

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*Commissione Speciale di Valutazione di Impatto
Ambientale

Fiduciaro N. CSVIA/2003/1028.....

Fiduciaro N. CSVIA - VP. 2003/0070.....

Prof. Esperto

nome e cognome
del
incarico

Roma, 11 DIC. 2003

Raccomandata A/R
Anticipata via faxRFI Rete Ferroviaria Italiana
c/o ITALFERR S.p.A.
Via Marsala, 53/67
00185 Roma
c.a. Arch. Pietro Romani

Fax. 06.49752116/2437

e.p.c.
Direzione Generale VIA
II Divisione
Dott. Raffaele Ventresca
SEDE**Oggetto:** Procedura per la Valutazione d'Impatto Ambientale del Progetto:
"Quadruplicamento della Linea Salerno - Battipaglia". **Richiesta
Integratori.**

Con riferimento alla nostra nota Prot. n. CSVIA/2003/892 del 14 novembre 2003 è stato comunicato a RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA l'avvio dell'istruttoria relativa al Progetto in oggetto.

Con la presente si comunica che Gruppo Istruttore, 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.

Preliminarmente si osserva che la Società Proponente ha consegnato, soltanto in data 3 dicembre 2003 CS/VIA/999, soltanto una copia in formato elettronico dello Studio d'Impatto Ambientale invece delle quattro richieste (non rispondente inoltre alle specifiche tecniche del Ministero dell'Ambiente), con note prot. n. 10294/VIA/2003 del 10/09/2003 e prot. CSVIA/2003/892 del 14/11/2003, e sollecitate nel corso della presentazione del progetto, avvenuta il 25/11/2003, mentre ancora non ha provveduto a consegnare le quattro copie del Progetto in formato elettronico. Inoltre alcuni elaborati grafici dello Studio d'Impatto Ambientale sono risultati del tutto illeggibili (Carta geologica con elementi di geomorfologia, Carta dell'ambiente idrico, Planimetria di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica). Di conseguenza il Gruppo Istruttore, stante l'impossibilità di esaminare con il dovuto approfondimento il Progetto e lo Studio d'Impatto Ambientale, si riserva di individuare eventuali problematiche che potranno essere oggetto di ulteriori chiarimenti. Nel contempo si invita a:

- Consegnare quattro copie in formato elettronico del Progetto e del SIA secondo le specifiche tecniche definite dalla Commissione Speciale VIA.
- Sostituire gli elaborati grafici non leggibili allegati allo Studio d'Impatto Ambientale, con due copie perfettamente leggibili.

- Specificare la data di redazione delle basi cartografiche e delle ortofoto utilizzate e, nel caso di palesi difformità rispetto allo stato dei luoghi attuali, provvedere al loro aggiornamento.

Inoltre, a seguito dell'esame del SIA e dei documenti progettuali presentati dal Proponente, e delle risultanze degli incontri avuti con i suoi rappresentanti presso questo Ministero il 25 novembre 2003 ed il 4 dicembre 2003, nel corso del sopralluogo, è emersa la necessità di richiedere le integrazioni articolate nei seguenti 44 punti.

"QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO"

1. Si richiede di dettagliare le modalità per il superamento dell'ostacolo relativo all'autorizzazione da parte del Consiglio Regionale (L.R. 35/87 art. 15) che non prevede tale opera nel PUT (Piano urbanistico-territoriale dell'area sorrentino-amalfitana).
2. Si richiede, con riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTC), che sia specificata la procedura che s'intende seguire per il superamento del divieto d'esecuzione di una nuova infrastruttura ferroviaria.
3. Si richiede, con riferimento ai Piani Stralcio delle Autorità di Bacino del fiume Sarno e Bacino Destra Sele che sia verificata la congruenza dei parametri progettuali con le prescrizioni degli stessi, non solo in forma discorsiva, ma quantitativamente; inoltre si richiede di produrre la carta delle aree a rischio di frane ed alluvioni individuate dalle Autorità di Bacino competenti.
4. Si richiede un'analisi aggiornata degli strumenti urbanistici comunali e/o loro varianti e di precisare i livelli di coerenza con le prescrizioni dei succitati PRG e/o PdF o loro aggiornamenti.
5. Si richiede una sintesi di tutti i piani, vincoli e condizionamenti interferenti con l'opera con evidenziate le eventuali incoerenze e le modalità adottate, o che si intendono adottare per il superamento delle stesse, sia in relazione al tracciato base che alle due alternative proposte.

"QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE"

6. Si richiede un resoconto di sintesi con le caratteristiche dimensionali delle diverse tipologie del tracciato, poiché sui diversi elaborati (relazioni SIA, relazioni del progetto preliminare e cartografie) si sono riscontrati dati contrastanti.
7. Si richiede uno studio sull'analisi del traffico passeggeri/merci per la breve e la lunga percorrenza, allo stato attuale e nello scenario futuro.
8. Si richiede di specificare la superficie direttamente occupata e le aree intercluse con l'elenco e l'individuazione cartografica di tutti gli edifici da demolire.

9. Si richiede di effettuare l'analisi costi-benefici.
10. Premesso che le soluzioni alternative proposte si riferiscono solo ad alcuni tratti di tracciato base e constatate le notevoli problematiche relative agli aspetti idrogeologici e antropici, si richiede di individuare possibili configurazioni alternative nella scelta del corridoio infrastrutturale o plancoaltimetriche al fine di:
- ridurre le interferenze con le aree fortemente antropizzate nel tratto di collegamento della nuova linea con quella esistente a Monte dei Vesuvio e nella zona di Bellizzi e Battipaglia a fine tracciato;
 - consentire il collegamento trasversale con l'entroterra irpino;
 - ridurre le interferenze con l'ambiente idrico sotterraneo;

Inoltre lo studio dovrà essere integrato con l'analisi dell' "Opzione 0".

11. Vista la vicinanza del tracciato proposto con il perimetro del sedime dell'aeroporto di Pontecagnano e in considerazione della direzione della pista, circa perpendicolare al tracciato di progetto, si chiede di effettuare una verifica del rispetto delle vie di fuga in caso di errato decollo/atterraggio.

"QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE"

Componente Atmosfera

12. Si richiede di integrare lo studio effettuando una caratterizzazione meteorologica dell'intera area di studio. (Nello studio sono riportati solo i dati delle statistiche meteorologiche - anno 1997 edite dall'ISTAT relativi alla sola Stazione di Pontecagnano).
13. Si richiede di effettuare una caratterizzazione dello stato di qualità dell'aria attuale con individuazione e localizzazione delle fonti inquinanti e di tenere conto della presenza di infrastrutture e insediamenti generatori di emissioni inquinanti significative: l'area urbana di Salerno-Pellezzano-Pontecagnano, area urbana di Cava dei Tirreni.
14. Si richiede di integrare lo studio valutando l'entità di inquinamento prodotta dai mezzi di cantiere attraverso l'impiego di un adeguato codice di calcolo.

Componente Ambiente Idrico

15. Illustrare gli interventi atti ad evitare che le aree di cantiere modifichino il reticolo idrografico minore, e gli accorgimenti che saranno adottati per evitare che il deflusso delle acque meteoriche, provenienti dai piazzali dei cantieri possa far confluire nei corpi idrici, sia sedimenti, sia tracce di idrocarburi e/o lubrificanti.

16. Indicare le misure di contenimento degli impatti in fase di esercizio nel caso di eventi accidentali.
17. Il Proponente nel SIA afferma che saranno adottati particolari accorgimenti per una corretta manutenzione dei presidi idraulici. Si chiede di fornire ulteriori dettagli in merito.
18. Il Proponente afferma che il viadotto sul fiume Tusciano interferisce in parte con le aree di esondazione. Si chiede di fornire ulteriori dettagli in merito.

Componente Suolo e Sottosuolo

19. Si richiede di integrare il SIA con:
- L'evidenziazione delle interferenze con le aree a rischio così come individuate dalle Autorità di Bacino competenti;
 - le misure dei livelli di falda con relative date, le stratigrafie e le quote dei bocca-poZZi dei piezometri realizzati e di alcuni tra i pozzi censiti in fase di progettazione;
 - un censimento completo delle sorgenti, delle relative portate e delle opere di captazione esistenti (compresi i pozzi delle grandi utenze).
20. Si richiede di definire le possibili interferenze con le falde di pianura relativamente alla realizzazione delle fondazioni dei viadotti, del sottopasso dell'autostrada in prossimità del casello Nocera-Pagani e dei rilevati con particolare riferimento, in quest'ultimo caso, alla compressibilità dei terreni laddove c'è presenza di torba. Si richiede inoltre di definire per tutto il tracciato le possibili interferenze con sorgenti captate e non, con campi pozzi ed altre opere (insediamenti urbani, discariche, ecc) prendendo, eventualmente, in considerazione anche cambi di tracciato e/o di livelletta.
21. Verificare l'eventuale franosità, in atto e/o potenziale, lungo i settori di tracciato che interessano i versanti, specialmente in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie e del raccordo di Sarno, con particolare riferimento alle colate piroclastiche su substrato carbonatico.
22. Stimare gli effetti connessi alle modifiche delle caratteristiche geomorfologiche del suolo e sottosuolo indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura, in riferimento sia ai versanti che alle piane alluvionali.
23. Verificare le interferenze delle opere in sotterraneo (gallerie, sottopassi, ecc.) con le falde idriche, valutando e proponendo i criteri per la risoluzione dei problemi inerenti l'eventuale sbarramento del deflusso delle falde di pianura e l'eventuale drenaggio delle falde di montagna con particolare riferimento a:
- l'impatto del raccordo di Sarno e della galleria S. Giorgio sulla sorgente S. Marina di Lavorate e sul campo-poZZi di S. Mauro (entrambi utilizzati per uso potabile), la cui portata media complessiva è superiore ai 1800 l/s;
 - la possibile "interferenza" della galleria Citola con la falda dei monti di Salerno prendendo in considerazione il fatto che, in caso di accertata

interferenza, la falda possa risultare non tamponabile con la conseguente possibilità che le sorgenti poste a quota più alta possano prosciugarsi (ad esempio, la più vicina alla galleria si trova ad una quota di circa 175 m s.l.m. ed alimenta un acquedotto locale con una portata di circa 5 l/s);

- la possibile interferenza della galleria S. Mango (quote: tra 104 e 71 m circa s.l.m.) con la falda dei monti Picentini (Montagnone e monte Stella) valutando il fatto che, in caso di accertata interferenza, la falda non sarà tamponabile, sia per la probabile presenza di canalizzazioni carsiche, sia per le alte pressioni oggi prevedibili (il livello di falda è ipotizzato a quota 150+170 m s.l.m.);
- la verifica, mediante sondaggi meccanici, i livelli di falda almeno in punti di grande interesse quali i settori lato Irno delle Gallerie Citola e S. Mango e l'alveo di uno dei due rami del torrente Fuorni (a monte dell'abitato di S. Mango Picentino);
- le variazioni di equilibrio idrogeologico che deriverebbero dalla possibilità che la falda possa essere drenata dalla realizzazione delle gallerie e ipotizzare soluzioni in merito all'eventuale protezione ed utilizzazione dell'acqua che sarà drenata.

24. Valutare e progettare opere di surrogazione delle risorse sottratte agli alvei ed alle eventuali opere di captazione prevedendo, in particolare, una soluzione (ad esempio, una canaletta in contropendenza) che consenta di restituire all'Irno ed alle utenze della stessa valle le acque che saranno drenate dal tratto di galleria in dolomia, essendo esse attualmente tributarie delle sorgenti di Cologna. Valutare inoltre una soluzione (ad esempio, un acquedotto) che restituisca l'acqua che sarà presumibilmente sottratta al torrente Sordina.

25. Redigere uno specifico studio pedologico in grado di definire e descrivere le caratteristiche dei singoli suoli interferiti dalle opere e, successivamente identificare i problemi relativi a:

- rischio di inquinamento del suolo
- consumo di suolo con capacità d'uso per fini agricoli e forestali
- rischio di erosione superficiale del suolo

26. Dettagliare la situazione relativa alla discarica di R.S.U. che è ubicata direttamente sulla verticale della galleria Masseria Stabile; essendo possibili filtrazioni in galleria del percolato, attraverso fessure generate dalle operazioni di scavo nel terreno sovrastante la calotta.

Componente Vegetazione, Flora e Fauna - Ecosistemi

27. Si richiede di integrare lo studio della componente floristica che risulta incompleto in relazione ad alcune classi della carta della vegetazione allegata al SIA (della quale si richiedono la fonte e l'aggiornamento).

28. Si richiede di produrre una cartografia di dettaglio delle unità forestali per la ZPS "Picentini" relativamente alla zona che interferisca con il tracciato della ferrovia.
29. Si richiede di organizzare in un maggior numero di classi le unità ecosistemiche al fine di approfondire le analisi specifiche nei confronti dei vari Ecosistemi interferiti.

Componente Rumore e Vibrazioni

30. Si richiede di ripetere/integrare le misure per la caratterizzazione del clima acustico ante operam in corrispondenza dei punti prossimi alla linea esistente secondo le modalità previste dall'Allegato C (Misure di rumore ferroviario) del D.M. 16/03/98. Tali misure dovranno interessare soprattutto i ricettori a più alta significatività in termini di distanza e destinazione d'uso rispetto all'opera in progetto e le aree già critiche da un punto di vista acustico. Chiarire la metodologia adottata per l'effettuazione delle misure nei restanti punti di stima: tempo di misura e posizione del microfono, infatti, non risultano conformi a quanto previsto dall'allegato B del DM 16/03/98, "Norme tecniche per l'esecuzione delle misure".
31. Si richiede di riportare un elenco completo dei ricettori situati nell'area di impatto ed un censimento delle principali sorgenti di rumore esistenti in prossimità di essi, prendendo in considerazione la presenza di eventuali ricettori sensibili esterni all'area di impatto. L'elenco di tutti i ricettori caratterizzati dai punti di misura, che dovrà essere fornito in formato tabellare, dovrà comprendere in particolare la loro tipologia (se sensibili, residenziali o altro) il numero dei piani, la distanza dalle infrastrutture esistenti, da altre sorgenti sonore e dalla nuova linea ferroviaria.
32. Si richiede di ipotizzare una zonizzazione di tentativo per i comuni che ancora non ne dispongono, seguendo i criteri indicati nel documento ANPA "Linee guida ai piani di risanamento acustico" (1997) e fornire le rappresentazioni cartografiche relative alle zonizzazioni acustiche per i comuni che ne sono provvisti.
33. Si richiede di fornire, a corredo delle tavole "Mappa della rumorosità post mitigazioni" e "Mappa dei livelli di rumore in facciata post mitigazioni", tabelle contenenti il confronto tra i livelli diurni e notturni stimati a seguito delle mitigazione previste e i corrispondenti limiti di zona. Rappresentare i livelli di rumore anche in intervalli di 5 dB oltre che di 2 dB, al fine di rendere più agevole il confronto con le mappe relative alla zonizzazione acustica.
34. Si richiede un elenco completo dei dati inseriti nel modello di simulazione utilizzati ed in particolare di precisare:
- se è stata effettuata la calibrazione del modello previsionale mediante specifiche misure di rumore;

- la dimensione delle celle di calcolo secondo le quali viene suddivisa l'area di impatto: tale parametro risulta indispensabile per determinare il grado di accuratezza della simulazione;
- se, sulla base degli elaborati di progetto sono state individuate le diverse situazioni tipo ai fini della simulazione della propagazione del rumore come: linea ferroviaria a quota campagna, in rilevato, in trincea in viadotto;
- se, a queste situazioni, sono state prese in considerazione quelle relative:
 - ai tratti in affiancamento ad altre linee;
 - a tratti in affiancamento o in prossimità di infrastrutture stradali.
- il procedimento adottato nella simulazione anche in previsione di situazioni critiche come l'imbocco e lo sbocco in galleria.

Inoltre, limitatamente ai ricettori più sensibili, riportare su tabella un confronto, tra i valori stimati ante e post mitigazione e il limite di 50 dBA nel periodo diurno e 40 dBA nel periodo notturno (ad esclusione delle scuole).

Stimare i livelli di rumore diurni e notturni anche in sezioni verticali corrispondenti alle facciate di edifici significativi, nei centri ad elevata densità abitativa di Sarno e Battipaglia attraversati dall'infrastruttura ferroviaria.

35. Fornire, per la tipologia di barriera acustica prevista nelle opere di post-mitigazione, i valori dell'attenuazione ovvero della perdita di inserzione, e produrre elaborati grafici di sezioni orizzontali significative, che mostrino la posizione relativa fra linea ferroviaria, barriera acustica e ricettori sensibili.
36. Riportare l'elenco dei cantieri o in subordine l'elenco di quelli principali, evidenziando le principali attività previste e per ciascuna di queste i macchinari impiegati e le relative modalità di impiego. Individuare le aree di impatto dei singoli cantieri ed effettuare la stima dei livelli di rumore, mediante un opportuno modello previsionale, in corrispondenza di quelli situati in prossimità delle zone a maggiore densità abitativa e a più alta concentrazione di ricettori sensibili. Nella previsione del rumore di cantiere devono essere altresì riportati i livelli diurni e notturni che il cantiere produce nei ricettori sensibili situati nell'intorno. Si deve valutare la presenza delle componenti tonali, a bassa frequenza ed impulsive, poiché il cantiere si configura come sorgente fissa. Nella eventuale presenza delle suddette componenti, i livelli di rumore previsti nelle condizioni di esercizio del cantiere devono essere corretti con i fattori KT, KB e KI, e successivamente confrontati con i limiti di zona. È infine necessario verificare il rispetto dei limiti differenziali almeno nei ricettori sensibili più vicini al cantiere.
37. Stimare i livelli di vibrazione nelle condizioni di cantiere mediante un modello previsionale sulla base delle caratteristiche dei macchinari impiegati nel cantiere, dei dati del traffico di cantiere e delle caratteristiche geologiche del suolo. I livelli suddetti dovranno essere confrontati con i limiti di normativa per ciò che riguarda l'effetto delle vibrazioni sugli individui (UNI 9614 ed ISO 2631/2) e sugli edifici (UNI 9916).
38. Valutare i livelli di vibrazione post-operam all'interno di un'opportuna area d'impatto mediante un modello previsionale in funzione delle condizioni di esercizio previste e delle proprietà geologiche dei terreni. I livelli suddetti

dovranno essere confrontati con i limiti di normativa per ciò che riguarda l'effetto delle vibrazioni sugli individui (UNI 9614 ed ISO 2631/2) e sugli edifici (UNI 9916).

Componente Radiazioni non ionizzanti

39. Si richiede il censimento di tutte le sorgenti di emissioni di campi elettromagnetici presenti nell'area di progetto e di eventuali aree urbane o abitazioni isolate interessate dalla presenza contemporanea di diverse tipologie di sorgenti emittenti, (antenne radio, telefoniche ecc..) oltre a quelle di progetto.
40. Si richiede la stima dettagliata dei valori di campo elettrico e campo magnetico prodotti a seguito delle nuove SSE e dei nuovi elettrodotti e la verifica del rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente. Nella valutazione si dovrà tener conto, oltre che dei parametri caratterizzanti i valori di emissione:
- dell'eventuale interazione tra linee diverse (situazione che si verifica nel caso di linea AT e di linea ferroviaria vicine);
 - della disposizione dei conduttori su piani diversi (situazione che si verifica nel caso degli attraversamenti);
 - delle eventuali situazioni di affiancamento/attraversamento della linea AT e della linea di contatto con elettrodotti AT di altro gestore.

Le valutazioni dei campi dovranno essere fatte in condizioni stazionarie, ad esempio alle massime tensioni e correnti nominali di esercizio.

I risultati dovranno essere rappresentati mediante mappe di isolivello, dalle quali dedurre le situazioni di criticità ed eventuali distanze limite.

Componente Paesaggio

41. Si richiede di puntualizzare la tipologia degli interventi di mitigazione, anche in relazione alle diverse tipologie di paesaggio, con riferimenti precisi sul territorio.
42. Si richiede di approfondire la definizione degli elementi del paesaggio, individuando i beni di valore storico-culturale e testimoniale, ancorché non vincolati, eventualmente presenti in una fascia adeguatamente dimensionata intorno all'asse ferroviario.
43. Si richiede di descrivere le misure che si intendono approntare in fase di cantiere per minimizzare le interferenze sugli elementi storico-testimoniali del paesaggio.
44. Si invita a produrre adeguate fotosimulazioni dei tratti più significativi (viadotti, ponti, imbocchi delle gallerie e trincee) e delle aree interessate da interventi di ripristino (cantiere, cave e discariche).

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte della società proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Lag. Bruno Agricola)





Roma, 12.1.2004

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto
Ambientale

Protocollo N° CSVIA/2004/005

Pratica N° CSVIA-VP-2003/0070

Ref. Mittente

protocollo n°

del

pratica

Raccomandata A/R

Anticipata via fax

RFI Rete Ferroviaria Italiana
c/o ITALFERR S.p.A.
Via Marsala, 53/67
00185 Roma
Fax 06.49752437-2116

e. p.c. Direzione VIA
Divisione II
Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

Oggetto: Procedura di VIA di cui agli artt. 17 e ss. del D.Lgs. n. 190 del 20 agosto 2002 sul Progetto Preliminare: "Quadruplicamento della Linea Salerno - Battipaglia". **Concessione di proroga per predisposizione integrazioni.**

Si fa riferimento alla Vostra nota DT/Prot. n° 701/2003 del 23 dicembre 2003 con la quale, in relazione alla nostra richiesta di integrazioni inviata con lettera prot. CSVIA/2003/1028 del 11 dicembre 2003, a Voi pervenuta il 12/12/03, viene richiesta una proroga di 90 giorni per la consegna delle predette integrazioni.

A tale riguardo, come precedentemente concordato per le vie brevi e tenuto conto dell'entità della documentazione da produrre, si concede la proroga di 90 giorni, come richiesto, per la consegna della documentazione integrativa.

Si resta in attesa di tali integrazioni entro il 10 aprile 2004.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)

Via Cristoforo Colombo 112 00147 ROMA Tel 0657223601 / fax 0657223520