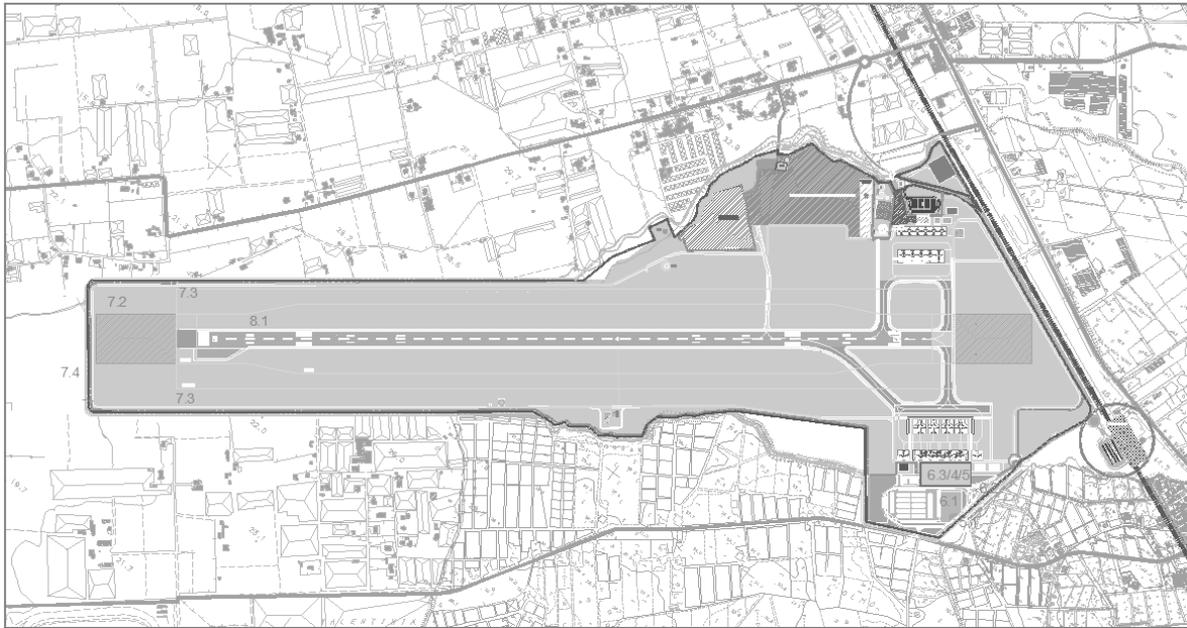


AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN A BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE_ID_VP 3378

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Codice Elaborato: REL_11 CONTRODEDUZIONI	Data emissione: Aprile 2017
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
<i>Master Plan:</i> Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro	  <p><small>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA Il P.H. Progettazione e Manutenzione (Ing. E. Freda)</small></p> <p><small>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</small></p>
<i>Studio di Impatto Ambientale:</i> Redatto - VDP srl/Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	 <p>SALERNO COSTA D'AMALFI S.p.A.</p>

INDICE

1. PREMESSA	3
2. SCOPO DEL DOCUMENTO	3
3. OSSERVAZIONE DELLA SIG.RA ANTONIETTA DE MARTINO DEL 10/04/2017 (DVA-2017-8592)	4

1. PREMESSA

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

In data 03/02/2017 sono state consegnate le integrazioni richieste (Nota Prot. DVA-2016-0028453 del 23/11/2016) dal Gruppo Istruttore incaricato. La documentazione tecnica integrativa presentata non modifica in alcun modo l'originario progetto e il relativo studio di impatto ambientale, configurandosi quale mero approfondimento e chiarimento ai quesiti formulati dalla Commissione. Non risulta, tra l'altro, inoltre, pervenuta alcuna comunicazione dell'Autorità competente circa la necessità di attivare le procedure contemplate dall'art. 24 comma 9 bis del D. Lgs. 152/2006 operante unicamente in circostanze diverse da quelle di cui trattasi e cioè nel caso di modifiche "*sostanziali e rilevanti per il pubblico*".

A seguito della diffusione sul sito del MATTM della documentazione integrativa, è stata pubblicata sul medesimo sito l'Osservazione "DVA-2017-0008592" del 10/04/2017.

Ai sensi e per gli effetti di quanto esposto al precedente capoverso 2, le presenti note costituiscono, pertanto, esclusivamente esercizio del principio di leale collaborazione di cui all'art. 3 quinquies del D.Lgs. 152/2006, dal momento che la fase di consultazione risulta essersi conclusa in data 23/08/2016.

2. SCOPO DEL DOCUMENTO

Il presente documento, costituisce, pertanto, la relazione di controdeduzioni nella quale si riportano le risposte all'osservazione presentata dalla sig.ra Antonietta De Martino (rif. DVA-2017-0008592" del 10/04/2017).

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

3. OSSERVAZIONE DELLA SIG.RA ANTONIETTA DE MARTINO DEL 10/04/2017 (DVA-2017-0008592)

Osservazione

Pag. 5 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.

Risposta

Il parere reso dalla Soprintendenza risulta adeguatamente motivato ed analitico. Esso, peraltro, analizza compiutamente lo stato di fatto e lo stato di progetto, ben chiarendo che le opere in trattazione riguardano il "completamento di una struttura già ben definita e configurata". Ed infatti, come già esaustivamente evidenziato nel corpo dello SIA e delle precedenti controdeduzioni alle osservazioni del pubblico, gli interventi previsti nel Master Plan a breve e medio termine sono interventi significativi di **adeguamento e potenziamento infrastrutturale dello scalo aeroportuale salernitano**, che mirano ad una **riqualifica profonda dell'attuale stato delle infrastrutture**. Essi si configurano, ai sensi della Circolare ENAC APT 21/A del 31/12/2013, come "interventi di ristrutturazione" e "nuova costruzione", in quanto **puntano a potenziare e a completare un'infrastruttura già esistente e funzionante, ben definita dal punto di vista tipologico, ed inserita nel contesto territoriale, caratterizzata però da una operatività stagionale e limitata**. Infatti, come si evince dalla relazione del Master Plan, nella Relazione del Quadro Progettuale e nelle allegate Schede degli interventi con la dettagliata descrizione dello stato attuale dell'aeroporto e delle opere a farsi, gli interventi previsti nel Master Plan, seppur significativi e consistenti, **constano nel potenziamento e nella riqualifica di infrastrutture, strutture edilizie ed impianti, già esistenti nello scalo aeroportuale**.

Con l'occasione, si segnala, inoltre, che in data 07.04.2017 ENAC, con nota recante prot. 36387-P ha già adempiuto alla prescrizione resa nel parere della Soprintendenza, trasmettendo al MIBACT la richiesta integrazione dello studio archeologico preliminare.

Dal punto di vista giuridico, infine, l'estensore delle osservazioni pare incorrere nel grossolano errore di confondere l'esercizio del potere contemplato dall'art. 142 del vigente D.Lgs. 42/2004,

afferente la procedura di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, con quello esercitato nel procedimento de quo, afferente l'iter procedurale prescritto dall'art. 23 del D.Lgs. 152/2006. Tale macroscopico errore porta il proponente l'osservazione a richiedere contenuti prescrittivi propri di un provvedimento edilizio, estraneo all'odierna procedura. Sarebbe bastato, del resto, semplicemente leggere la chiosa del parere rilasciato dalla Soprintendenza per evitare di incorrere in tali antigiuridiche considerazioni.

Pag. 33 [.....] *Questo aeroporto (vedi allegato Pag. 24-25) non rispetta affatto i limiti dei Bacini di Utenza di 100 Km (200 Km 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.*

Risposta

IL REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE2, citato dalla proponente l'osservazione in trattazione, risulta estraneo all'odierna procedura di valutazione di impatto ambientale ma afferisce all'esercizio del potere pianificatorio dello Stato in materia di organizzazione aeroportuale. Tale potere è stato recentemente esercitato con norma di legge mai, peraltro, impugnata. Ed infatti, 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, grazie al quale l'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano è stato classificato quale aeroporto di interesse nazionale all'interno del bacino Campano che comprende lo scalo di Napoli - Capodichino quale aeroporto di natura strategica.

Peraltro, la proponente l'osservazione in trattazione omette di citare l'esatto contenuto della norma citata, stravolgendone il contenuto. Ed, infatti l'art. 24 comma 2 lettera a così recita:

"Gli aeroporti sono conformi ad almeno uno dei seguenti criteri: a) per gli aeroporti adibiti al traffico passeggeri il volume totale annuo del traffico passeggeri è almeno pari allo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione, a meno che l'aeroporto in questione si trovi fuori da un raggio di 100 km dall'aeroporto più vicino appartenente alla rete globale o fuori da un raggio di 200 km se la regione nella quale è situato è dotata di una rete ferroviaria ad alta velocità".

Tale norma, ripetiamo di natura pianificatoria ed estranea all'odierna procedura, è, a mero titolo di approfondimento, pienamente rispettata dall'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano. Eurostat ha

pubblicato, infatti, i dati sul trasporto di passeggeri aerei nell'Unione europea: il numero è nel 2015 pari a 918,3 milioni, inclusi i passeggeri del Regno Unito che andranno nel prosieguo espunti dal computo.

Analizzando i dati contenuti nello studio redatto dall'Università di Salerno e sommando ad essi l'aliquota prospettica di aviazione generale delocalizzata dall'Aeroporto di Napoli - Capodichino, si ottengono le seguenti previsioni di traffico presso l'Aeroporto di Salerno Pontecagnano nell'anno di massimo sviluppo del Programma degli Interventi:

- 1.628.039 passeggeri da voli commerciali;
- 65.614 passeggeri da voli charter;
- 9.041 passeggeri da voli di aviazione generale;

per un totale di 1.702.709 passeggeri superiori allo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione pari a 918.300 passeggeri.

Risulta, pertanto, evidente, per quanto irrilevante nell'odierna procedura, che il progetto di potenziamento dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano rispetta pienamente il REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013.

Del resto che la vicinanza tra aeroporti non abbia mai costituito alcun limite alla creazione di nuovi scali è provato dalla mera osservazione di altri bacini di traffico aereo. Ed infatti, a mero titolo esemplificativo, nel Lazio l'Aeroporto di Ciampino si sviluppa ad una distanza da Fiumicino pari, su strada, a 31,7 km e pari, in linea d'aria, a 29 km. In Lombardia l'Aeroporto di Malpensa nasce e si sviluppa da una distanza da Linate pari, su strada, a 78,7 km e pari, in linea d'aria, a 47,5 km. Analogamente, Orio al Serio nasce e si sviluppa ad una distanza da Linate pari, su strada, a 51,1 km e pari, in linea d'aria, a 41,2 km. Sono quattro, inoltre, 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, infine, 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, in conclusione, 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.

Pag. 44 [.....] *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.*

Per quanto riguarda la distanza fra la testata 23 della pista aeroportuale e la ferrovia si evidenziano due aspetti:

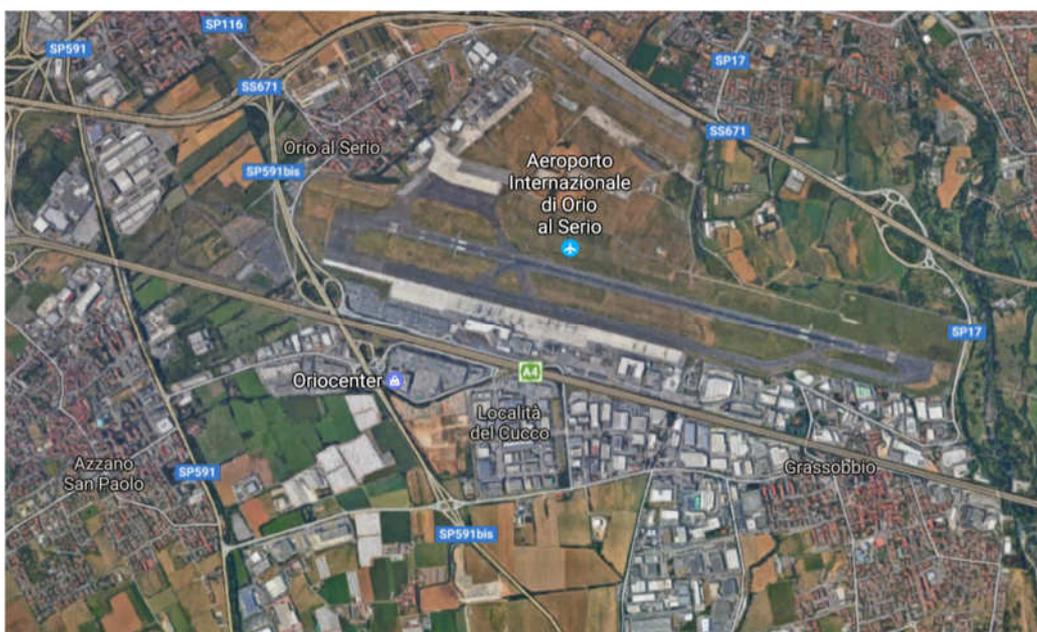
- il riferimento normativo in materia di distanze dalle linee ferrate - DPR 753/1980 *"Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto"*- all'art. 49 recita *"lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri 30 dal limite di occupazione della più vicina rotaia"*. Pertanto, pur non essendo presente alcun riferimento o prescrizione relativamente alle infrastrutture aeroportuali, l'opera in trattazione prevede, per analogia, il pieno rispetto dell'anzidetto limite con una distanza tra il fine pista e la rotaia più vicina pari a 385 m. Analogamente, la configurazione dell'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, in riferimento alla presenza della linea ferrata nei dintorni della testata 23, non è in contrasto con alcuna norma aeroportuale (ICAO, Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, Regolamento EASA);

- l'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano è un'infrastruttura esistente nell'attuale conformazione inclusa la posizione della testata 23, da decenni. Gli interventi oggetto del Master Plan non vanno a modificare in alcun modo la configurazione della testata 23, né tantomeno la distanza della stessa dalla linea ferroviaria. Si ribadisce nuovamente che fra gli interventi previsti nel Master Plan vi è proprio la realizzazione in corrispondenza delle due testate (la THR 23 è quella nella cui direzione è localizzata la ferrovia citata) delle aree di RESA secondo le prescrizioni contenute nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" II edizione del 21 ottobre 2003 - Emendamento 9 del 23 ottobre 2014 dell'ENAC e nell'Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation – Aerodromes Volume I Sixth Edition July 2013, nel Regolamento EASA 139. E' previsto, infatti, che all'estremità delle STRIP di volo in corrispondenza delle testate sia presente un'area (RESA – Runway end safety area) che ha lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo od in atterraggio. In particolare la RESA si estende, dall'estremità della STRIP in questo caso verso la linea ferrata, per 240 m ed avrà larghezza pari alla larghezza della CGA. Pertanto, l'incremento della RESA, considerato che la normativa attuale non consente più deroghe a questi requisiti, è un intervento necessario a vantaggio della safety aeroportuale, messa nuovamente erroneamente in discussione, nonché a vantaggio della sicurezza delle aree limitrofe.

Sul punto in trattazione è, infine, intervenuta, già nell'Ottobre 2016, una interlocuzione epistolare tra ENAC e la competente Direzione Territoriale di RFI, la quale è stata resa edotta dell'iter di valutazione di impatto ambientale in corso, della modalità di pubblica consultazione dei relativi elaborati sul sito dell'Autorità competente nonché delle successive fasi procedurali di natura urbanistica. Alla data di redazione delle presenti note, e cioè a distanza di circa sei mesi dall'interlocuzione con ENAC, nessuna osservazione è stata formulata da RFI ad ENAC o alla società di gestione.

Analoghe considerazioni si possono estendere alle affermazioni sulla presunta vicinanza di altre arterie di collegamento, del tutto prive di ogni fondamento oltre che di logicità. Si ribadisce il rilievo dato all'intermodalità dei collegamenti nell'ambito delle direttive europee in tema di trasporti.

A mero titolo esemplificativo si riportano degli stralci aerofotogrammetrici che ritraggono i contesti territoriali in cui sorgono alcuni aeroporti italiani e quello relativo all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, da cui appare evidente la ridotta antropizzazione dell'area circostante l'intervento oggetto della presente valutazione rispetto ad altri scali nazionali. Potrà, infatti, agevolmente evincersi che il contesto circostante l'aeroporto di cui trattasi è caratterizzato dalla presenza di serre agricole a fronte di rilevanti insediamenti abitativi esistenti nei dintorni degli altri scali italiani.





In questo caso, infine, in maniera alquanto stravagante, la proponente l'osservazione in trattazione omette di citare quanto previsto dal REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013, in materia di collegamento degli scali aeroportuali alla rete ferroviaria, altrove, invece, da ella stessa erroneamente invocato. Ebbene l'art. 41 comma 3 prescrive che *"i principali aeroporti indicati nell'allegato II, parte 2 sono collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario della rete transeuropea dei trasporti entro il 31 dicembre 2050, salvo ove limitazioni fisiche impediscano tale collegamento. Tenendo conto della potenziale domanda di traffico, tali aeroporti sono integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile"*. Appare, pertanto, del tutto evidente che il collegamento tra scali aeroportuali e rete ferroviaria, coerente all'attuale configurazione dello scalo salernitano, dovrà prospetticamente costituire la condizione generale degli aeroporti europei.

Pag. 35 [.....] *nessuno ha scritto che l'aeroporto deve essere costruito, o ampliato calpestando le normative vigenti, la gente, la salute e il buon senso e come se fosse una questione di vita o di morte per i trasporti Italiani*

Pag. 42 [.....] *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.*

Risposta

L'estensore delle osservazioni pare, ancora una volta, interessato più da generiche affermazioni sull'articolazione del mondo moderno che da argomentazioni analitiche sull'opera in trattazione. Peraltro, incorre nella palese contraddizione di eccepire da una parte la caratterizzazione di "fondo in assenza di attività" attribuita all'attuale condizione dello scalo, sollecitando ulteriori indagini in questa fase di sostanziale assenza di traffico, e dall'altra di lamentare, anticipatamente e per questo in maniera apodittica, i previsti livelli di impatto. Vale, infatti, la pena di sottolineare, ancora una volta, che tutte le indagini compiute nei siti individuati, proprio perché realizzate a distanza

spaziale e temporale dalle sorgenti emissive, mirano a conseguire più alti livelli di tutela ambientale nei successivi monitoraggi post - operam.

Nel merito delle considerazioni sulla genesi dei tumori, pur non essendo questa la sede di dibattiti medici, vale appena la pena di sottolineare come esistano in letteratura numerose e ben più prestigiose ricerche che giungono a risultati complessivamente diversi da quelli di esistenza di automatico nesso causale tra attività antropiche e insorgenza della malattia. Si cita, ad esempio, la ricerca ad opera di Bert Vogelstein e Cristian Tomasetti, rispettivamente genetista e biostatistico della Johns Hopkins University di Baltimora, recentemente pubblicata sulla rivista internazionale Science. Vogelstein e Tomasetti hanno calcolato che ben due terzi delle mutazioni che generano l'insorgenza di carcinomi dipendono da errori casuali, che le cellule normalmente fanno quando si dividono e replicano la loro doppia elica. "E che avverrebbero comunque, qualunque cosa facciamo. Anche andando a vivere su un pianeta con l'aria pulita, senza raggi del sole e mangiando solo cose sanissime, queste mutazioni ci farebbero ammalare lo stesso" spiega Vogelstein, che alla Johns Hopkins è condirettore del Kimmel Cancer Center. E negli 80 anni della vita di un uomo una cellula può dividersi fino a 5mila volte".

Infine, l'estensore pare dimenticare gli obblighi di monitoraggio di cui all'art. 28 del D.lgs 152/2006 cui l'opera progettata dovrà soggiacere in fase di esercizio dai quali potranno trarsi adeguate e complete indicazioni sugli effetti reali e sui relativi livelli di servizio, come dettagliatamente descritti al capitolo 10 dell'elaborato SIA-QAMB-REL-01.