

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a ANTONIETTA DE MARTINO
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

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" Procedura Via ID VIP/ID MATTM 6219

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro *(specificare)* **Osservazioni Progetto Metropolitana Salerno ID VIPID MATTM n°6219**

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo
 Rumore, vibrazioni, radiazioni

Oggetto: Osservazioni rif. Codice procedura VIA (ID VIP/ID MATTM) n° 6219

- 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"-

Uno dei problemi che si dovrebbe porre qualsiasi progetto che introduca un'opera in prossimità di un aeroporto è la sicurezza e lo studio molto attento della riduzione o meglio dell'annullamento dei rischi per i trasportati e sorvolati.

Non a caso nelle varie aree a rischio immediatamente vicino alle piste non è possibile costruire opere che portano a concentrazioni di popolazioni o altro.

In realtà il motivo sembra semplice e intuibile. Un aereo per quanto macchina tecnologica e perfetta purtroppo può sia per condizioni meteorologiche che per semplici avarie o anche errore umano, precipitare o avere problemi specie in fase di decollo e atterraggio.

Resta intuitivo che anche un fuori pista, una difficoltà in fase di atterraggio necessita di spazi che se occupati da strutture importanti, da due binari come nello specifico della tratta nazionale Salerno-Reggio Calabria e Strada Nazionale (SS18), introducono un rischio maggiore non trascurabile o affidabile a percentuali e sorte.

Un esempio di qualche anno fa ci viene dato dall'incidente italiano avvenuto ad Orio al Serio, dove con una pista superiore a 3000 metri (Salerno prevista 2200) portò un aereo ben fuori dalla pista e sulla strada. Solo fortunate coincidenze e l'ora non portarono a perdita di vite umane. Non vorrei pensare cosa accadrebbe se un fatto simile avvenisse mentre transitano treni sulla tratta Salerno Reggio Calabria.

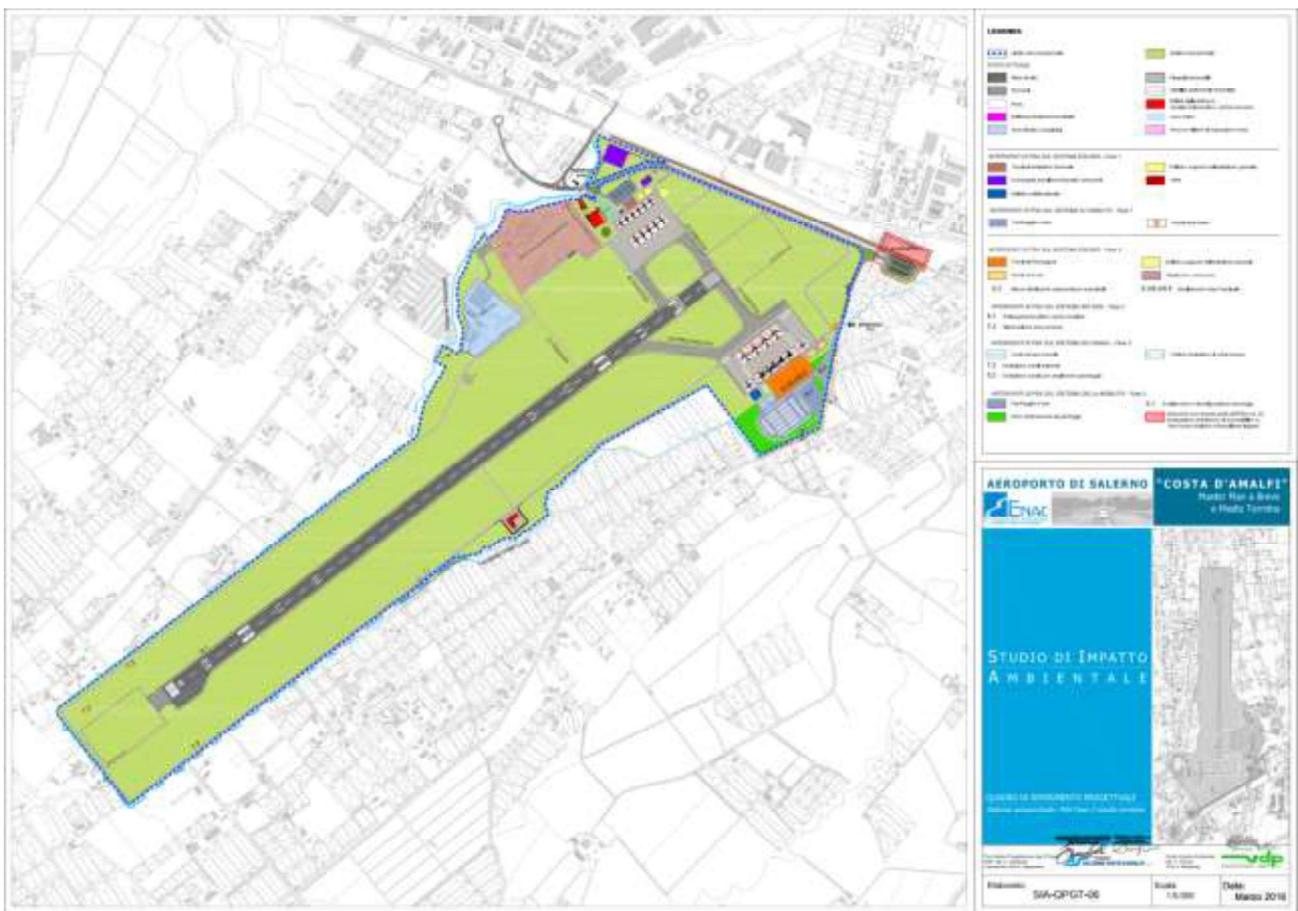
Questa possibilità è conosciuta? Esclusa dagli enti preposti? Sono state prese in considerazioni alternative?

È stata prevista l'opzione zero?

Non bisogna pensare a lugubre o funeste previsioni, bisogna solo pensare che questo può accadere al di là delle statistiche o altre cose.

In questo progetto del gruppo ferrovie dello stato, ai due binari che insistono davanti la pista dell'aeroporto si vuole aggiungere un terzo binario e anche una stazione di arrivo e partenza.

L'opere da costruire incidono, come si vede dalle figure allegate in fascia di rischio, davanti alla pista. (vedi foto)



Dovrebbe il progetto dare ampia descrizione di questo aspetto e acquisire, secondo legge e studio, assicurazioni certe da parte degli enti preposti alla sicurezza dei voli.

Siamo troppo abituati in Italia a ragionare e fare inchieste dopo disastri, poco a prevenirli.

De Martino Antonietta Osservazioni Procedura Via (ID_VIP/ID_MATTM n°6219 Metropolitana Salerno)

L'Enac accetta e consente secondo legge e prescrizioni la presenza di una linea ferroviaria e di un terzo binario per metropolitana e stazione di servizio in quell'area? Le ferrovie che hanno presentato questo progetto quali studi e autorizzazioni hanno ottenuto?

Si può escludere che le stesse non possono mai rappresentare oggetto di disastro di proporzioni non note ma comunque ampie se un aereo giunge su quella zona al momento del passaggio di treni o di stazionamento di persone?

Sottolineo che già la linea ferrata Salerno Reggio Calabria particolarmente attiva in quanto mette in collegamento il Nord Italia con il Sud rappresenta un rischio che Enac non dovrebbe accettare, un terzo binario con metropolitana mi sembra poi davvero un eccesso.

Opere del genere che incidono in questo modo lungo il percorso di aerei probabilmente andrebbero interrate emesse in completa sicurezza al di là di ogni possibile statistica, artificio di resa pista o altro.

Si ritiene che questa opera sia incompatibile con la struttura aeroportuale e che comunque rappresenti un rischio e che comunque la trattazione dello stesso da parte dell'ente ferrovie è carente se non "assente".

Bisogna acquisire chiari pareri da parte dell'Enac e dei Ministeri competenti e relazionare bene questo punto critico dell'opera, non escludendo interventi proprio sulla presenza della linea Salerno Reggio Calabria.

Si allegano alle presenti osservazione le mappe delle zone a rischio, le distanze misurate dalla pista alla Linea ferrata e le foto e mappe dell'incidente di Orio al Serio di cui si è fatto riferimento- esempio (certamente non unico del suo genere nel mondo).

Foto delle misurazioni distanza Pista Linea Ferrata e Strada Statale 18 (SS18)



Foto superiore rappresenta la distanza tra l'inizio della Pista dell'Aeroporto Costa d'Amalfi e la Strada Statale 18 distanza 357,87 metri

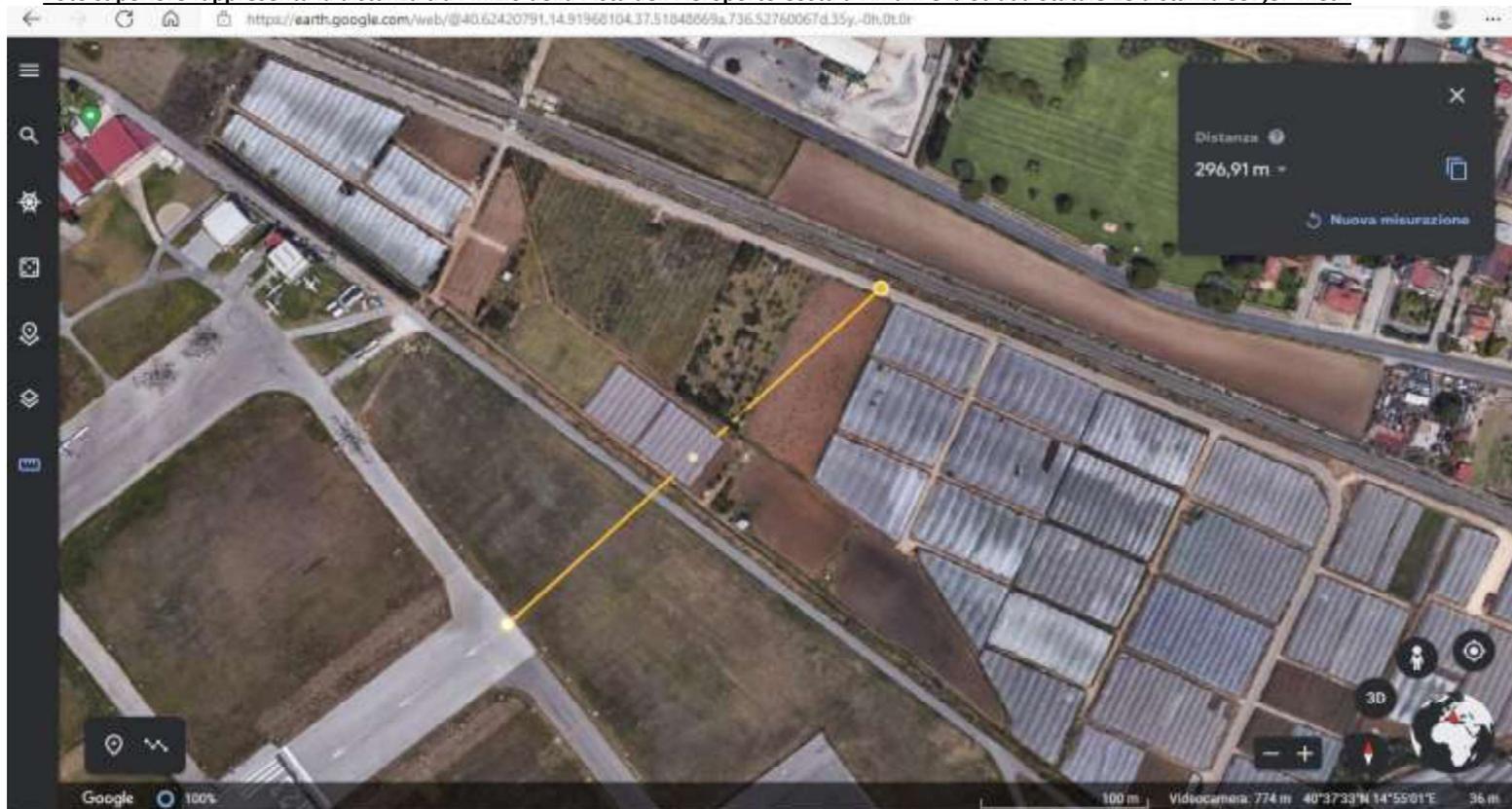


Foto superiore rappresenta la distanza tra l'inizio della Pista dell'Aeroporto Costa d'Amalfi ed il Binario della metropolitana che si vuole realizzare distanza 296,91 metri



Foto superiore rappresenta la distanza tra l'inizio della Pista dell'Aeroporto Costa d'Amalfi e La Linea Ferrata tratta Salerno – Reggio Calabria distanza 311,43 metri

Foto dell'incidente Fuori Pista Aeroporto Orio al Serio (520metri)





Orio, cargo Dhl finisce sulla tangenziale



Orio, cargo Dhl finisce sulla tangenziale



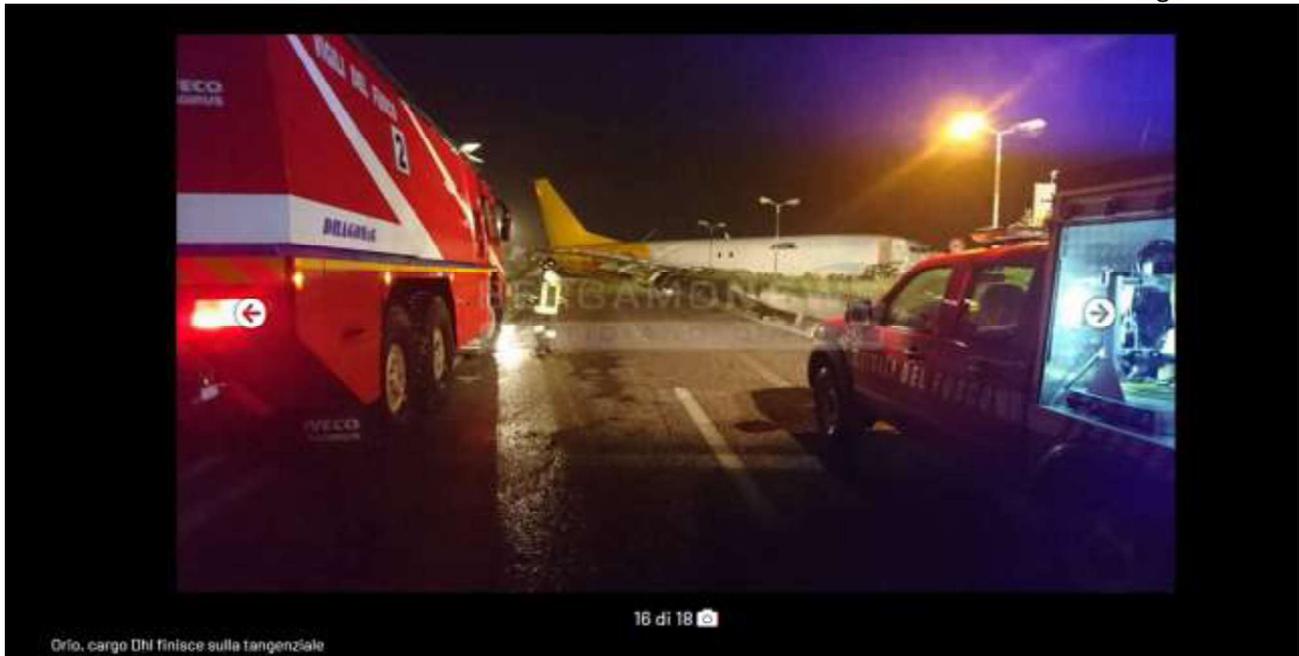
13 di 18 📷

Orlo, cargo Dhl finisce sulla tangenziale



4 di 18 📷

Orlo, cargo Dhl finisce sulla tangenziale



In tutta la descrizione dell'opera non leggo alcuna documentazione che attesti da parte di Enac o da parte dello stesso Ente Ferrovia che questa opera non possa in alcun modo rappresentare una fonte di pericolo per la posizione che occupa in caso appunto di un qualsiasi accidentale problema di un aereo in fase di decollo e atterraggio.

Se un aereo terminata la pista percorrerebbe come ad Orio al Serio 520 metri, impatterebbe con la linea ferroviaria, con la strada statale e se va bene si fermerebbe in pieno " cimitero inglese " .

Per quanto riguarda le valutazioni del danno acustico specialmente nella zona immediatamente vicino alla pista e della sua mitigazione, sarebbe opportuno quantificare il rumore in riferimento al concomitante decollo o arrivo di un aereo. Purtroppo si avranno senza alcun dubbio sommatorie di rumori. Ecco bisognerebbe tenere conto di questo aspetto.

Vedi Vs riferimento "6.11.3 Effetti potenziali riferiti alla dimensione Operativa.

Modifica delle condizioni di esposizione all'inquinamento acustico ancorché, sotto il profilo delle conseguenze indotte sullo stato di salute fisica e psichica della popolazione, il fenomeno risulti analogo a quello indagato in precedenza con riferimento alle attività di realizzazione, in tal caso il Fattore causale posto alla sua origine è – come anticipato – rappresentato dal traffico ferroviario. Conseguentemente, al fine di documentare se ed in quali termini lo scenario di progetto possa comportare una modifica delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico, si è fatto riferimento alle informazioni contenute nello Studio Acustico – Relazione Generale, NN1R00D22RGIM0004001A, e nell'Output del modello di simulazione, NN1X00D22TTIM0004001A. Ciò premesso, prima di entrare nel merito delle risultanze contenute nei documenti prima citati, ai fini di una più chiara ed immediata comprensione del fenomeno in esame, si ritiene necessario operare una sintetica descrizione del contesto di localizzazione dell'opera in progetto, sotto il profilo della localizzazione e della consistenza delle aree residenziali o prevalentemente residenziali. A tal riguardo, come già evidenziato, la porzione territoriale oggetto di studio è possibile distinguere in due diverse

tipologie insediative: a nord della linea ferroviari si riscontra un edificato urbanizzato con alternanza di aree residenziali e aree industriali, mentre a sud la tipologia insediativa risulta essere di tipo agricolo – industriale con la presenza di alcuni nuclei residenziali. Entrando nel merito delle risultanze emerse dallo studio acustico, come detto, questo consta sostanzialmente di due parti di cui la prima dedicata alla stima dei livelli acustici post operam e la seconda all'individuazione e verifica dell'efficacia degli interventi di mitigazione che si rendono necessari al fine di riportare i livelli di esposizione dei ricettori entro i limiti normativi. A tal riguardo, ad eccezione di 52 ricettori, per i quali, come descritto in seguito, si prevedono interventi diretti, con l'inserimento di barriere antirumore è stato possibile riportare i valori di immissione entro i limiti di norma. Le tabelle di dettaglio relative ai livelli sonori simulati sono riportate nell'elaborato Livelli acustici in facciata cod. NN1R00D22TTIM0004001A. All'interno di tale documento è possibile consultare i livelli sonori presso ogni piano di ciascun edificio indagato. Nello specifico, l'applicazione del modello di simulazione, sulla base del quale sono stati stimati i livelli sonori derivanti dall'esercizio della linea ferroviaria esistente Salerno – Battipaglia e del completamento della metropolitana di Salerno secondo il modello di esercizio di progetto, ha evidenziato alcuni superamenti dei limiti in corrispondenza di un numero limitato di edifici per i quali non è risultata possibile la completa mitigazione con intervento alla sorgente (Barriere Antirumore), causa notevole altezza e/o breve distanza dalla sorgente. Per tali ricettori, a valle della verifica condotta considerando l'abbattimento del sistema muro-infissi-vetro, è emersa la necessità di prevedere la sostituzione degli attuali infissi, ossia interventi diretti. Per tutti i ricettori, comunque, dovrà essere verificato - successivamente alla completa messa in opera della linea e con l'entrata in vigore del Modello di Esercizio preso alla base dello Studio Acustico - il rispetto dei limiti interni. Il dettaglio degli interventi diretti è riportato nell'elaborato NN1R00D22SHIM0004002A”

“Tratto della Relazione Generale NN1X00D22RGSA0001001B”

	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

siano tali da comportare delle modifiche delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento vibrazionale.

Per quanto concerne le due situazioni per le quali possono potenzialmente determinarsi situazioni di disturbo, occorre in primo luogo tener presente che i valori limite definiti dalla norma UNI, alla quale si è fatto riferimento, sono relativi a sorgenti che, essendo di tipo continuo, risultano conservativi rispetto ad una sorgente di tipo intermittente o addirittura transitoria quale quella costituita dalle attività di cantiere e che nello studio condotto il periodo di attività è stato considerato pari a 7 ore consecutive.

Posto quindi che il risultato emerso è rappresentativo della condizione più cautelativa, si ricorda che nell'ambito del Progetto di monitoraggio ambientale (NN1X00D53RGCA0000001B) è stata prevista la localizzazione di un punto di misura espressamente rivolto al controllo degli effetti indotti dal fronte avanzamento lavori in corrispondenza di detti tre ricettori.

A fronte di quanto sopra riportato, in via cautelativa, la significatività dell'effetto in esame è stata stimata come "oggetto di monitoraggio" (Livello di significatività D).

6.11.3 Effetti potenziali riferiti alla dimensione Operativa

6.11.3.1 Modifica delle condizioni di esposizione all'inquinamento acustico

Ancorché, sotto il profilo delle conseguenze indotte sullo stato di salute fisica e psichica della popolazione, il fenomeno risulti analogo a quello indagato in precedenza con riferimento alle attività di realizzazione, in tal caso il Fattore causale posto alla sua origine è – come anticipato – rappresentato dal traffico ferroviario. Conseguentemente, al fine di documentare se ed in quali termini lo scenario di progetto possa comportare una modifica delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico, si è fatto riferimento alle informazioni contenute nello Studio Acustico – Relazione Generale, NN1R00D22RGIM0004001A, e nell'Output del modello di simulazione, NN1X00D22TTIM0004001A.

Ciò premesso, prima di entrare nel merito delle risultanze contenute nei documenti prima citati, ai fini di una più chiara ed immediata comprensione del fenomeno in esame, si ritiene necessario operare una sintetica descrizione del contesto di localizzazione dell'opera in progetto, sotto il profilo della localizzazione e della consistenza delle aree residenziali o prevalentemente residenziali.

A tal riguardo, come già evidenziato, la porzione territoriale oggetto di studio è possibile distinguerlo in due diverse tipologie insediative: a nord della linea ferroviari si riscontra un edificato urbanizzato con alternanza di aree residenziali e aree industriali, mentre a sud la tipologia insediativa risulta essere di tipo agricolo – industriale con la presenza di alcuni nuclei residenziali.

	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

Entrando nel merito delle risultanze emerse dallo studio acustico, come detto, questo consta sostanzialmente di due parti di cui la prima dedicata alla stima dei livelli acustici post operam e la seconda all'individuazione e verifica dell'efficacia degli interventi di mitigazione che si rendono necessari al fine di riportare i livelli di esposizione dei ricettori entro i limiti normativi.

A tal riguardo, ad eccezione di 52 ricettori, per i quali, come descritto in seguito, si prevedono interventi diretti, con l'inserimento di barriere antirumore è stato possibile riportare i valori di immissione entro i limiti di norma. Le tabelle di dettaglio relative ai livelli sonori simulati sono riportate nell'elaborato Livelli acustici in facciata cod. NN1R00D22TTIM0004001A. All'interno di tale documento è possibile consultare i livelli sonori presso ogni piano di ciascun edificio indagato.

Nello specifico, l'applicazione del modello di simulazione, sulla base del quale sono stati stimati i livelli sonori derivanti dall'esercizio della linea ferroviaria esistente Salerno – Battipaglia e del completamento della metropolitana di Salerno secondo il modello di esercizio di progetto, ha evidenziato alcuni superamenti dei limiti in corrispondenza di un numero limitato di edifici per i quali non è risultata possibile la completa mitigazione con intervento alla sorgente (Barriere Antirumore), causa notevole altezza e/o breve distanza dalla sorgente. Per tali ricettori, a valle della verifica condotta considerando l'abbattimento del sistema muro-infissi-vetro, è emersa la necessità di prevedere la sostituzione degli attuali infissi, ossia interventi diretti.

Per tutti i ricettori, comunque, dovrà essere verificato - successivamente alla completa messa in opera della linea e con l'entrata in vigore del Modello di Esercizio preso alla base dello Studio Acustico - il rispetto dei limiti interni.

Il dettaglio degli interventi diretti è riportato nell'elaborato NN1R00D22SHIM0004002A - *Schede tecniche interventi diretti sui ricettori*. I punti di calcolo sono riportati nello stralcio planimetrico output del software di simulazione acustica.

A fronte di quanto sopra riportato che, come detto, è riferito all'esercizio del completamento della metropolitana di Salerno e dell'esercizio della linea ferroviaria esistente Salerno – Battipaglia, la significatività dell'effetto in esame è stata stimata come "oggetto di monitoraggio" (Livello di significatività D).

6.11.3.2 Modifica delle condizioni di esposizione all'inquinamento vibrazionale

L'effetto in esame concerne le conseguenze sulla salute umana derivanti dall'esposizione all'inquinamento vibrazionale e, segnatamente, i termini in cui dette condizioni di esposizione possano variare in esito all'esercizio ferroviario secondo il modello di esercizio di progetto.

Anche per quanto riguarda l'inquinamento da polveri sottili come si legge, lo stesso va visto in riferimento alla presenza dello stesso aeroporto e dell'inquinamento diretto e indotto dalla presenza dello stesso.

Questo aspetto di sommatoria di inquinamento e inquinanti e i loro effetti per la salute umana non sono trattati.

Un'opera del genere al servizio di un'altra si deve integrare e interagire senza peggiorare l'impatto dell'altra o per lo meno quantizzarlo sommando all'alto e chiarire gli aspetti di questa sommatoria.

Gli aspetti di sommatoria rumore e inquinamento vanno trattati come se fosse una sola cosa e con capitoli a parte da sottoporre ad osservazioni.

Bisogna integrare con tutto ciò che lo studio di impatto ambientale dell'Aeroporto Costa d'Amalfi ha definito, tenere conto dei traffici previsti e del piano industriale e " delle prescrizioni da adempiere ". Entrambe le opere incideranno sul territorio e sulla popolazione in modo importante.

In parole povere ogni struttura e infrastruttura che viene costruita su un territorio conduce ad effetti (in questo caso rumore e inquinanti) che si somma ad altri contesti e che **non** possono essere visti come singolo problema in quanto l'uno può non consentire la presenza dell'altro. Gli studi poi devono riportare dati anche presunti ma a " regime ". Cosa produrrà come rumore e inquinamento ad opere concluse e operanti a regime la ferrovia e l'aeroporto ?

Il livello di rumore del passaggio di un treno e l'arrivo o partenza di un aereo potrebbero sommarsi e gli effetti da relazionare , studiare e mitigare. Bisogna tenere conto dei tipi di aeromobili previsti e del traffico che si prevede a Regime secondo Piano industriale. Così per gli stessi inquinanti pm citati.

Questo aspetto va appunto approfondito, descritto e studiato.

Ovvio che il punto principale è rappresentato dalla presenza delle opere davanti alla pista.

Non credo che Enac o i comuni possano autorizzare domani la presenza di una qualsiasi struttura in quella zona che portano a luoghi dove si aggregano più persone. In questa ottica e secondo legge, scienza e coscienza va analizzata la problematica rilevata.