

Dott. Petrosino Vincenzo  
Medico Chirurgo Spec. In Chirurgia Oncologica  
84098 Pontecagnano Faiano  
(SA)

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

Al Presidente della Commissione Via -ID\_VP 3378 -  
"Aeroporto di Salerno "Costa D'Amalfi"  
Al Commissione Via - ID\_VP 3378 -

**Oggetto: Ulteriori Risposte alle controdeduzioni Enac riferimento ID\_VP 3378 INT-REL-06  
"Procedura Via Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi"**

Riconfermando integralmente tutte le osservazioni già presentate si precisa quanto segue:

**Pag.4 della relazione di controdeduzione alle osservazioni del pubblico**

In riferimento a quanto asserito da Enac che a sud le attività ricreative e sportive o di intrattenimento situate lungo la strada litoranea sono limitate a lidi e piccole strutture alberghiere, si sottolinea che queste **"piccole strutture così definite" ricadenti in zona C richiamano migliaia di persone** non solo in estate ma anche in inverno, alcune sono importanti discoteche e pizzerie. In classe C non dovrebbero esserci infrastrutture ad alto carico antropico, per non amplificare il danno da possibile impatto aereo.

L'aeroporto è stretto tra la strada litoranea, la strada Aversana e la strada statale, **significa che specialmente in estate** è sottoposta ad un carico di traffico a passo d'uomo per ore intere. Non si tratta di un elemento di pregio come si vuole fare intendere, ma di un elemento inquinante non trascurabile e non calcolato. Elemento inquinante dal punto di vista sia della qualità dell'aria che del rumore.

Infatti si rileva che tutti gli studi sono stati eseguiti in periodi diversi da quelli estivi.

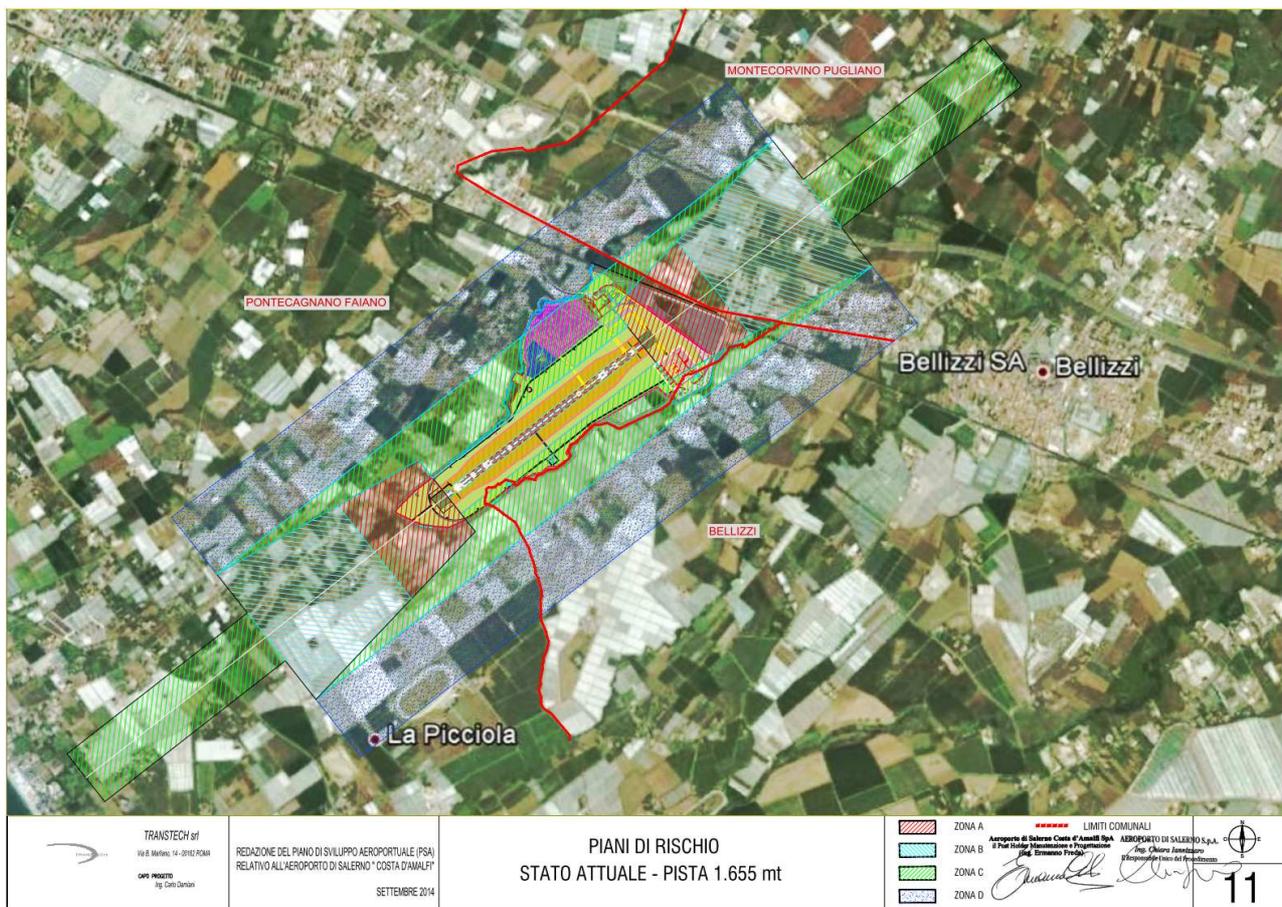
Sarebbe interessante fare rilievi sull'Aversana un sabato e domenica pomeriggio di luglio -Agosto o anche sulla strada litoranea gli stessi giorni o anche durante una settimana estiva.

I rilievi sulla qualità dell'aria e rumore si giudicano insufficienti e pretestuosi.

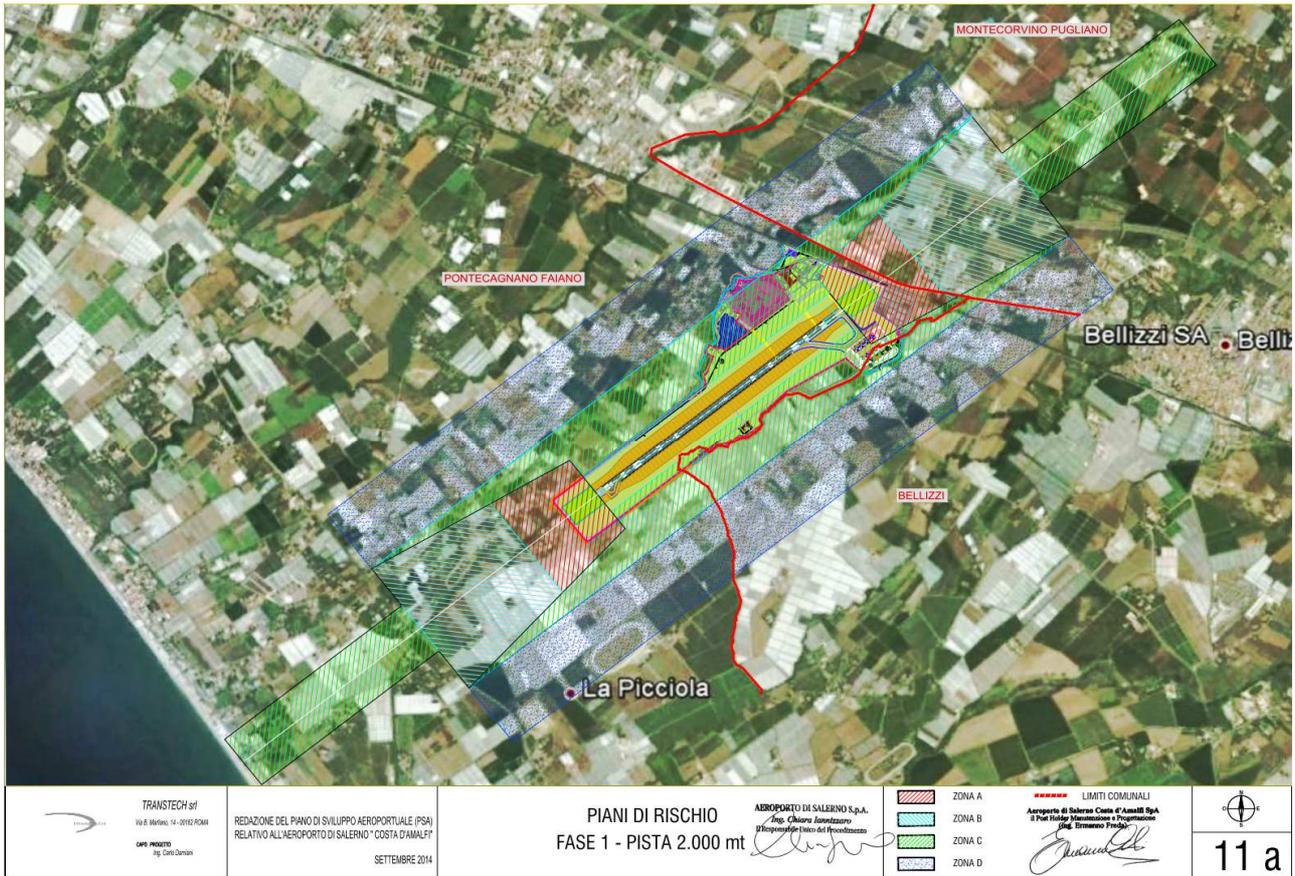
Lo stesso svincolo autostradale rappresenta un punto di concentrazione del traffico che si immette sulla statale e che incide nella direzione di atterraggio. Pertanto si parlava di viabilità quale causa di inquinamento accessorio e indotto non di altro.

Inoltre la statale e la ferrovia sono in fascia A. Altri svincoli stradali sono in fascia B. Vedi allegata Tav-11b-A2, si allegano anche tavole rischio attuale e 2.200 metri. (allegate le 3 tavole)

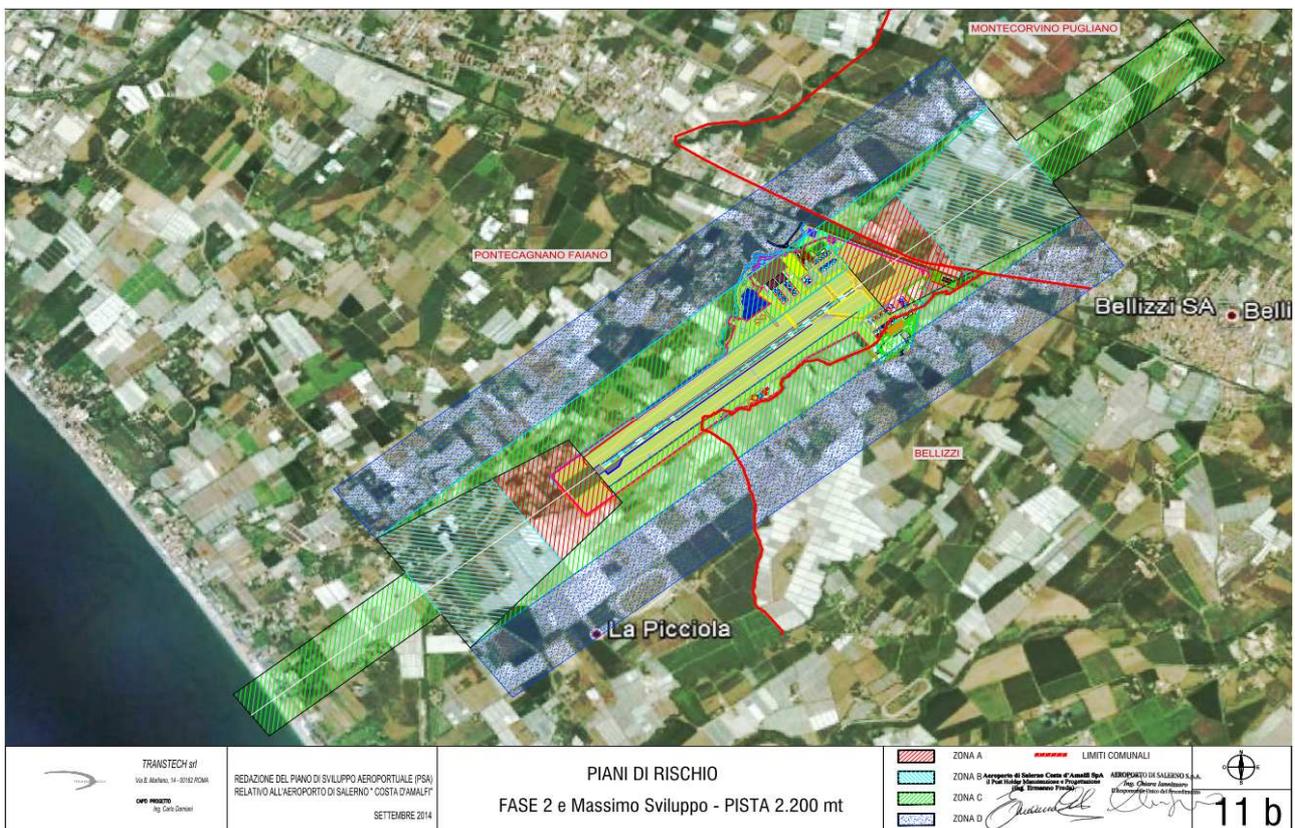
Tav\_11\_PdRischio\_SA\_A2



Tav\_11a\_PdRischio\_Fase1\_A2



Tav\_11b\_PdRischio\_Fase2\_A2



Dott. Vincenzo Petrosino Medico Chirurgo - Spec. in Chirurgia Oncologica  
data 20.04.2017

Si ricorda sempre l'incidente di Orio al Serio del quale si vorrebbe non avere un replay e principalmente non raccontare un futuro disastro.

La pista allegata di Orio al Serio sembra anche più lunga pertanto sarebbe da spiegare perché per Enac sarebbe "impossibile" che un aereo giunga sulla strada ferrata o sulla strada statale?

### Vista della Pista di Orio al Serio



## Incidente sulla Pista Orio al Serio



Dott. Vincenzo Petrosino Medico Chirurgo - Spec. in Chirurgia Oncologica  
data 20.04.2017

**Pag.9**

**Si ribadisce che specialmente nei mesi estivi**, massimo nel periodo di Agosto le strade che circondano l'aeroporto, sono teatro di flussi di auto tali da richiedere ore per percorrere piccoli tratti.

Il traffico è concentrato per lo più sulla strada statale, strada Aversana e Litoranea con gigantesche file di auto.

Ovviamente per intenderci stiamo parlando delle strade che collegano la città di Salerno e la provincia con le località balneari di Pontecagnano-Battipaglia-Eboli-Paestum e Cilento.

La scelta del periodo di misura, fatta nel mese di Aprile, in quanto come si legge maggiormente rappresentativa dei valori medi dei principali parametri meteorologici, **misembrano alla fine solo un "non volere tenere conto di cosa accade nei mesi estivi su queste strade". Sarebbe opportuno monitorarle e trarne nuovi elementi.**

Monitorare il rumore a Dicembre ci ritorna dati non rappresentativi dell'intero anno.

**A pagina 10 leggo**

che si è evitato di effettuare la misura durante i mesi estivi in quanto caratterizzati da emissioni maggiormente elevate rispetto al resto dell'anno e quindi non rappresentative dei valori medio annuale di concentrazione. Si è anche evitato l'alta pressione dei mesi estivi o i fenomeni di inversione termica invernali.

**Io credo che si sia invece evitato il "traffico" e quindi l'inquinamento atmosferico e acustico.**

Nei tre mesi estivi di solito non vorremmo girare in zona con maschere antigas, e questa situazione che incide in una zona turistica e di enorme flusso di passaggio di mezzi non può e non deve essere ignorata.

Ricordo sempre che, una cosa è andare a prendere un aereo e sostare in zona, altra cosa è attraversarla rispetto a viverci. Certamente la popolazione che vive in quelle zone specialmente in estate non sarà sottoposta a salutare "boccata di ossigeno".

Tra l'altro come ampiamente discusso nelle altre osservazioni, qui si sta parlando di

una zona dove ancora abbiamo una buona qualità della vita e una lunga vita media che è appunto anche messa in relazione con la qualità dell'aria, già peggiorata ultimamente dalla costruzione della strada Aversana.

### Pag. 12

**Il nuovo aeroporto di Salerno Costa D'Amalfi richiede 54 ettari di esproprio** con costruzione di molte strutture che sembrano comunque configurare una vera e propria "nuova costruzione di aeroporto". La Commissione dovrà decidere se le importanti opere da costruirsi necessitano di solo Master Plan o anche di progetto definitivo e se la procedura da seguire resta il Via o il Vas e se necessitano o meno di progetti definitivi o ulteriori elaborati.

### Pag.15

**Il settore agroalimentare** oggi rappresenta una delle più grosse ricchezze italiane, certamente molto più importanti dei voli low cost. Numerosi sono gli esempi di giovani che conducono aziende agro alimentari, spesso con prodotti biologici o di eccellenza. Inoltre il Master Plan per i primi 10 anni non prevede assolutamente il cargo. Il problema principale è rappresentato dall'inquinamento dei suolie dei prodotti intorno all'aeroporto. Conosciamo quanto può essere esteso tale problema nel territorio circostante.

Molti produttori della zona e della Pianaper produrre e commercializzare i propri prodotti devono acquisire importanti e severe certificazioni che verrebbero probabilmente meno se i prodotti vengono coltivati in zone con criticità.

È indubbio che vi sarà ricaduta e accumulo di inquinanti persistenti in una vasta zona dove spesso non sono consentiti neppure mezzi a motore per produrre alcuni prodotti.

**Inoltre** si sottolinea che nella zona dove si pensa di "costruire il nuovo aeroporto" esistono aziende agricole con centinaia di operai e il cui fatturato forse è superiore a quello che potrebbe consentire una simile struttura aeroportuale. **Ancora una volta Enac vuole fare passare per positività una evidente negatività** tra l'altro asserendo che il potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Salerno, potrebbe consentire lo sviluppo del settore cargo per l'esportazione dei prodotti locali, cargo che non è previsto appunto per i primi 10 anni.

Ricordo inoltre che non solo a 70 km vi è l'aeroporto di Capodichino, ma Salerno è mirabilmente collegata con il resto dell'Italia ed Europa con treni ad alta velocità.

**Oggi con il nuovo treno ecologico Freccia Rossa 1000 è possibile giungere a Milano da Salerno in solo 4 ore e 30 minuti!**

Di solito si usa monitorare per cogliere eventuali sforamenti o altro anzi pensando di applicare in modo giusto “il principio di precauzione” si varano provvedimenti da mettere in atto in caso di sforamenti o di valori critici di inquinanti in atmosfera e si predispongono misure e centraline. Purtroppo l'effetto combinato degli inquinanti non è prevedibile e conosciuto del tutto, inoltre per il tipo di inquinanti gli effetti sulla popolazione avvengono nel tempo e correre ai ripari dopo o durante uno sforamento non ha senso. Questa non è prevenzione primaria e neppure sano principio di precauzione.

La Popolazione che è sottoposta a queste sostanze non migliora se diminuiamo 10 voli al bisogno! Qui non parliamo di effetti acuti ma di effetti ben più importanti, effetti sul Dna e quali interferenti endocrini. Non ho letto un solo accenno a questo tipo di problematica, un aeroporto purtroppo porta questo tipo di inquinanti sia per gli aerei che per i carburanti sia per l'inquinamento indotto dall'aumento di mezzi mobili.

Di osservatori in Italia ne abbiamo tantissimi, osserviamo i ponti e questi cadono, osserviamo l'ambiente in terra dei fuochi e purtroppo non troviamo soluzioni. Solo da qualche giorno dopo continui monitoraggi, proteste ed azione della magistratura si è riuscito a chiudere il centro oli ENI in Basilicata.

Questo per rafforzare un principio che ho visto in tutte le criticità italiane DA Vado ligure a Taranto ad Augusta e Sarroch, dalla isochimica Graziano al fiume Sarno, da Trieste a Brescia Monsanto e a tutte le sedi aeroportuali e petrolifere, In Italia si monitora molto, quello che non si fa è l'azione, spesso non ci si ferma neppure davanti ai disastri ambientali seri.

Il progresso, se di progresso parliamo, non va fermato, ma va certamente moderato e nel caso delle emissioni in atmosfera **credo che ora si sta esagerando** e i danni sembrano iniziare ad essere ingenti.

Resta inutile un aeroporto a 70 km da un altro, lo stesso Linate accusa un 30% di voli nazionali in meno rispetto a quelli su treni. Non mi sembra che tutta la popolazione usi l'aereo quale mezzo per spostarsi anzi solo una piccola parte di essa usa l'aereo, sarebbe opportuno iniziare a migliorare ciò che si ha e non pensare a progetti faraonici che poi aprirebbero la strada a futuri progetti ancora più faraonici.

Conosciamo tutti che Capodichino rischia un disastro ambientale, se proprio si vuole sostituire Capodichino che si trovi altra zona invece della Piana del Sele.

La Piana del Sele ha vocazione agricola e produce prodotti eccellenti e mozzarelle Doc consentendo tanto e tanto lavoro. Non ha bisogno di un aeroporto per incrementarsi e non aspetta di essere civilizzata ne tantomeno conquistata. La piana del Sele e la zona di Pontecagnano rappresentano un “ orto importante per il paese e specialmente per la stessa Campania distrutta in parte da sversamenti dolosi e colposi ” Siamo nella terra della dieta mediterranea e da più parte i vari studi stanno mettendo in risalto l'importanza di cibi freschi agricoli non contaminati.

Questa opera urgente e indifferibile....inserita nel famoso sblocca Italia ...insieme a Firenze e da finanziare con 40 milioni mi sembra inopportuna specialmente in un momento dove il terremoto recente ha aperto altre priorità e i “ ponti ” che crollano ne hanno aperte altre . Inoltre è ancora da verificare la possibilità di ottenere finanziamenti europei proprio per le evidenti difformità rispetto alle direttive Ue.

## Pag. 16

**È evidente dalle tavole rischio allegate che la ferrovia e la statale sono in piena zona A, mentre in zona B resta l'autostrada Salerno Reggio Calabria e svincoli vari.**

Si parla di presenza sulle testate di un'area (RESA-RUNWAY AND SAFETY AREA) con lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo o atterraggio. Non sembra infrequente che aerei possano uscire fuori pista e come già citato altrove il recente episodio accaduto all'aeroporto di Orio al Serio fa decisamente riflettere. Qui non si parla di danno ad un eventuale 737, o altro aereo, qui si tratta di capire se con la ferrovia, **ossia con i binari** in piena zona a circa 350 metri dalla pista, e con la statale subito a ridosso a circa 380 metri, **esiste o meno la possibilità di “disastro grave aereo”?** Anche qui Enac **considera la prossimità della ferrovia non un problema ma un segno distintivo dell'iniziativa aeroportuale salernitana.** **Ricordo bene e sottolineo che siamo di fronte al tratto di binari ferroviari percorsi da centinaia di convogli che collegano il sud con il nord, una tratta principale.** Di questa criticità si è già provveduti ad informare la Prefettura e i sindaci dei paesi interessati.

Anche gli importanti tratti viari e gli svincoli non sembrano illogici problemi come sostiene Enac se si pensa che **ricadono appunto in fascia rischio A e B.**

In situazioni del genere già considerando l'attuale lunghezza della pista la strada statale e principalmente la tratta ferroviaria andrebbero prudentemente interrate per la sicurezza dei trasportati e sorvolati. A tale proposito ricordo che qualche compagnia aerea, tra le già poche che lavorano su Salerno, anche solo con aeromobili di 100 posti si sono rifiutate di utilizzare questo aeroporto che di fatto è attualmente non operativo.

### Vista dell'Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" distanza dalla S.S. 18



## Vista dell'Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" distanza dalla Ferrovia

