cuneo ha osservato nel giro di 1 anno un incremento del 112%, incrementi pari a circa il 50% nei successivi 3/4 anni e pari a circa il 20% per gli anni prima del suo ridimensionamento.

Parma, benché abbia osservato un andamento altalenante negli ultimi anni, ha avuto un incremento pari al 100% nel primo anno di attivazione di nuovi collegamenti, mentre Perugia ha osservato un incremento del 120% e una successiva crescita mediamente del 25%. Per quanto riguarda Crotone e Trapani, si è osservata un'istantanea crescita del 100%, che è stata addirittura del 477% per l'aeroporto di Trapani.

Analizzando aeroporti consolidati, ovvero con una consolidata tradizione di aviazione commerciale, ma confrontabili con quello di Salerno-Pontecagnano è interessante rilevare come tutti sia stati interessati (a parte alcune annate negative) da incrementi superiori al 10%: Verona con il 10% medio, Treviso con il 13% medio, Ancona con il 14%, Pescara con il 11%, Bari con il 15%, Brindisi con il 13% e Lamezia Terme con circa l'11% medio.

In conclusione, è ragionevole immaginare crescita nei primi anni di attivazione anche superiori al 100% e tassi di crescita nel transitorio compresi tra il 20% e il 50%.

Si legge:

**Alcune considerazioni sulle dinamiche di crescita:** Lo studio delle dinamiche di crescita dei passeggeri di un aeroporto è problematica non banale, soprattutto per gli aeroporti che sono parzialmente, con forti limitazioni, aperti al traffico civile.

L'assenza di dati e l'assenza di una consolidata letteratura nazionale, non consente approcci metodologicamente robusti.

-Questo equivale a considerare tutto l'elaborato esclusivamente un "libro dei sogni su analisi condotte secondo criteri non consolidati e né probabilmente validi".

- A pag.13-14-15 del In\_rel\_02. Flussi di domanda internazionali e outgoing internazionale allegata:

## 3 Flussi di domanda internazionali

### 3.1 Outgoing internazionale

#### Premessa metodologica

La domanda outgoing internazionale è stata stimata mediante due distinti approcci basati su due differenti fonti di dati.

La prima fonte di dati è rappresentata da un'indagine specificamente progettata e condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno. L'indagine volta a studiare i comportamenti di volo degli utenti del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ha consentito di stimare il tasso medio di volo annuale degli utenti intervistati, ulteriormente classificati (clusterizzati) in base alla tipologia di comune di residenza.

Il secondo approccio si fonda su di una stima diretta (campionaria) del numero medio di utenti campani che utilizza il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Napoli, Roma Fiumicino e Roma Ciampino. Le stime sono state condotte a partire da indagini esistenti sui flussi passeggeri in tutti i principali nodi trasportistici nazionali.

#### 3.1.1 Approccio di stima [1]

##### *L'indagine svolta*

Per quanto concerne l'indagine condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno per la stima del tasso di volo essa è somministrata sia in forma cartacea che mediante piattaforma web.

Il questionario cui ha risposto un campione composto per il 42.5% da utenti di età compresa fra i 40 ed i 60 anni e per il 57.5% da utenti di età compresa fra i 18 ed 25 anni, equamente distribuito sul genere, è stato articolato in tre sezioni.

La prima sezione è stata finalizzata ad individuare le caratteristiche socio-economiche del campione quali genere, livello di istruzione, numero di componenti famiglia ed infine il numero di auto in famiglia con l'obiettivo di correlare quest'ultimo al numero di componenti famiglia per potere stimare una proxy dell'attributo reddito.

La seconda parte ha riguardato invece la dichiarazione degli spostamenti effettuati negli ultimi 2 anni con il modo di trasporto aereo chiaramente distinguendo i tre possibili casi di utente che non ha mai volato, utente che non ha volato negli ultimi 2 anni, utente che invece ha volato negli ultimi 2 anni. Per l'utente che non ha mai volato/non ha volato negli ultimi 2 anni sono state richieste le motivazioni e se pensava di effettuare degli spostamenti aerei nel futuro. Differentemente per l'utente che ha volato negli ultimi 2 anni è stato ulteriormente richiesto all'intervistato di dichiarare il numero dei voli effettuati (fino ad un massimo di 6 voli), per ciascuno di essi l'aeroporto di origine, quello di destinazione, la compagnia aerea, il modo di accesso all'aeroporto ed il motivo dello spostamento (lavoro, turismo).

L'ultima sezione dell'indagine è stata invece finalizzata a stimare la potenziale propensione degli utenti ad utilizzare l'aeroporto di Pontecagnano qualora questo fosse funzionante.

E' opportuno, infine, evidenziare che le indagini sono state condotte per famiglia ovvero (numero medio di componenti famiglia del campione circa pari a 4) ciò ci ha consentito pertanto di effettuare, come vedremo successivamente, la stima del tasso di volo mediante un duplice approccio basandoci da una parte sul numero di componenti famiglia e dall'altra sull'intera popolazione. Una sintesi del questionario proposto viene mostrata in *Figura 9*.

Università di Salerno - Gruppo di Analisi di Sistemi di Trasporto					
<i>Indagine sulla stima del tasso di volo (l'indagine è anonima)</i>					
Comune di residenza					
N° componenti familiari					
Condizione professionale	Studente	Libero professionista (ingegnere, avvocato, medico, notaio, commercialista)		Libero professionista (operaio, idraulico, etc...)	
	Casalinga	Pensionato	Lav. Dipendente	altro.....	
Genere	M	F			
Età					
titolo di studio	licenza media	diplomato	laurea	dottorato	
Nell'ambito del nucleo familiare tu sei.....	il padre	la madre	un figlio	nonno	
N° auto in famiglia					
<b>Potrebbe descrivermi gli spostamenti aerei effettuati negli ultimi 2 anni?</b>					
Non ho mai fatto uno spostamento aereo (mai volato)					
Non ho fatto spostamenti aerei negli ultimi 2 anni (mai volato negli ultimi 2 anni)					
<b>Se ti hai effettuato spostamenti in aereo, elenca gli spostamenti.....(solo andata)</b>					
numero spostamento	aeroporto di origine (Napoli, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Malpensa....)	motivo dello spostamento (lavoro, turismo)	destinazione (indicare città)	compagnia utilizzata (Alitalia, British, Ryanair)	modo di trasporto per arrivare all'aeroporto (taxi, accompagnato, bus/treno, auto)
1					
2					
3					
4					
5					
6					
<b>Se non hai mai volato, perché? (mettere una X)</b>					
ho paura	finora non ne ho avuto l'esigenza	costa troppo	troppo lontano l'aeroporto		
<b>Pensi che volerei in un futuro prossimo?</b>					
NO	si, per turismo	si per lavoro			
<b>Se l'aeroporto di pontecagnano fosse aperto saresti più interessato ad effettuare un viaggio in aereo?</b>					
NO	SI	indifferente			

Figura 9 – snap shot del questionario condotto dal Laboratorio di Analisi dei Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno

Per quanto concerne il comune di residenza circa il 15% degli intervistati è della provincia di Avellino, il 7 % della provincia di Napoli (ma possibili fruitori dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano), il rimanente 78% della provincia di Salerno.

In termini di caratterizzazione del nucleo familiare, come sintetizzato nelle seguenti figure, il numero medio di componenti famiglia è pari a 4.2 e in termini di rapporto fra numero di componenti famiglia e numero di auto in famiglia il numero di osservazioni sono principalmente concentrate (circa il 34% delle osservazioni) sul rapporto pari a 2 (vedi *Figure 10 e 11*).

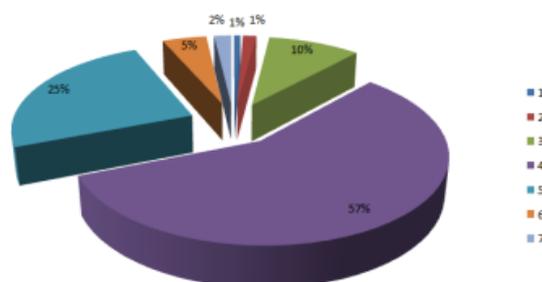


Figura 10 – ripartizione del campione rispetto al numero di componenti famiglia

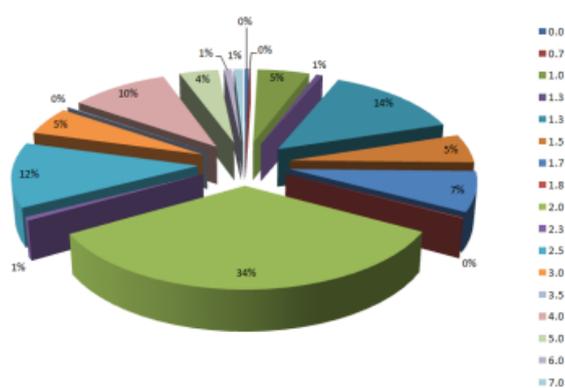


Figura 11 – ripartizione del campione rispetto al rapporto fra numero di componenti famiglia e numero auto in famiglia

Da una prima analisi aggregata delle osservazioni raccolte mediante l'indagine è emerso che circa il 43% del campione ha dichiarato di avere effettuato spostamenti negli ultimi 2 anni, mentre il 28% non ha mai effettuato un viaggio aereo ed infine il 29% ha dichiarato di non avere effettuato voli negli ultimi 2 anni. Inoltre, dal punto di vista delle tipologie di spostamento per coloro i quali hanno effettuato spostamenti negli ultimi 2 anni, si osserva una maggiore concentrazione sui voli internazionali ossia circa il 80% ha effettuato voli internazionali mentre circa il 20% ha effettuato voli nazionali.

Infine, si è osservato che oltre il 60% sarebbe incentivato ad effettuare un viaggio qualora l'aeroporto fosse operativo, per il 10% non avrebbe alcun effetto, mentre il restante 30% è indifferente rispetto all'apertura dello scalo.

#### Analisi descrittive e stima del potenziale numero di passeggeri

La base dati acquisita è stata preliminarmente analizzata con riferimento ad indicatori aggregati. In particolare sono stati analizzati la scelta dell'aeroporto di origine, la scelta dell'aeroporto di destinazione, della compagnia di viaggio dunque del modo di accesso all'aeroporto.

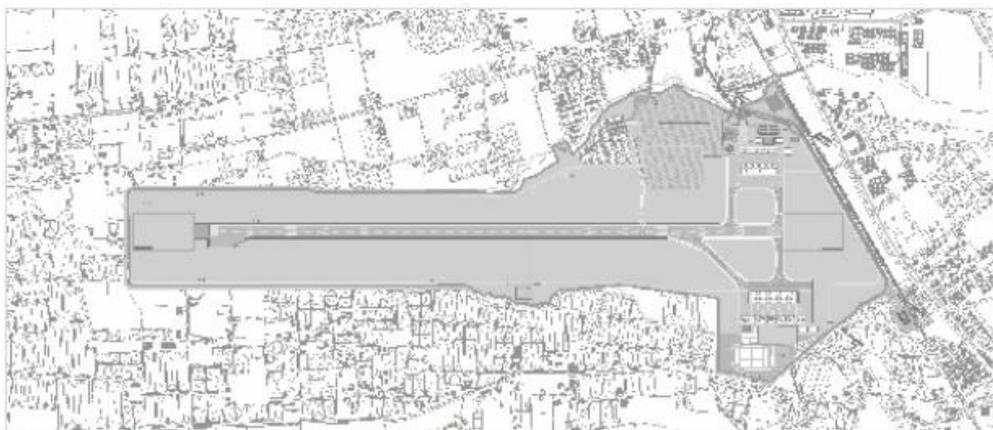
Per quanto concerne l'aeroporto di origine si osserva, come atteso, con riferimento al bacino intervistato, una significativa concentrazione su Napoli Capodichino (circa il 58%) e dunque su Roma Ciampino/Fiumicino (rispettivamente circa il 20%). È interessante notare come anche altri aeroporti coinvolti meridionali siano stati utilizzati: Bari, Brindisi e Lamezia. Una rappresentazione di tale analisi è mostrata in Figura 12.

che il laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno ha provveduto, a quanto pare in tempi brevi, o non specificati ad una indagine statistica sia cartacea che mediante piattaforma web con il quale si sono acquisiti pareri favorevoli da parte di ipotetici cittadini ad utilizzare l'aeroporto costa d'Amalfi. Ovviamente si richiederà al Rettore e al dipartimento interessato, copia dello studio menzionato in modo particolareggiato. Leggo che un 60% sarebbe incentivato ad effettuare un viaggio qualora l'aeroporto fosse operativo. Sarebbe opportuno conoscere anche il campione osservato di quante persone era composto e con quale grado di affidabilità statistica e scientifica in una metodologia già non consolidata. **Certamente esisterà memoria di tempi di attuazione di questa indagine, ovviamente saranno persone coperte da privacy ma registrate con documento e esisterà un controllo fatto sugli elaborati. Esisterà un consenso informato sui dati sensibili e ogni altra documentazione disponibile. Sarebbe opportuno mostrarla e relazionarla alla commissione e alla scrivente.**

A pagina 3 del documento di chiarimento ed integrazione Int\_rel\_01 si legge che tale studio è stato commissionato in seguito alla richiesta della commissione (richiesta 1) del 23.11.2016 data emissione dicembre 2016. (vedi pag. 3 allegata int\_rel\_01)

Comunque sarebbe opportuno fornire maggiori notizie su questo studio e sugli intervistati. Studio che è stato protocollato quale documento di integrazione e richiesto dalla commissione in data 23.11.2016 con successiva proroga di 45 gg dal 10.01.2017. vedi Int\_rel\_01 allegata e pag 3

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



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE \_ ID \_ VP 3378

DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO ED  
INTEGRAZIONE

<b>Codice Elaborato:</b> INT_REL_01	<b>Data emissione:</b> Dicembre 2016
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
<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	 <small>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA Il P.H. Hooby Manutenzione e Progettazione Ing. E. Freda</small>
<b>Documento di chiarimento ed integrazione</b> <b>Redatto:</b>	 <small>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</small>
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	 <small>V.D.P. s.r.l. L'Amministratore Unico Ing. Francesco Ventura</small> 

## 1. PREMESSA

L'iter procedurale di Valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan a breve e medio termine dell'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano ("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.

## 2. SCOPO DEL DOCUMENTO

Nel presente documento si riportano le risposte alla richiesta di chiarimenti ed approfondimenti da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Nota Prot. DVA-2016-0028453 del 23/11/2016, relativamente al Master Plan a breve e medio termine dell'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano ("Costa d'Amalfi").

Nel seguito, per ogni capitolo riferito ai Quadri di Riferimento dello Studio di Impatto Ambientale, vengono riportate integralmente le richieste di chiarimenti/approfondimenti e vengono fornite le relative risposte.

## 3. QUADRO PROGRAMMATICO

### Richiesta n.1

*Con riferimento allo studio di traffico fornire le spiegazioni tecniche sulla scelta dei parametri per definire la domanda naturale e la domanda incentivata nonché gli elementi utili necessari a valutare i dati sui scenari evolutivi di traffico.*

### Risposta n.1

Al fine di offrire esaustivo riscontro alla richiesta formulata, la società concessionaria si è attivata commissionando al Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Salerno - Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto, uno studio che consentisse di valutare competitività e potenzialità dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, in modo da ricavare, tra l'altro, una aggiornata e ragionata articolazione della progressione dei flussi, in termini di passeggeri e movimenti, dello scalo aeroportuale.

Inoltre a pagina 5 dell'INT\_REL\_01 che si allega:



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

delocalizzazione, a partire dal 2020, del 35% del traffico dell'aviazione generale gravante sull'Aeroporto di Napoli – Capodichino con tassi di crescita costanti pari al 3%.

ANNO N.	ANNO	Mov. Avi. COMMERCIALE	Mov. AVIAZIONE CHARTER	Mov. AVIAZIONE GENERALE	Mov. AVIAZIONE LOCALE	DELOCALIZZAZIONE AVIAZIONE GENERALE DA NAPOLI CAPODICHINO	TOTALE
1	2016	0	182	1.174	3.886		5.242
2	2017	0	182	1.174	3.886		5.242
3	2018	0	0	0	0		0
4	2019	0	0	0	0		0
5	2020	768	554	1.174	3.886	2.591	8.973
6	2021	1.152	554	1.233	3.886	2.669	9.494
7	2022	2.304	554	1.294	3.886	2.749	10.787
8	2023	3.072	554	1.359	3.886	2.831	11.702
9	2024	3.686	554	1.427	3.886	2.916	12.469
10	2025	4.424	554	1.498	3.886	3.004	13.366

Da tale prospetto può agevolmente desumersi come le previsioni di traffico aggiornate, redatte con la collaborazione dell'Università degli Studi di Salerno, consentano di conseguire una motivata stima della progressione dei flussi nonché valori negli anni di riferimento convergenti con i precedenti contenuti nelle precedenti analisi elaborate in diverso scenario storico.

All'orizzonte temporale dello SIA si ha:

ANNO	STIMA DEI FLUSSI DA INDAGINE 2013 (MOVIMENTI)	STIMA DEI FLUSSI DA INDAGINE 2017 (MOVIMENTI)	△ %
10° anno	13.458	13.366	-1%

Analogamente si riportano nelle seguenti tabelle un quadro riepilogativo relativo ai passeggeri, così come risultanti dal nuovo studio integrato con la stima del traffico di aviazione generale catturabile dall'Aeroporto di Napoli – Capodichino realizzato in collaborazione con l'Università di Salerno, con la comparazione fra i dati dello studio di traffico del Master Plan e quelli aggiornati.

Si legge:

che a partire dal 2010 il 35 % del traffico dell'aviazione generale gravante sull'aeroporto di Napoli-Capodichino si prevede venga de localizzata a Pontecagnano.

Questo perché Enac conosce perfettamente che il carico ambientale sull'aeroporto di Capodichino sta diventando eccessivo e saranno certamente ridotti i voli per evitare disastro ambientale. Non è da escludere che alla luce delle attuali normative e degli ultimi studi sugli inquinanti persistenti, introdurre una criticità ambientale di tale proporzioni possa già da ora configurare "reato di disastro ambientale".

Inoltre Il combinato disposto delle Regolamento UE e GU UE dichiara obblighi per la riduzione dei GAS SERRA del 60% entro il 2050, **questo presuppone non la parcellizzazione degli aeroporti** ma la loro concentrazione e sinergia, ecco perché l'opzione zero deve essere perseguita.

**-Oggi nel mondo si va verso una riduzione delle emissioni**, credo che a tutti è noto cosa sono gli interferenti endocrini e quale è la loro pericolosità. Gli inquinanti di questo tipo agiscono in modo epigenetico e in parte sono dovuti anche agli aeromobili. Gli effetti già sembrano devastanti per quanto riguarda cancro, malformazioni e sterilità maschile, è questo che desidera la Commissione Via?

Questo aeroporto (vedi allegato Pag. 24-25) non rispetta affatto i limiti dei Bacini di Utenza di 100Km (200Km se collegati con TAV) (Regolamento UE 1315/2013 & Orientamenti Prescrittivi della GU UE 99/3 C del 4/4/14, pertanto inutile riferirsi al decreto 2 gennaio 2016 come se fosse un lasciapassare.

### **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 innescano 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.

**o di morte per i trasporti Italiani.** Riconduciamo il tutto ad una ragionevole e pacata soluzione salomonica. **Si continua a parlare del decreto sblocca Italia** dove è previsto si un finanziamento di 40 milioni, **ma questo deve seguire particolari obblighi, procedure e tempi.**

Che questo Master Plan sia solo una corsa affannosa per ottenere “forse” questi soldi nel 2018? Tra l’altro la stessa società che gestisce l’aeroporto non sembra godere di ottima salute ed esistono diverse problematiche.

Non sembra inoltre dopo la pubblicazione del quadro di esproprio INT-REL-07-PPE del 24.01.2017 che i proprietari dei 54 ettari fino ad ora ignari, sono particolarmente felici e pronti a “donare per la Patria “e alla patria, case aziende agricole e terreni produttivi, forse più dello stesso aeroporto a 20 anni. Né tantomeno... intervistati sembrano contenti ed entusiasti di volare!

A pag. 27-31 del Rel 06 controdeduzioni allegata:

- 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.

<b>Postazione</b>	<b>Distanza da Pista [m]</b>	<b>Leq(A) Diurno [dB(A)]</b>	<b>Leq(A) Notturno [dB(A)]</b>
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

**si legge:** In merito ai rilievi fonometrici, al fine di completare il quadro descrittivo del clima acustico dello stato attuale dell'intorno dell'aeroporto, è stata effettuata una campagna di

misure fonometriche integrative INT\_REL\_08 Indagini fonometriche. Il periodo scelto è tra il 22 dicembre e il 29 dicembre, se si fosse protratto al 31 avremmo rilevato anche i botti di capodanno così presenti nella zona.

Sembra che Enac non voglia comprendere che una misura fonometrica sarebbe opportuno eseguirla nelle settimane estive specialmente il sabato e la domenica sulle strade intasate dal traffico e dal rumore delle migliaia e migliaia di mezzi incolonnati sia sulla statale, che sull'aversana e litoranea e nelle zone peri aeroportuali che vengono usate per evitare il traffico. Quindi risottolineo che effettuare misure fonometriche o di inquinamento in periodi "morti" non rende assolutamente idea dei carichi che quella zona riceve specialmente nei periodi estivi. Quando mi riferivo alla qualità dell'aria, il problema era simile. Nei periodi estivi diventa praticamente impossibile ritornare da Pontecagnano a Salerno dopo le 16 oppure giungere a Paestum dalla mattina. **Tutte le relazioni traffico, inquinamento e rilievi fonometrici non possono prescindere da questa osservazione.**

-Per quanto riguarda il pericolo trasportati e sorvolati, **a pag. 22** sempre della REL\_06 CONTRODEDUZIONI, **che si allega**

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

si parla di resa (Runway end safety area) con lo scopo di “ridurre danni agli aeromobili” che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo.

**Nulla si legge per quanto riguarda la distanza della pista dai binari della ferrovia e neppure della strada. Non credo che Enac possa garantire una totale impossibilità che un aereo giunga sui binari o sulla strada anche alla luce dell'incidente avvenuto a Bergamo.**

**Si allegano pag. 86-63-64 del DVA-2016-0021209 del 23.08.2016** dove sono riportate le misure relative alle distanze tra i binari, la strada statale e la pista. Non risulta impossibile che un aereo possa giungere lungo. Progettare un aeroporto con già queste criticità dovrebbe fare optare per opzione zero e comunque prendere in considerazione anche per voli ridotti un interrimento della strada statale e della linea ferroviaria.



Cosa può accadere in questo caso a Pontecagnano lato nord con una ferrovia a due binari (collegamento “Salerno per il sud, Sud con il nord”) a meno di 400 metri? E di una statale con enormi flussi di auto sempre a meno di 400 metri subito a ridosso della linea ferrata? E alle altre strutture segnalate, oltre alle abitazioni ovviamente? (vedi foto 45 - 46 del presente elaborato)

Si è evitato in questo caso “l’ogni possibile rischio”? E cosa potrà accadere al lato sud con lidi balneari, insediamenti turistici e altro come descritto sopra? Sono questi luoghi ad elevatissima concentrazione di persone?

Sono state valutate e messe in conto tutte le sicurezze per sorvolati e trasportati?

Di chi saranno le responsabilità penali in caso di “arrivo... lungo di aereo sulla linea ferrata o strada statale o altro incidente?

È previsto interrimento di queste importanti strutture ferroviarie e viarie?

Queste sono domande alle quali, come per le altre, vorremmo risposta.

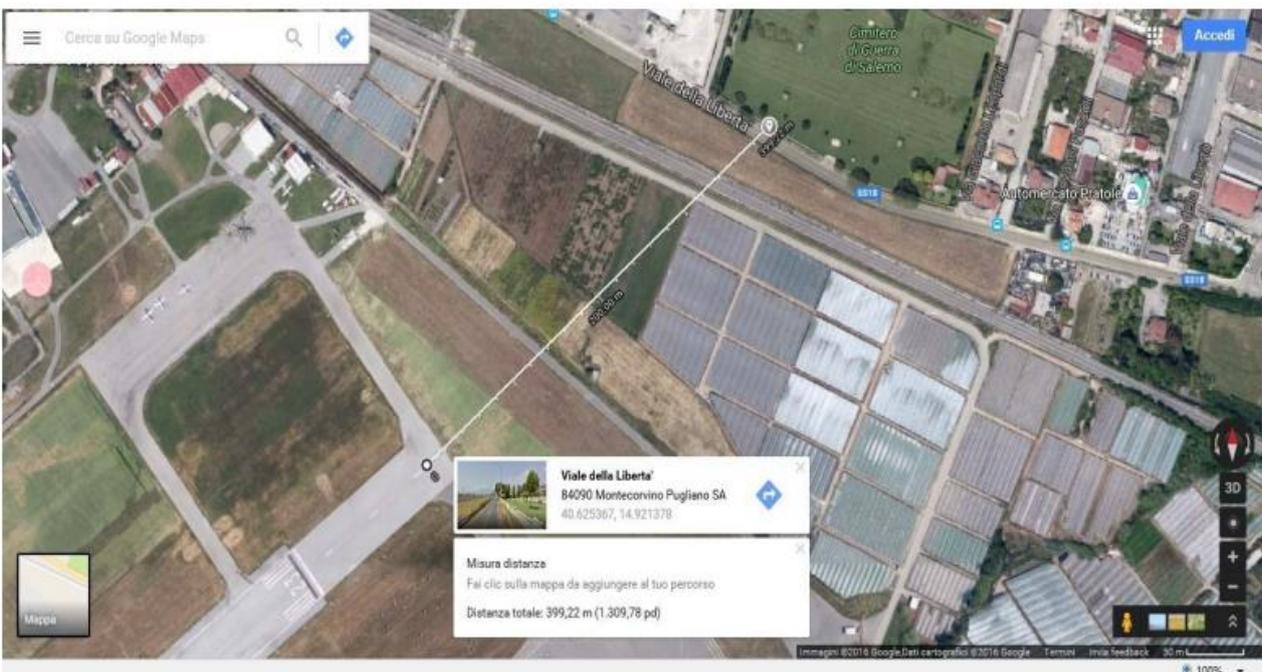
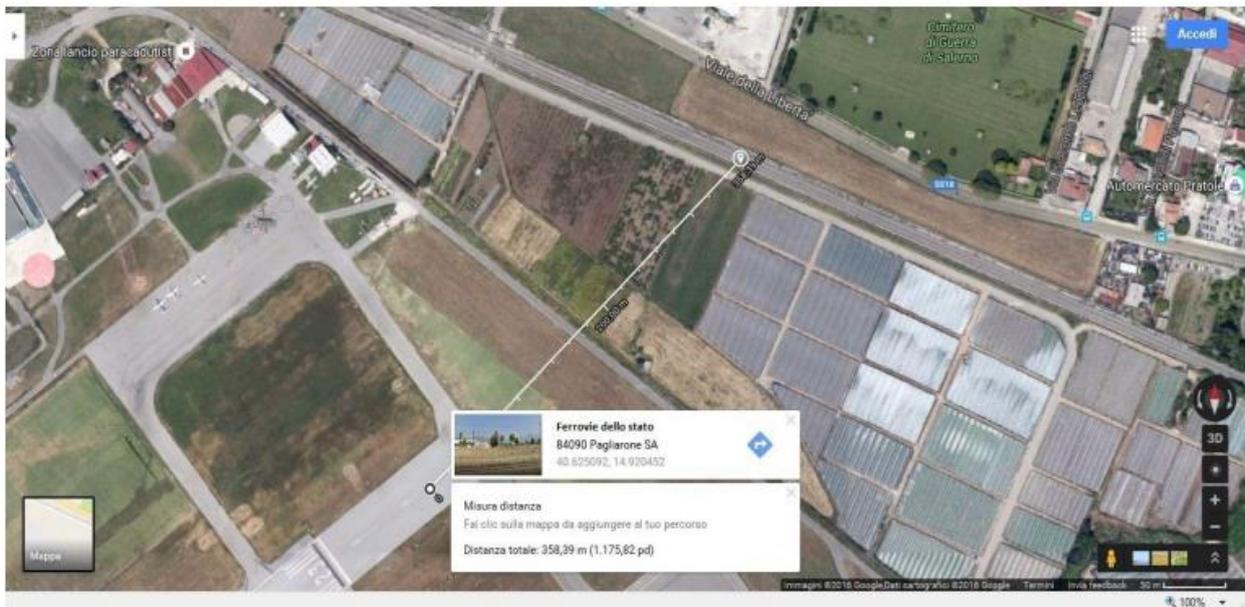
In ultimo ai margini e senza dilungarmi oltre a pag. 136 del SIA-QAMB-REL-01 par.5.4.3 il **birdstrike**

Si legge che questo è il rischio di collisione violenta tra uccelli ed aerei e rappresenta un tema di fondamentale importanza per uno scalo aeroportuale.

Il 90% di tali impatti riguarda l’aviazione civile e avviene nelle vicinanze di aeroporti soprattutto durante la fase di atterraggio e decollo.

**1) LA STRADA STATALE S.S. 18 TIRRENA INFERIORE**

2) **LA FERROVIA** (vedi foto allegate con distanze), la strada statale frequentatissima collega Battipaglia e Bellizzi con Pontecagnano e Salerno.



A solo 1000 metri circa **due** grosse strutture:

- **il centro commerciale MAXIMALL**
- **il centro DECLATON**

A pag. 31 e 32 allegata:



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

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.

che nell'ambito della presente procedura di Via è stato acquisito il **parere favorevole con prescrizione** da parte dell'autorità di bacino Regione Campania sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele parere n. 02016/2264 **allegato:**



**Autorità di Bacino Regionale di Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del Fiume Sele**

1ª Convocazione   
2ª Convocazione

**Delibera Comitato Istituzionale n. 30 del 2 agosto 2016**

**Proponente:** Enac

**Oggetto:** Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Master plan breve e medio termine. Variante urbanistica per i Comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi

L'anno **2016** il giorno **2** del mese di **agosto** alle ore **11,30** in applicazione analogica dei Regolamenti che disciplinano il funzionamento delle Autorità di bacino regionali della Regione Campania si è riunita presso la sede dell'Assessorato alla Difesa del Suolo della Regione Campania, sita in Via De Gasperi 28 - Napoli - il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino regionale di Campania Sud ed Interregionale del Sele presieduto, ai sensi dell'art. 4 comma 1 del D.P.G.R.C. n.142/2012, dal Vice Presidente della Giunta Regionale della Campania, on. Fulvio Bonavitacola, all'uopo delegato dal Presidente. Svolge le funzioni di Segretario la d.ssa Valeria de Gennaro.

**Componenti per la Regione Campania ai sensi dell'art.4 comma 1 del D.P.G.R.C. n.142/2012**

	<i>Pres.</i>	<i>Ass</i>
<b>Presidente del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino di Campania Sud ed Interregionale del Sele</b> Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca		
<b>Presidente Delegato ai sensi dell'art. 4 del DPGR 142/2012 Vice Presidente: Fulvio Bonavitacola per le materie LL.PP. - Agricoltura - Beni Culturali e Ambientali</b>		
Vice Presidente della Giunta regionale della Campania: <b>Fulvio Bonavitacola</b> con delega all'Ambiente e all'Urbanistica	x	
Amministrazione Provinciale di Avellino: Presidente <b>Domenico Gambacorta</b> <b>Delegato permanente: Girolamo Giaquinto</b>	x	
Città Metropolitana di Napoli: Sindaco <b>Luigi de Magistris</b> <b>Delegato: Maria Teresa Celano</b>	x	
Amministrazione Provinciale di Salerno: Presidente <b>Giuseppe Canfora</b> <b>Delegato: Giovanni Coscia</b>	x	
Autorità di Bacino Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del Fiume Sele: Vicario <b>Giuseppe Grimaldi</b>	x	
Segretario del Comitato Istituzionale: <b>Valeria De Gennaro</b>	x	



**Autorità di Bacino Regionale di Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del Fiume Sele**

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed introduce l'argomento di cui all'oggetto iscritto al 9° punto all'ordine del giorno.

Relatore: ing. Romano; ing. Mugnani.

**IL COMITATO ISTITUZIONALE**

**VISTO** l'art. 7, comma 1, della Normativa di attuazione allegata al vigente Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico del territorio dell'ex Autorità di Bacino regionale del Destra Sele;

**PRESO ATTO** che il Comitato Tecnico dell'ex Autorità di Bacino regionale del Destra Sele, nella seduta del 21.07.2016, ha espresso sull'argomento di cui all'oggetto, parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

- a) conferma di quanto prescritto in progetto (rf. Relazione Idraulica – elab. 141\_FLU\_IDR\_RE\_01\_REV.1) ovvero: particolare attenzione dovrà essere dedicata alle periodiche operazioni di manutenzione e pulizia dell'alveo in modo da non inficiare le capacità idrodinamiche dei torrenti. In particolar modo, in corrispondenza della confluenza tra i due corsi d'acqua e a valle del ponte di Via Lago Carezza, le operazioni di manutenzione dovranno essere programmate in modo tale da svolgersi più frequentemente e in maniera più approfondita, vista l'importanza che ricopre l'area da un punto di vista idraulico;
- b) che vengano effettuate tutte le opportune ulteriori verifiche ed approfondimenti connesse con la fase di redazione del progetto esecutivo;
- c) che prima della emissione del provvedimento concessorio venga acquisita l'autorizzazione delle acque meteoriche nei recapiti finali, individuati nei torrenti Diavolone e Volta Ladri;
- d) che durante la progettazione degli interventi previsti nella fase di massimo sviluppo (10-20 anni) del Master Plan e non facenti parte della presente istruttoria, qualora previsto venga acquisito il relativo parere di compatibilità dell'intervento rispetto al PSAI.

**VISTA** la L.R. Campania 7 febbraio 1994, n. 8 e s.m.i.;

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.;

**VISTA** la L.R.C. 15 marzo 2011, n. 4 – art. 1, comma 255 e 256;

**VISTO** il D.P.G.R.C. 15 maggio 2012, n. 142;

**VISTA** la L.R. Campania 8 luglio 2014, n. 12;

**VISTO** il D.P.G.R.C. 25 luglio 2014, n. 164;

**VISTO** il "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico" (PSAI) vigente sul territorio dell'ex Autorità di Bacino Regionale del Destra Sele, approvato dal Consiglio Regionale nella seduta del 24.11.2011 - Attestato n. 203/5 (B.U.R.C. n. 74 del 5/12/2011);

**VISTA** la delibera del Comitato Istituzionale n. 74 del 01.12.2014 concernente "Approvazione del regolamento per la disciplina delle procedure tecnico-amministrative ai fini del rilascio dei pareri di competenza dell'Autorità di Bacino Regionale di Campania Sud ed Interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele";

**RICHIAMATI** il decreto del Segretario Generale n. 8 del 28.01.2015 di nomina del vicario, arch. Giuseppe Grimaldi, e la nota della Direzione Generale per i LL.PP. e Protezione Civile della Regione Campania n. 0210973 del 26.03.2015, con la quale vengono confermate le funzioni proprie del Vicario del Segretario Generale, ai sensi dell'articolo 7 della L.R. n. 8 del 07.02.1994;

**VISTA** la legge 28 dicembre 2015 n. 221 contenente disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali;

**VISTA** la Delibera di Giunta Regionale della Campania, n. 81 dell'8 marzo 2016 – B.U.R.C. n. 16 del 9 marzo 2016, che conferma il Comitato Tecnico e il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino regionale di Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del fiume Sele.

**All'unanimità dei voti**

**DELIBERA**

Darsi atto della narrativa che precede, che si intende integralmente riportata, e per l'effetto:

1. Esprimere, sull'argomento in oggetto, in conformità al parere espresso dal Comitato Tecnico dell'ex Autorità di Bacino Regionale del Destra Sele nella seduta del 21.07.2016, verbale ai sensi dell'art. 7 - comma 1 - della Normativa di attuazione allegata al Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico del territorio dell'ex Autorità di Bacino Regionale del Destra Sele parere favorevole con le seguenti prescrizioni:
  - a) conferma quanto prescritto in progetto (rf. Relazione Idraulica – elab. 141\_FLU\_IDR\_RE\_01\_REV.1) ovvero: particolare attenzione dovrà essere dedicata alle periodiche operazioni di manutenzione e pulizia dell'alveo in modo da non inficiare le capacità idrodinamiche dei torrenti. In particolar modo, in



**Autorità di Bacino Regionale di Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del Fiume Sele**

- corrispondenza della confluenza tra i due corsi d'acqua e a valle del ponte di Via Lago Carezza, le operazioni di manutenzione dovranno essere programmate in modo tale da svolgersi più frequentemente e in maniera più approfondita, vista l'importanza che ricopre l'area da un punto di vista idraulico;
- b) che vengano effettuate tutte le opportune ulteriori verifiche ed approfondimenti connesse con la fase di redazione del progetto esecutivo;
  - c) che prima della emissione del provvedimento concessorio venga acquisita l'autorizzazione delle acque meteoriche nei recapiti finali, individuati nei torrenti Diavolone e Volta Ladri;
  - d) che durante la progettazione degli interventi previsti nella fase di massimo sviluppo (10-20 anni) del Master Plan e non facenti parte della presente istruttoria, qualora previsto venga acquisito il relativo parere di compatibilità dell'intervento rispetto al PSAI.
2. Pubblicare la presente deliberazione sul sito istituzionale dell'Autorità all'indirizzo: <http://adbcampaniasud.it/web/trasparenza/delibere>;
  3. Demandare al Vicario del Segretario Generale i successivi adempimenti.

Il Segretario  
**De Gennaro**

Il Presidente  
**Bonavitacola**

Oltre a rilevare le varie prescrizioni elencate e a sottolineare la variazione di percorso dei due corsi d'acqua Diavolone e Volta Ladri, si fa presente alla commissione Via che circa un

mese dopo tale parere, la zona fu soggetta ad un gravissimo allagamento con numerosi danni. Pertanto andrebbero certamente ridefiniti e ben guardati i parametri di rischio della zona.

Inoltre si sottolinea che la costruzione della strada Aversana ha già creato in zona problemi di smottamento di terreni e inondazioni.

Per i motivi e le considerazioni esposte finora, non ritengo opportuno che sia dato parere favorevole o seguito a questa procedura.

Pontecagnano Faiano, 10.04.2017

*Antonietta De Martino*

Nota: tutti i documenti che riportano sull'intestazione "Enac – AS Salerno Costa D'Amalfi" sono pagine estrapolate dai documenti presentati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nella procedura VIA.