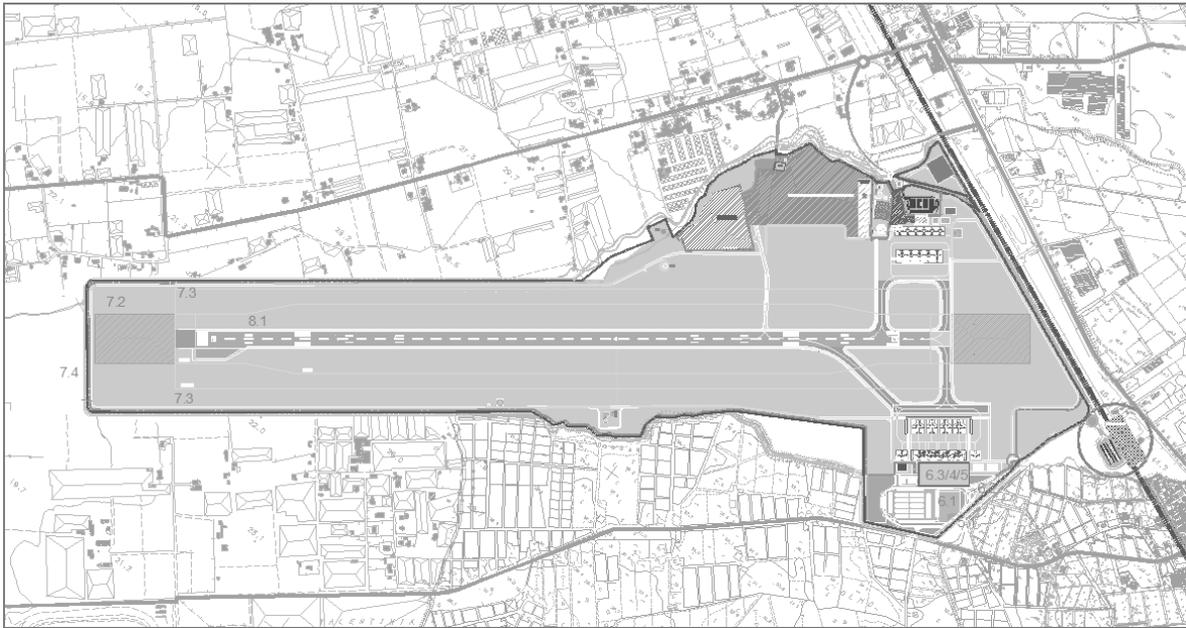


AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN A BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE_ID_VP 3378

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Codice Elaborato: REL 10 CONTRODEDUZIONI		Data emissione: Aprile 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		 <small>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA il Post Holder Manutenzione e Progettazione (Ing. Ermanno Freda)</small>	
Studio di Impatto Ambientale: Redatto - VDP srl/Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA		 <small>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</small>	
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA			

INDICE

1. PREMESSA	3
2. SCOPO DEL DOCUMENTO	3
3. OSSERVAZIONE DEL DOTT. PETROSINO DEL 22/03/2017 (DVA-2017-0006789)...	4

1. PREMESSA

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

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

A seguito della diffusione sul sito del MATTM della documentazione integrativa, è stata pubblicata sul medesimo sito l'Osservazione "DVA-2017-0006789" del 22/03/2017.

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'osservazioni presentata dal dott. Vincenzo Petrosino (rif. DVA-2017-0006789 del 22/03/2017).

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 DEL DOTT. PETROSINO DEL 22/03/2017 (DVA-2017-0006789)

Osservazione

Pag. 1 Il contesto agricolo in cui si vuole insediare questo aeroporto, trattandosi di 54 ettari di espropri non possiamo parlare di un semplice adeguamento o piccolo intervento, ha un tessuto residenziale complesso e in continuo sviluppo. I Lidi balneari di cui si parla ovviamente sono frequentati in estate da migliaia di persone, in inverno non stiamo parlando di profondo sud ma di costa sud, frequentata specialmente da migliaia di giovani.

Risposta

Relativamente al contesto territoriale si rimanda a quanto già esaurientemente esposto nelle controdeduzioni di cui all'elaborato INT_REL_06.

Pag. 1 [.....] Quello che all'Enac sembra illogico per quanto riguarda la viabilità e importanti tratti viari pag. 4, ha la sua logicità se si pensa che il contesto delle affermazioni era riferito al carico ambientale che già queste strade hanno sulla popolazione che ci vive. Anche la ferrovia è un elemento di pregio dello scalo, ma potrebbe non esserlo se i binari sono a 300 metri dal fine pista! Bisogna capire che mentre da un lato si sta dicendo che si tratta di una zona agricola con aria perfetta, dall'altra si sottolinea ancora che esistono specie in periodi estivi migliaia di mezzi che già si muovono sovraccaricando la zona. È ovvio che quando alcune misure si fanno in periodi senza grossi movimenti il valore di fondo è basso. Forse bisognerebbe eseguire misure in periodi come agosto e capire poi cosa porta in più un carico aeroportuale. Inoltre ne scaturisce l'altro problema: la vicinanza di particolari arterie alla pista non possono senza ombra alcuna di dubbio non fare prevedere disastri di particolare gravità e la stessa strada nazionale non sembra esente da probabili arrivi lunghi come per i binari della ferrovia. Era in questo contesto che si descriveva la zona, mirabilmente Enac ne vuole fare un valore aggiunto.

Risposta

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.



Pag.2 [.....] *Conosciamo tutti o almeno spero, che sta diminuendo molto la fertilità, che gli interferenti endocrini purtroppo stanno creando una serie complessa di eventi avversi sulla salute. Non leggo cosa ne pensa degli interferenti endocrini Enac e anzi se è a conoscenza di tutti gli studi che esistono al mondo. Da pagina nove a pagina 15 non sembra di avere ottenuto risposte. Non vorrei che Enac scrivendo ad una commissione che ha ricevuto osservazioni da un medico, oncologo, ricercatore volesse fare intendere che non esistono i famosi nessi di causalità. Vorrebbe Enac la tipizzazione del metallo pesante ad esempio con la firma Alitalia o Ryanair trovata nel cancro della tiroide di tizio o caio?*

A pagina 7 leggo testualmente: Tali affermazioni, del tutto apodittiche e prive di qualsiasi riferimento scientifico, non possono essere ritenute pertinenti

Allora a parte che in questo momento con i titoli che lo stato Italiano mi ha concesso e che possono essere rilevati presso la FNOMCeO, posso esprimere il mio "autorevole parere "

Potrei fare qui un elenco di studi i quali riportano la pericolosità di alcuni inquinanti persistenti che interessano anche l'aeroporto.

Voglio però fare di più, allego alla presente i risultati della mia ultima ricerca che è stata presentata a Maggio 2016 al 203 congresso della Sio internazionale. Evidenze che qualcuno ha anche portato alla presidenza della commissione salute europea la quale invierà commissione in Campania. La ricerca in lingua italiana che si allega ha diritti di autore e copyright, pertanto resta documento da prendere agli atti e al momento non riproducibile. Qui è indicato molto chiaramente da dove provengono certe sostanze e come agiscono. Vi invito a leggerla.

Risposta

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