



## **Decreto Dirigenziale n. 56 del 27/07/2017**

Dipartimento 50 - GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA

Direzione Generale 6 - Direzione Generale per l'ambiente, la difesa del suolo e l'ecosistema

U.O.D. 6 - Valutazioni Ambientali

Oggetto dell'Atto:

PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE PER IL PROGETTO "AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN BREVE E MEDIO TERMINE" ID\_VP 3378 \_ PROPONENTE: E.N.A.C. - CUP 7875

## IL DIRIGENTE

**PREMESSO:**

- a. che il titolo III della parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in recepimento della Direttiva 85/377/CEE, detta norme in materia di Impatto Ambientale di determinati progetti, pubblici e privati, di interventi, impianti e opere, nonché detta disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale per le Regioni e Province Autonome;
- b. che con D.G.R.C. n. 686 del 06/12/2016, pubblicata sul BURC n. 87 del 19/12/2016, è stata revocata la D.G.R.C. n. 683 del 8 ottobre 2010 (che, a sua volta, revocava la precedente D.G.R. n. 916 del 14/07/2005) e sono state individuate le *Modalità di calcolo degli oneri per le procedure di Valutazione Ambientale Strategica, Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza di competenza della Regione Campania*;
- c. che con D.G.R.C. n. 211 del 24/05/2011, pubblicata sul BURC n. 33 del 30/05/2011, sono stati approvati gli *"Indirizzi operativi e procedurali per lo svolgimento della valutazione di impatto ambientale in Regione Campania"*;
- d. che con D.G.R.C. n. 406 del 04/08/2011, pubblicata sul BURC n. 54 del 16/08/2011, è stato approvato il *"Disciplinare organizzativo delle strutture regionali preposte alla Valutazione di Impatto ambientale e alla Valutazione di Incidenza di cui ai Regolamenti nn. 2/2010 e 1/2010, e della Valutazione Ambientale Strategica di cui al Regolamento emanato con D.P.G.R. n. 17 del 18 Dicembre 2009"*, successivamente modificato ed integrato con D.G.R.C. n. 63 del 07/03/2013;
- e. che ai sensi del Disciplinare approvato con summenzionata D.G.R. n. 406/2011:
  - e.1 sono organi preposti allo svolgimento delle procedure di VIA, VAS e VI:
    - la Commissione per le Valutazioni Ambientali (Commissione VIA/VI/VAS);
    - gli istruttori VIA/VI/VAS;
  - e.2 il parere per le procedure di Valutazione Ambientale è reso dalla Commissione VIA/VI/VAS sulla base delle risultanze delle attività degli istruttori;
- f. che con Regolamento n.12 del 15/12/2011, pubblicato sul BURC n. 72 del 19/11/2012 e s.m.i., è stato approvato il nuovo ordinamento e che, con D.G.R.C. n. 488 del 31/10/2013, pubblicata sul BURC n. 62 del 12/11/2013 e s.m.i., le competenze in materia di VIA-VAS-VI del Settore 02 dell'AGC 05 sono state assegnate alla U.O.D. 52.05.07, a seguito di D.G.R.C. n. 619 del 08/11/2016 denominata U.O.D. 50.06.06;
- g. che con D.G.R.C. n. 63 del 07/03/2013, pubblicata sul BURC n. 15 del 11/02/2013, è stato modificato ed integrato il Disciplinare prevedendo nell'ambito della Commissione una sezione ordinaria e una sezione speciale dedicata agli impianti eolici di potenza superiore ad 1 MW ed inoltre che le nomine dei componenti la Commissione vengano effettuate ogni ventiquattro mesi e non possano essere confermate alla scadenza, fatta salva la conferma delle nomine dei componenti individuati in ragione del loro Ufficio;
- h. che con D.P.G.R.C. n. 62 del 10/04/2015 avente ad oggetto *"Deliberazione di G.R. n. 406 del 4/8/2011 e s.m.i.: Modifiche Decreto Presidente Giunta n. 439 del 15/11/2013 - Disposizioni transitorie"* pubblicato sul BURC n. 24 del 13/4/2015, è stata aggiornata la composizione della Commissione per le valutazioni ambientali (VIA/VI/VAS);
- i. che con D.G.R.C. n. 27 del 26/01/2016, pubblicata sul BURC n. 6 del 01/02/2016, e successiva D.G.R.C. n. 81 del 08/03/2016, pubblicata sul BURC n. 16 del 09/03/2016 è stata confermata l'istituzione della Commissione preposta alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), alla Valutazione di Incidenza (VI) e alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui alla D.G.R.C. n. 406/2011 e al D.P.G.R. n. 62/2015;
- j. che con D.D. n. 554 del 19/07/2011 e ss.mm.ii., è stata indetta una manifestazione di interesse per l'iscrizione alla "short list" di funzionari regionali, dell'ARPAC e dell'ARCADIS cui assegnare le istruttorie di V.I.A. – V.I. – V.A.S.;
- k. che con D.D. n. 648 del 04/10/2011 e ss. mm. ii., è stata approvata la "short list" del personale cui assegnare le istruttorie di V.I.A. – V.I. – V.A.S.;
- l. che con D.G.R.C. n. 791 del 28/12/2016 si è disposto, al punto 2 del deliberato, che *"nelle more dell'adeguamento del Disciplinare, continui ad operare la Commissione VIA – VI – VAS di cui al D.P.G.R. n. 62 del 10/04/2015"*;

m. che al punto 3 del deliberato della citata D.G.R.C. n. 791 del 28/12/2016 si è disposto che *“nelle more dell’adozione delle iniziative di cui al punto 1., che le istruttorie di competenza della UOD Valutazioni Ambientali possano essere assegnate, oltre che al personale in servizio presso la citata UOD, al personale all’attualità iscritto alla short list di cui al DD 554/2011 e Roma al viale Castro Pretorio n. 118 che ha maturato una adeguata esperienza istruttoria negli ultimi due anni, nonché ad altro personale regionale in servizio presso le Autorità di Bacino regionali, previa accordi con le stesse”*;

#### CONSIDERATO:

- a. che con richiesta acquisita al prot. reg. n. 434994 del 27/06/2016 contrassegnata con CUP 7875, l’E.N.A.C. con sede in, ha trasmesso istanza di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativa al **progetto** “Aeroporto di Salerno Costa d’Amalfi Master Plan breve e medio termine” ID\_VP 3378”;
- b. che l’istruttoria del progetto *de quo* è stata affidata dalla U.O.D. 06 Valutazioni Ambientali della Direzione Generale per l’Ambiente, la Difesa del Suolo e l’Ecosistema al gruppo istruttore Carotenuto-Di Caprio, iscritti alla “short list” di cui al citato D.D. n. 648/2011;

#### RILEVATO:

- a. che detto progetto è stato sottoposto all’esame della Commissione V.I.A. - V.A.S. - V.I. che, nella seduta del 17/05/2017, sulla base dell’istruttoria svolta dal sopra citato gruppo, si è espressa come di seguito testualmente riportato:

*“Premesso che:*

- *l’ampliamento dell’ aeroporto di Salerno è un intervento strategico, lo stesso è classificato aeroporto di interesse Nazionale secondo il Piano Nazionale degli Aeroporti (approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 30 Settembre 2014 e attualmente in VAS); inoltre il Decreto Legge n° 133 del 12/09/2014 approvato dal Consiglio dei Ministri e pubblicato sulla GURI n.212 del 12.09.2014 (“Sblocca Italia”) e convertito dalla Legge 164/2014 ha previsto il finanziamento dell’ampliamento dell’aeroporto di Salerno, incluso fra le opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell’economia.*
- *Nel P.T.R. si definiscono i seguenti interventi per l’Aeroporto di Salerno – Pontecagnano, considerati come invariati*
  - *L’adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti per l’effettuazione di attività commerciali;*
  - *L’adeguamento delle aree terminali per le esigenze del traffico commerciale di passeggeri e merci;*
  - *La realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l’impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropolita suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.*
- *Il PTCP della Provincia di Salerno prevede, negli indirizzi di Piano il potenziamento dell’aeroporto di Salerno – Pontecagnano, nonché dei collegamenti e dei servizi ad esso funzionali mediante:*
  - *allungamento della pista fino a 2100 ml*
  - *realizzazione di nuove infrastrutture ed impianti a servizio dello scalo aeroportuale*
  - *prolungamento della metropolitana di Salerno (nel breve periodo fino all’aeroporto e, successivamente, fino a Eboli).*
- *Il Piano Direttore per la mobilità della Regione Campania (DGR n. 306 del 28/06/2016) assegna all’Aeroporto Costa d’Amalfi un ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, e per particolari segmenti di traffico, con vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all’aviazione generale e ai servizi elicotteristici.*

*Considerato che:*

- *Il nuovo studio effettuato dal Dipartimento di Ingegneria Civile dell’Università degli Studi di Salerno - Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto, ai fini della valutazione della competitività e potenzialità dell’Aeroporto di Salerno ha confermato, salvo scostamenti definiti non*

*statisticamente significativi, i dati dello studio di traffico sui quali è stato predisposto il Master Plan;*

- *Il proponente ha chiarito che il criterio del Busy Day è stato utilizzato solo per l'anno 2011 (che rappresenta l'anno di riferimento storico per l'attuale infrastruttura) mentre per gli anni successivi, a causa dell'inadeguatezza dell'infrastruttura che ha inciso e incide sul numero di passeggeri annui fruitori dello scalo, non è possibile applicare la suddetta metodologia standard per cui la determinazione del TPHP per gli anni successivi è stato eseguito applicando i valori percentuali raccomandati dalla FAA.*
- *L'aeroporto si inserisce in un'area caratterizzata prevalentemente da agricoltura intensiva connotata dalla presenza di impianti serricoli e da case sparse. Le aree di esproprio interessano aree agricole con presenza di impianti serricoli e alcune case sparse.*
- *Rispetto ai vincoli paesaggistici, archeologici e storico – culturali interessanti l'area del progetto, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino ha espresso un parere favorevole con prescrizioni (prot. n.3671-34.19.04/93.13 del 05/09/2016). L'ENAC ha trasmesso al MIBACT la richiesta integrazione dello studio archeologico preliminare.*
- *Rispetto alle tematiche connesse all'aumento della superficie impermeabile, alla gestione delle acque reflue e agli interventi sui canali Diavolone e Volta Ladri il Masterplan prevede la realizzazione di opere idrauliche di deviazione dei predetti canali, di opere di sistemazione/regimentazione idraulica, opere per il trattamento delle acque di "prima pioggia" di dilavamento delle superfici pavimentate nonché di un sistema di drenaggio delle aree in terra non pavimentate realizzato mediante un complesso di tubazioni fessurate per captare e allontanare le acque meteoriche di ruscellamento provenienti dalle aree a verde. Le superfici impermeabilizzate, valutate in circa 17 ha, rappresentano meno della metà dell'area di espansione dell'aeroporto. Le aree di esproprio interessano aree agricole, anche con presenza di impianti serricoli, e alcuni edifici e pertanto si presentano già all'attualità parzialmente impermeabilizzate.*
- *L'Autorità di Bacino Campania SUD ha espresso parere favorevole con prescrizioni (prot. 2016/2264 del 08/08/2016).*
- *Il trattamento delle acque nere avverrà tramite apposito impianto di depurazione da realizzarsi all'interno dell'area di sedime dell'aeroporto.*
- *A partire da dati di traffico rilevati e dall'osservazione diretta delle direzioni di flusso adottate, è stato stimata una ripartizione dei volumi veicolari sulle principali arterie stradali interessate al collegamento con l'aeroporto. Sono stati stimati i flussi veicolari orari nello scenario di progetto ed è stata individuata la viabilità interessata, esistente e programmata come a farsi a breve termine.*
- *È stato predisposto il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, la cui autorizzazione è di competenza del Ministero dell'Ambiente.*
- *Rispetto alla componente atmosfera, i modelli di simulazione utilizzati (EDMS e AERMOD) mostrano dei valori di NO2 e PM10 dai quali si evince che le emissioni prodotte (attività aeroportuali e traffico indotto) non sono di entità tale da alterare la qualità dell'aria del sito in oggetto di studio (incremento dei valori di fondo considerato rispettivamente di circa il 10% e di circa il 20% rispetto allo stato attuale) e non determineranno il superamento dei valori soglia. Sono stati forniti chiarimenti inerenti i criteri utilizzati per l'individuazione dei punti di monitoraggio e sono stati fornite delucidazioni circa il modello previsionale utilizzato, l'individuazione dei punti ricettori ed il monitoraggio.*
- *Rispetto al rumore, le stime previsionali effettuate riportano per le aree contermini all'aeroporto valori di emissione per la fase di cantiere, comprensiva del transito dei mezzi inferiori ai limiti di emissione indicati dalle soglie normative.*
- *Dalle analisi del clima acustico e dalle elaborazioni effettuate mediante specifico software di simulazione, sono state predisposte le mappature del rumore rappresentanti la variazione della rumorosità dall'attualità al post operam nello scenario a medio termine. Le simulazioni sono state estese ad una ampia porzione di territorio nell'intorno dell'aeroporto al fine di rappresentare la situazione in relazione a tutte le sorgenti considerate, aeronautiche e non, anche di tipo*

veicolare. I risultati di tali indagini riportano incrementi compatibili con il rispetto delle limiti normativi per le tipologie di zone interessate.

- Sono stati forniti i chiarimenti in merito al processo di elaborazione dei dati, degli input e dei codici di classificazione, la metodologia utilizzata per elaborare le curve di isolivello. Inoltre è stata effettuata una campagna di misure fonometriche integrative, a seguito delle osservazioni del pubblico, nella settimana tra il 22 e il 29 dicembre 2016 ovvero in una situazione di "esercizio attuale" dell'aeroporto di 22 movimenti in arrivo e 21 in partenza. Anche questa campagna aggiuntiva ha determinato risultati compatibili con il rispetto delle limiti normativi per le tipologie di zone interessate.
- Sono state individuate e descritte le prime indicazioni per il Monitoraggio Ambientale avente l'obiettivo di:
  - Verificare la conformità alle previsioni di impatto individuate nel SIA per quanto attiene le fasi di costruzione e di esercizio dell'Opera.
  - Correlare gli stati ante-operam, in corso d'opera e post-operam, al fine di valutare l'evolversi della situazione ambientale.
  - Garantire, durante la costruzione, il pieno controllo della situazione ambientale, al fine di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali e di predisporre ed attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive.
  - Verificare l'efficacia delle misure di mitigazione.
  - Fornire agli Enti di Valutazione gli elementi di verifica necessari per la corretta esecuzione delle procedure di monitoraggio.
  - Effettuare, nelle fasi di costruzione e di esercizio, gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti, e delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni formulate nel provvedimento di compatibilità ambientale.
- Nel corso della consultazione pubblica e successivamente a seguito della trasmissione della documentazione integrativa sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente osservazioni da due soggetti privati, pubblicate sul portale VIA VAS del Ministero dell'Ambiente.
- Le osservazioni formulate attengono in estrema sintesi ai seguenti argomenti:
  - vicinanza dell'aeroporto a reti viarie e ferroviarie;
  - presenza nell'area di interesse di lidi, discoteche, strutture e attività turistiche, traffico estivo sul litorale, abitanti in numero superiore a quanto rappresentato dal proponente
  - presenza entro i 7-8 km chilometri di un cementificio e due discariche;
  - notevole impatto ambientale degli aeroporti sui territori con da un lato inquinamento diretto e indiretto e inevitabile consumo di territorio non utilizzabile per altre attività mentre dall'altro ripercussioni sull'economia che potrebbero essere di entità ridotta
  - contestazione dei dati utilizzati nelle modellazioni
  - contestazione dei dati risultanti dall'applicazione dei modelli previsionali
  - contestazione della definizione del progetto (nuovo aeroporto e non ampliamento dell'attuale) e del livello progettuale sottoposto a VIA;
  - contestazione delle motivazioni del progetto;
  - contestazione dell'utilità del progetto con riferimento al patrimonio agroalimentare locale
  - evidenziazione, con riferimento alla sicurezza, della vicinanza della pista alla linea ferroviaria, alla viabilità nazionale e autostradale
  - contestazione della carta delle curve isofoniche di origine aeronautica in Leq diurno - scenario medio termine
  - contestazione della valutazione degli impatti sulla componente Salute, con particolare riferimento ai metalli pesanti
  - evidenziazione delle modificazioni delle caratteristiche dell'area determinate dal progetto (modificazioni della morfologia, dello skyline antropico, della funzionalità ecologica e dell'assetto idraulico ed idrogeologico, dell'aspetto percettivo scenico e panoramico, dell'aspetto fondiario, modificazioni dei caratteri strutturanti dei territori agricolo, inserimento di elementi estraneo di elementi estranei al sistema paesaggistico,

- diminuzione o alterazione del sistema paesaggistico interruzione dei processi ecologici e ambientali)*
- richiesta di conoscere l'ammontare economico previsto dagli espropri e il loro finanziamento, che si ritiene particolarmente oneroso e complesso
  - dubbi sulla possibilità di finanziamento pubblico delle opere previste
  - inquinamento da rumore ed effetti sulla salute
  - dubbi sugli effetti della deviazione dei canali Diavolone e Volta Ladri
  - dubbi sui dati del contesto emissivo risalenti al 2002
  - evidenziazione del fenomeno del birdstrike e della presenza nell'area dello Storno

Preso atto che il proponente ha trasmesso delle controdeduzioni alle osservazioni presentate sia nel corso del periodo di consultazione pubblica che successivamente.

Considerato che:

- la procedura di VIA attivata ha ad oggetto le Fasi I e II del MasterPlan Aeroportuale; l'ENAC, a pag. 18 del documento INT\_REL\_06.pdf, ha rappresentato che "In base agli indirizzi programmatici condivisi con il MIT e il MATTM, nel settore aeroportuale l'iter procedurale normato dagli art. 1 comma 6 della L.351/95 e dalla relativa Circolare del Ministero delle Infrastrutture 1408/96 prevede che l'ENAC esprima la propria approvazione tecnica sul Master Plan presentato dal gestore aeroportuale, ed a seguire venga attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dei Beni Culturali ed Ambientali (MIBACT). Peraltro da una visione del portale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si evince chiaramente che nel settore aeroportuale, indipendentemente dalla natura degli interventi proposti (ristrutturazione/nuova costruzione/manutenzione etc.), le procedure di Valutazione di Impatto ambientale riguardano sempre e soltanto i Master Plan Aeroportuali, non già progetti definitivi di singole opere";
- in materia di sicurezza l'ENAC ha affermato che tutte le prescrizioni relative alle distanze e alle aree di sicurezza (RESA) prescritte dalla normativa in materia di costruzione ed esercizio degli aeroporti sono state rispettate nel Master Plan oggetto della procedura di VIA e che uno degli obiettivi degli interventi previsti nel Master Plan è proprio l'adeguamento delle aree di RESA attuali alle 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, intervento non derogabile ai fini della safety aeroportuale;
- sono stati acquisiti i pareri favorevoli con prescrizioni dell'Autorità di Bacino Campania SUD (prot. 2016/2264 del 08/08/2016) e della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino (prot. n.3671-34.19.04/93.13 del 05/09/2016);
- le stime delle emissioni (atmosfera, rumore) effettuate attraverso l'utilizzo di specifici modelli di simulazione fanno registrare valori congruenti con i limiti imposti dalla normativa vigente;
- è necessario garantire sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio il rispetto dei limiti normativi inerenti le emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc.);
- occorre verificare che gli impatti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio di quanto previsto dalle fasi 1 e 2 del Masterplan siano congruenti con le stime degli impatti su tutte le componenti ambientali come riportate nel SIA e nelle integrazioni trasmesse;
- è necessaria l'elaborazione di un Piano di Monitoraggio in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati da ENAC in materia di monitoraggio;
- è necessario che le attività di monitoraggio, sia in termini di modalità di rilevamento, frequenza, ecc., metodologie di elaborazione che in termini di dati elementari e relative elaborazioni, vengano costantemente rese pubbliche e i dati resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentire l'eventuale elaborazione indipendente dei dati rilevati;
- in materia di contenimento del fenomeno del birdstrike l'ENAC ha dichiarato che non è stato condotto uno studio faunistico;

si esprime **parere favorevole di Valutazione Impatto Ambientale** con le seguenti prescrizioni:

- **ATMOSFERA:** dovrà essere concordata con ARPA Campania una nuova e completa campagna

- di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale sia estiva, campionando i parametri in conformità al D. Lgs. 155/2010 e sss.mm.ii., le cui conclusioni siano riportate in relazione e garantendo la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dei lavori dell'operatività dell'aeroporto a seguito della realizzazione delle attività previste dalla Fase I del Materplan. Dovranno essere definiti dei siti fissi di rilevamento in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo anche in fase di esercizio.*
- *ACUSTICA: dovrà essere concordato un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Dovrà essere effettuato un monitoraggio anche sugli eventuali principali recettori sensibili e sugli edifici residenziali sotto la proiezione delle rotte dei decolli e degli atterraggi, con microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati. Il monitoraggio dovrà essere effettuato secondo i criteri e la strumentazione previsti dalla norma. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta, coordinata e definita da ARPA Campania; qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati fossero superiori a quelli massimi consentiti dalla normativa e comunque a livelli di tollerabilità, si dovrà provvedere ad effettuare interventi di insonorizzazione acustica passiva dei vani/fabbricati interessati, fino al rientro degli stessi nei limiti di legge; dovrà essere predisposta una mappatura acustica in riferimento al D. Lgs. 194/2005 ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento.*
  - *PIANO DI MONITORAGGIO: dovrà essere elaborato un Piano di Monitoraggio comprendente le attività da svolgersi ante operam, in corso d'opera e post operam per tutta la vita utile degli interventi a realizzarsi; il Piano dovrà essere sottoposto all'ARPAC al fine di verificare se lo stesso è in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi di monitoraggio prefissati da ENAC nel SIA, con riferimento a tutte le matrici e le componenti ambientali interessate dall'intervento, e il rispetto dei limiti normativi delle emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc); nel corso delle attività comprese nel PMA in fase di esercizio dell'aeroporto, si dovrà verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste nel SIA e negli altri documenti presentati da ENAC con la supervisione e il controllo di ARPAC; dovranno essere predisposte e gestite con continuità delle pagine web dedicate al Monitoraggio Ambientale del Masterplan nelle quali, oltre al Piano di Monitoraggio, dovranno essere pubblicati i report semestrali di attuazione del Piano nonché la descrizione delle attività espletate in coerenza dello stesso; i dati esitanti dalle attività di monitoraggio effettuate dovranno essere resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentirne l'eventuale elaborazione indipendente;*
  - *con riferimento al fenomeno del Birdstrike dovrà essere effettuato uno studio faunistico al fine di verificare l'adeguatezza dei sistemi di prevenzione alle reali caratteristiche dell'avifauna rinvenibile nell'area e valutare l'eventuale necessità di potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica. Il monitoraggio dell'avifauna dovrà essere condotto con frequenze e modalità idonee a garantire il tempestivo adeguamento dei sistemi di prevenzione del Birdstrike ai frequenti e talvolta imprevedibili cambiamenti nello spazio e nel tempo della distribuzione degli uccelli negli ambienti aeroportuali;*
  - *tutti gli oneri derivanti dall'ottemperanza alle prescrizioni dovranno essere a carico del proponente.*
- b. che l'esito della Commissione del 17/05/2017 - così come sopra riportato - è stato comunicato al proponente ENAC con nota prot. reg. n. 388776 del 01/06/2017;

**RITENUTO**, di dover provvedere all'emissione del decreto di compatibilità ambientale;

**VISTI:**

- la L. n. 241/1990 e s.m.i;
- il D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;

- il D.Lgs n. 33/2013;
- il D.P.G.R.C. n. 439/2013;
- il D.P.G.R.C. n. 62/2015;
- il D.P.G.R.C. n. 204/2017;
- la D.G.R.C. n. 619/2016;
- la D.G.R.C. n. 686/2016;
- la D.G.R.C. n. 211/2011;
- la D.G.R.C. n. 406/2011 e ss.mm.ii.;
- la D.G.R.C. n. 63/2013;
- la D.G.R.C. n. 488/2013 e ss.mm.ii.;
- la D.G.R.C. n. 27 del 26/01/2016;
- la D.G.R.C. n. 81 del 08/03/2016;
- la D.G.R.C. n. 791 del 28/12/2016;
- i D.D. n. 554/2011 e ss.mm.ii.;
- il Regolamento Regionale n. 12/2011;

Alla stregua dell'istruttoria tecnica compiuta dal gruppo istruttore e dell'istruttoria amministrativa compiuta dalla U.O.D. 06 Valutazioni Ambientali della Direzione Generale per l'Ambiente, la Difesa del Suolo e l'Ecosistema,

## DECRETA

Per i motivi espressi in narrativa e che qui si intendono integralmente riportati e trascritti:

1. **DI** esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale, su conforme parere della Commissione V.I.A., V.A.S. e V.I. espresso nella seduta del 17/05/2017, per il progetto “**Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi Master Plan breve e medio termine**” ID\_VP 3378” proposto dall'ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione con sede in Roma al viale Castro Pretorio n. 118, come testualmente riportato:

“Premesso che:

- *l'ampliamento dell' aeroporto di Salerno è un intervento strategico, lo stesso è classificato aeroporto di interesse Nazionale secondo il Piano Nazionale degli Aeroporti (approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 30 Settembre 2014 e attualmente in VAS); inoltre il Decreto Legge n° 133 del 12/09/2014 approvato dal Consiglio dei Ministri e pubblicato sulla GURI n.212 del 12.09.2014 (“Sblocca Italia”) e convertito dalla Legge 164/2014 ha previsto il finanziamento dell'ampliamento dell'aeroporto di Salerno, incluso fra le opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia.*
- *Nel P.T.R. si definiscono i seguenti interventi per l'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano, considerati come invariati*
  - *L'adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti per l'effettuazione di attività commerciali;*
  - *L'adeguamento delle aree terminali per le esigenze del traffico commerciale di passeggeri e merci;*
  - *La realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropoli suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.*
- *Il PTCP della Provincia di Salerno prevede, negli indirizzi di Piano il potenziamento dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano, nonché dei collegamenti e dei servizi ad esso funzionali mediante:*
  - *allungamento della pista fino a 2100 ml*
  - *realizzazione di nuove infrastrutture ed impianti a servizio dello scalo aeroportuale*

- *prolungamento della metropolitana di Salerno (nel breve periodo fino all'aeroporto e, successivamente, fino a Eboli).*
- *Il Piano Direttore per la mobilità della Regione Campania (DGR n. 306 del 28/06/2016) assegna all'Aeroporto Costa d'Amalfi un ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, e per particolari segmenti di traffico, con vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale e ai servizi elicotteristici.*

*Considerato che:*

- *Il nuovo studio effettuato dal Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Salerno - Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto, ai fini della valutazione della competitività e potenzialità dell'Aeroporto di Salerno ha confermato, salvo scostamenti definiti non statisticamente significativi, i dati dello studio di traffico sui quali è stato predisposto il Master Plan;*
- *Il proponente ha chiarito che il criterio del Busy Day è stato utilizzato solo per l'anno 2011 (che rappresenta l'anno di riferimento storico per l'attuale infrastruttura) mentre per gli anni successivi, a causa dell'inadeguatezza dell'infrastruttura che ha inciso e incide sul numero di passeggeri annui fruitori dello scalo, non è possibile applicare la suddetta metodologia standard per cui la determinazione del TPHP per gli anni successivi è stato eseguito applicando i valori percentuali raccomandati dalla FAA.*
- *L'aeroporto si inserisce in un'area caratterizzata prevalentemente da agricoltura intensiva connotata dalla presenza di impianti serricoli e da case sparse. Le aree di esproprio interessano aree agricole con presenza di impianti serricoli e alcune case sparse.*
- *Rispetto ai vincoli paesaggistici, archeologici e storico – culturali interessanti l'area del progetto, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino ha espresso un parere favorevole con prescrizioni (prot. n.3671-34.19.04/93.13 del 05/09/2016). L'ENAC ha trasmesso al MIBACT la richiesta integrazione dello studio archeologico preliminare.*
- *Rispetto alle tematiche connesse all'aumento della superficie impermeabile, alla gestione delle acque reflue e agli interventi sui canali Diavolone e Volta Ladri il Masterplan prevede la realizzazione di opere idrauliche di deviazione dei predetti canali, di opere di sistemazione/regimentazione idraulica, opere per il trattamento delle acque di "prima pioggia" di dilavamento delle superfici pavimentate nonché di un sistema di drenaggio delle aree in terra non pavimentate realizzato mediante un complesso di tubazioni fessurate per captare e allontanare le acque meteoriche di ruscellamento provenienti dalle aree a verde. Le superfici impermeabilizzate, valutate in circa 17 ha, rappresentano meno della metà dell'area di espansione dell'aeroporto. Le aree di esproprio interessano aree agricole, anche con presenza di impianti serricoli, e alcuni edifici e pertanto si presentano già all'attualità parzialmente impermeabilizzate.*
- *L'Autorità di Bacino Campania SUD ha espresso parere favorevole con prescrizioni (prot. 2016/2264 del 08/08/2016).*
- *Il trattamento delle acque nere avverrà tramite apposito impianto di depurazione da realizzarsi all'interno dell'area di sedime dell'aeroporto.*
- *A partire da dati di traffico rilevati e dall'osservazione diretta delle direzioni di flusso adottate, è stata stimata una ripartizione dei volumi veicolari sulle principali arterie stradali interessate al collegamento con l'aeroporto. Sono stati stimati i flussi veicolari orari nello scenario di progetto ed è stata individuata la viabilità interessata, esistente e programmata come a farsi a breve termine.*
- *È stato predisposto il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, la cui autorizzazione è di competenza del Ministero dell'Ambiente.*
- *Rispetto alla componente atmosfera, i modelli di simulazione utilizzati (EDMS e AERMOD) mostrano dei valori di NO2 e PM10 dai quali si evince che le emissioni prodotte (attività aeroportuali e traffico indotto) non sono di entità tale da alterare la qualità dell'aria del sito in oggetto di studio (incremento dei valori di fondo considerato rispettivamente di circa il 10% e di circa il 20% rispetto allo stato attuale) e non determineranno il superamento dei valori soglia. Sono stati forniti chiarimenti inerenti i criteri utilizzati per l'individuazione dei punti di monitoraggio*

e sono stati fornite delucidazioni circa il modello previsionale utilizzato, l'individuazione dei punti ricettori ed il monitoraggio.

- *Rispetto al rumore, le stime previsionali effettuate riportano per le aree contermini all'aeroporto valori di emissione per la fase di cantiere, comprensiva del transito dei mezzi inferiori ai limiti di emissione indicati dalle soglie normative.*
- *Dalle analisi del clima acustico e dalle elaborazioni effettuate mediante specifico software di simulazione, sono state predisposte le mappature del rumore rappresentanti la variazione della rumorosità dall'attualità al post operam nello scenario a medio termine. Le simulazioni sono state estese ad una ampia porzione di territorio nell'intorno dell'aeroporto al fine di rappresentare la situazione in relazione a tutte le sorgenti considerate, aeronautiche e non, anche di tipo veicolare. I risultati di tali indagini riportano incrementi compatibili con il rispetto delle limiti normativi per le tipologie di zone interessate.*
- *Sono stati forniti i chiarimenti in merito al processo di elaborazione dei dati, degli input e dei codici di classificazione, la metodologia utilizzata per elaborare le curve di isolivello. Inoltre è stata effettuata una campagna di misure fonometriche integrative, a seguito delle osservazioni del pubblico, nella settimana tra il 22 e il 29 dicembre 2016 ovvero in una situazione di "esercizio attuale" dell'aeroporto di 22 movimenti in arrivo e 21 in partenza. Anche questa campagna aggiuntiva ha determinato risultati compatibili con il rispetto delle limiti normativi per le tipologie di zone interessate.*
- *Sono state individuate e descritte le prime indicazioni per il Monitoraggio Ambientale avente l'obiettivo di:*
  - *Verificare la conformità alle previsioni di impatto individuate nel SIA per quanto attiene le fasi di costruzione e di esercizio dell'Opera.*
  - *Correlare gli stati ante-operam, in corso d'opera e post-operam, al fine di valutare l'evolversi della situazione ambientale.*
  - *Garantire, durante la costruzione, il pieno controllo della situazione ambientale, al fine di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali e di predisporre ed attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive.*
  - *Verificare l'efficacia delle misure di mitigazione.*
  - *Fornire agli Enti di Valutazione gli elementi di verifica necessari per la corretta esecuzione delle procedure di monitoraggio.*
  - *Effettuare, nelle fasi di costruzione e di esercizio, gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti, e delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni formulate nel provvedimento di compatibilità ambientale.*
- *Nel corso della consultazione pubblica e successivamente a seguito della trasmissione della documentazione integrativa sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente osservazioni da due soggetti privati, pubblicate sul portale VIA VAS del Ministero dell'Ambiente.*
- *Le osservazioni formulate attengono in estrema sintesi ai seguenti argomenti:*
  - *vicinanza dell'aeroporto a reti viarie e ferroviarie;*
  - *presenza nell'area di interesse di lidi, discoteche, strutture e attività turistiche, traffico estivo sul litorale, abitanti in numero superiore a quanto rappresentato dal proponente*
  - *presenza entro i 7-8 km chilometri di un cementificio e due discariche;*
  - *notevole impatto ambientale degli aeroporti sui territori con da un lato inquinamento diretto e indiretto e inevitabile consumo di territorio non utilizzabile per altre attività mentre dall'altro ripercussioni sull'economia che potrebbero essere di entità ridotta*
  - *contestazione dei dati utilizzati nelle modellazioni*
  - *contestazione dei dati risultanti dall'applicazione dei modelli previsionali*
  - *contestazione della definizione del progetto (nuovo aeroporto e non ampliamento dell'attuale) e del livello progettuale sottoposto a VIA;*
  - *contestazione delle motivazioni del progetto;*
  - *contestazione dell'utilità del progetto con riferimento al patrimonio agroalimentare locale*
  - *evidenziazione, con riferimento alla sicurezza, della vicinanza della pista alla linea ferroviaria, alla viabilità nazionale e autostradale*

- contestazione della carta delle curve isofoniche di origine aeronautica in Leq diurno - scenario medio termine
- contestazione della valutazione degli impatti sulla componente Salute, con particolare riferimento ai metalli pesanti
- evidenziazione delle modificazioni delle caratteristiche dell'area determinate dal progetto (modificazioni della morfologia, dello skyline antropico, della funzionalità ecologica e dell'assetto idraulico ed idrogeologico, dell'aspetto percettivo scenico e panoramico, dell'aspetto fondiario, modificazioni dei caratteri strutturanti dei territori agricolo, inserimento di elementi estraneo di elementi estranei al sistema paesaggistico, diminuzione o alterazione del sistema paesaggistico interruzione dei processi ecologici e ambientali)
- richiesta di conoscere l'ammontare economico previsto dagli espropri e il loro finanziamento, che si ritiene particolarmente oneroso e complesso
- dubbi sulla possibilità di finanziamento pubblico delle opere previste
- inquinamento da rumore ed effetti sulla salute
- dubbi sugli effetti della deviazione dei canali Diavolone e Volta Ladri
- dubbi sui dati del contesto emissivo risalenti al 2002
- evidenziazione del fenomeno del birdstrike e della presenza nell'area dello Storno

Preso atto che il proponente ha trasmesso delle controdeduzioni alle osservazioni presentate sia nel corso del periodo di consultazione pubblica che successivamente.

Considerato che:

- la procedura di VIA attivata ha ad oggetto le Fasi I e II del MasterPlan Aeroportuale; l'ENAC, a pag. 18 del documento INT\_REL\_06.pdf, ha rappresentato che "In base agli indirizzi programmatici condivisi con il MIT e il MATTM, nel settore aeroportuale l'iter procedurale normato dagli art. 1 comma 6 della L.351/95 e dalla relativa Circolare del Ministero delle Infrastrutture 1408/96 prevede che l'ENAC esprima la propria approvazione tecnica sul Master Plan presentato dal gestore aeroportuale, ed a seguire venga attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dei Beni Culturali ed Ambientali (MIBACT). Peraltro da una visione del portale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si evince chiaramente che nel settore aeroportuale, indipendentemente dalla natura degli interventi proposti (ristrutturazione/nuova costruzione/manutenzione etc.), le procedure di Valutazione di Impatto ambientale riguardano sempre e soltanto i Master Plan Aeroportuali, non già progetti definitivi di singole opere";
- in materia di sicurezza l'ENAC ha affermato che tutte le prescrizioni relative alle distanze e alle aree di sicurezza (RESA) prescritte dalla normativa in materia di costruzione ed esercizio degli aeroporti sono state rispettate nel Master Plan oggetto della procedura di VIA e che uno degli obiettivi degli interventi previsti nel Master Plan è proprio l'adeguamento delle aree di RESA attuali alle 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, intervento non derogabile ai fini della safety aeroportuale;
- sono stati acquisiti i pareri favorevoli con prescrizioni dell'Autorità di Bacino Campania SUD (prot. 2016/2264 del 08/08/2016) e della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino (prot. n.3671-34.19.04/93.13 del 05/09/2016);
- le stime delle emissioni (atmosfera, rumore) effettuate attraverso l'utilizzo di specifici modelli di simulazione fanno registrare valori congruenti con i limiti imposti dalla normativa vigente;
- è necessario garantire sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio il rispetto dei limiti normativi inerenti le emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc.);
- occorre verificare che gli impatti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio di quanto previsto dalle fasi 1 e 2 del Masterplan siano congruenti con le stime degli impatti su tutte le componenti ambientali come riportate nel SIA e nelle integrazioni trasmesse;

- è necessaria l'elaborazione di un Piano di Monitoraggio in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati da ENAC in materia di monitoraggio;
- è necessario che le attività di monitoraggio, sia in termini di modalità di rilevamento, frequenza, ecc., metodologie di elaborazione che in termini di dati elementari e relative elaborazioni, vengano costantemente rese pubbliche e i dati resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentire l'eventuale elaborazione indipendente dei dati rilevati;
- in materia di contenimento del fenomeno del birdstrike l'ENAC ha dichiarato che non è stato condotto uno studio faunistico;

si esprime **parere favorevole di Valutazione Impatto Ambientale** con le seguenti prescrizioni:

- **ATMOSFERA:** dovrà essere concordata con ARPA Campania una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale sia estiva, campionando i parametri in conformità al D. Lgs. 155/2010 e sss.mm.ii., le cui conclusioni siano riportate in relazione e garantendo la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dei lavori dell'operatività dell'aeroporto a seguito della realizzazione delle attività previste dalla Fase I del Masterplan. Dovranno essere definiti dei siti fissi di rilevamento in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo anche in fase di esercizio.
- **ACUSTICA:** dovrà essere concordato un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Dovrà essere effettuato un monitoraggio anche sugli eventuali principali recettori sensibili e sugli edifici residenziali sotto la proiezione delle rotte dei decolli e degli atterraggi, con microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati. Il monitoraggio dovrà essere effettuato secondo i criteri e la strumentazione previsti dalla norma. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta, coordinata e definita da ARPA Campania; qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati fossero superiori a quelli massimi consentiti dalla normativa e comunque a livelli di tollerabilità, si dovrà provvedere ad effettuare interventi di insonorizzazione acustica passiva dei vani/fabbricati interessati, fino al rientro degli stessi nei limiti di legge; dovrà essere predisposta una mappatura acustica in riferimento al D. Lgs. 194/2005 ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento.
- **PIANO DI MONITORAGGIO:** dovrà essere elaborato un Piano di Monitoraggio comprendente le attività da svolgersi ante operam, in corso d'opera e post operam per tutta la vita utile degli interventi a realizzarsi; il Piano dovrà essere sottoposto all'ARPAC al fine di verificare se lo stesso è in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi di monitoraggio prefissati da ENAC nel SIA, con riferimento a tutte le matrici e le componenti ambientali interessate dall'intervento, e il rispetto dei limiti normativi delle emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc); nel corso delle attività comprese nel PMA in fase di esercizio dell'aeroporto, si dovrà verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste nel SIA e negli altri documenti presentati da ENAC con la supervisione e il controllo di ARPAC; dovranno essere predisposte e gestite con continuità delle pagine web dedicate al Monitoraggio Ambientale del Masterplan nelle quali, oltre al Piano di Monitoraggio, dovranno essere pubblicati i report semestrali di attuazione del Piano nonché la descrizione delle attività espletate in coerenza dello stesso; i dati esitanti dalle attività di monitoraggio effettuate dovranno essere resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentirne l'eventuale elaborazione indipendente;
- con riferimento al fenomeno del Birdstrike dovrà essere effettuato uno studio faunistico al fine di verificare l'adeguatezza dei sistemi di prevenzione alle reali caratteristiche dell'avifauna rinvenibile nell'area e valutare l'eventuale necessità di potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica. Il monitoraggio dell'avifauna dovrà essere condotto con frequenze e modalità idonee a garantire il tempestivo adeguamento dei sistemi di prevenzione del Birdstrike ai frequenti e talvolta imprevedibili cambiamenti nello spazio e nel tempo della distribuzione degli uccelli negli ambienti aeroportuali;

- *tutti gli oneri derivanti dall'ottemperanza alle prescrizioni dovranno essere a carico del proponente.*
2. **CHE** l'Amministrazione tenuta al rilascio del provvedimento finale dovrà acquisire tutti gli altri pareri e/o valutazioni previsti per legge e verificare l'ottemperanza delle prescrizioni riportate nonché la congruità del progetto esecutivo con il progetto esaminato dalla Commissione VIA ed assunto a base del presente parere. E' fatto altresì obbligo, in caso di varianti sostanziali del progetto definitivo esaminato, che lo stesso completo delle varianti sia sottoposto a nuova procedura.
  3. **CHE** ai sensi dell'art. 26, comma 6 del d.lgs. 152/2006, il progetto in parola dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento.
  4. **DI** rendere noto che ai sensi dell'art. 3, comma 4 della L. n. 241/90 e s.m.i., contro il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale competente per territorio, entro 60 giorni dalla data di avvenuta notifica e/o pubblicazione sul BURC, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla data di pubblicazione sul BURC.
  5. **DI** trasmettere il presente atto:
    - al proponente ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – protocollo@pec.enac.gov.it;
    - alla Provincia di Salerno - archiviogenerale@pec.provincia.salerno.it;
    - Al Comune di Bellizzi - protocollo@pec.comune.bellizzi.sa.it;
    - Al Comune di Pontecagnano Faiano - protocollo@pec.comune.pontecagnanofaiano.sa.it;
    - Al Comune di Montecorvino Pugliano - protocollo.montecorvinopugliano@pec.it;
    - All'ARPAC - direzioneegenerale.arpac@pec.arpacampania.it;
    - Alla UOD Autorizzazioni Ambientali e Rifiuti di Salerno - uod.500615@pec.regione.campania.it;
    - Al Bollettino Ufficiale per la relativa pubblicazione sul BURC della Regione Campania, anche ai fini degli adempimenti ex D.Lgs 14 marzo 2013, n. 33.

avv. Simona Brancaccio