



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale
per la Valutazione di Impatto Ambientale

Roma, 30/04/2003.....

A: ITALFERR SpA
Via Marsala 53/67
00185 ROMA

Protocollo N.: 4856/VIA/2003

Pratica N.:

Rif. Mittente:

- Protocollo N.:

- del

- pratica

Raccomandata a.r.

OGGETTO: Procedura per la valutazione di impatto ambientale del Progetto del raddoppio del binario ferroviario del tratto Ternoli Lesina, di cui al Capo II del D.Legs. n.190/2002.

Data di affidamento al gruppo istruttore 3 aprile 2003

Richiesta di integrazioni

Con nota in data 03/04/03 è stato comunicato a codesta Società l'avvio dell'istruttoria relativa al progetto in oggetto.

Con la presente si comunica che la Commissione, ai sensi e per gli effetti dell'art.20 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n.190, ha ritenuto necessario acquisire le integrazioni di seguito elencate.

1) *Quadro di riferimento programmatico.*

La notevole presenza di vincoli lungo i tracciati di tutte le alternative esaminate e l'attraversamento di aree di pregio, sottoposte a varie forme di tutela, subordinano la formulazione del Giudizio di Compatibilità ambientale all'approvazione da parte delle Amministrazioni competenti.

Si richiede una più ampia documentazione sulla sussistenza delle approvazioni o dei nulla-osta rilasciati dalla Amministrazioni competenti o quanto meno l'avvio dei relativi procedimenti.

2) *Quadro di riferimento programmatico.*

La presenza di punti di interscambio ed il potenziamento di altri sistemi di collegamento fanno prevedere la possibilità di una crescita di attività produttive e di servizi con la loro

rilocalizzazione o la loro nuova localizzazione in funzione dell'aumentata offerta di trasporti. Tutto ciò non può non avere degli effetti rilevanti sull'assetto territoriale e di conseguenza sull'ambiente. Si ricorda che il DPCM 27/12/1988 richiede espressamente di tener conto delle "previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell'intervento, delle infrastrutture di servizio e dell'eventuale indotto" nonché dei "risultati dell'analisi economica costi-benefici".

Per tutte e tre le soluzioni si richiede di definire più efficacemente gli effetti territoriali collegati alla realizzazione dell'opera con particolare riferimento al potenziamento dei collegamenti da e per aree con attività produttive.

3) *Quadro di riferimento programmatico.*

Si richiede un maggior approfondimento sul mantenimento dell'interruzione della continuità urbana nei comuni di Termoli e di Campomarino. In particolare la verifica delle opportunità di sviluppo, in termini sia di disponibilità di aree per attività, per servizi alle industrie ed alla popolazione e per attrezzature sia di accessibilità interna, derivanti dalle varie alternative considerate.

4) *Quadro di riferimento programmatico.*

Nell'illustrare le previsioni del traffico ferroviario il proponente riporta delle incongruenze che non consentono di avere precisi punti di riferimento per l'analisi degli impatti diretti ed indiretti. Altresì carente è l'illustrazione delle indicazioni degli strumenti pianificatori dei trasporti.

Si richiede una più ampia documentazione degli strumenti pianificatori dei trasporti nei quali si inserisce il progetto di cui trattasi, con particolare riferimento al PF2 e allo "Studio di fattibilità del Corridoio Adriatico" del Coordinamento delle Regioni Adriatiche dell'anno 1999.

5) *Quadro di riferimento progettuale.*

Si richiede un maggior approfondimento sugli effetti del mantenimento dell'interruzione della continuità tra fascia costiera ed aree interne che si è venuta a creare storicamente con la realizzazione delle ferrovie lungo la costa, con particolare riferimento alla possibilità di fruizione della spiaggia per le attività ricreative e del rischio per attraversamenti pedonali e/o veicolari impropri.

6) *Quadro di riferimento progettuale.*

Si richiede di approfondire le interazioni tra traffico ferroviario e traffico veicolare sull'adiacente SS 16 con particolare riferimento all'impatto visivo determinato su quest'ultimo dal rilevato ferroviario e sulla permeabilità ai flussi trasversali nei tratti in affiancamento.

7) *Quadro di riferimento progettuale.*

Si richiede di verificare ulteriormente le seguenti misure di attenuazione o compensazione:

- effettivo miglioramento della permeabilità della barriera, costituita dal raddoppio della linea ferroviaria, sia ai fini produttivi che turistici;

- adeguamento delle barriere anti-rumore e dei provvedimenti anti-vibrazioni in corrispondenza dei siti sensibili con particolare riferimento alle aree di interesse naturalistico;
 - realizzazione delle opere d'arte, richieste dalle amministrazioni locali per il miglioramento della viabilità, con particolare riguardo al loro inserimento paesaggistico;
 - effetti dell'accumulo temporaneo di materiali nelle arre di cantiere e risistemazione morfologica delle stesse al termine dei lavori.
- 8) *Quadro di riferimento ambientale.*
Si richiede di approfondire gli effetti determinati dal rilevato ferroviario sulla circolazione idrogeologica soprattutto nei tratti di falda affiorante.
- 9) *Quadro di riferimento ambientale.*
Gli ambiti naturali e paesaggistici di particolare pregio, presenti lungo il tracciato "Soluzione 0" in alcuni casi si sono conservati proprio grazie al relativo isolamento, tuttavia la loro tutela richiede che si consenta la comunicazione per le specie vegetali ed animali (oltre alla permeabilità garantita da interventi come i tombini) tra gli habitat costieri e quelli interni, con la garanzia di adeguati scambi idrici, energetici, etc.
Si richiede un ulteriore approfondimento sulla creazione e/c sul mantenimento della continuità al fine di consentire la conservazione e lo sviluppo di tali aree.
- 10) *Quadro di riferimento ambientale.*
Si richiede l'approfondimento della valutazione di incidenza degli effetti prodotti dai campi elettrici nei tratti di attraversamento o di affiancamento delle aree protette.
- 11) *Quadro di riferimento ambientale.*
Non è stato chiarito il motivo per cui l'analisi della componente rumore e vibrazioni sia stata limitata alla sola "Soluzione 0" e per essa non siano stati effettuati confronti con le altre alternative. Come è noto il rumore e le vibrazioni sono tra i maggiori impatti prodotti da una linea ferroviaria. Inoltre il potenziamento della linea prevede un aumento della velocità media di esercizio ed un significativo incremento nel numero dei treni nell'arco della giornata. I relativi effetti sugli habitat naturali e sugli insediamenti urbani e turistici debbono essere presi in considerazione nel processo di decisionale.
Si richiede di estendere l'analisi del rumore anche le altre due soluzioni per poter effettuare un confronto adeguato.
- 12) *Quadro di riferimento ambientale.*
Nell'illustrare le soluzioni A e B il proponente non considera gli impatti derivanti dal recupero delle aree occupate dall'attuale tracciato ferroviario.
Si richiede una revisione delle analisi degli impatti portando in conto il recupero delle aree residuali.
- 13) *Quadro di riferimento ambientale.*
Nel SLA vengono descritte le modalità di smaltimento dei materiali di rifiuto della attività di costruzione, lasciando indeterminata l'indicazione dei siti di conferimento.

Si richiede di indicare i siti di conferimento dei materiali di risulta con l'analisi degli eventuali impatti.

14) *Quadro di riferimento ambientale.*

Si richiede di effettuare l'analisi della componente socio-economica per tutte le soluzioni proposte.

15) *Aspetti generali.*

Si richiede di predisporre un nuovo quadro comparativo degli impatti che non utilizzi metodi di confronto disomogenei.

16) *Aspetti generali.*

Si richiede di effettuare l'analisi costi e benefici estesa, ovviamente, a tutte e tre le soluzioni prospettate o, se ritenuto opportuno, anche a combinazione delle stesse.

17) *Aspetti generali.*

Si richiede di integrare il progetto con l'allegato che riporti la definizione della rete di monitoraggio ambientale. In tale documento, relativamente alle componenti ambientali impattate dall'opera, dovranno essere indicate e definite le reti di monitoraggio. Occorre, pertanto, illustrare le metodiche utilizzate, ipotizzando la localizzazione di ogni singolo punto di prelievo e i tempi di utilizzazione degli stessi e i tempi di rilevazione, anche con riferimento ai rischi di sopravvenienze e/o incidenti di rilevanza ambientale. In tale contesto dovranno essere descritti i sistemi di monitoraggio anche per le situazioni di emergenza.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
(Ing. Bruno Agricola)

