

Osservazioni del Dott. Vincenzo Petrosino

Progetto definitivo del prolungamento della linea ferroviaria convenzionale in ambito metropolitano c.d. "Completamento Metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Pontecagnano Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi"

(ID_VIP/ID_MATTM):

6219

L'intervento in oggetto per il quale si pongono le osservazioni prevede la realizzazione di una linea a semplice binario, di lunghezza complessiva pari a circa 9 km, in affiancamento al binario dispari della linea in esercizio a doppio binario della tratta Salerno – Battipaglia.

Riferimento ...2.6.5 Stazione di Pontecagnano Aeroporto come da documento NN1X RFI (PROGETTO DEFINITIVO

**LINEA SALERNO - PONTECAGNANO AEROPORTO
COMPLETAMENTO METROPOLITANA DI SALERNO
TRATTA ARECHI - PONTECAGNANO AEROPORTO
ELABORATI GENERALI
RELAZIONE GENERALE)**

La stazione della Metropolitana di Salerno, di attestamento, è ubicata al km 8+985 del nuovo tracciato ferroviario, in un tratto di linea in leggero rilevato. In affiancamento alla Stazione della metro viene realizzata una nuova fermata di linea sulla Salerno-Battipaglia, su un tratto di linea in rettilineo in leggero rilevato.

L'area interessata dall'intervento è ubicata in provincia di Salerno tra i Comuni di Pontecagnano Faiano, Montecorvino Pugliano e Bellizzi in un'area a nord-est dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, utilizzata in parte da un'autodemolizione e in parte di pertinenza di un edificio privato.

La posizione e in linea con quanto previsto nel Masterplan Studi di impatto ambientale - Elaborato SIAQGPT- 03 Marzo 2016, che individua l'area per la realizzazione della Stazione Aeroporto Salerno Costa D'Amalfi (M12) e del nuovo parcheggio a servizio della stessa, al km 8+760 della nuova tratta della metropolitana, in una stretta fascia tra la SS 18 a nord e la linea Tirrenica a sud.

L'altezza massima all'estradosso della pensilina, o di qualsiasi elemento della stazione piu alta di essa, non supera l'altezza massima dei pali di sostegno della T.E., o in ogni caso degli ostacoli già presenti. La progettazione del collegamento tra l'ingresso sud e l'aeroporto non è oggetto del presente progetto.

- Tra Pontecagnano e Pontecagnano Aeroporto è prevista la nuova stazione "Sant'Antonio" con binario di precedenza/incrocio, **ed infine, in corrispondenza dell'Aeroporto di Pontecagnano, è da prevedersi la realizzazione di una nuova fermata sia sulla linea metropolitana che sull'attuale linea Salerno-Battipaglia.**

La Stazione di Pontecagnano Aeroporto è ubicata al km 8+985 del nuovo tracciato ferroviario, in un tratto di linea in leggero rilevato. In affiancamento alla Stazione della metro viene realizzata una nuova fermata di linea sulla Salerno-Battipaglia, su un tratto di linea in rettilineo in leggero rilevato. L'area interessata dall'intervento è ubicata in provincia di Salerno tra i Comuni di Pontecagnano Faiano, Montecorvino Pugliano e Bellizzi **in un'area a nord-est dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, utilizzata in parte da un'autodemolizione e in parte di pertinenza di un edificio privato.**

Uno dei principali problemi di questa opera è senz'altro l'aumento di rischio che si viene a creare con la realizzazione dell'opera che incide al davanti della pista dell'aeroporto Costa D'Amalfi.

La stazione metropolitana e un terzo binario sulla Salerno Reggio Calabria è in realtà un'opera in piena fascia rischio A, che potrebbe rappresentare un enorme pericolo per sorvolati se un aereo dovesse uscire dalla pista come accadde pochi anni fa ad Orio al Serio, con **pista più lunga di quella che si prevede a Salerno.**

La domanda (osservazione) in questa fase di progetto è molto semplice:

Può Enac dimostrare o asserire con totale sicurezza, o meglio escludere la possibilità che un aereo possa giungere sui binari o sulla stazione di fermata e determinare, se esistono passeggeri o treni, una strage?

Già si era fatto presente nel master plan dell'aeroporto costa d'Amalfi che al davanti della pista a poco più di 300 metri esistevano i due binari della Salerno Reggio.

Oggi si vuole addirittura aggiungere sempre in fascia di rischio A UN TERZO BINARIO.

Era già da prevedere l'interramento della linea ferroviaria preesistente (tratta principale Salerno Reggio Calabria) e della strada statale. I disastri vanno prevenuti non investigati dopo che sono accaduti o affidati a statistiche o probabilità o peggio ad esempi di situazioni simili. In fase di progettazione si deve "escludere qualunque possibilità di rischio".

Uno degli episodi recenti, appunto Italiano accaduto all'aeroporto di Orio al Serio, dimostra come da foto allegate alla presente, che questo evento può sempre accadere e va previsto.

Accetta codesto ministero questo rischio? Accetta Enac di sottoscrivere che il pericolo è inesistente? Accetta l'ente ferrovie dello stato di costruire questa ulteriore opera al davanti della pista dell'aeroporto?

Il valore aggiunto di una ferrovia che serve un aeroporto, esiste nel momento in cui questa non interferisce in alcun modo con la linea di atterraggio e non introduce nessun fattore di rischio.

In questo caso specifico è palese che la tratta di binari Salerno Reggio Calabria e la costruenda terza linea per la metropolitana insistono in piena fascia di rischio A e a poco più di 300 metri dal fine pista esattamente davanti a questa.

Per tale motivo l'opera dovrebbe essere completamente rivista e riprogettata prendendo in considerazione l'interramento.

Ha tenuto conto Rfi nella stesura del progetto del progetto del nuovo Aeroporto Costa D'Amalfi e della presenza appunto sia della vecchia linea ferroviaria che della nuova a costruirsi in piena fascia di rischio A?

Dagli elaborati presi in visione, non si rileva la presenza della pista dell'aeroporto che incide appunto in piena fascia di rischio A, si accenna alla sua presenza a pag.83 della relazione generale ambientale documento SA0001 001“Osservando tale figura si evince come l'ultimo tratto della linea metropolitana in progetto si sviluppi in affiancamento al sedime aeroportuale, attraversando la superficie di avvicinamento e la superficie di decollo.

A tale riguardo si ricorda che il tracciato in progetto è previsto in stretto affiancamento alla linea ferroviaria esistente e che al termine della linea metropolitana in progetto è prevista la stazione di Pontecagnano Aeroporto. (vedi foto pag allegata)
Aeroporto.

	PROGETTO DEFINITIVO LINEA SALERNO – PONTECAGNANO AEROPORTO COMPLETAMENTO METROPOLITANA DI SALERNO TRATTA ARECHI – PONTECAGNANO AEROPORTO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Relazione generale	COMMESSA NN1X	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA0001 001	REV. B

Nello specifico, l'individuazione di dette superfici è stata tratta dall'elaborato cartografico del Masterplan denominato "Superfici di limitazione ostacoli - Fase 2 e Massimo Sviluppo - Pista 2.200 mt" (10b) ed il cui stralcio è riportato in Figura 4-5.

Osservando tale figura si evince come l'ultimo tratto della linea metropolitana in progetto si sviluppi in affiancamento al sedime aeroportuale, attraversando la superficie di avvicinamento e la superficie di decollo.

A tale riguardo si ricorda che il tracciato in progetto è previsto in stretto affiancamento alla linea ferroviaria esistente e che al termine della linea metropolitana in progetto è prevista la stazione di Pontecagnano Aeroporto.

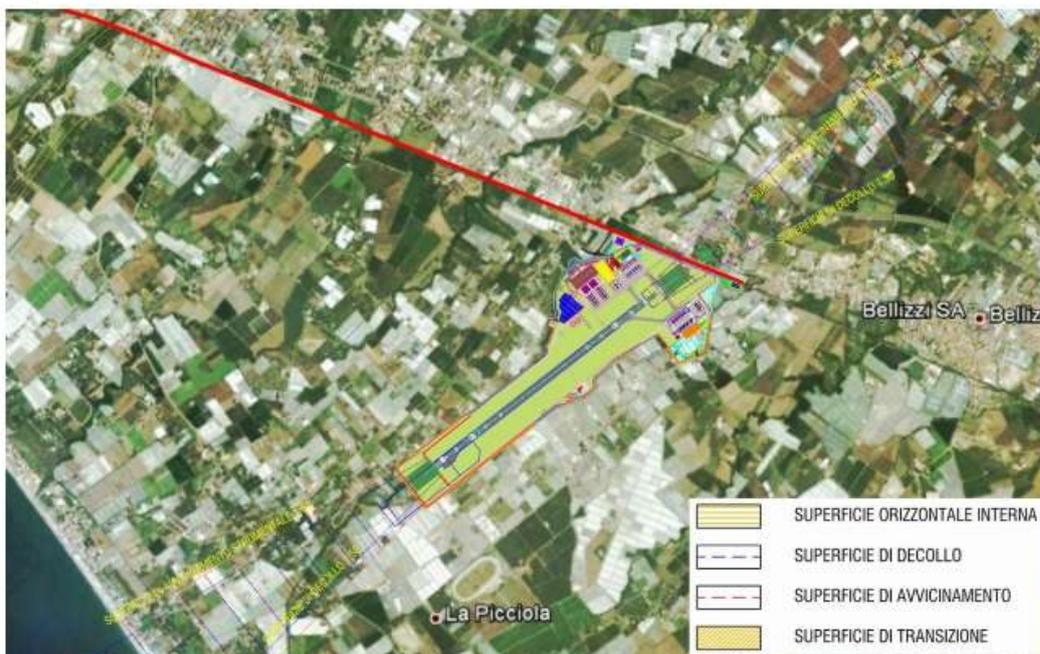


Figura 4-5 Stralcio della tavola di Masterplan "Superfici di limitazione ostacoli - Fase 2 e Massimo Sviluppo - Pista 2.200 mt" (in rosso la linea metropolitana oggetto di intervento)

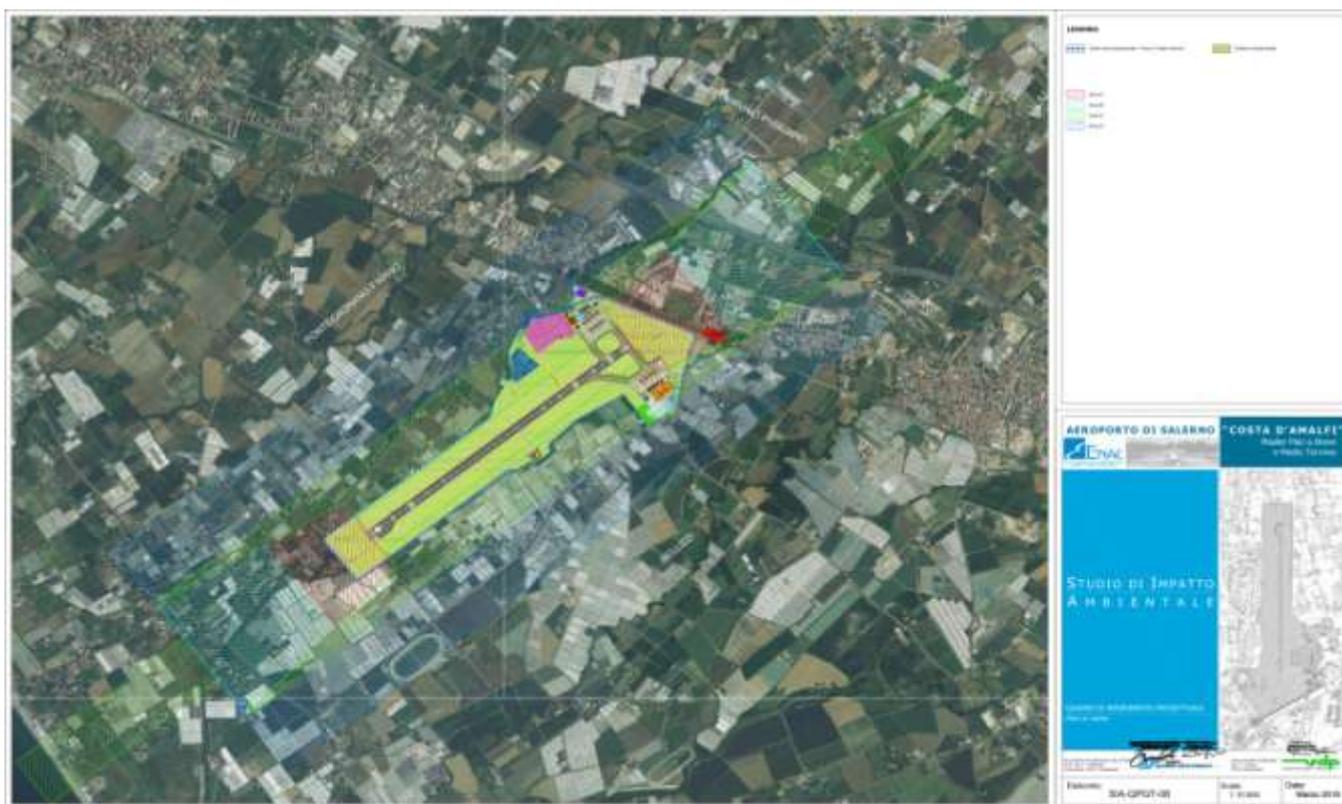
4.3 Considerazioni conclusive

Con riferimento al paragrafo 4.1, relativo alle analisi dei rapporti intercorrenti tra le opere in progetto e gli strumenti pianificatori territoriali e urbanistici di riferimento, il governo del territorio della Campania, sulla scorta della vigente legge urbanistica regionale (LR n. 16 del 22 dicembre 2004 e ss.mm.ii.), si attua mediante una pluralità di Piani, fra loro coordinati e differenziati, i quali, nel loro insieme, costituiscono la pianificazione del territorio stesso.

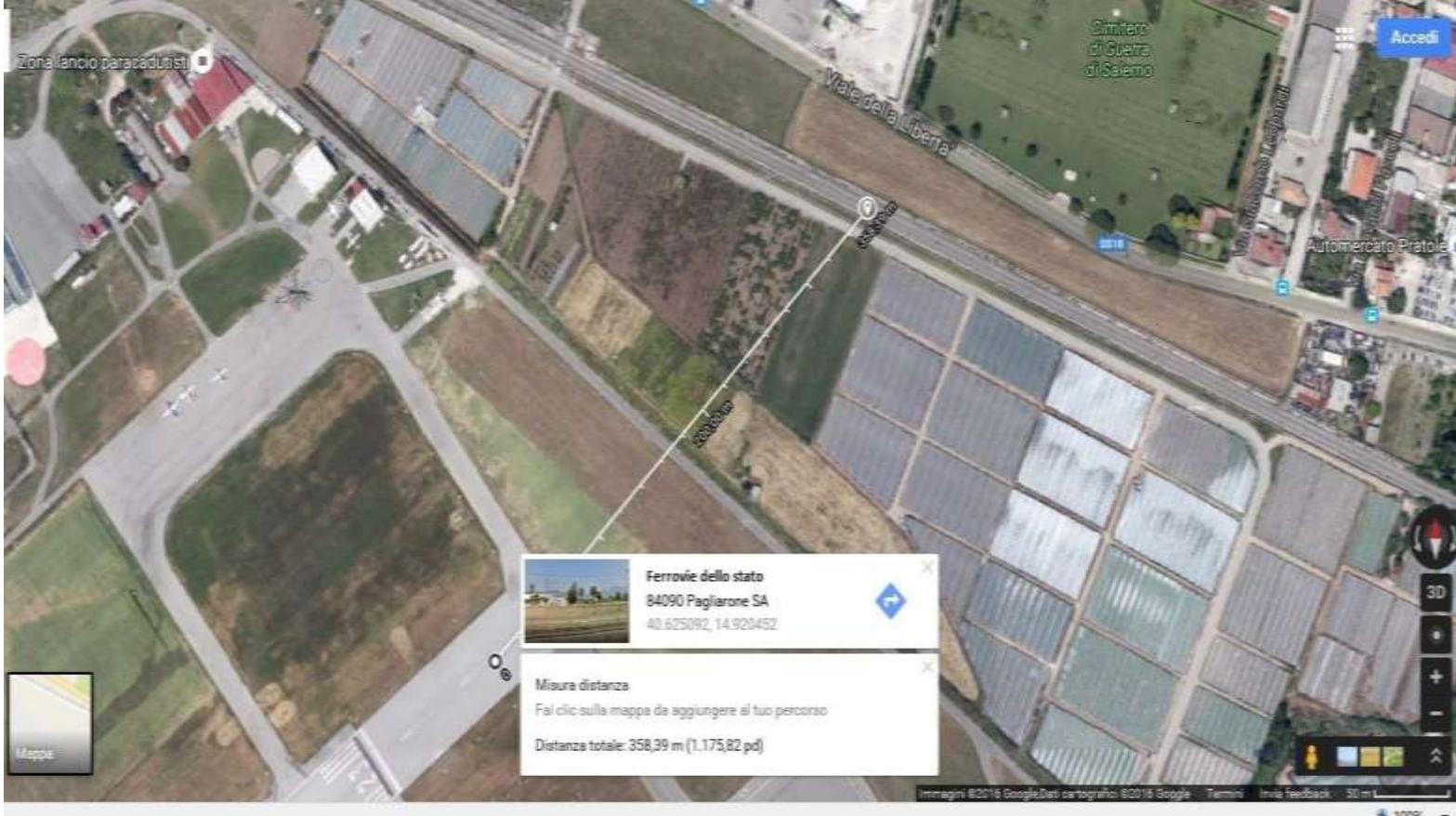
Nessuna discussione sull'interferenza tra aeroporto appunto e opere da costruire. Argomento invece che si ritiene di importanza primaria. Nessuno oggi potrebbe costruire qualcosa in una fascia di rischio A di un aeroporto specialmente se l'opera che si realizza porta a situazioni che possono compromettere seriamente la pubblica incolumità.

Leggo di rispetto all'altezza dei pali delle linee elettriche ferroviarie, ("Data la vicinanza con la pista aeroportuale, è stato verificato che l'altezza massima all'estradosso della pensilina, o di qualsiasi elemento della stazione più alta di essa, non superasse l'altezza massima dei pali di sostegno della T.E. della linea esistente Salerno - Battipaglia, o in ogni caso degli ostacoli già presenti " **Pag. 37** del progetto di fattibilità tecnico economico); **ma in riferimento al rischio che questa struttura avrebbe per la posizione che occupa fisicamente con la sua presenza e per la gente trasportata, non si legge assolutamente nulla.**

Bisognerebbe acquisire dettagliati pareri dell'Enac e di altri enti interessati escludere oltre ogni ragionevole dubbio e secondo le leggi e normative vigenti, **ogni possibile pericolo per sorvolati e trasportati e per la pubblica incolumità in genere.**



Fasce rischio



Distanza della pista dalla linea ferroviaria Salerno Reggio 358,39 metri

Le foto successive riportano l'incidente di Orio al serio con le misure della pista e di quanto l'aereo ha percorso.







