

De Martino Antonietta
84098 Pontecagnano Faiano
(Salerno)

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**
(Roma)
Alla Commissione Via rif. proced. n° 3378

Oggetto: Risposta alle Controdeduzioni rif. REL_11 di Aprile 2017 pubblicate sul sito Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dell'Enac in merito all'Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" – Master Plan a breve e medio termine n° procedimento Via n. 3378

In Riferimento Alle Pag. 3- 4-5-6 rel 11 controdeduzioni (CNT-DDZ-001) allegate:



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

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 anti giuridiche 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.*

RISPOSTA 14.05.2017

Si conferma quanto già espresso nel DVA-2017-00085 dove ho allegato il documento prot. 3671 Cl.34.19.04/93.13 avente per oggetto l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.lgs. 152/2016 del 5 settembre 2016.

Si sottolinea che in questa procedura Enac è "soggetto proponente" non verbo essere e giudicante.

Purtroppo si ritiene che Enac voglia essere "il controllore e non controllato", detta le sue motivazioni forte della sua organizzazione, ha commissionato a dicembre uno studio al Laboratorio di Analisi di sistemi di trasporti presso il dipartimento di Ingegneria, ha segnalato al MIBACT IL 7.4.2017 LE INTEGRAZIONI ARCHEOLOGICHE.

In realtà attraverso la stampa non si ascoltano altro che interviste con dirigenti della società aeroporto nelle quali si da per certo l'esito positivo di questa procedura e l'inizio dei lavori per il 2018 per non perdere i fondi sblocca Italia. Ringrazio Enac per quanto esprime a **pagina 3 rel_11_controdeduzioni** ..." le presenti note costituisco, 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 conclusa in data 23.08.2016.

Faccio notare che Enac non è obbligata da nessuno del pubblico a rispondere alle note presentate, anzi alla data della presente stesura esistono già altre controdeduzioni alle quali sarà Enac a decidere se rispondere, appunto per "cortesia e leale collaborazione".

A **pag. 4 rel_11_controdeduzioni** leggo che "...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'articolo 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".

A pag. 5 allegata del DVA-2017-8592 del 10.04.2017 come è ben evidente

è ben messo in evidenza che: questo parere del quale si andrà in altra sede a discutere della sua opportunità e validità, è in realtà un "non parere" in quanto e ripeto.... è chiarissimo che trattasi solo di una superficiale valutazione di un'opera che sembra di ammodernamento e semplice piccola cosa, mentre invece al momento incide su un territorio da espropriare di 54 ettari pari credo a circa 80 campi di calcio!

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.

In Riferimento alle pag. 2-3 INT REL 03 DEL GENNAIO 2017 allegate :



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

DETERMINAZIONE DEL TPHP

Il giorno tipo ed il picco di traffico

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

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

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

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



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

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

Table 1: Typical Peak Hour Passengers

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

Criterio per il calcolo del TPHP per gli anni successivi

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

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

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

-Enac da una parte non si sottrae nel dire che ci saranno profondi interventi, dall'altra parla di opera già esistente e funzionante. Da pag. 2 INT_REL03 si evince che nel 2011 si è avuto un numero di passeggeri pari a 24.631 concentrati nei mesi di giugno e luglio. Nell'orario di picco il numero massimo di passeggeri è stato di 50! Un aeroporto praticamente inesistente in tale misura che sembra non esistere. Se non esiste e l'attuale infrastruttura risulta inadeguata come scritto a pag. 3 INT_REL_03 DEL GENNAIO 2017, e deve essere soggetta a "significativa riarticolazione" è indubbio che trattasi della "costruzione di nuovo aeroporto" su 52 ettari di espropri e che porterà a significative e enormi modificazioni e implicazioni sul territorio.

Enac non deve continuare a raccontare che trattasi di struttura già presente, anche una chiesetta è struttura già presente ma se volessimo costruire una cattedrale e un orfanatrofio e due campanili e un ricovero per i fedeli, questo è tutt'altra cosa.

A pag. 5 del Rel 11 controdeduzioni (sopra allegata)

ritorna il problema delle opportunità di costruire aeroporti che non rispettano i limiti dei bacini di utenza di 100 km (200 se collegati con Tav.). In questa risposta viene sollevato da Enac il problema del traffico passeggeri presunto che sarebbe pari allo 0,1 per cento del volume di traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'unione. In questa occasione a pag. 6 sempre della REL_11 Enac fa riferimento allo studio redatto dalla università di Salerno già ampiamente contestato e in corso di verifica da parte della scrivente.

Si rimanda innanzitutto a quanto già esposto da pag. 21 a pag.29 del DVA 2017-0008592 del 10.04.2017 che si riallega alla presente, **inoltre a pag. 6 del Rel 11 controdeduzioni** Enac sostiene che 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 di interventi, credo sia riferito a 20 anni.**

1.628.039 passeggeri da voli commerciali;

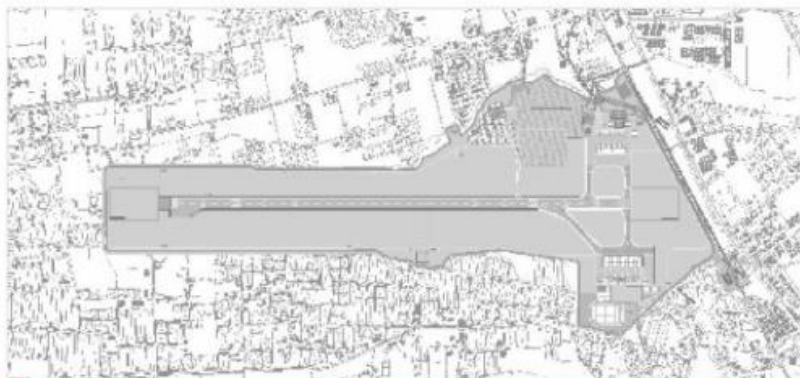
65.614 passeggeri da voli charter

9.041 passeggeri da voli di aviazione generale;

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



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

Codice Elaborato: INT_REL_02	Data emissione: Gennaio 2017
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
Master Plan: Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro	<p>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA Il P.H. (Ing. E. Freda) e il P.M. (Ing. C. Iannizzaro)</p> <p>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Oreste Iannizzaro Direttore Generale</p>  
Redatto – Università degli Studi di Salerno – Dipartimento di Ingegneria Civile	
Approvato: Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	
	

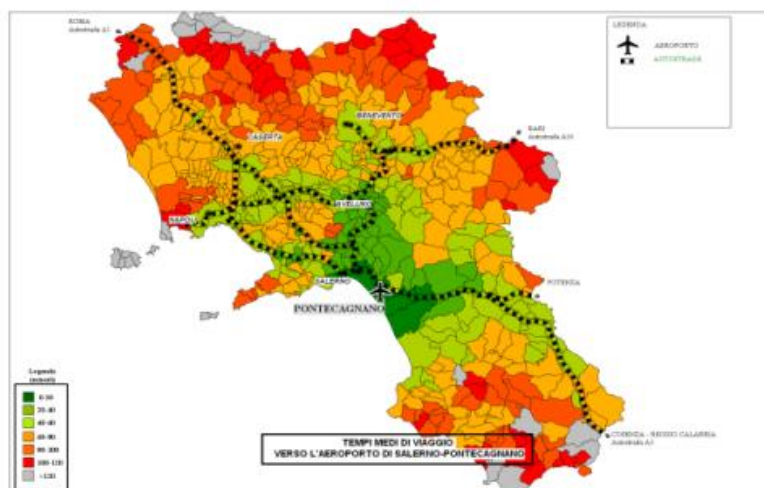


Figura 3– Tempi medi di viaggio verso l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano

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, artista, 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					
Potrebbe descrivermi gli spostamenti aerei effettuati negli ultimi 2 anni?					
Non ho mai fatto uno spostamento aereo (mai volato)					
Non ho fatto spostamenti aerei negli ultimi 2 anni (mai volato negli ultimi 2 anni)					
Se ti hai effettuato spostamenti in aereo, elenca gli spostamenti.....(solo andata)					
numero spostamento	aeroporto di origine (Napoli, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Malpensa,...)	motivo dello spostamento (business, turismo)	destinazione (indicare città)	compagnia utilizzata (Alitalia, British, Ryanair)	modo di trasporto per arrivare all'aeroporto (taxi, accompagnata, bus/train, auto)
1					
2					
3					
4					
5					
6					
Se non hai mai volato, perchè? (mettere una X)					
ho paura	finora non ne ho avuto l'esigenza	costa troppo	troppo lontano l'aeroporto		
Pensi che volare in un futuro prossimo?					
NO	si, per turismo		si per lavoro		
Se l'aeroporto di pontecagnano fosse aperto saresti più interessato ad effettuare un viaggio in aereo?					
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).

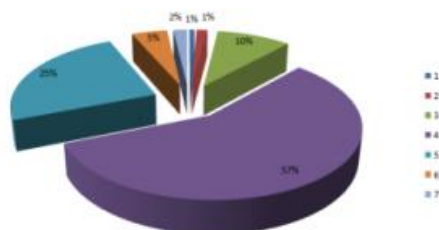


Figura 10 – ripartizione del campione rispetto al numero di componenti famiglia

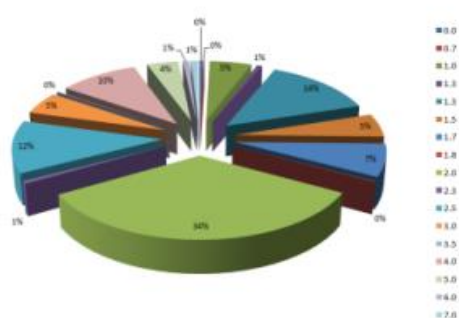


Figura 11 – ripartizione del campione rispetto al rapporto fra numero di componenti famiglia e numero auto in famiglia

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

Si allega L'interrogazione a risposta in commissione presentata il 6.02.2017 nella seduta 736 destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con risposta scritta del 28.03.2017:

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE 5/10489 CAMERA

Camera dei Deputati

**Legislatura 17
ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE : 5/10489
presentata da **LIUZZI MIRELLA** il **06/02/2017** nella seduta numero **736**

Stato iter : **CONCLUSO**

Precedente numero assegnato : **4/14971**

Assegnato alla commissione :
IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Ministero destinatario :
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **06/02/2017**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	28/03/2017
REPLICA		
LIUZZI MIRELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	28/03/2017

Fasi dell'iter e data di svolgimento :
MODIFICATO PER COMMISSIONE ASSEGNATARIA IL 06/02/2017
DISCUSSIONE IL 28/03/2017
SVOLTO IL 28/03/2017
CONCLUSO IL 28/03/2017

TESTO ATTO**Atto Camera****Interrogazione a risposta in commissione 5-10489**

presentato da

LIUZZI Mirella

testo di

Lunedì 6 febbraio 2017, seduta n. 736LIUZZI. — **Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** — Per sapere – premesso che:

l'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano, attualmente risulta essere inoperativo fatta eccezione per voli di piccoli aerei privati. Dall'inchiesta giornalistica del corriere.it pubblicata online il 28 novembre 2016, si apprende che la società di gestione dell'aeroporto è in perdita per 2,6 milioni l'anno (3,7 milioni nel 2009) e non dispone neanche di fondi sufficienti per provvedere alla riparazione del cancello principale d'ingresso dell'infrastruttura. Infatti, nonostante risulti una spesa di 426 mila euro per la sorveglianza – così come mostrato nel video d'inchiesta – il luogo è attualmente accessibile a chiunque e di conseguenza oggetto di continue violazioni, furti e atti vandalici. All'interno dell'aeroporto incustodito si trovano oltre ad alcuni velivoli di proprietà anche quelli della polizia forestale e dei vigili del fuoco;

il presidente della regione Campania Vincenzo De Luca ha recentemente investito nell'infrastruttura succitata 2,5 milioni di euro, somma simile a quella che investirà a breve anche la Regione Basilicata interessata a creare un collegamento tra l'aeroporto salernitano e la Pista Mattei di Pisticci (Matera) sulla quale l'interrogante ha già presentato l'atto n. 5-04375;

l'infrastruttura è costata ad oggi circa 9 milioni di euro a cui vanno aggiunti gli incentivi elargiti dal 2008 al 2012 alle varie compagnie aeree. Tra queste ultime figura anche Alitalia con la quale il Consiglio di amministrazione del Costa d'Amalfi nel 2010 ha stipulato un accordo da 3,7 milioni di euro per effettuare due rotazioni giornaliere da Salerno a Milano e una verso Roma. Questo nonostante l'inadeguatezza della pista campana di appena 1,5 chilometri, inadatta per far fruttare l'investimento, alla luce del fatto che Alitalia non è neanche collegata con la città di Salerno;

nel cosiddetto decreto «sblocca Italia» decreto-legge n. 133 del 2014, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164) è stato previsto un investimento di 40 milioni di euro per la pista di Pontecagnano inserita tra le opere «indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia»;

il presidente della regione Campania che definì a mezzo stampa lo scalo di Pontecagnano «il più inutile d'Italia» ha recentemente dichiarato che grazie al rilancio dell'opera «Avremo 4 milioni di passeggeri nell'arco di 5-7 anni». L'appena citata previsione è stata tuttavia smentita da Roberto Vergari, direttore della vigilanza tecnica dell'Enac, il quale ha dichiarato «Il piano di sviluppo prevede un massimo di 1,5 milioni di passeggeri ma in venti anni e nessuno di noi ha mai parlato di 4 milioni di passeggeri»;

l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano è stato inserito anche nel piano nazionale per gli aeroporti in cui si evidenzia il «ruolo strategico nel tanto auspicato sistema aeroportuale campano che può

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE 5/10489 CAMERA

e deve diventare realtà in un'offerta di servizi di trasporto aereo differenziati ed integrati, stante le differenti peculiarità delle due strutture» –:

quali siano le ragioni per le quali l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano sia stato inserito nel piano nazionale per gli aeroporti, alla luce dei fatti citati in premessa e dei requisiti previsti per legge;

viste le condizioni in cui versa l'aeroporto citato nonostante gli ingenti finanziamenti stanziati, quali iniziative si intendano assumere per evitare, in questo caso e in quelli analoghi, un cattivo impiego di denaro pubblico. (5-10489)

RISPOSTA ATTO**Atto Camera****Risposta scritta pubblicata Martedì 28 marzo 2017
nell'allegato al bollettino in Commissione IX (Trasporti)****5-10489**

Lo scalo di Salerno Pontecagnano, come riportato nello schema di Piano Nazionale degli Aeroporti, è attualmente dotato di infrastrutture di volo inadeguate ed è stato inserito tra gli aeroporti di interesse nazionale per poter offrire un appropriato livello di capacità con un parziale assorbimento dei traffici quando l'aeroporto di Napoli Capodichino non sarà in grado di soddisfare, in ragione del raggiungimento dei limiti di capacità, il previsto aumento di traffico. Lo scalo, previo potenziamento infrastrutturale, sarebbe inoltre a servizio di rilevanti aree della Basilicata.

Premesso ciò, finché non saranno realizzati interventi di adeguamento sullo scalo, per il suo sviluppo allo stato non può che prospettarsi una possibile vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale – sia commerciale che privata – e ai servizi elicotteristici di collegamento con le isole, atteso che non si è ancora concluso l'iter di concessione della gestione totale.

In realtà, il Piano di intervento ventennale alla base della procedura di affidamento della gestione totale prevede nel lungo periodo che lo scalo possa raggiungere un volume di traffico prossimo ad un volume di 1,3 milioni di passeggeri; l'attività è oggi di fatto sospesa, ad eccezione di una limitata attività di aviazione generale.

Il Master Plan dell'aeroporto di Salerno, che abbraccia un orizzonte temporale di dieci anni, prevede una serie di opere infrastrutturali necessarie per far svolgere allo stesso il ruolo assegnatogli dallo Stato e consentire quindi l'operatività sullo scalo anche ad aeromobili per traffico commerciale. I contenuti di tale Master Plan, approvato in linea tecnica da ENAC nel mese di aprile 2015, possono essere sintetizzati come segue.

Le previsioni di traffico commerciale al 10^o anno sono di 529.593 passeggeri/anno e 5.327 movimenti/anno.

La realizzazione delle opere è prevista secondo due fasi temporali successive di attuazione, oltre una terza di massimo sviluppo che va oltre l'orizzonte temporale del piano.

Nella fase breve termine (1^o-3^o anno) è prevista:

- acquisizione delle aree per prolungamento della pista di volo;
- prolungamento pista di volo a 2.000 metri e realizzazione delle opere correlate;
- potenziamento delle caratteristiche di portanza della pavimentazione della pista;
- realizzazione nuove RESA in THR 23 e THR 05;
- livellamento e adeguamento della portanza della CGA;
- costruzione edificio multifunzionale, mezzi di rampa e ampliamento W.F.;

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE 5/10489 CAMERA

realizzazione nuova aerostazione aviazione generale e relativa viabilità e parcheggi.

Nella fase medio termine (4^o-10^o anno) è prevista:

acquisizione di aree per ampliamento parcheggio area terminale e nuova viabilità;

prolungamento pista di volo a 2.200 metri e realizzazione delle opere correlate;

riqualifica e ampliamento terminal esistente;

ampliamento e riqualifica parcheggi auto e viabilità di accesso.

Il Master Plan prevede opere per un importo complessivo di circa 75 milioni di euro, di cui 40 milioni finanziati dallo Stato secondo la previsione del decreto-legge Sblocca Italia.

Tutta la documentazione relativa al Master Plan è consultabile sul portale VIA VAS del Ministero dell'ambiente in quanto, a seguito dell'approvazione in linea tecnica da parte di ENAC, è stata attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, tuttora in corso; a conclusione di tale procedura verrà attivata quella di conformità urbanistica.

Dal documento si evince che il piano ventennale prevede che lo scalo potrebbe raggiungere un volume di traffico prossimo ai 1,3 milioni di passeggeri, al 10 ° anno la previsione è di 529.593 passeggeri e vengono elencate in modo sintetico le opere a costruirsi.

Trattasi ovviamente di numeri “ballerini” e che rappresentano semplici ottimistiche previsioni.

Mi chiedo se il numero 1.628.000 passeggeri nella proiezione dell’anno del suo massimo sviluppo non sia appunto il 2030 come previsto nel rapporto preliminare sottoposto a Vas aeroportuale per l’intero Piano Nazionale aeroporti.

Se così fosse dal 2016 al 2030 si dovrebbe prevedere un aumento del 300% del traffico.

Inoltre Dall’IT 531 RPA 2015 REV 1 Piano Nazionale degli Aeroporti procedura Vas 3201 a pag. 52 -53 allegate



All'opposto, nei Piani di tipo prestazionale, non solo l'efficacia è modulata rispetto a diversi livelli (prescrizioni, direttive, indirizzi), quanto soprattutto le scelte sono espresse sotto forma di "regole prestazionali", ossia di prestazione da soddisfare nell'attuazione del Piano.

Le regole prestazionali non stabiliscono quindi le soluzioni specifiche attraverso le quali dare attuazione al Piano, quanto invece i risultati che dette soluzioni dovranno conseguire.

Stante tale distinzione ed in ragione di quanto illustrato nel successivo capitolo 4 in merito al suo essere stata concepita come strumento volto a definire delle regole organizzative della rete aeroportuale, più che a disegnarne l'organizzazione, la proposta di PNA è inquadrabile nella tipologia di Piani a natura prestazionale.

3.4.2 Il traffico aereo di riferimento

Le previsioni aggiornate di crescita del trasporto aereo a livello europeo indicano un possibile raddoppio del traffico, anche se con uno slittamento al 2035, rispetto al 2030, come in precedenza previsto, per l'insieme dei Paesi dell'Unione.

Per il periodo 2014-2030, si stima per lo scenario italiano una crescita media annua minimo del 3,3% che dovrebbe raggiungere al 2030 un valore in termini assoluti pari a circa 250 milioni.

La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità.

Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica; per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.

Di seguito (cfr. Tabella 3-6) sono indicati i volumi di traffico che caratterizzano la rete aeroportuale allo scenario di riferimento (anno 2030).

Le previsioni potranno avere scostamenti in funzione dell'andamento dell'economia globale e conseguentemente dei flussi turistici; inoltre l'intensità con cui evolveranno i processi di liberalizzazione delle rotte internazionali ed intercontinentali potrà ridurre o amplificare la crescita del traffico internazionale.

Tali effetti non sono solo di carattere quantitativo ma anche qualitativo, sia per la tipologia dell'offerta (vedi la diffusione di aerei di maggiore dimensione tra cui l'A380) con ripercussioni su strutture e infrastrutture degli scali, sia per le possibili riconfigurazioni dell'architettura delle alleanze fra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti (in particolare i *gates* intercontinentali).



N.	Scalo	Traffico al 2030		
		Min	Med	Max
<i>(fonte: proposta di Piano)</i>				
1	Alghero	1,8	2,5	3,1
2	Ancona	0,8	1,1	1,5
3	Bari	4,8	5,2	6,0
4	Bergamo	10,8	11,5	13,5
5	Bologna	8,1	8,8	9,9
6	Brescia	1,4	1,7	2,1
7	Brindisi	2,9	3,7	4,3
8	Cagliari	5,4	6,1	7,0
9	Catania	11,5	12,8	13,6
10	Comiso	0,9	1,5	2,7
11	Crotone	0,3	0,5	0,7
12	Cuneo	0,5	0,8	1,1
13	Firenze	2,7	3,3	4,0
14	Genova	1,8	2,7	3,1
15	Lamezia Terme	3,1	3,7	4,5
16	Lampedusa	0,4	0,4	0,5
17	Milano - Linate	8,1	9,3	10,5
18	Milano - Malpensa	35,0	36,5	38,2
19	Napoli Capodichino	6,0	6,5	7,0
20	Olbia	2,7	3,6	4,0
21	Palermo	7,0	8,5	9,4
22	Pantelleria	0,4	0,4	0,5
23	Parma	0,9	1,2	1,8
24	Perugia	0,3	0,4	0,6
25	Pescara	0,6	0,9	1,2
26	Pisa	5,4	6,0	6,8
27	Reggio Calabria	0,5	0,6	0,9
28	Rimini	1,5	1,7	2,4
29	Roma Ciampino	2,2	2,4	2,7
30	Roma Fiumicino	63,0	67,5	72,0
31	Salerno	1,3	1,6	1,8
32	Taranto	0,1	0,2	0,3
33	Torino	4,9	5,4	5,8
34	Trapani	3,0	3,5	4,0
35	Treviso	2,7	3,0	3,2
36	Trieste	1,3	1,8	2,2
37	Venezia	11,8	13,5	16,0
38	Verona	5,4	5,7	6,3
TOTALE		221,3	246,5	275,2

Tabella 3-6 Traffico aereo in mln di passeggeri

La proposta di Piano considera quindi all'orizzonte temporale del 2030, in uno scenario di media espansione, un raddoppio del traffico aereo che potrà essere generato dal territorio italiano in funzione della potenziale crescita sociale ed economica.

Si possono eseguire alcune considerazioni sulla futura ripartizione del traffico sui singoli comparti delineati dalla proposta di Piano a partire dagli attuali volumi registrati per gli aeroporti. In particolare nella Figura 3-8 è riportato il traffico attuale e le relative previsioni allo scenario di Piano (anno 2030)

Si legge chiaramente che al rigo 31 Salerno avrebbe un traffico aereo minimo-medio –e massimo di rispettivamente: 1,3 milioni-1,6 milioni-1,8 milioni all'anno 2030! il che

dovrebbe appunto significare che dopo il decimo anno in cui la previsione del master plan è di 529.593 mila passeggeri in soli 4 anni dal 2026 al 2030 ci sarà un incremento appunto del 300%. Se così fosse andrebbero rifatti un poco i calcoli e le successive valutazioni ambientali.

Io vedo che esistono troppi documenti con numeri di previsioni che sembrano volere spingere la costruzione di questo nuovo aeroporto per ottenere come spesso dichiarato alla stampa da diversi attori politici 2 i famosi 40 milioni di euro dello sblocca Italia. Non è escluso che non siano erogabili e che la stessa esporrebbe l'Italia ad una procedura di infrazione. Quando si deve prendere in considerazione un'opera del genere bisogna lavorare su realtà non su "sogni" aventi un cuscino imbottito di 40 milioni di euro. Nello stesso documento al 2013 l'aeroporto presunto esistente di Salerno il traffico considerato è zero, vedi pag. 44 rigo 31! (allega pag.). 44



N.	Scalo	Traffico attuale (2013)
		(fonte: ENAC)
12	Cuneo	0,3
13	Firenze	2,0
14	Genova	1,3
15	Lamezia Terme	2,2
16	Lampedusa	0,2
17	Milano - Linate	9
18	Milano - Malpensa	17,8
19	Napoli Capodichino	5,4
20	Olbia	2,0
21	Palermo	4,3
22	Pantelleria	0,1
23	Parma	0,2
24	Perugia	0,2
25	Pescara	0,5
26	Pisa	4,5
27	Reggio Calabria	0,6
28	Rimini	0,6
29	Roma Ciampino	4,7
30	Roma Fiumicino	35,9
31	Salerno	0
32	Taranto	0
33	Torino	3,2
34	Trapani	1,9
35	Treviso	2,2
36	Trieste	0,8
37	Venezia	8,3
38	Verona	2,7
	TOTALE	143,5

Tabella 3-3 Traffico aereo in mln di passeggeri allo scenario attuale

Se si analizza l'attuale ripartizione dei traffici sugli scali, si nota che circa il 60% de traffico è svolto in pochi poli aeroportuali. Infatti nei sistemi afferenti agli scali del Lazio sono movimentati 42,5 milioni di passeggeri l'anno, corrispondenti al 29% del traffico totale, seguiti dagli aeroporti dell'area milanese con 36,8 milioni di passeggeri l'anno, corrispondenti al 25% del traffico complessivo, che con i circa 10 milioni degli scali di pertinenza dell'area veneta giungono al 60% totale del traffico nazionale (cfr Figura 3-4 e Figura 3-5).

In Rif. pag. 7-8-9 Rel 11 controdeduzioni (CNT-DDZ-001) allegate

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

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.





Risposta del 14.05.2017

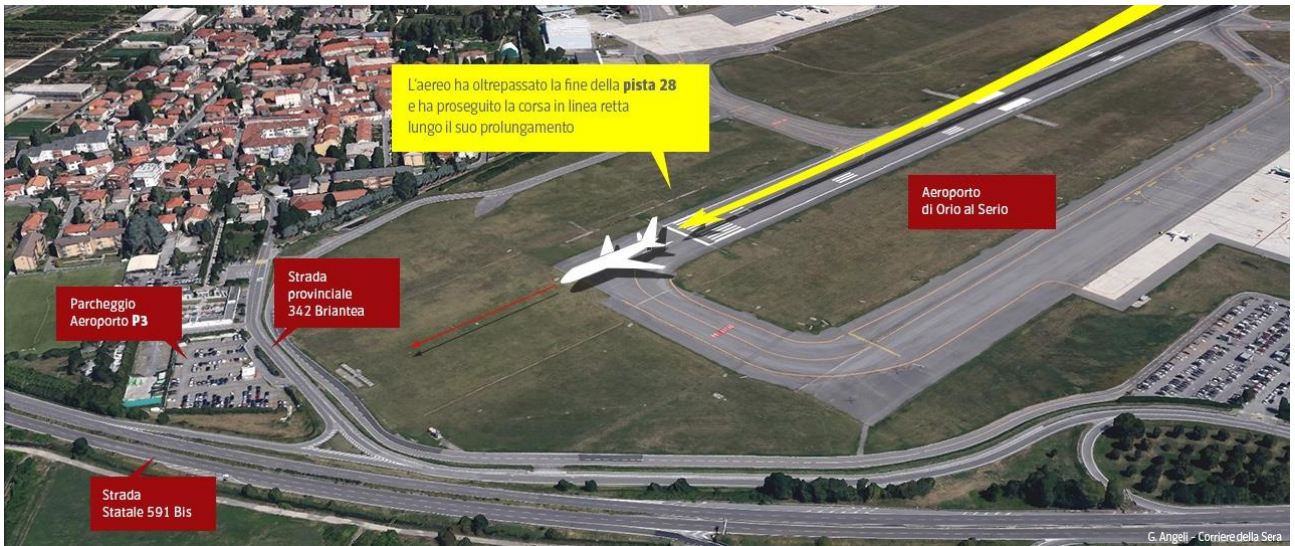
Enac continua a non volere parlare dell'incidente di Orio al Serio dove un 737 giungendo lungo ha sfondato la recinzione aeroportuale e pur avendo a disposizione una pista superiore a quella da costruire a Salerno è giunto sulla strada ad oltre 300 metri.

Inutile per Enac continuare a fare paragoni con altri aeroporti esistenti in Italia, se esistono aeroporti con criticità non è detto che bisogna ripetere gli stessi. Resta di fatto ed è indiscutibile che al davanti della pista vi sono i "binari della ferrovia" e subito dopo la strada nazionale. In un settore quale quello aereo in cui il rischio di incidente è imprevedibile e sempre presente, deve essere evitato con ogni mezzo possibile la sola possibilità che possa accadere. Se il rischio è molto basso questo non esime in alcun modo dall'intraprendere misure volte ad evitare tale rischio sino a ridurlo pressoché a zero. Ovvio che la pista come dice Enac non viene modificata, quello che saranno diversi rispetto ad oggi saranno i tipi di aerei che giungeranno. Ma già nella precedente osservazione ho scritto che già le condizioni attuali con gli aerei che atterravano fino a pochi mesi fa esisteva un pericolo di fuori pista. Che Enac abbia avuto una interlocuzione epistolare con RFI è fatto privato, probabilmente ha assicurato i vertici delle ferrovie che mai e poi mai un aereo potrà giungere sui suoi binari?

Può Enac assicurare invece la commissione Via che non è tecnicamente possibile che un aereo giunga sui binari della ferrovia o sulla strada statale?

Si allegano ancora foto dell'incidente di Orio al serio





In Riferimento a pag. 10 Rel 11 controdeduzioni (CNT-DDZ-001)

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

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

leggo che ...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 collegamenti degli scali aeroportuali alla rete ferroviaria.....

Risposta del 14.05.2017

Si sottolinea ancora che alla fine della pista troviamo "i binari della ferrovia" non la stazione ferroviaria che come da allegati si trova a diversi chilometri di distanza e senza alcun collegamento fisico con l'aeroporto. Forse Enac intende prendere a volo i passeggeri direttamente dai binari della Salerno Reggio Calabria?

Al momento e ripeto ancora come visibile dalle foto già prodotte vi sono i binari della tratta ferroviaria principale che dal nord conduce al sud. Pertanto Enac continua a volere fare intendere che i binari della ferrovia davanti alla pista sono un valore aggiunto, tale da...." costituire la condizione generale degli aeroporti europei ".

Proponga Enac già per lo pseudo aeroporto attualmente esistente, la messa in sicurezza totale con interrimento della strada e binari ferroviari.

A quanto pare non sembra che l'arrivo lungo di piccoli o grossi aerei sia cosa troppo rara.

Se la costruzione di un aeroporto implica una visione ampia dei problemi, ovviamente non è colpa della scrivente se l'orizzonte dell'Enac pur volando in alto è apparentemente basso.

Qui si sta parlando proprio dell'opera che si vorrebbe realizzare non di filosofia, sembra che l'Enac voglia fare intendere alla commissione che mai comune, istituzione o cittadini si siano mai lamentati di una realtà aeroportuale.

Vuole fare intendere Enac di essere amata. Non è vero che introduce inquinamento acustico e atmosferico, anzi "illustri studi" dimostrerebbero che gli abitanti in prossimità di un aeroporto sono più longevi, e felici anzi non si ammalano. Enac sostiene questo?

Vorrei capire Enac come tutela l'ambiente sporcandolo o misurandolo? Vuole Enac fare intendere che in nessuna realtà aeroportuale riceve lamentele? Dal rumore di Ciampino ai cannoni di Linate ovviamente Enac non conosce nulla.

Ovviamente Enac è abituata a ricevere le preghiere degli abitanti e comitati, Enac è il gigante buono che diminuisce i voli se c'è rumore e inquinamento e obbliga o può obbligare gli aerei a volare a motore spento.

In Riferimento a pag. 11 Rel 11 controdeduzioni (CNT-DDZ-001)

spaziale e temporale dalle sorgenti emmissive, 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.

Risposta del 14.05.2017

Vedo che Enac entra anche in campo con “studi” titolati, ovviamente riferisce a pag. 11 che non è questa la sede per dibattiti medici sui tumori, anzi...è depositaria di tale sicurezza e certezze che cita “come esistano in letteratura numerose prestigiose ricerche che giungono a risultati diversi “

Ci renda edotti Enac di quali studi parla, un proponente controllore e controllato, che sembra andare contro le comuni leggi non solo del buon senso ma anche della scienza.

Vuole sostenere Enac che l’ambiente non ha influenza sugli uomini, che le emissioni sono una storia inventata e che gli aerei e l’inquinamento indotto dagli aeroporti sono salutari?

Bene se questo è il motivo di sostenere che la scrivente è interessata a generiche affermazioni sull’articolazioni del mondo moderno come scrive a pag. 10..... è un grave errore che commette Enac, non solo lo sostengo ma lo trasmetto alla commissione che deve giudicare che unica e sola, oltre poi la magistratura, potrà e deve esprimersi in merito alla realizzazione di una delle criticità con futuro “disastro ambientale” più grossi della Campania in un area agricola fiorente polmone di tutta la Campania.

Qui non si sta facendo ambientalismo dell’ultima ora si stanno puntualizzando e mettendo in evidenza i punti critici di un’opera.

L’opzione zero è l’opzione principale di cui tenere conto.

Per quanto riguarda gli obblighi di monitorare di cui all’art.28 del D.lgs 152/2006, la scrivente non ha dimenticato come sostiene Enac, è ovvio invece che è Enac a non conoscere come agiscono alcuni di questi inquinanti, **pertanto monitorare non significa assolutamente escludere i danni alla popolazione.**

Diciamo piuttosto che monitorare è spesso la scusa per “approvare” o fare approvare.

Non voglio qui ricordare quante cose abbiamo monitorato, dall’Ilva ad Augusta, dalla isochimica graziano al Sarno. Monitoriamo molte cose, anzi forse siamo il paese che monitora di più, quello che manca però sono le azioni. Se un aeroporto inquinasse cosa fa Enac lo chiude? Se gli aerei sono rumorosi cosa fa Enac costruirà motori elettrici? Se vengono stormi di storni come a Linate cosa farà Enac invece dei cannoni...userà spaventapasseri?

In Italia Enac sembra non conoscere quanti dati non esistono, quanti danni sono stati creati, quante cose sono sotto l’attenzione della magistratura. Questo è accaduto per L’ENI ad esempio in Basilicata, anche qui si monitorava eppure abbiamo avuto disastri ambientali tali da essere oggi irreparabili.

Cerchiamo quindi di tenere i piedi per terra e non tra le nuvole, se bisogna guardare in modo ampio, guardiamo. Forse guardare in modo ampio esula da un master plan?

Non è questo il posto dove bisogna salvaguardare l'ambiente, la popolazione e altro dalla costruzione di un'opera inopportuna? Ci spieghi allora Enac quale sarebbe il posto giusto.

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

Per quanto riguarda ogni ulteriore considerazione, relazione o contraddittorio, resta mio diritto avvalermi eventualmente di "consulenti o altre figure professionali da me nominati" e con diritto di rappresentarmi a tutti gli effetti di legge.

Pontecagnano Faiano, 15.05.2017

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.