



RFI-DIS-DIN.NB\A0011\P\2022\PROVV0058 del 14/04/2022

Direzione Investimenti

Direzione Investimenti Area Sud

Progetti Napoli e Itinerario Napoli Bari

Il Referente di Progetto

Ministero della Transizione Ecologica,
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V Procedure di valutazione VIA e
VAS
PEC: VA@pec.mite.gov.it.

p.c. Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
PEC: ctva@pec.minambiente.it

Direzione Investimenti Area Sud
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
c.a. Ing. Roberto Pagone

Oggetto: [ID_VIP: 6219] Progetto definitivo del "Completamento Metropolitana di Salerno: tratta Arechi - Pontecagnano Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" CUP: J44G1900001000

Riscontro alle osservazioni intervenute nell'ambito del procedimento di VIA

Con riferimento al procedimento in oggetto e alla riunione di presentazione del progetto in argomento tenutasi il 18 febbraio u.s. con la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, al fine di fornire ulteriori elementi in merito alle osservazioni emerse in fase di consultazione del pubblico, si rappresenta quanto segue.

Le osservazioni presentate da parte di alcuni cittadini privati sono sostanzialmente riconducibili alla scelta della localizzazione della stazione a servizio dell'aeroporto.

Si precisa che l'ubicazione della stazione prevista in progetto era già stata predeterminata nel "Master Plan breve e medio termine" del progetto di ampliamento dell'aeroporto presentato dalla Società Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" a codesto Ministero per il rilascio della compatibilità ambientale intervenuta con Decreto MATTM-MiBACT n. 36 del 6/02/2018.



Nel parere della Commissione tecnica VIA –VAS n.2503 del 29/09/2017, parte integrante del suddetto decreto, in riferimento alla realizzazione del potenziamento dell'aeroporto è stato raccomandato *“prima dell'inizio dei lavori – la definitiva approvazione dei progetti ferroviari di collegamento della stazione di interscambio fra la metropolitana e la linea nazionale della linea Salerno Reggio Calabria in corrispondenza dell'aeroporto mediante la costruzione del terzo binario”* (raccomandazione n. 3).

Rispetto alla predetta ubicazione, nel corso dello sviluppo del progetto di fattibilità tecnica ed economica del progetto definitivo in argomento, sono state valutate alcune diverse ipotesi di localizzazione sulla base delle caratteristiche del territorio attraversato.

In particolare, una prima ipotesi vedeva l'arretramento della fermata verso ovest: in tale scenario si è riscontrato non solo un valore elevato di pendenza della linea non compatibile con le specifiche del Manuale di Progettazione di Rete Ferroviaria Italiana, ma anche una ridotta vicinanza – dell'ordine di un chilometro – tra la fermata Aeroporto e la fermata Sant'Antonio che determinerebbe un pregiudizio alla funzionalità trasportistica delle due fermate.

Una seconda ipotesi vedeva lo spostamento della stazione verso est in posizione avanzata rispetto a quella di progetto, prevedendo il posizionamento dell'impianto nell'unica area libera posta a circa 1,3 km dal terminal aeroportuale. In tale scenario sono emerse le seguenti criticità:

- verrebbe a mancare il collegamento diretto tra la linea metropolitana, la linea ferroviaria e l'aeroporto con una configurazione poco funzionale che perderebbe la caratteristica di intermodalità;
- il nuovo binario della metropolitana non risulterebbe compatibile con le opere d'arte esistenti lungo la Linea Storica per le quali, sarebbe pertanto, necessaria la demolizione/sostituzione. Occorrerebbe, altresì, una nuova opera di scavalco del torrente Volta Ladri;
- la nuova configurazione comporterebbe la demolizione di ulteriori fabbricati di civile abitazione lungo la linea metropolitana.

Per quanto concerne le criticità legate alla modifica delle condizioni di esposizione all'inquinamento acustico, si rappresenta che le analisi condotte nell'ambito del progetto



definitivo, sottoposto al procedimento in oggetto, valutano la condizione *ante, post operam*, e *post operam* con mitigazioni e, conseguentemente, ove necessario, il progetto prevede opere di mitigazione acustica nel rispetto della normativa di settore vigente. Si prevede, inoltre, uno specifico Piano di Monitoraggio in corso d'opera e *post operam*.

Nel restare a disposizione per ogni eventuale ulteriore approfondimento, si porgono cordiali saluti.

Cirio Napoli


Allegati:

- 1) *Nota prot. MiTE n. 99306 del 17-09-2021;*
- 2) *Nota prot. MiTE n. 100577 del 21-09-2021;*

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 più 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)

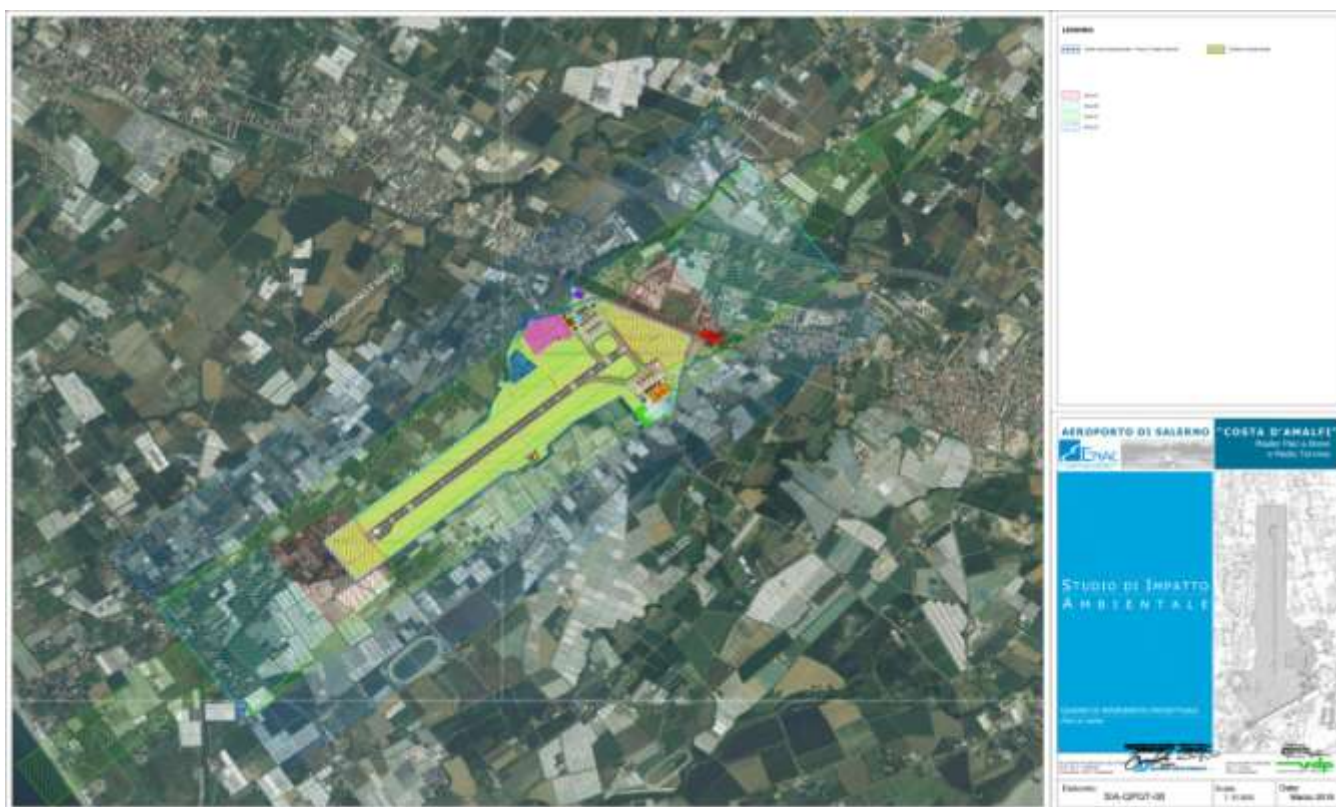
4.3 Considerazioni conclusive

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.**

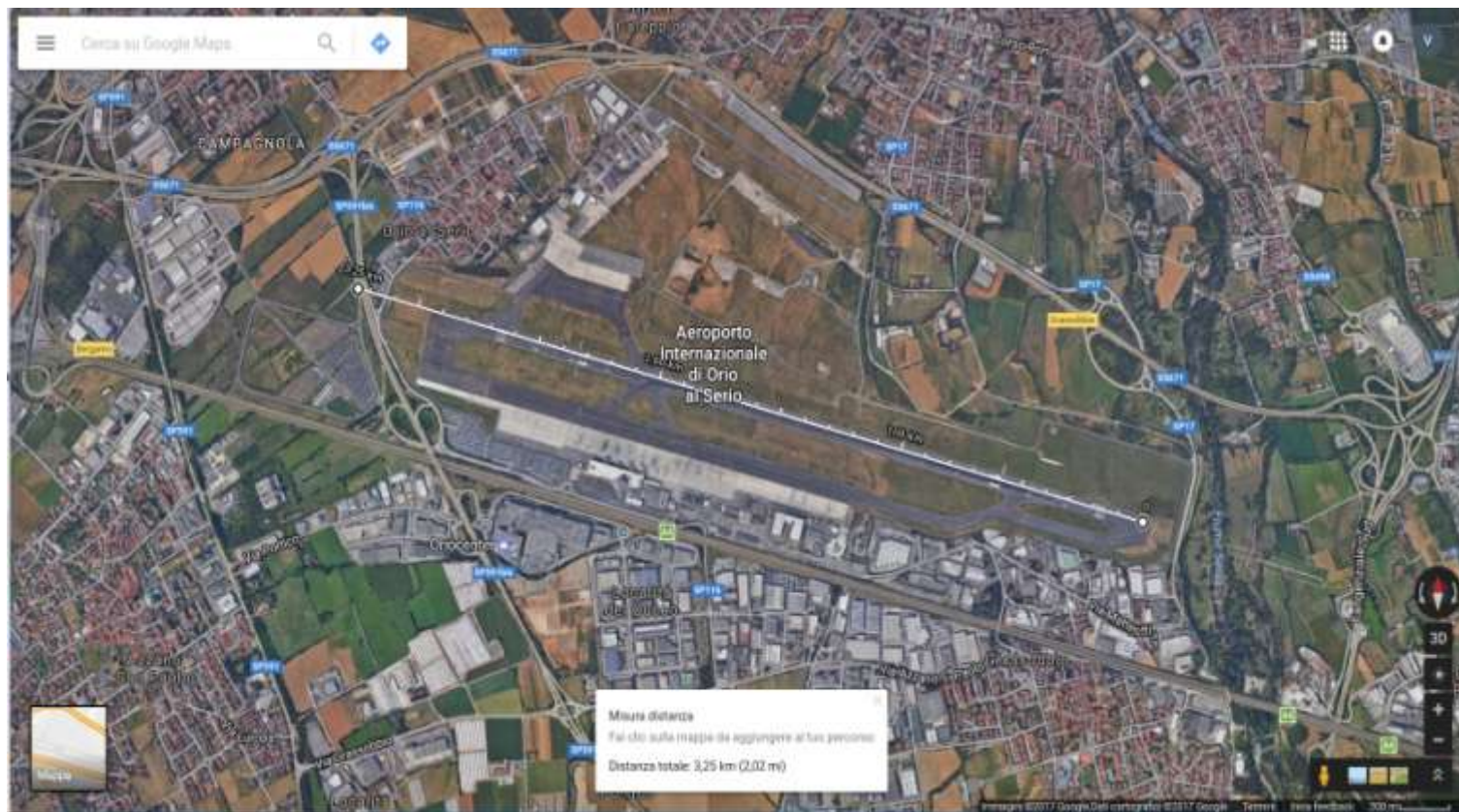


Fasce rischio



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.









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

- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE __ vedi file allegato di 12 pagine "Osservazioni Progetto
Metropolitana Salerno ID_VIPID_MATTM n°6219 Antonietta De Martino "

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso


Allegato - _____ "**Osservazioni Progetto Metropolitana Salerno ID_VIPID_MATTM n°6219 Antonietta De Martino**" _____ **12 pagine** _____

(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data **Pontecagnano Faiano, 18/09/2021** _____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)

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.

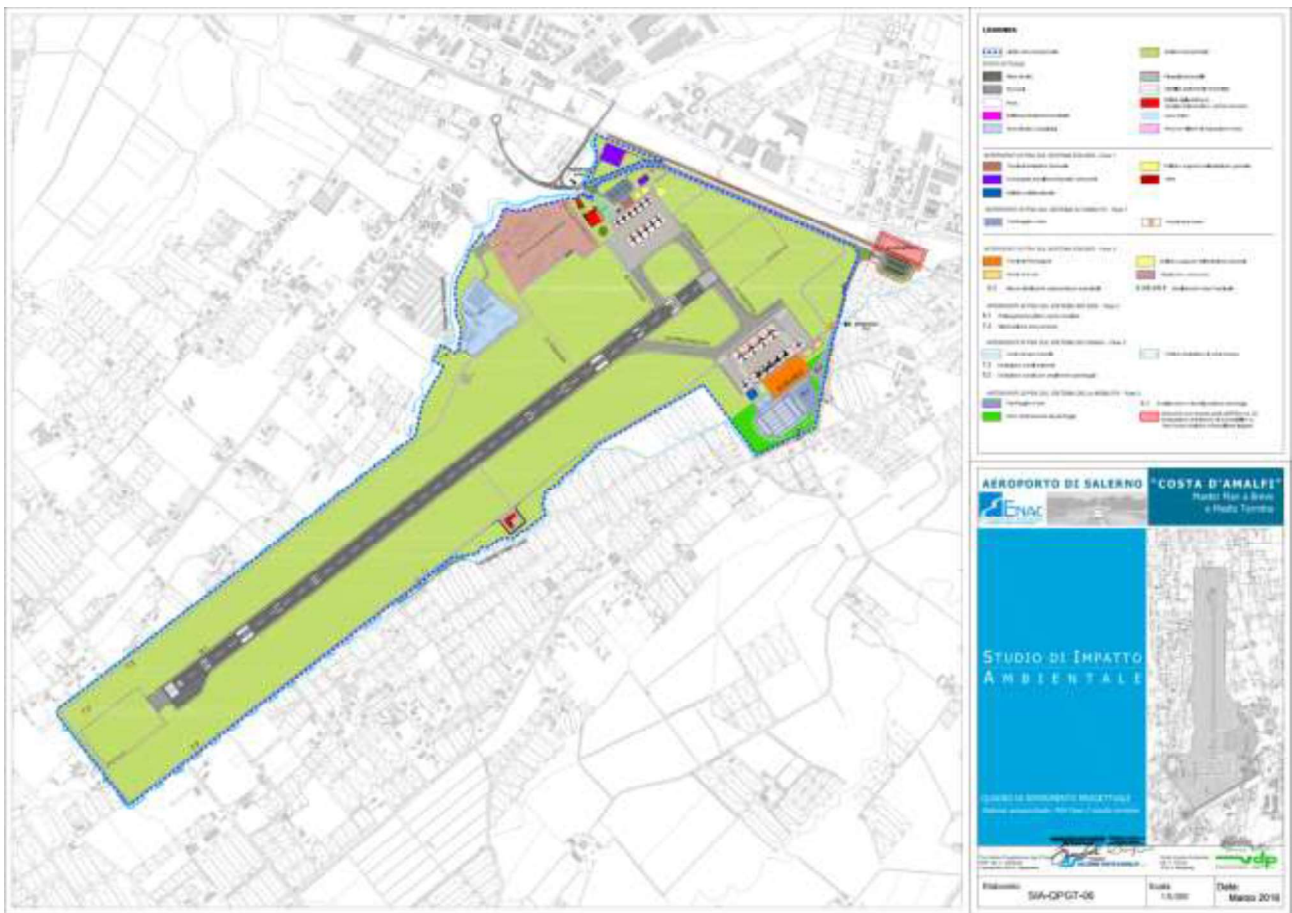
Questa possibilità è conosciuta? Esclusa dagli enti preposti? Sono state prese in considerazioni alternative?

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

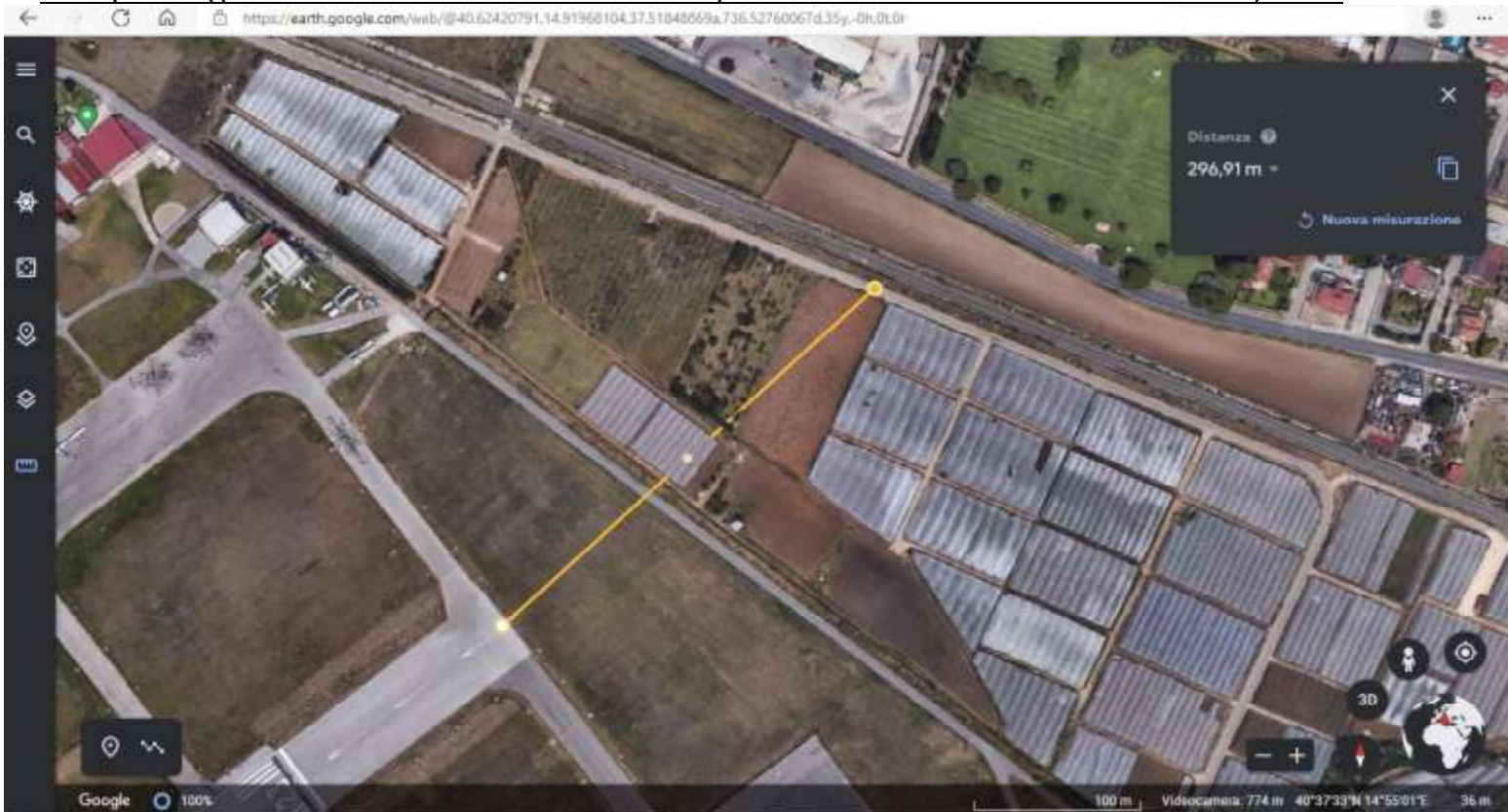


Foto superiore rappresenta la distanza tra l'inizio della Pista dell'Aeroporto Costa d'Amalfi ed il Binario della metropolitana che si vuole realizzare distanza 296,91 metri

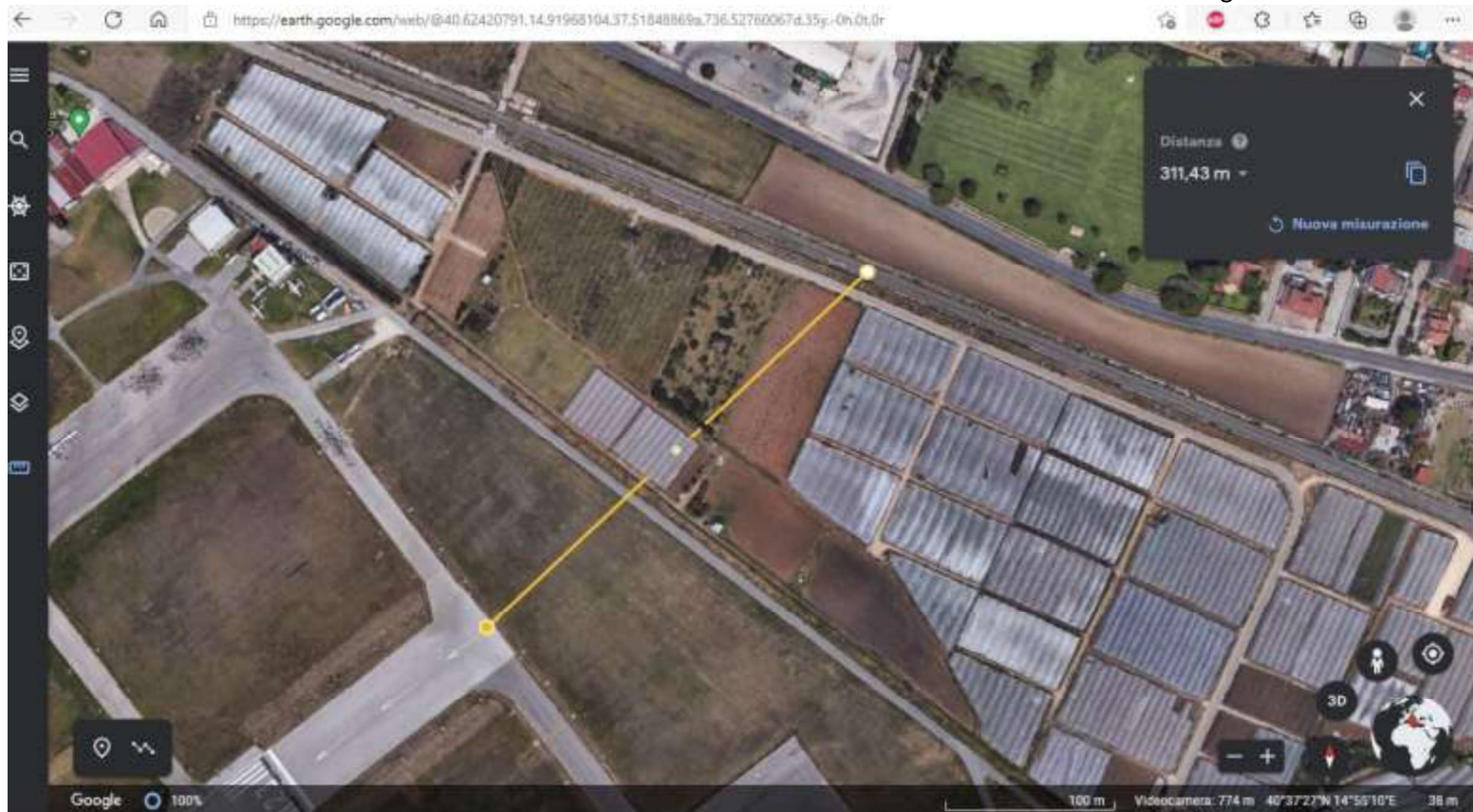


Foto superiore rappresenta la distanza tra l'inizio della Pista dell'Aeroporto Costa d'Amalfi e La Linea Ferrata tratta Salerno – Reggio Calabria distanza 311,43 metri

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





Orio, cargo Dhl finisce sulla tangenziale



Orio, cargo Dhl finisce sulla tangenziale



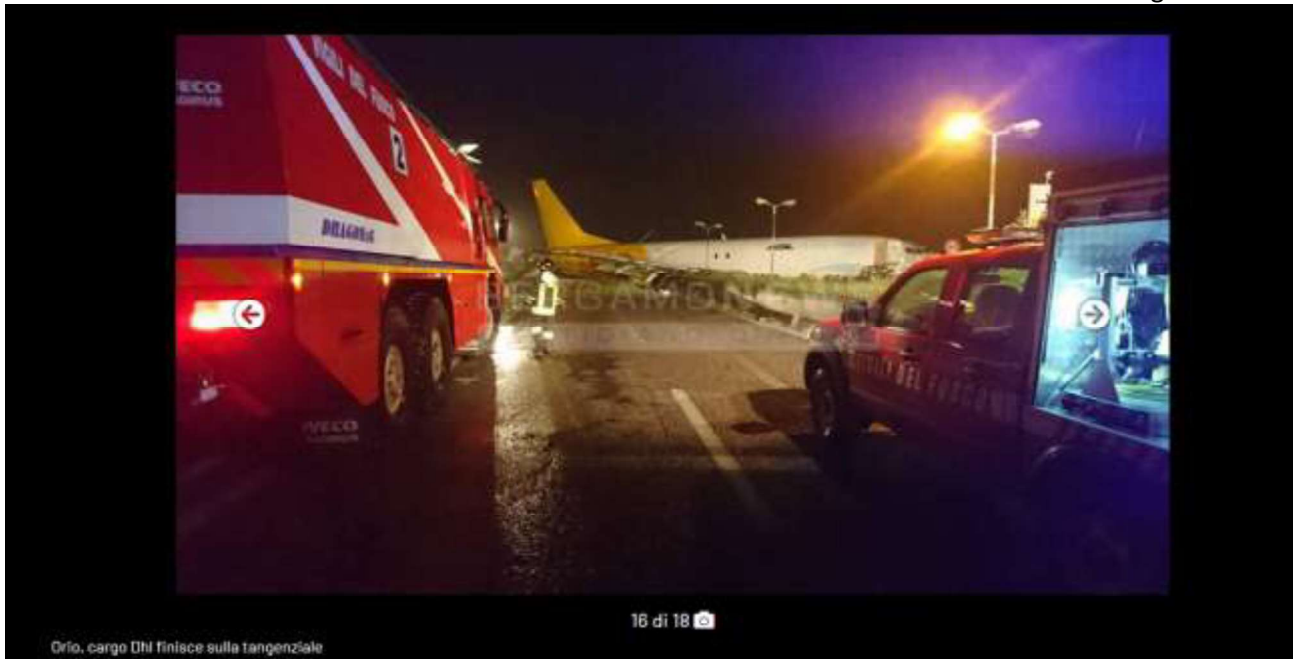
13 di 18 📷

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.