

			CONTRACTOR Ref		TR01-AX-BS-T3500000092			
			Doc Type	REP	Discipline		CIV	
			System/ Subsystem	00	Class	3	Page 1 of 103	

**PROGETTO INTERREGIONALE
TEMPA ROSSA**

DA05 – AREA DI CARICO

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
SINTESI NON TECNICA**

DOCUMENT N°: TR01-TPR-35-EPC1-120092



Rev.	Status	Date	Revision memo	Issued by	Checked by
0	Rep	08/08/2017	IFI	Antonio Levato Matteo Profeti Luca Raucci Stefano Monti	Alberto Ansiati

This document has been generated by an Electronic Document Management System. When printed it is considered as a for information only copy. The controlled copy is the screen version and it is the holder's responsibility that he/she holds the latest valid version.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 2 of 103	

INDICE

1	PREMESSA	6
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
3	DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	9
3.1	Generalità e Criteri progettuali di base	9
3.2	Alternative di progetto	15
3.2.1	Alternativa zero	15
3.2.2	Ulteriori alternative progettuali	15
3.3	Fasi del progetto.....	15
3.3.1	Tempistiche di realizzazione	15
3.3.2	Durata delle opere e sfruttamento	15
3.4	Trasporto dell'olio stabilizzato	16
3.4.1	Descrizione dei percorsi	16
3.4.1.1	Dall'area di Caricamento DA5 alla zona industriale di Guardia Perticara	17
3.4.1.2	Dall'area industriale di Guardia Perticara alla Raffineria di Roma	22
3.4.1.3	Dall'area industriale di Guardia Perticara a Foggia (A14)	25
3.4.1.4	Da Foggia alla Raffineria di Falconara Marittima	29
3.5	Fase di cantiere	30
3.5.1	Fasi di lavorazione	30
3.5.2	Programma delle attività	31
3.6	Interferenze delle Opere sull'ambiente.....	32
3.6.1	Azioni progettuali.....	32
3.6.2	Fattori di impatto.....	33
3.6.3	Componenti ambientali interessate all'opera	34
3.6.4	Matrice di interazione.....	34
3.6.5	Rete Natura 2000 e aree protette	36
4	RAPPORTI DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE	49
4.1	Strumenti di Pianificazione Regionale.....	49

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA		Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO		Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092		Page 3 of 103	

4.1.1	Piano Paesistico Regionale.....	49
4.1.1.1	Rapporti con il progetto.....	51
4.1.2	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico	51
4.1.2.1	Rischio Idrogeologico	52
4.1.2.2	Rapporti con il progetto.....	52
4.1.3	Piano Indirizzo Energetico Ambientale Regionale	55
4.1.3.1	Rapporti con il progetto.....	56
4.1.4	Piano di Tutela delle Acque	56
4.1.4.1	Rapporti con il progetto.....	57
4.2	Strumenti di Pianificazione Provinciale	59
4.2.1	Piano Strutturale Provinciale.....	59
4.2.1.1	Rapporti con il progetto.....	60
4.2.2	Il Piano Strutturale Intercomunale della Val d'Agri	64
4.2.2.1	Rapporti con il progetto.....	64
4.2.3	Piano Faunistico Venatorio Provinciale	66
4.2.3.1	Rapporti con il progetto.....	66
4.3	Strumenti di Pianificazione Comunale	67
4.3.1	Piano Regolatore Generale e Regolamento Urbanistico	67
4.3.1.1	Rapporti con il progetto.....	69
4.3.2	Zonizzazione acustica	71
4.3.2.1	Rapporti con il progetto.....	71
4.4	Altri Vincoli.....	72
4.4.1	Vincolo Idrogeologico.....	72
4.4.1.1	Rapporti con il progetto.....	73
4.4.2	Vincolo Archeologico	73
4.4.2.1	Rapporti con il progetto.....	74
4.4.3	Aree Protette.....	75
4.4.3.1	Rapporti con il progetto.....	76
5	STIMA DEGLI IMPATTI.....	78
5.1	Atmosfera	78
5.1.1	Fase di Cantiere.....	78
5.1.2	Fase di Esercizio	79

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 4 of 103	

5.1.3	Valutazione degli impatti dovuti al traffico veicolare	82
5.1.3.1	Tratta iniziale prossima al CO - Risultati	82
5.1.3.2	Tratta di collegamento con raffinerie – Risultati	85
5.1.4	Misure di mitigazione.....	87
5.1.4.1	Fase di cantiere	87
5.1.4.2	Fase di esercizio	88
5.2	Ambiente Idrico	89
5.2.1	Fase di Cantiere.....	89
5.2.1.1	Ambiente Idrico Superficiale.....	89
5.2.1.2	Ambiente Idrico Profondo	89
5.2.1.3	Misure di mitigazione.....	89
5.2.2	Fase di Esercizio	89
5.2.2.1	Misure di mitigazione.....	90
5.3	Suolo e Sottosuolo	90
5.3.1	Fase di Cantiere.....	90
5.3.2	Fase di Esercizio	91
5.3.2.1	Misure di Mitigazione	91
5.3.3	Produzione di rifiuti	91
5.3.3.1	Fase di Cantiere	91
5.3.3.2	Fase di Esercizio.....	91
5.3.3.3	Misure di Mitigazione	91
5.4	Vegetazione	92
5.5	Fauna ed ecosistemi	92
5.6	Rumore e Vibrazioni	93
5.6.1	Area di Carico e Condotta.....	93
5.6.1.1	Fase di Cantiere	93
5.6.1.2	Fase di Esercizio.....	93
5.6.2	Attività di trasporto	96
5.7	Paesaggio	97
5.8	Salute Pubblica	98
5.9	Sistema antropico	99
5.9.1	Fase di cantiere.....	99

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 5 of 103	

5.9.2 Fase di esercizio99

6 PIANO DI MONITORAGGIO103

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 6 of 103	

1 PREMESSA

Il Progetto Interregionale “Tempa Rossa” attiene al “Piano di Sviluppo del giacimento di idrocarburi Tempa Rossa” e riguarda l’estrazione e successiva lavorazione di idrocarburi dal sito di Tempa Rossa, nei territori comunali di Guardia Perticara, in provincia di Potenza e di Gorgoglione, in provincia di Matera. Si tratta, più in particolare, della realizzazione di pozzi per l’estrazione di petrolio e metano, il pretrattamento degli stessi presso un Centro Olio da realizzarsi in prossimità dei pozzi, la posa delle pipeline e condotte per il convogliamento del petrolio verso la raffineria di Taranto, del Gas Petrolio Liquefatto presso un sito di accumulo e distribuzione da costruirsi in territorio di Guardia Perticara, e del metano immesso nella locale rete di adduzione primaria.

Al fine di mettere in opera la nuova soluzione proposta, nel seguito denominata “Area di carico DA5”, è prevista la realizzazione di:

- Un’area di parcheggio per le autobotti;
- Dodici baie per il caricamento di autobotti, dotate di strumentazione di controllo e bracci di carico;
- Due pesa a ponte di dimensione 18 x 4 m, destinate alla pesa delle autobotti in ingresso e in uscita;
- Un edificio prefabbricato a uso uffici, locale tecnico e magazzino, destinato alla gestione del presidio e dell’operatività dell’area;
- Un temossidatore per la combustione dei vapori derivanti dalle operazioni di caricamento, dotata di KO drum;
- Un bacino per il contenimento dell’acqua antincendio dotato di pompe e un sistema di protezione attiva con utilizzo di acqua e schiuma;
- Sistema di comunicazione e gestione dell’emergenza;
- Sistema di drenaggio delle acque meteoriche di dilavamento, dotato di un bacino di contenimento e due pompe di rilancio per l’invio all’impianto di trattamento acque del Centro Olio;
- Sistema per il controllo degli accessi e delle operazioni di caricamento;
- Sistema di telecomunicazione;
- Sistemi elettrici costituiti da trasformatore MT/BT, alimentato dal Centro Olio attraverso una linea interrata;
- Impianti di terra e di protezione dalle scariche atmosferiche;
- Recinzioni con i relativi accessi e le uscite d’emergenza;
- Una condotta da 20” di diametro per il trasporto dell’olio greggio stabilizzato dal Centro Olio all’area di carico DA5;
- Una condotta da 3” di diametro per il collegamento del bacino di raccolta delle acque meteoriche al sistema di trattamento acque del Centro Olio.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 7 of 103	

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il progetto generale di coltivazione e sfruttamento della concessione “Gorgoglione” è territorialmente inquadrato come segue:

- *Regione:* Basilicata
- *Provincia:* Potenza - Matera
- *Comuni interessati:* Corleto Perticara, Guardia Perticara, Gorgoglione
- *Comuni ricadenti nella Concessione:* Guardia Perticara, Pietrapertosa, Castelmezzano, Anzi, Laurenzana, Corleto Perticara, Armento, Missanello, Gorgoglione, Accettura, Stigliano, Aliano e Cirigliano
- *Riferimento I.G.M.:* Carta d'Italia “STIGLIANO” scala 1:50.000 del Foglio n. 490
- *Riferimento C.T.R.:* Ortofotocarta 1:10000 numeri: 506010 Corleto Perticara, 506020 Guardia Perticara, 506030 Gorgoglione, 506050 Armento, 506060 Gallicchio, 506070 Aliano, 490130 Corleto Perticara-Laurenzana, 490140 Gorgoglione, 490150 Stigliano.

Il progetto si estende su una superficie di circa 5 km² e si sviluppa nel territorio compreso tra i comuni di Corleto Perticara, Guardia Perticara, in provincia di Potenza e il comune di Gorgoglione, in provincia di Matera. L'area si presenta prevalentemente collinare con quote che raggiungono i 1000 m s.l.m. e pianeggiante nei fondivalle con quote di 450 m s.l.m. Inoltre il territorio è attraversato da fossi e fiumarelle affluenti di riva sinistra del Torrente Sauro. Quest'ultimo appartiene al bacino del Fiume Agri. Lungo le valli si evidenziano diffusi fenomeni calanchivi, dovuti alla natura litologica (argillosa e sabbiosa) dei terreni.

Per quanto riguarda il territorio urbanizzato, questo si presenta sviluppato in masserie isolate per la maggior parte abbandonate; il territorio evidenzia attività antropiche connesse con lo sfruttamento del suolo tramite culture, quali oliveti, seminativi e pascoli.

Nel territorio le viabilità principali sono distribuite in modo gerarchicamente uniforme. La rete principale è rappresentata dal tratto Autostradale della A3 Salerno-Reggio Calabria, dalla quale si raccordano le Strade Statali e Provinciali locali; nell'area di studio i principali assi viari sono la S.S. n. 92, che collega la città di Potenza con Sant'Arcangelo, la SP 103 e la SS 277 che collegano Corleto Perticara con i centri abitati di Gorgoglione, Cirigliano e Accettura.

L'intervento in progetto “DA5-Area di carico” si colloca interamente nel Comune di Corleto Perticara, in corrispondenza delle aree comprese tra il Centro Oli e l'area di colmata DA5 - “Acqua di Maggio” che ricade presso la terminazione meridionale della catena di rilievi che dalla Montagna di Caperino, a Nord, scende con direzione NNW-SSE fino ad Acqua di Maggio e Serra Dievolo, passando per Burrone Petroso e Cima S. Pietrosi. L'area si trova meno di 1 km a ESE del Centro Oli, ed è delimitata, a Nord, dalla strada che conduce a Guardia Perticara e Gorgoglione, e a Sud, dalla strada che collega Masseria di Santo e Masseria Petri.

L'area DA5 - “Acqua di Maggio” è una colmata realizzata con le terre e rocce da scavo provenienti dalle lavorazioni inerenti la realizzazione del Centro Oli.

Il territorio in cui si sviluppa l'area di colmata DA5 è ubicato sulla terminazione meridionale della catena e ricade interamente all'interno del bacino idrografico del Fosso Cupo-Torrente Borrenza.

Il principale dei collettori idrici presenti nell'area di montagna è il Fosso Cupo che, originandosi a quota 1086 m s.l.m. circa, presso l'estremità settentrionale dell'area, con decorso piuttosto rettilineo orientato da N a S, va a costituire il T. Borrenza, affluente di sinistra del Torrente Sauro.

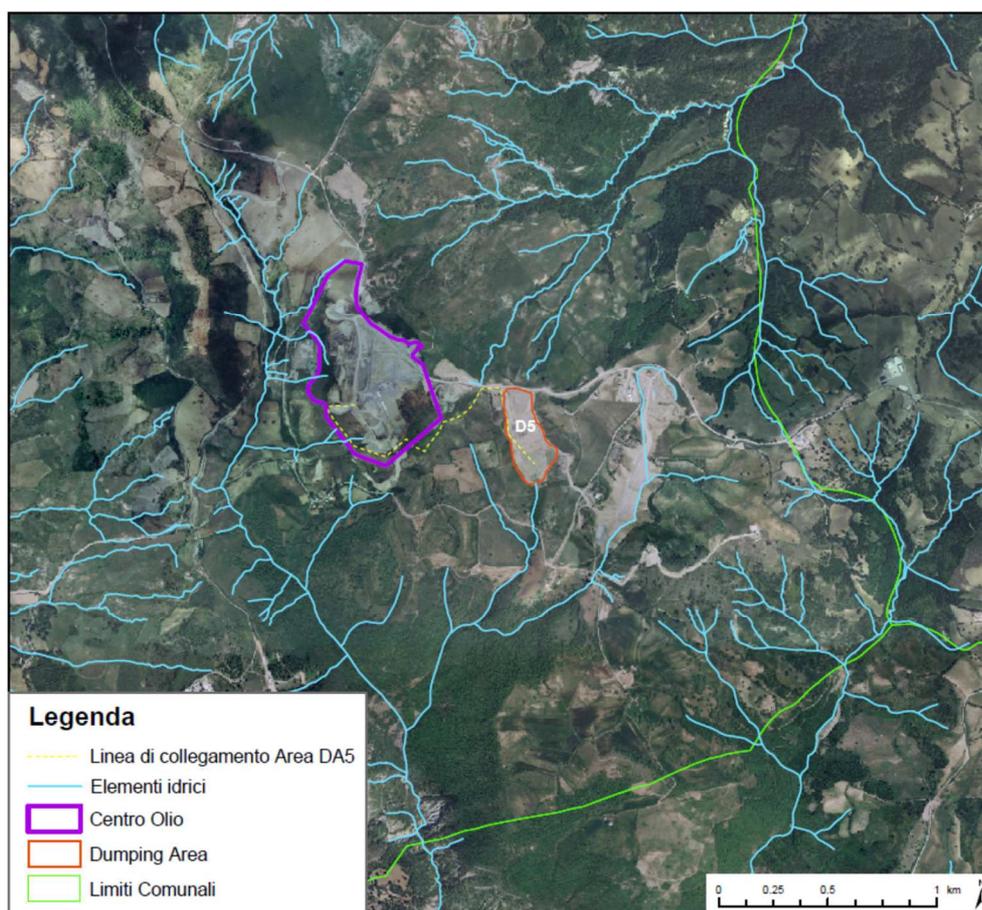
PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 8 of 103	

Dal punto di vista catastale l'area di carico è identificata al Foglio 32, del NCEU di Corleto Perticara, Particelle: 87, 51, 52, 86, 88, 49, 44, 80, 81, 82, 43, 42, 57, 55, 56, 41, 59.

Le condotte per il trasporto dell'olio e delle acque reflue sono invece incluse in più fogli, come segue:

- Foglio 29, Particelle: 65, 2, 4,64, 78, 87, 86, 94, 92, 48
- Foglio 32, Particelle: 97, 95, 4, 2, 6, 7, 10, 9, 93, 99, 13, 47, 86
- Foglio 30, Particelle: 142, 141
- Foglio 31, Particelle: 672 o 27

Figura 2.a: Inquadramento territoriale delle opere in progetto



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 9 of 103	

3 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

3.1 Generalità e Criteri progettuali di base

A causa del ritardo nell'avviamento dei lavori di adeguamento degli impianti della raffineria ENI di Taranto, non saranno realizzate nei tempi originariamente previsti le opere necessarie ad accogliere i volumi di olio derivanti dalla Concessione "Gorgoglione".

Pertanto, nell'ottica della ridefinizione temporanea del sistema di trasferimento dell'olio grezzo stabilizzato proveniente dal Centro Oli Tempa Rossa, la società Total E&P Italia S.p.A. propone il trasporto temporaneo del greggio mediante autocisterne, a partire da un'area di caricamento di nuova costruzione collocata nella Dumping Area **DA5-Acqua di Maggio**, adiacente al Centro Oli.

L'olio disponibile all'esportazione, dal Centro Oli verrà trasferito tramite una condotta (pipeline) all'area di caricamento DA5, con diametro da 20", che servirà a trasferire l'olio dal Centro Oli alle dodici (12) baie di carico previste in area di caricamento DA5.

Per rendere operativa l'area di carico, si prevede la realizzazione delle seguenti opere:

1. Realizzazione di un'area di carico situata nell'area di colmata DA5, attrezzata con:

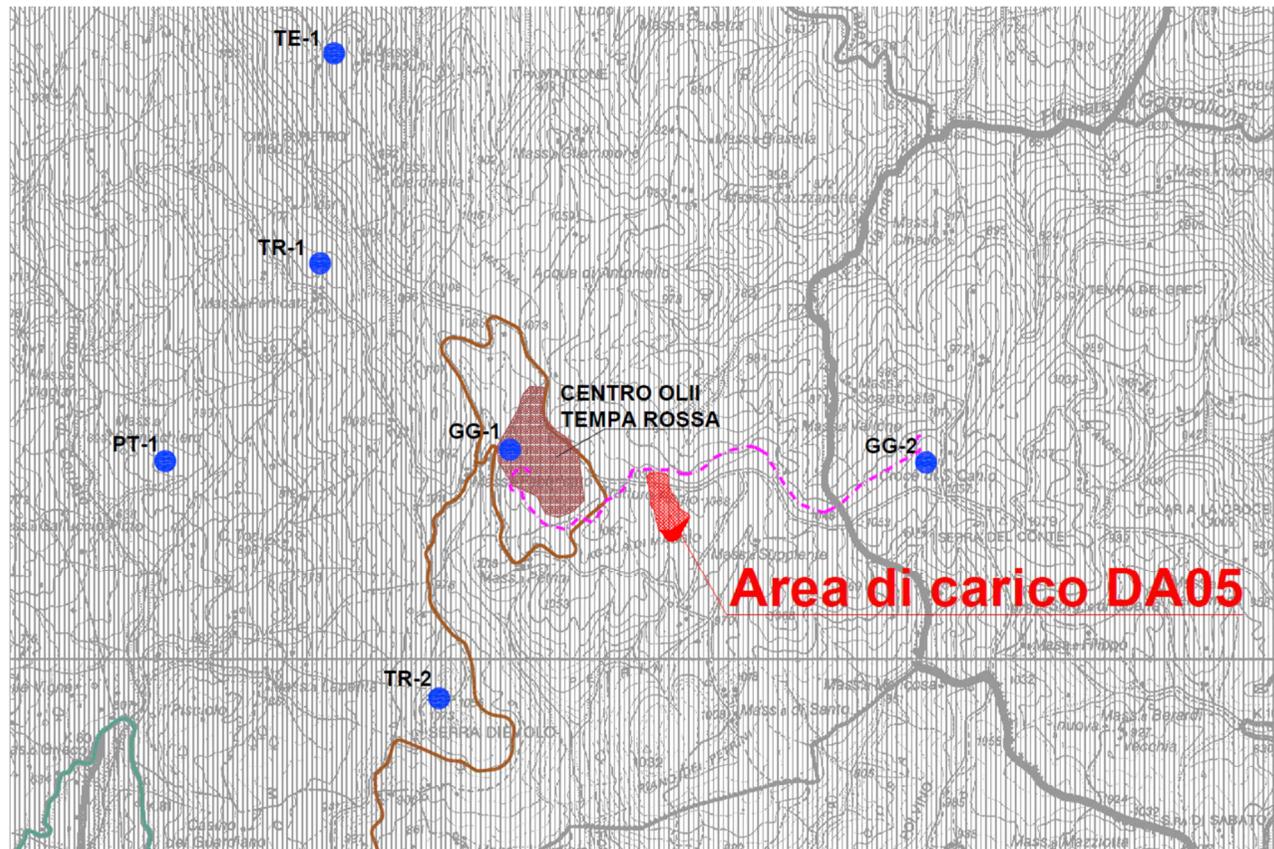
- Dodici (12) baie di carico per il caricamento di autobotti;
- Un (1) edificio prefabbricato ad uso misto (uffici, locali tecnici e magazzino) destinato alla gestione del presidio e dell'operatività dell'area;
- due (2) "skid di compressione per aria strumenti";
- due (2) "pese a ponte";
- un (1) ossidatore termico per la combustione dei vapori spiazzati dalle autocisterne;
- un (1) bacino per contenimento dell'acqua antincendio;
- un (1) bacino per il contenimento delle acque contaminate, con due (2) pompe di estrazione e rilancio;
- un (1) ricevitore pig portatile con serbatoio per raccogliere i fluidi drenati;
- il sistema di antincendio inclusivo di idranti fissi e monitori ciascuno dotato di serbatoio locale per lo stoccaggio della schiuma, sistemi di estinzione portatili, skid per le pompe antincendio (1 pompa jockey diesel, 1 pompa elettrica ed 1 pompa diesel)
- Area di parcheggio per le autobotti, completa di sistemi di drenaggio delle acque meteoriche e delle acque reflue, il sistema di telecomunicazioni, le pavimentazioni, le recinzioni con i relativi accessi e le uscite d'emergenza;

2. Realizzazione di una condotta per il trasporto dell'olio greggio stabilizzato dal Centro Olio all'area DA5.

3. Realizzazione di una condotta per il trasporto delle acque reflue collettate in area DA5 ed inviate all'impianto di trattamento del Centro Olio.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 10 of 103	

Figura 3.a: Inquadramento opere

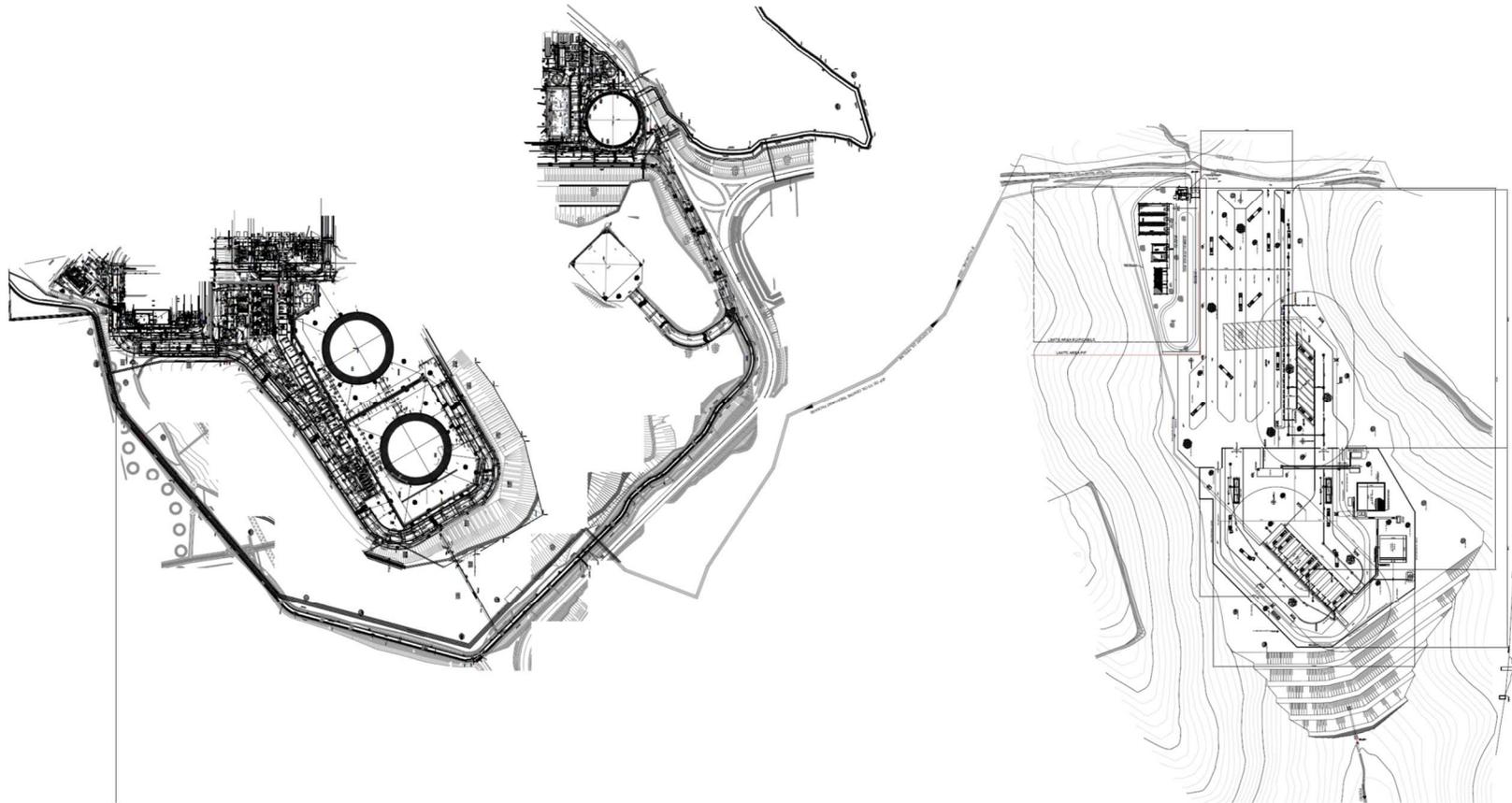


This document is the property of COMPANY. It must not be stored, reproduced or disclosed to others without written authorisation from the COMPANY.

TR01-TPR-35-EPC1-120092

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 11 of 103		

Figura 3.b: Collegamento tra CO ed area di carico

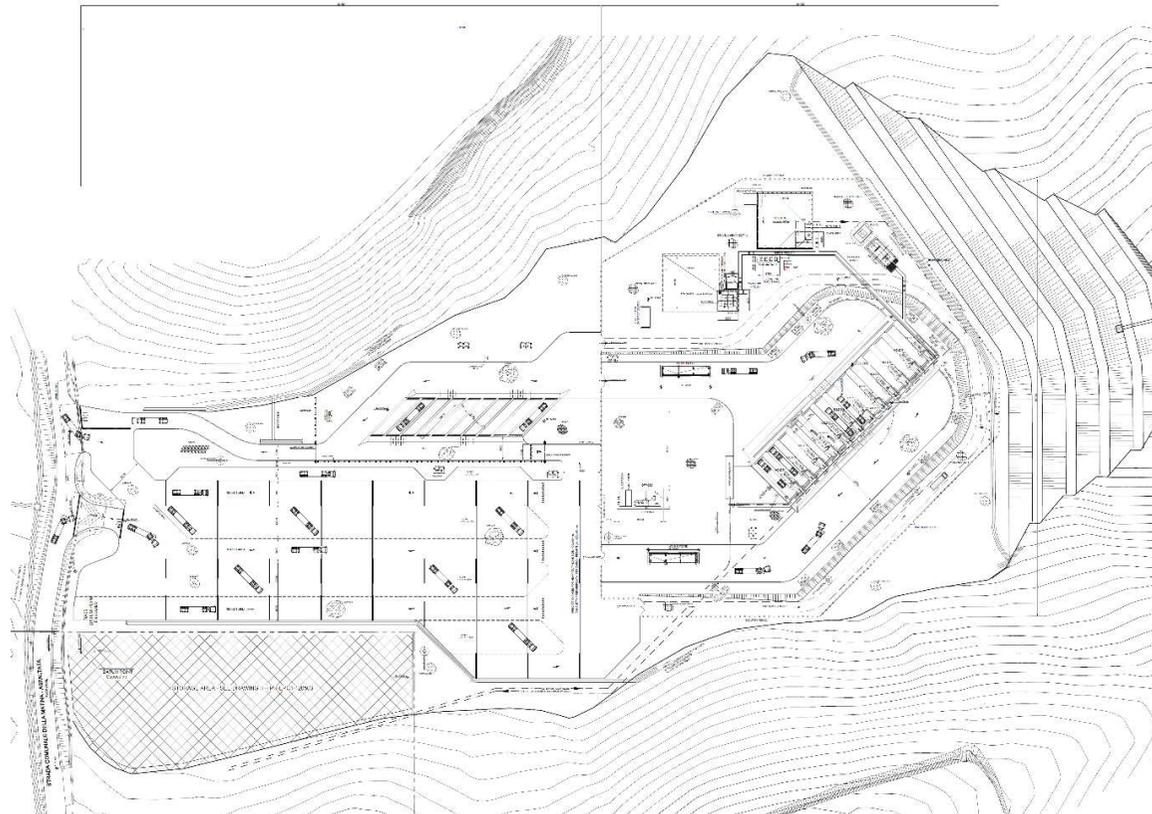


This document is the property of COMPANY. It must not be stored, reproduced or disclosed to others without written authorisation from the COMPANY.

TR01-TPR-35-EPC1-120092

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 12 of 103		

Figura 3.c: Area di carico – disegno di progetto

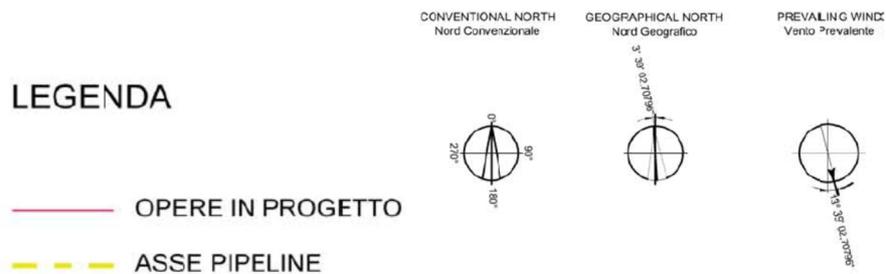


This document is the property of COMPANY. It must not be stored, reproduced or disclosed to others without written authorisation from the COMPANY.

TR01-TPR-35-EPC1-120092

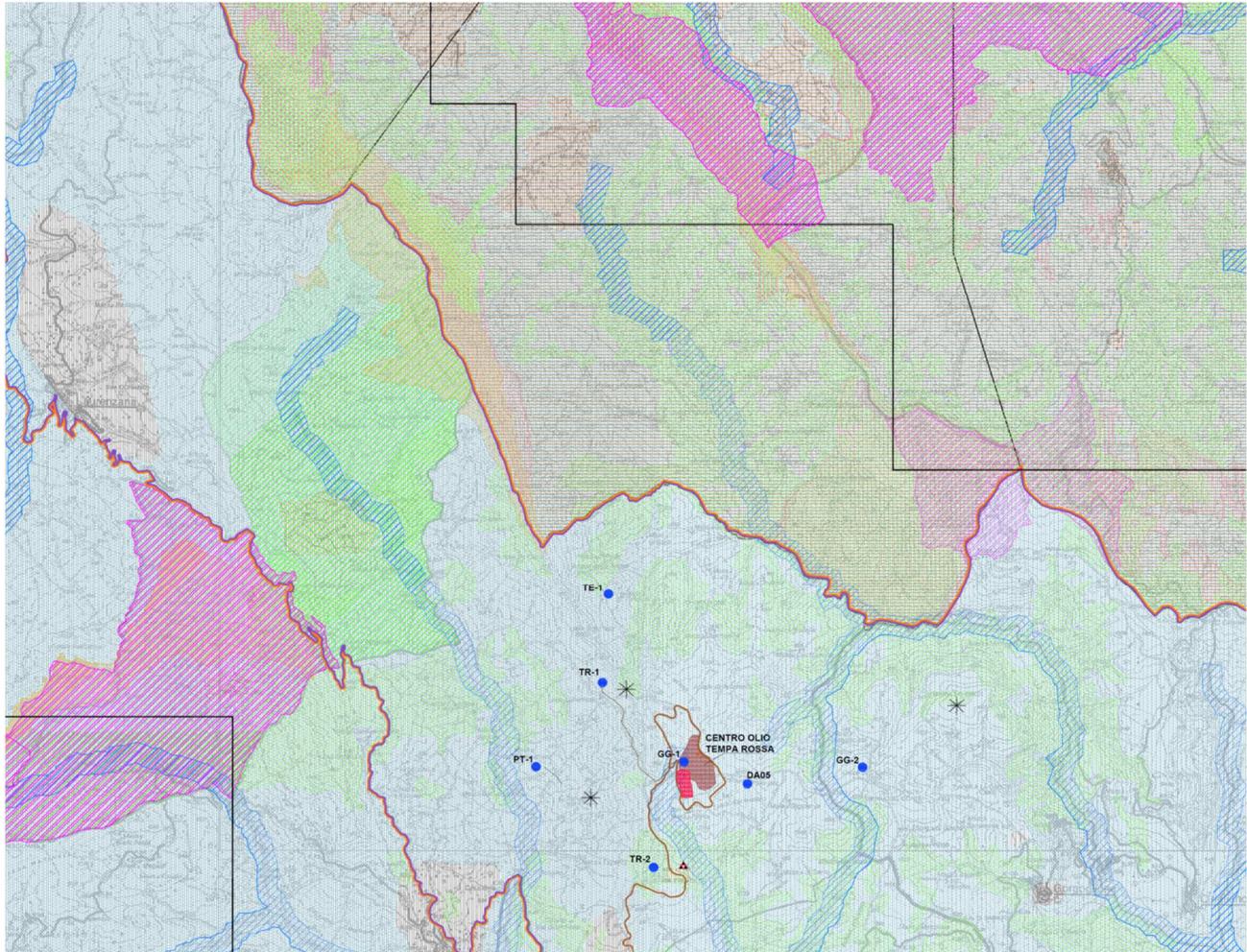
PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 13 of 103		

Figura 3.d: Area di carico vista su ortofoto



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
			Revision 0	Status: IFI
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO				
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 14 of 103	

Figura 3.e: Quadro della vincolistica



VINCOLI

	vincolo paesaggistico (art.142.1 comma c - Corsi d'acqua - D.Lgs. 42/2004)
	vincolo paesaggistico (art.142.1 comma d - Montagne con H > m 1.200 - D.Lgs.42/2004)
	vincolo paesaggistico (art. 142.1 comma f - D.Lgs. 42/2004) parco naturale Gallipoli Cognato-Piccole Dolomiti Lucane
	vincolo paesaggistico (ex art.142.1 comma g - Foreste e boschi - D.Lgs. 42/2004)
	vincolo paesaggistico (ex art.142.1 comma h - Usi civici - D.Lgs. 42/2004)
	rete natura 2000 SIC Siti Importanza Comunitaria e ZPS Zona Protezione Speciale
	IBA Important Bird Areas (Aree importanti per gli uccelli) La linea arancione delimita l'area IBA, il viola demarca la zona non importante per gli uccelli
	vincolo idrogeologico (ex R.D.L. 3267/1923 e R.D.L. 1126/1926 e succ.modif. e integr.)
	vincolo archeologico
	Siti archeologici conosciuti (da PRG Guardia Perticara e Corleto Perticara)
	Zona con segnalazione di ritrovamenti archeologici

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 15 of 103	

3.2 Alternative di progetto

3.2.1 Alternativa zero

Le attività in oggetto ricadono nell'ambito del progetto "Tempa Rossa" la cui realizzazione si trova ormai ad un elevato grado di sviluppo. Sei pozzi di estrazione del petrolio grezzo sono già stati realizzati ed il Centro Olio di Corleto Perticara è in fase di ultimazione. La necessità di consentire il trasporto del greggio prodotto impone il completamento del progetto con l'esecuzione e l'avvio delle attività in studio, escludendo l'opzione zero: essa, infatti, vanificherebbe la valorizzazione delle opere già realizzate e delle perforazioni già eseguite per le quali il territorio ha già anticipato un prezzo, e le giuste attese imprenditoriali del mercato.

Inoltre il progetto è stato ponderato per ottimizzare al meglio l'utilizzo di risorse naturali, minimizzando i possibili impatti con la matrice ambientale e per tutelare la sicurezza del personale tecnico operante in sito, pur non rinunciando alle potenzialità produttive. Inoltre le apparecchiature previste in fase di progettazione rispecchiano elevati standard qualitativi e le recenti innovazioni tecnologiche adottate in campo industriale.

3.2.2 Ulteriori alternative progettuali

La presente proposta rappresenta, di per sé, un'alternativa progettuale, trattandosi di una variazione alle modalità inizialmente previste per il trasferimento del greggio, attraverso l'utilizzo dell'oleodotto esistente di collegamento tra il C.O. Eni in Val d'Agri e la Raffineria di Taranto.

Per le motivazioni riportate in premessa al presente Studio le ipotesi progettuali iniziali non sono temporaneamente praticabili e, pertanto, attraverso la realizzazione dell'area di carico in progetto si adatterà una soluzione atta a tamponare il periodo transitorio necessario alla realizzazione definitiva delle opere di progetto e a sopperire all'eventuale indisponibilità delle stesse in fase di esercizio.

3.3 Fasi del progetto

3.3.1 Tempistiche di realizzazione

Le tempistiche di realizzazione delle opere è previsto in 28 settimane, il dettaglio è riportato nella scheda di cui al paragrafo § 3.5.2

3.3.2 Durata delle opere e sfruttamento

L'esercizio dell'area di caricamento DA5 e conseguentemente il trasporto del greggio Tempa Rossa tramite autocisterne si intende temporaneo e limitato ai seguenti periodi:

- Periodo di indisponibilità delle opere previste dal progetto Tempa Rossa, necessarie ad accogliere i volumi di olio prodotto presso la Raffineria Eni di Taranto. Si stima che detto periodo sia di circa 36 mesi dall'entrata in produzione di Tempa Rossa.
- Utilizzo discontinuo durante eventuali futuri periodi d'indisponibilità della Raffineria Eni di Taranto e/o dell'esistente oleodotto Val d'Agri-Taranto per tutta la durata della Concessione.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 16 of 103		

3.4 Trasporto dell'olio stabilizzato

Oltre alle opere propriamente dette, particolare interesse per il progetto è rivestito dall'attività di trasporto su gomma del greggio presso la Raffineria TOTAL di Roma, situata in via Malagrotta, 226, indicata come destinazione principale e la Raffineria di Falconara Marittima, situata in via Flaminia, 685.

In seguito ai trattamenti subiti al vicino Centro Olio, il greggio prodotto sarà inviato tramite condotta interrata all'area DA5 per il caricamento di autobotti.

Le località individuate per la raffinazione del greggio sono la Raffineria di Roma, situata in via Malagrotta, 226, Roma e la Raffineria di Falconara, situata in via Flaminia, 685.

3.4.1 Descrizione dei percorsi

Al fine di verificare eventuali interferenze tra l'ambiente antropico e naturale connesse con l'attraversamento dei mezzi direttamente legati al progetto Tempa Rossa sono stati analizzati i tragitti possibili che saranno percorsi dalle autobotti.

Sono stati individuati tre percorsi possibili, in particolare uno per quanto attiene il collegamento Corleto Perticara – Roma e due percorsi alternativi per il collegamento Corleto Perticara – Falconara Marittima. Suddetti percorsi sono riportati sinteticamente nelle seguenti figure, mentre nei successivi paragrafi si è proceduto ad un'analisi di dettaglio degli stessi.

Figura 3.f: Collegamento Corleto Perticara - Roma

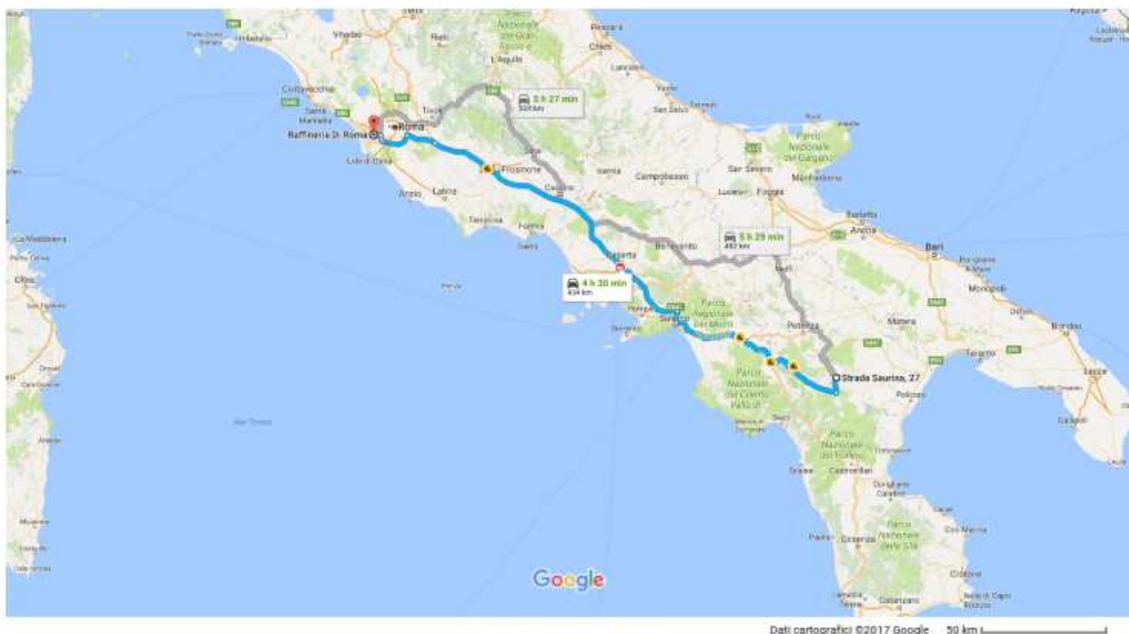


Figura 3.g: Collegamento Corleto Perticara – Falconara (via Taranto)

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 17 of 103	

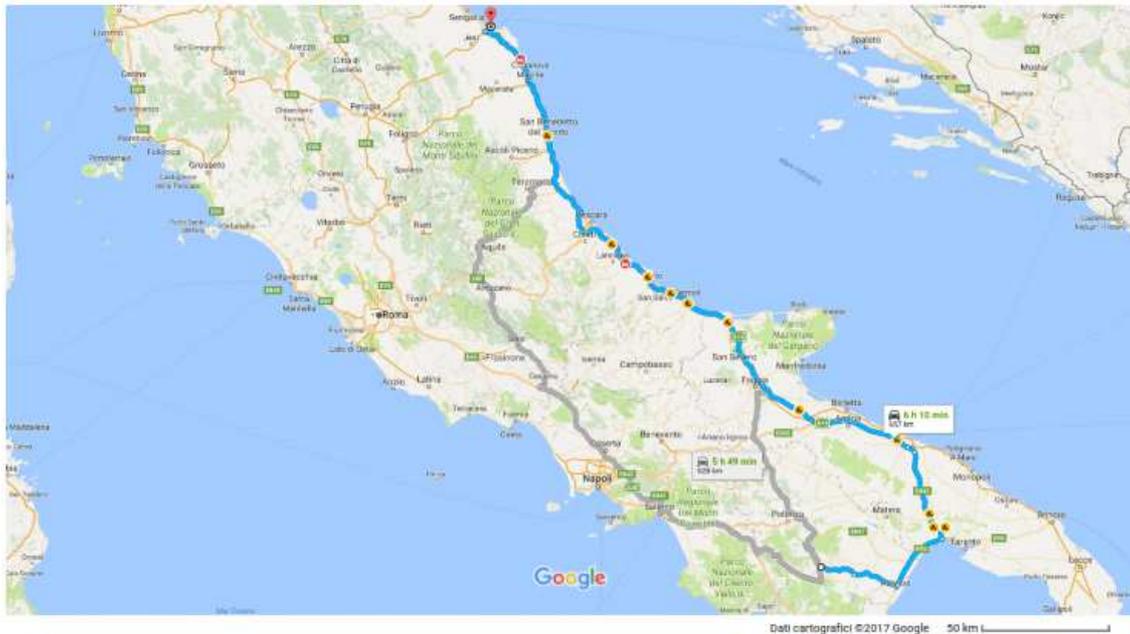
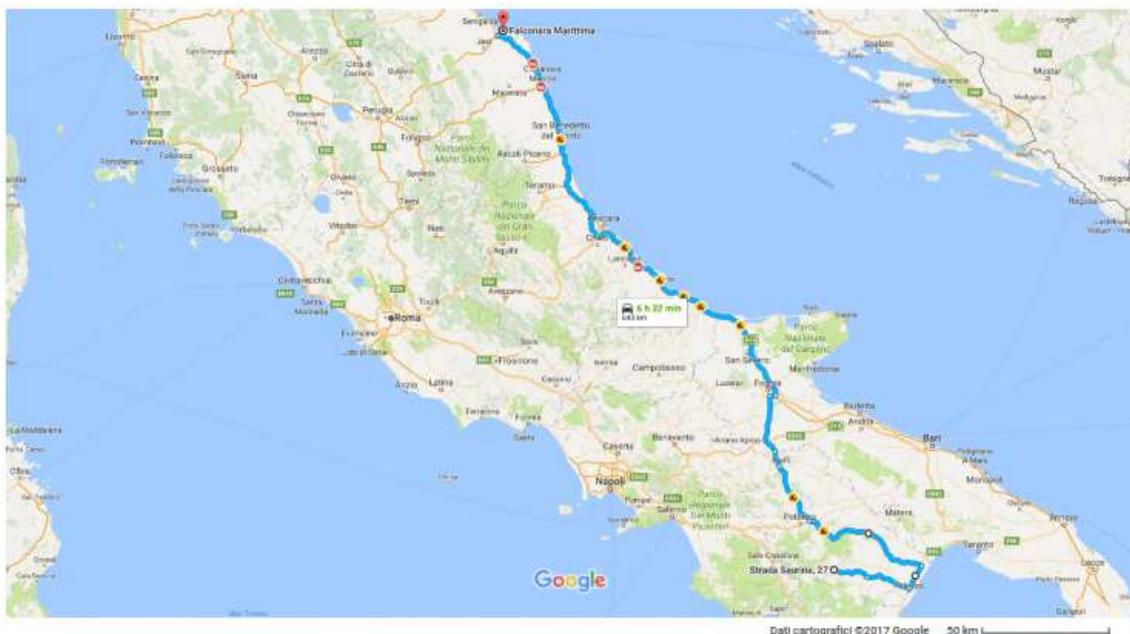


Figura 3.h: Collegamento Corleto Perticara – Falconara (via Melfi)



3.4.1.1 Dall'area di Caricamento DA5 alla zona industriale di Guardia Perticara

Il percorso seguito dalle autobotti dall'area di carico fino alla rotatoria per Guardia Perticara non presenta particolari criticità. Il tracciato, lungo circa 18 km e completamente asfaltato, è caratterizzato da una scarsa presenza di edifici.

Il tracciato è stato coinvolto dal transito dei mezzi per la costruzione del Centro Olio.

This document is the property of COMPANY. It must not be stored, reproduced or disclosed to others without written authorisation from the COMPANY.

TR01-TPR-35-EPC1-120092

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 18 of 103	

Partendo dall'area di carico, le autobotti percorreranno circa 8 km di strada circolare e di accesso al Centro su una carreggiata ampia 6 m c.a.

Dopo circa un chilometro, dopo aver svoltato in direzione SW in loc. Masseria Fabbricato, si incontrano alcune abitazioni in posizione rilevata rispetto alla strada e distanti da questa alcune decine di metri.

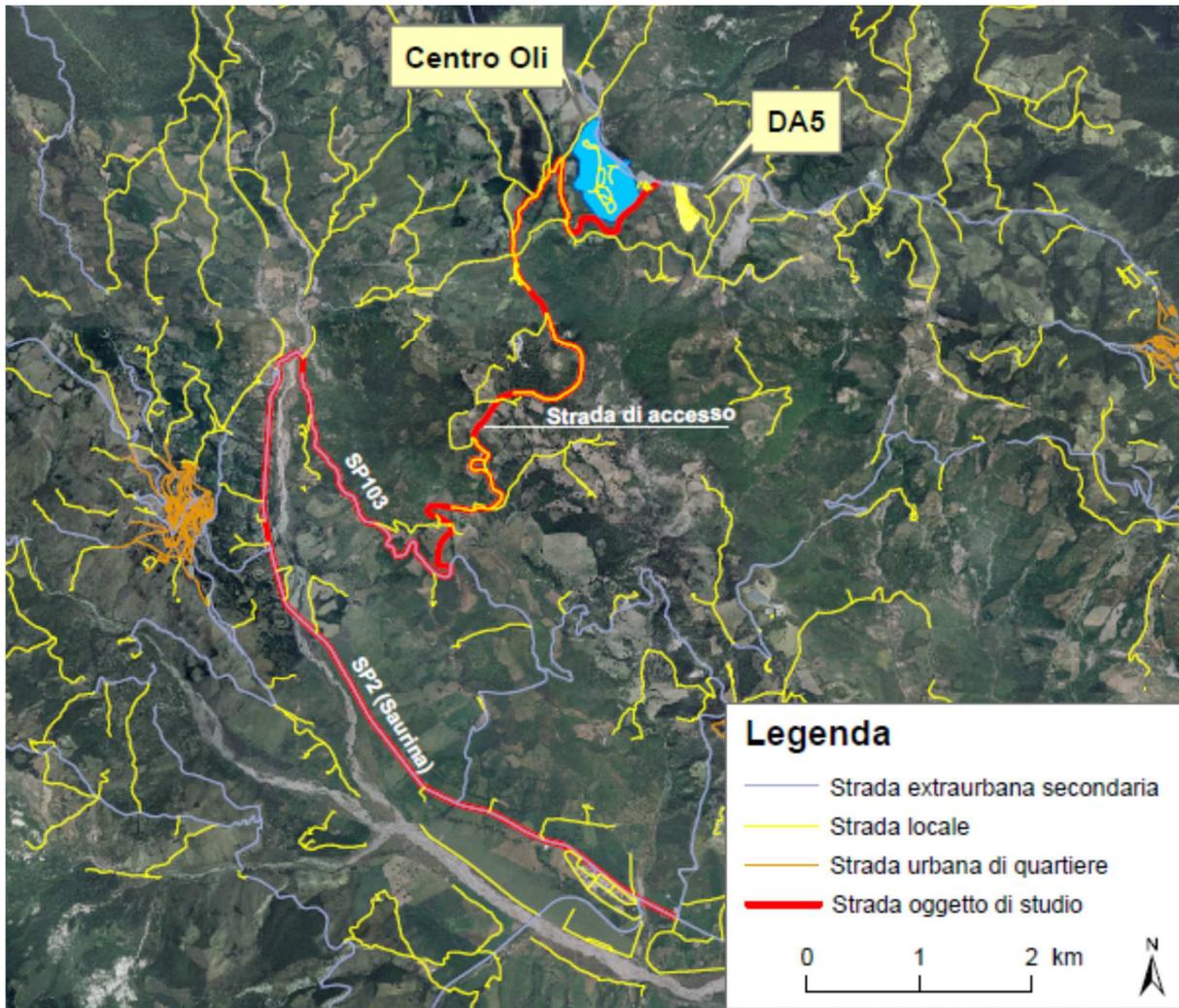
Proseguendo per un altro chilometro circa si giunge ad una abitazione molto vicina alla strada (Figura 3.k).

Il tratto finora descritto attraversa per lo più campi coltivati o pascoli; da qui, la vegetazione arbustiva che fiancheggia la strada, con rare essenze arboree, si fa più abbondante.

Un tratto tortuoso e con pavimentazione a tratti sconnessa lungo circa 2,8 km (qui il progetto include il rifacimento e la manutenzione straordinaria dei tratti stradali compresi dall'incrocio con la SP2 Saurina al km 82+431 e dal km 83+012 all'incrocio con la strada di accesso al Centro Olio Km.83+530, per la lunghezza complessiva di circa 2,8 km), conduce all'intersezione con la SP103. Lungo la provinciale, percorsa per circa 3,5 km, i mezzi incontreranno solamente una abitazione distante circa 30 m dalla strada, in loc. Terra Rossa, e un ponte sulla Fiumarella di Corleto, per il quale il progetto prevede la verifica strutturale.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 19 of 103		

Figura 3.i: Strada di riferimento



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 20 of 103		

Figura 3.j – Particolare della strada di accesso.



Figura 3.k – Particolare di abitazione posta in adiacenza alla strada.



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 21 of 103		

Figura 3.l - Paesaggio attraversato dai primi tratti del percorso.



Figura 3.m - Ponte sulla Fiumarella di Corleto.



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 22 of 103		

Sul ponte della Fiumarella di Corleto scompare la banchina, ma la larghezza della carreggiata resta comunque inalterata. Poche centinaia di metri dopo il ponte, il percorso proseguirà sulla Strada Saurina incontrando rare abitazioni e qualche capannone. Questa strada, più ampia, corre in affiancamento al letto della Fiumarella e la attraversa al chilometro 29,6.

Dopo circa 6,3 km le autobotti giungeranno, su un percorso pressoché rettilineo, alla rotatoria nei pressi dell'area industriale di Guardia Perticara.

3.4.1.2 Dall'area industriale di Guardia Perticara alla Raffineria di Roma

Imboccata l'uscita per la SS 598 "Fondo Valle Agri", i mezzi procederanno per circa 12 km sulla SP "Intagliata"; questo tratto stradale, dopo l'attraversamento del Torrente Cerreto (Figura 3.n), si sviluppa su un percorso piuttosto rettilineo che, in una valletta solcata da alcuni torrenti, giunge in salita alla galleria "Intagliata" lunga circa 500 m; superata la galleria e il vicino ponte sul Torrente Armento, la strada conduce in leggera discesa costeggiando il greto dell'Armento fino all'incrocio con la SS 598 (Figura 3.o).

Per questa prima parte, è possibile affermare che il percorso delle autobotti correrà su strade prive di particolari criticità, attraversando un territorio molto scarsamente popolato. Il rischio che possano verificarsi incidenti sul tracciato, tra autobotti e altri mezzi circolanti, è pertanto attenuato dalla bassa probabilità di accadimento.

Figura 3.n - Attraversamento sul Torrente Cerreto



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 23 of 103		

Figura 3.o - Immissione su SS598 di Fondo Valle d'Agri.



Sulla statale SS 598 i mezzi attraverseranno pascoli e piccoli appezzamenti coltivati fino a giungere sino a tre gallerie in successione: g. “Cavaliere”, 365 m; “Cerretello”, 165 m e “Monticello” 129 m, intervallate da due brevi viadotti: v. “Bufarna” e “Itlei”.

In quest’area il paesaggio alterna gruppi boscati a macchie di vegetazione rada e, dopo aver superato anche i viadotti Marcature e Manche, rispettivamente sul Fosso di San Paolo e sul Fosso delle Manche, la strada procede a mezza costa verso il Lago del Pertusillo. Il tragitto costeggia tutta la sponda nord del lago e ne attraversa cinque insenature con i ponti “Castelvetro” (202 m), “Sangue Somaro” (154 m), “Rifreddo” (350 m), “Aspro” (158 m) e “Spartifave” (224 m). Superato il lago, si incontra un piccolo insediamento produttivo (il primo nucleo di costruzioni dal nodo di Corleto) in località i Frunti.

Oltre lo svincolo per Sarconi – Viggiano, i viadotti Grumentino e Pagliarone condurranno ad un’area fittamente boscata, il Bosco di Guardemmàuro, e successivamente alla vasta zona industriale di Viggiano in cui sorge il Centro Olio Val d’Agri ENI.

Superata la zona industriale di Viaggiano, la SS 598 attraversa un territorio agricolo punteggiato in maniera sparsa da rari fabbricati produttivi e abitazioni via via più frequenti avvicinandosi al paese di Villa d’Agri (nel comune di Marsicovetere), lambito marginalmente dalla strada statale. La strada prosegue per circa 10 km nel fondovalle coltivato, prima di giungere nei pressi di Marsico Nuovo. Superato da est l’abitato, il tracciato continua sul viadotto “Occhio” per poi immettersi nella galleria “Castel di Lepre” (971 m). Procedendo per 2,5 km, sarà superato in galleria (93 m) il piccolo centro abitato di Pergola (comune di Marsico Nuovo). Si procede fiancheggiati da una fitta vegetazione sino allo svincolo per Sasso di Castalda e, dopo aver superato due brevi viadotti per l’attraversamento del Torrente Pergola, il tragitto giunge nei pressi di Brienza. Oltrepassando lo svincolo per Brienza nord e l’intersezione con la SS 95, dopo circa sei chilometri caratterizzati dall’alternanza di pascolo e macchie boscate, il percorso arriva nei pressi di Atena Lucana (provincia di Salerno) e ne aggira

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 24 of 103		

l'abitato da sud. In breve la SS 598 conduce allo svincolo di immissione nell'Autostrada A2/E45 che sarà seguita per 349 km fino a Roma.

Figura 3.p - Vista della diga sul Fiume Agri



Figura 3.q - Attraversamento sul lago del Pertusillo



Imboccata l'uscita 32 del Grande Raccordo Anulare (A90), il percorso continua verso ovest su via della Pisana costeggiando da sud-sudovest la vasta area della discarica di Malagrotta. Dopo circa 4 km di percorrenza la svolta a destra su via di Malagrotta condurrà in breve alla Raffineria di Roma.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 25 of 103	

3.4.1.3 Dall'area industriale di Guardia Perticara a Foggia (A14)

VIA PER TARANTO

Dalla rotatoria dell'area industriale di Guardia Perticara, imboccando la terza uscita per Guardia Perticara, le autobotti proseguiranno sulla Strada Saurina verso est. Il tragitto segue il corso del Torrente Sauro e, poco prima della confluenza con il Fiume Agri, si immette nella Strada Statale 598 di Fondo Valle d'Agri. Anche qui il territorio è scarsamente popolato e dedicato al pascolo, alla coltivazione di piccoli seminativi o lasciato a prato. In tre occasioni altrettanti viadotti superano l'ampio greto del Torrente Sauro. Dopo l'ultimo viadotto (v. Marrazzita), la strada piega verso sudest e conduce, dopo un lungo rettilineo, all'intersezione con la SS 598 in località Masseria Iannice; con il viadotto omonimo si supera il Fiume Agri e si prosegue verso la costa superando nuovamente il fiume con il viadotto Gannano (300 m). Attraversando la pianura fra coltivi, frutteti, aree boscate o a vegetazione arbustiva, si superano le intersezioni con la SP 103, SP 154, SP 95 per arrivare in una zona maggiormente sfruttata dal punto di vista agricolo – comunque scarsamente popolata – nei pressi di Scanzano Jonico (MT). In questa campagna razionalmente disegnata da serre e frutteti la SS 589 termina il suo percorso confluenndo nella Strada Statale 106 Jonica/E90 al chilometro 429.

Sulla Statale Jonica sarà attraversata dapprima una piccola area produttiva per poi fare ingresso nel sotto-attraaversamento del centro di Scanzano lungo 590 m. Superato il paese, la statale attraversa una campagna intensamente coltivata e a tratti corre fiancheggiata da alcune case e capannoni sparsi che si affacciano sulla complanare. Si superano gli svincoli per Basento (subito prima di attraversare sul viadotto omonimo il Fiume Basento), Basentana, Metaponto, Tavole Palatine (poco dopo il viadotto sul Fiume Bradano), lo svincolo per la SS 80, il viadotto sul Fiume Lato. Da qui, dopo un lungo rettilineo, i mezzi giungeranno al chilometro 476 all'uscita per Palagianello/Bari/Palagiano, immettendosi poi in una rotatoria che li porterà ad imboccare la SS 106dir in direzione nord. Nelle vicinanze di questo ultimo tratto di strada sono presenti alcune strutture turistiche, come villaggi o campeggi, la cui distanza minima dalla statale è di circa 250 m (come ad esempio per Galané Village, Il Valentino Village e altri) (Figura 3.r). La SS 106dir conduce in un entroterra abbondantemente coltivato a oliveti, vigneti e frutteti; si superano gli svincoli per Palagiano sud, per la SP 39, SP34 e, senza cambiare direzione, si procede sulla Strada Statale 7 Via Appia in corrispondenza dello svincolo per Palagiano nord. Proseguendo sulla SS 7 e seguendo le indicazioni per Taranto, i mezzi imboccheranno l'Autostrada Adriatica A14/E843 in direzione Bari.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 26 of 103		

Figura 3.r - Vista di un villaggio turistico dal ponte sul Fiume Lato



La A14 è una strada a due corsie di marcia più corsia di emergenza per ogni carreggiata; questa attraversa una campagna pianeggiante intensamente coltivata, con rare aree boscate e alcune zone industriali, mantenendosi sempre distante dalla maggior parte dei centri abitati; solo nel caso della cittadina di Modugno (BA), l'autostrada costeggia l'abitato segnandone il confine con la zona commerciale/industriale. Dall'entroterra di Bari, quando svolta verso nordovest iniziando a risalire la penisola, la A14/E843 diventa A14/E55. In circa 120 km, la A14 conduce fino a Foggia; da qui le autobotti proseguiranno sulla medesima rotta fino a Falconara Marittima (AN).

Figura 3.s - Attraversamento di Modugno (BA)



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 27 of 103	

VIA PER MELFI

Fino al chilometro 447 della SS 106, poco dopo l'attraversamento del fiume Basento, l'alternativa di percorso che passerà da Melfi seguirà lo stesso tragitto descritto poco sopra per la via da Taranto.

A questo punto le autobotti lasceranno la SS 106 per immettersi nella SS407 Basentana/E847/SS 407. Proseguiranno così sulla statale per circa 99 km in direzione est-nord-est. Dalla coltivata pianura costiera ionica, risalendo la valle del fiume Basento (attraversato al km 89) il territorio si fa via via più collinare. Il paesaggio è dominato dal mosaico di appezzamenti variamente coltivati e scarsamente abitati. Al km 92 sarà costeggiata la zona industriale di Bernalda Scalo e successivamente, al km 77, la Z.I. di Pisticci Scalo. La presenza di abitazioni nelle vicinanze della statale è molto rara, se non del tutto assente. Con un andamento che a tratti si avvicina fino a lambire la strada, a tratti si discosta di alcune centinaia di metri, corre nella medesima valle anche la ferrovia a binario singolo Battipaglia-Potenza-Metaponto. Dopo molti chilometri nella valle coltivata, alcune costruzioni saranno incontrate nei pressi della stazione di Grassano, circa al km 42. Al chilometro 37, il lungo viadotto sul F. Basento ne consentirà l'attraversamento; in breve sarà superato un altro viadotto al km 34. Poco oltre, dalla valle del Basento coltivata, il tragitto entrerà in un territorio fittamente boscato, superato con tratti su viadotto o in galleria come al chilometro 31 (galleria Fattore), km 29 (galleria Ruderì) e la successiva galleria Carvotto (808 m), km 21 (galleria Tentazione), km 20 (g. Albano). Al chilometro 17 e al km 12 sarà nuovamente attraversato su viadotto il f. Basento. Circa al km 1 della SS 407, le autobotti la lasceranno proseguendo sulla SS 658 verso Melfi/Candela.

Figura 3.t: Viadotto sul Basento al km 42 della SS 407.



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 28 of 103		

Figura 3.u: Viadotto sul Basento al km 34.



Figura 3.v - Attraversamento sul Basento al km 12. Sulla destra il ponte della ferrovia; sulla sinistra il viadotto della SS407 in direzione mare



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 29 of 103	

Proseguendo verso nord-nord-est e attraversando un'area pressoché disabitata le autobotti giungeranno in circa 13 km ai piccoli nuclei abitati di San Nicola (PZ) e in seguito Cappelluccia (PZ) e Bofolaria-Possidente (PZ). Dopo circa 30 km in un territorio abbondantemente coltivato, il tragitto, senza elementi degni di nota, giunge nei pressi del paese di Rionero in Vulture (PZ), mantenendosi sempre a più di 200 m dall'abitato. Percorsi altri 10 km e percorsi vari viadotti che consentiranno il superamento di piccole incisioni fluviali di un versante perlopiù adibito a coltivazioni arboree o pascolo, la stata arriva alle pendici dell'abitato di Melfi. Attraversata la periferia e la zona industriale, si continua verso nord sulla stessa strada ora denominata SP Melfi-Ofanto. Attraversata la vasta campagna melfitana, in circa dieci chilometri si giunge allo svincolo per Ofantina e ci si immette nella SS 655

Con lunghi rettilinei, la statale, dopo aver superato il Torrente Carapelle (km 22) e altri tre corsi idrici minori (km19; 18; 7), in 40 km di aperta campagna condurrà le autobotti alla periferia di Foggia. Prendendo l'uscita per Bari, i mezzi si immetteranno nella SS16; percorrendola per circa 4 km aggirando da sud la città, giungeranno all'intersezione con l'Autostrada A14 – Adriatica per proseguire il tragitto verso Falconara Marittima.

3.4.1.4 Da Foggia alla Raffineria di Falconara Marittima

Sull'Autostrada Adriatica il percorso prosegue per circa 340 km fino a Falconara Marittima. Anche per buona parte di questo tratto iniziale la strada percorre una vasta pianura completamente coltivata e caratterizzata dalla presenza molto sporadica di abitazioni. Il paesaggio è pressoché monotono fino all'altezza di Lesina (FG), quando l'Autostrada, piegando verso est, costeggia per un breve tratto il lago a distanza di circa 1,5 km. Il percorso si avvicina in primo momento alla costa e l'orografia diventa basso-collinare. Saranno attraversati o lambiti vari centri abitati come Termoli (CB), Vasto (CH), San Martino Bassa (PE), San Benedetto del Tronto (AP), Grottammare (AP), Lido di Fermo (FM), Civitanova Marche (MC), o territori più urbanizzati come l'entroterra pescarese o ancora estese aree rurali come quella fra Pineto e Atri in provincia di Teramo o l'entroterra di Ancona.

Giunte all'uscita Ancona Nord – Jesi, le autobotti proseguiranno verso nord-est sulla SS76 al margine dei primi quartieri e la zona industriale di Falconara Marittima. Dopo circa 3 km i mezzi imbrocheranno la SS16 e, facendo da confine fra l'abitato e i campi, la statale li porterà all'intersezione con Via Flaminia, alle spalle della raffineria. Percorrendo Via Flaminia, le autobotti giungeranno in breve alla Raffineria di Ancona.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 30 of 103	

3.5 Fase di cantiere

La realizzazione dell'opera in progetto si articola in fasi sequenziali di lavoro contenute all'interno della fascia di lavoro opportunamente predisposta lungo il tracciato della condotta, per quanto attiene la pipeline di collegamento, e all'interno dell'area di sedime della DA05.

3.5.1 Fasi di lavorazione

Le fasi di costruzione, inerenti la pipeline sono così organizzate:

- esecuzione di infrastrutture provvisorie (per lo stoccaggio delle tubazioni);
- apertura della fascia di lavoro;
- apertura e/o adeguamento degli accessi temporanei alla fascia di lavoro;
- sfilamento dei tubi lungo la fascia di lavoro;
- saldatura di linea e controlli non distruttivi;
- scavo della trincea;
- posa e rinterro della condotta;
- realizzazione degli attraversamenti;
- collaudo idraulico, collegamento e controllo della condotta;
- esecuzione dei ripristini.

Per quanto attiene la DA05, invece le fasi di cantiere previste consistono in:

- movimento terra per creazione area di sedime;
- realizzazione dei sottoservizi
- realizzazione delle opere in sotterraneo
- realizzazione dei sottofondi e delle strade interne
- realizzazione delle opere civili
- Installazione degli impianti

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 31 of 103	

3.5.2 Programma delle attività

FASE	Settimane																											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Avvio lavori di costruzione	■																											
Site Preparation	■	■	■	■	■	■	■																					
Underground works				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■														
Lavori di riempimento					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■									
Fondazioni			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■															
Strutture in elevazione					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■														
Edifici								■	■	■	■	■	■															
Pavimentazione																				■	■	■	■	■	■	■	■	■
Strutture in acciaio																												
Montaggi meccanici																												
Piping					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Montaggi elettrici																												
Strumentazione e controllo																												
Rifiniture (pittura, isolamento)					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 32 of 103	

3.6 Interferenze delle Opere sull'ambiente

Vengono di seguito individuate le correlazioni intercorrenti fra l'opera in progetto ed il sistema ambientale preesistente all'intervento con particolare riferimento alle interferenze e cambiamenti che possono manifestarsi in relazione alle varie fasi di realizzazione, esercizio e manutenzione dell'opera stessa.

Di seguito si procederà con:

- l'individuazione delle azioni antropiche (azioni di progetto) connesse alla realizzazione ed alla gestione (esercizio) dell'opera, intese come elementi del progetto che costituiscono la sorgente di interferenze sull'ambiente circostante e ne sono causa di perturbazione;
- la definizione dei fattori di perturbazione (o fattori di impatto) potenzialmente generati dalle azioni di progetto;
- l'individuazione delle componenti ambientali significative coinvolte dalle azioni di progetto;
- l'elaborazione di una matrice di attenzione, volta ad evidenziare le possibili interazioni tra azioni di progetto/fattori di perturbazione e componenti ambientali, sia in fase di costruzione sia in quella di esercizio.

3.6.1 Azioni progettuali

La realizzazione dell'opera in progetto, considerando sia la fase di costruzione che quella di esercizio, risulta scomponibile in una serie di azioni progettuali di potenziale impatto nei confronti dell'ambiente circostante.

La tabella seguente, che sintetizza le principali azioni di progetto e le relative attività di dettaglio, individua le interferenze tra opera e ambiente:

Tabella 3.a: Identificazione delle azioni progettuali

ID	Azione progettuale	Fase	Attività di dettaglio
A.1	Azioni riconducibili alle Pipeline		
A.1.1	Apertura fascia di lavoro	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> • Taglio piante • Realizzazione opere provvisorie • Apertura strade di accesso • Accantonamento terra vegetale
A.1.2	Scavo della trincea	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> • Escavazione • Deposito terreno da scavo
A.1.3	Posa e rinterro condotta	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> • Sfilamento dei tubi • Saldatura • Controlli non distruttivi • Posa condotta • Sottofondo e ricoprimento
A.1.4	Collaudo idraulico	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> • Riempimento, pressurizzazione e svuotamento

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 33 of 103	

ID	Azione progettuale	Fase	Attività di dettaglio
A.1.5	Ripristini	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> ripristini geo-morfologici ripristini idrogeologici ripristini vegetazionali
A.2	Azioni riconducibili all'area di carico DA05		
A.2.1	Realizzazione area	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> Movimenti terra Realizzazione dei sottoservizi Formazione rilevati e sottofondi
A.2.2	Opere fuori terra	esercizio	<ul style="list-style-type: none"> Presenza di Opere civili Presenza di Opere impiantistiche
A.2.3	Attività di caricamento	esercizio	<ul style="list-style-type: none"> Combustione vapori termossidatore Raccolta e gestione drenaggi di olio
A.2.4	Attività di gestione	esercizio	<ul style="list-style-type: none"> Drenaggi aperti e delle acque di pioggia Opere elettromeccaniche a servizio dell'area
A.3	Azioni riconducibili alle attività di trasporto		
A.3.1	Adeguamento viabilità	costruzione	<ul style="list-style-type: none"> Opere di ingegneria civile
A.3.2	Trasporto olio	esercizio	<ul style="list-style-type: none"> Transito dei mezzi

3.6.2 Fattori di impatto

L'interferenza di ogni singola azione progettuale con l'ambiente avviene attraverso determinati elementi che costituiscono i cosiddetti fattori d'impatto.

Nella seguente tabella, vengono riportati i principali fattori d'impatto, correlati con le relative azioni progettuali

Tabella 3.b: Identificazione dei fattori di impatto

ID	Fattore di impatto	Azioni progettuali
F.1	Produzione di rumore	<ul style="list-style-type: none"> Tutte le azioni connesse con la fase di costruzione Opere elettromeccaniche a servizio dell'area
F.2	Emissioni in atmosfera	<ul style="list-style-type: none"> Tutte le azioni connesse con la fase di costruzione Combustione vapori termossidatore Transito dei mezzi
F.3	Sviluppo di polveri	<ul style="list-style-type: none"> Tutte le azioni connesse con la fase di costruzione
F.4	Produzione di terre e rocce da scavo	<ul style="list-style-type: none"> Scavo della trincea Realizzazione Area DA05

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 34 of 103	

ID	Fattore di impatto	Azioni progettuali
F.5	Effluenti liquidi, consumo della risorsa idrica	<ul style="list-style-type: none"> • Collaudo idraulico della condotta • Drenaggi aperti e delle acque di pioggia
F.6	Produzione di rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> • Attività di gestione area • Raccolta e gestione drenaggi di olio
F.7	Modificazioni del regime idrico superficiale	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione area DA05 • Realizzazione condotta
F.8	Modificazione del suolo/sottosuolo	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione area DA05 • Realizzazione condotta
F.9	Modificazione del soprasuolo/uso del suolo	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione area DA05
F.10	Alterazioni estetiche e cromatiche	<ul style="list-style-type: none"> • Tutte le fasi di costruzione • Opere fuori terra
F.11	Traffico indotto	<ul style="list-style-type: none"> • Tutte le fasi di costruzione • Transito dei mezzi per trasporto olio

3.6.3 Componenti ambientali interessate all'opera

Le componenti ambientali interessate dalla realizzazione dell'opera, sono:

- ambiente idrico;
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione;
- fauna ed ecosistemi;
- paesaggio;
- atmosfera;
- ambiente fisico;
- salute pubblica
- sistema antropico.

3.6.4 Matrice di interazione

Ciascuna azione progettuale identificata in precedenza interagisce potenzialmente con una o più componenti ambientali.

La matrice seguente evidenzia, per il caso in oggetto, tale interazione, al fine di poter successivamente stimare l'impatto effettivo della realizzazione dell'opera per ciascuna componente ambientale, per il quale si rinvia allo specifico paragrafo del SIA.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 35 of 103	

		Attività di progetto										
Costruzione	Apertura fascia di lavoro	X	X	X		X		X		X	X	
	Scavo della trincea	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
	Posa e rinterro condotta	X	X	X		X		X	X	X	X	
	Collaudo idraulico					X						
	Ripristini	X	X	X								
	Realizzazione area	X	X	X	X			X	X	X	X	X
	Adeguamento viabilità	X	X	X				X				X
Esercizio	Opere fuori terra							X	X	X	X	
	Attività di caricamento		X				X					
	Attività di gestione area	X				X	X					
	Trasporto olio	X	X	X								X
Fattori di impatto		Produzione di rumore										
		Emissioni in atmosfera										
		Sviluppo di polveri										
		Produzione di terre e rocce da scavo										
		Effluenti liquidi, consumo della risorsa idrica										
		Produzione di rifiuti										
		Modificazioni del regime idrico superficiale										
		Modificazione del suolo/sottosuolo										
		Modificazione del soprasuolo/uso del suolo										
		Alterazioni estetiche e cromatiche										
		Traffico indotto										
Componenti ambientali												
						X		X				Ambiente idrico
					X		X		X	X		Suolo e sottosuolo
			X	X								Vegetazione
		X	X	X							X	Fauna ed ecosistemi
									X	X		Paesaggio
			X	X	X						X	Atmosfera
		X									X	Ambiente fisico
			X								X	Salute pubblica
											X	Sistema Antropico

This document is the property of COMPANY. It must not be stored, reproduced or disclosed to others without written authorisation from the COMPANY.

TR01-TPR-35-EPC1-120092

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 36 of 103	

3.6.5 Rete Natura 2000 e aree protette

La Rete Natura 2000 è un sistema coerente di aree presenti nel territorio dell'Unione europea, destinate alla salvaguardia della diversità biologica mediante la conservazione degli habitat naturali, seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche indicati negli allegati delle Direttive 92/43/CEE del 21 maggio 1992 "Direttiva Habitat" e 79/409/CEE del 2 aprile 1979 "Direttiva Uccelli".

La Rete Natura 2000 è composta prevalentemente da due tipi di aree: i Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) previste dalla Direttiva "Uccelli". Alle suddette aree si applicano le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e/o delle specie animali e vegetali. Alcuni tra questi ultimi vengono ritenuti prioritari e, poiché rischiano di scomparire, la Commissione europea ha una particolare responsabilità per la loro conservazione.

I proposti siti di importanza comunitaria (pSIC) sono aree che, nella regione biogeografica cui appartengono, contribuiscono in modo significativo a mantenere o a ripristinare, in uno stato di conservazione soddisfacente, gli habitat e/o le specie riportate negli allegati delle Direttive "Habitat" e "Uccelli", la cui importanza è riconosciuta a livello comunitario.

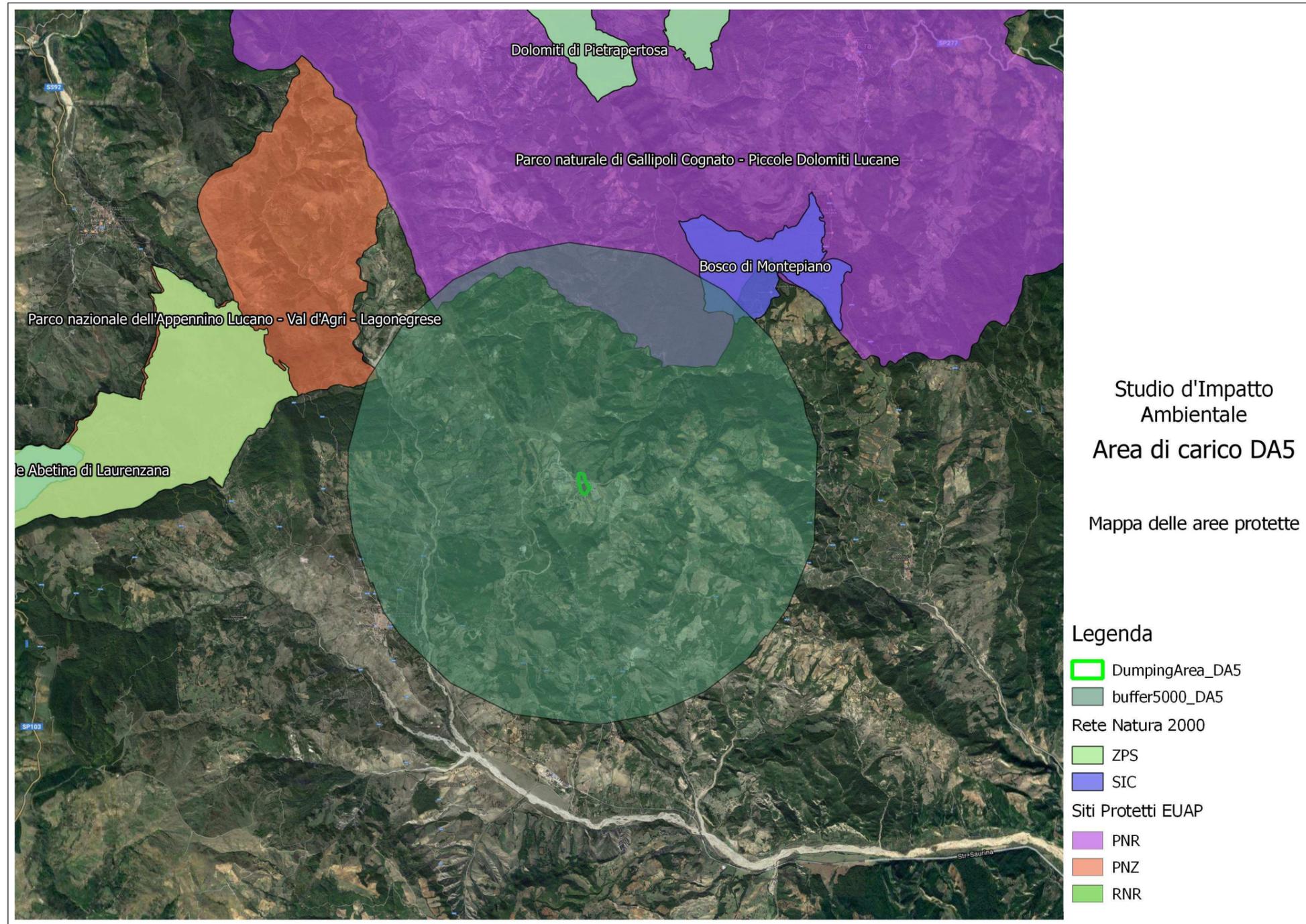
Le Zone di Protezione Speciale (ZPS) sono i territori più idonei a garantire, nella loro area di distribuzione, la conservazione attraverso la protezione, gestione e regolazione delle specie di uccelli inserite nell'allegato I della Direttiva "Uccelli", viventi allo stato selvatico nel territorio europeo.

Area di Carico e Condotta

Al fine di valutare le potenziali incidenze indotte dalla realizzazione delle opere in progetto (Area di Carico e condotta) sulle aree protette e sui siti appartenenti alla Rete Natura 2000, per il loro censimento è stata presa come riferimento un'area entro 5 km dalla dumping area (visibile in Figura 3.w).

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 37 of 103	

Figura 3.w - Siti protetti nell'intorno dell'Area DA5



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 38 of 103	

Fra i siti della Rete Natura 2000, entro 5 km dall'area in studio (a circa 4,5 km) è presente il SIC "Bosco di Montepiano" codice IT9220030. Il SIC si estende lungo il limite occidentale della provincia di Matera, a sud del comune di Accettura e del complesso delle Dolomiti Lucane. Il sito, interamente boscato, è caratterizzato da un andamento poco accentuato della morfologia, che culmina con Toppo della Guardiola a 1115 m s.l.m. Nel settore occidentale è attraversato in senso nord-sud da alcuni valloni (Fosso Carrarone è quello più importante) che si immettono più a sud nella Fiumara di Gorgoglione.

L'area del SIC è compresa nei territori comunali di Pietrapertosa, Accettura e Cirigliano e ricade in gran parte nel Parco Regionale di Gallipoli Cognato – Piccole Dolomiti Lucane.

In maniera molto marginale, nell'area con raggio di 5 km dalla DA5 cade anche il Parco Nazionale dell'Appennino Lucano - Val d'Agri - Lagonegrese. Inoltre, verso nord-nord-est è situato il Parco Naturale Regionale di Gallipoli Cognato – Piccole Dolomiti Lucane che racchiude buona parte del SIC Bosco di Montepiano.

Percorso delle Autobotti

Le autobotti avranno come destinazione la Raffineria di Roma e la Raffineria di Ancona situata in Falconara Marittima.

Nelle Figura 3.x e Figura 3.y sono mostrate le interferenze fra il tracciato verso Roma e le aree protette contenute nell'Elenco ufficiale delle aree naturali protette (EUAP) entro 1000 m dall'asse stradale.

Risalendo verso nord, le aree protette interessate sono:

	Denominazione	Grado di interazione
1	Parco nazionale dell'Appennino Lucano - Val d'Agri – Lagonegrese (attraversato direttamente);	Direttamente attraversato
2	Riserva naturale regionale Foce Sele – Tanagro (attraversato direttamente)	Interessato marginalmente
3	Parco regionale Monti Picentini	Interessato marginalmente
4	Parco regionale Bacino Fiume Sarno	Direttamente Attraversato
5	Riserva naturale regionale Antiche Città di Fregellae e Fabrateria Nova e del Lago di S. Giovanni Incarico	Interessato marginalmente
6	Area Naturale Protetta Monumento naturale Bosco Faito	Interessato marginalmente
7	Parco regionale dei Castelli Romani	Interessato marginalmente
8	Parco naturale regionale Appia Antica	Direttamente Attraversato
9	Riserva naturale di Decima Malafede	Interessato marginalmente
10	Riserva naturale del Laurentino Acqua Acetosa	Direttamente Attraversato
11	Riserva naturale della Tenuta dei Massimi	Direttamente Attraversato
12	Riserva naturale Litorale romano	Direttamente Attraversato

Nella Figura 3.z sono mostrate le aree della Rete Natura 2000 (SIC, ZSC, ZPS) che si trovano a meno di 1000 m da tragitto verso la raffineria di Roma.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 39 of 103	

Si tratta nel dettaglio di:

	Denominazione	Grado di interazione
1	ZPS - Appennino Lucano, Valle Agri, Monte Sirino, Monte Raparo	Direttamente attraversato
2	ZSC - Lago Pertusillo	Direttamente attraversato
3	ZPS - Appennino Lucano, Monte Volturino	Interessato marginalmente
4	SIC - Monti della Maddalena	Direttamente attraversato
5	SIC - Monti Alburni	Direttamente attraversato
6	ZPS - Alburni	Direttamente attraversato
7	SIC - Fiumi Tanagro e Sele	Direttamente attraversato
8	ZPS – Medio corso del Fiume Sele - Persano	Direttamente attraversato
9	ZPS - Picentini	Interessato marginalmente
10	SIC/ZPS – Fiume Irno	Interessato marginalmente
11	SIC - Monte Tifata	Interessato marginalmente
12	SIC - Fiumi Volturno e Calore Beneventano	Direttamente attraversato
13	SIC - Catena di Monte Cesima	Interessato marginalmente
14	SIC - Monti di Mignano Montelungo	Interessato marginalmente
15	SIC - Macchia Grande di Ponte Galeria	Interessato marginalmente

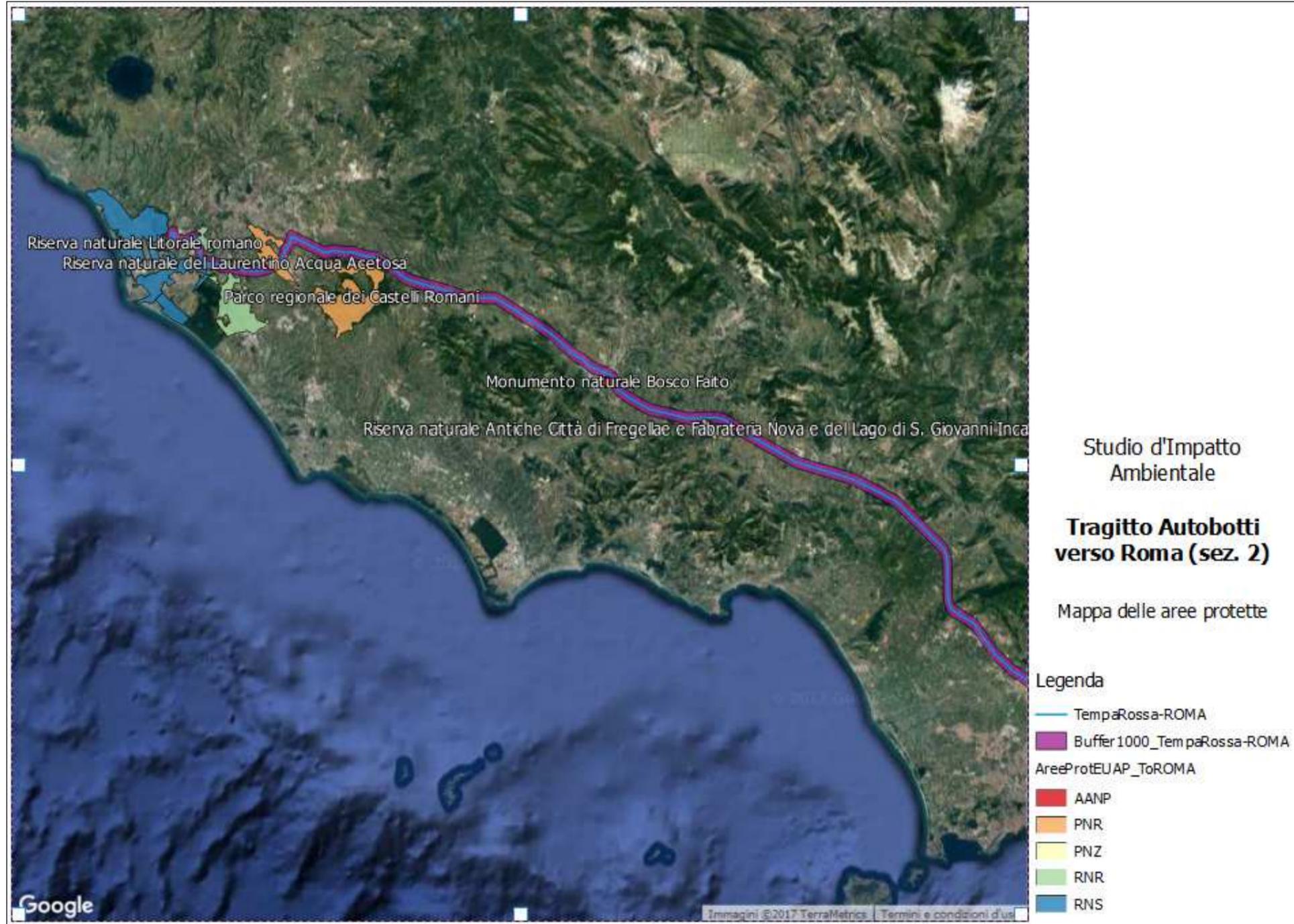
PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 40 of 103	

Figura 3.x - Aree Protette EUAP a distanza < 1 km dal tragitto verso Roma (sezione 1 di 2)



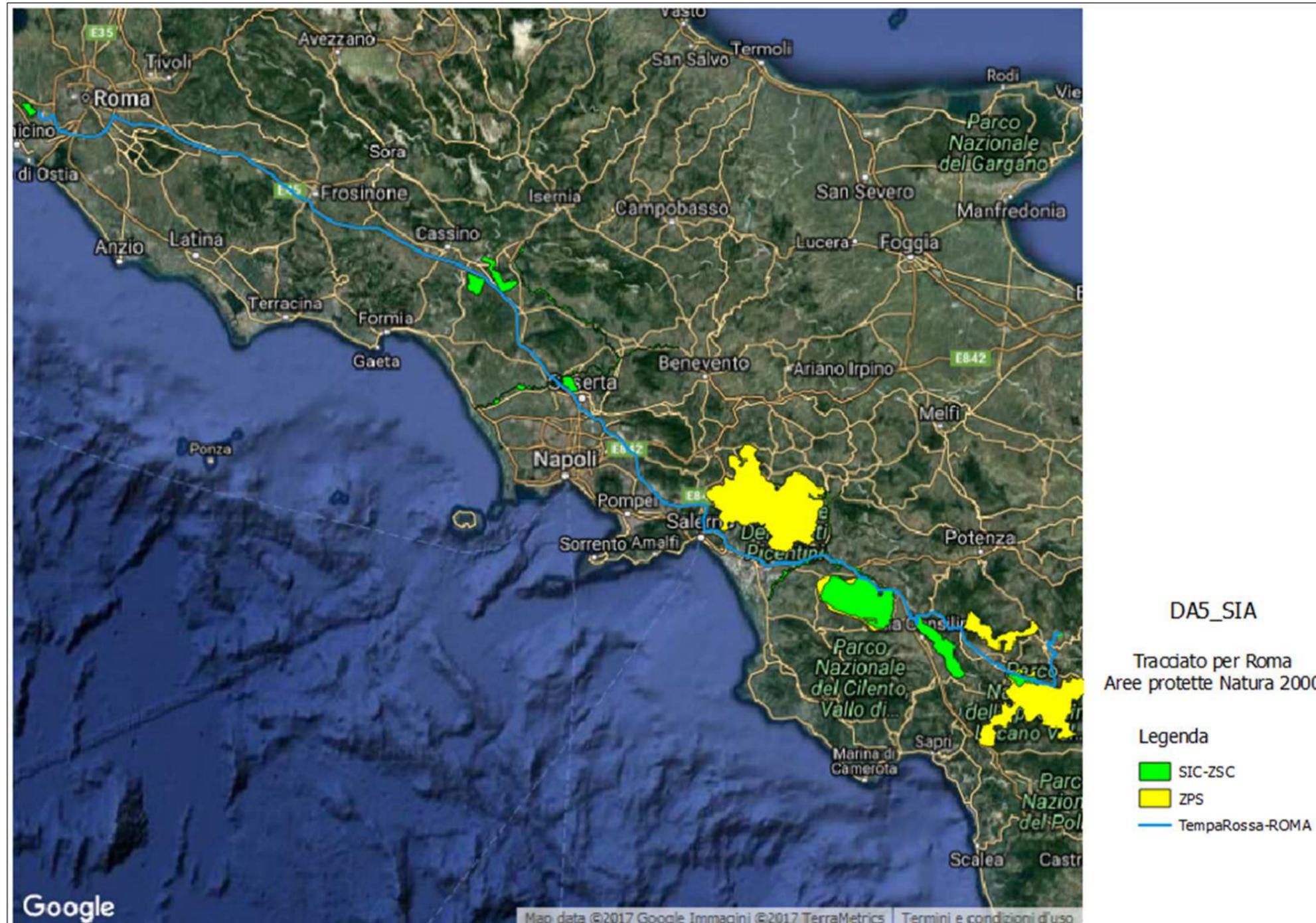
PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 41 of 103	

Figura 3.y - Aree Protette EUAP a distanza < 1 km dal tragitto verso Roma (sezione 2 di 2)



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revisione 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 42 of 103	

Figura 3.z Aree della Rete Natura 2000 a distanza < 1 km dal tragitto verso Roma



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 43 of 103	

Come destinazione alternativa alla raffineria di Roma è stata individuata la raffineria di Ancona situata in Falconara Marittima.

Nelle Figura 3.aa sono mostrate le interferenze fra questo tragitto e le aree protette contenute nell'EUAP entro 1000 m dall'asse stradale. Segue l'elencazione di tali aree con l'espressione del grado di interferenza dell'opera:

	Denominazione	Grado di interazione
1	Riserva naturale statale Stornara	Interessato marginalmente
2	Parco naturale regionale Terra delle Gravine	Direttamente Attraversato
3	Parco naturale regionale in località Lama Balice	Direttamente Attraversato
4	Parco naturale regionale Fiume Ofanto	Direttamente Attraversato
5	Parco nazionale del Gargano	Interessato marginalmente
6	Riserva naturale regionale guidata Bosco di Don Venanzio	Interessato marginalmente
7	Riserva naturale regionale guidata Lecceta di Torino di Sangro	Interessato marginalmente
8	Riserva naturale regionale controllata Grotta delle Farfalle	Direttamente Attraversato
9	Riserva naturale regionale della Sentina	Interessato marginalmente
10	Parco regionale del Conero	Interessato marginalmente

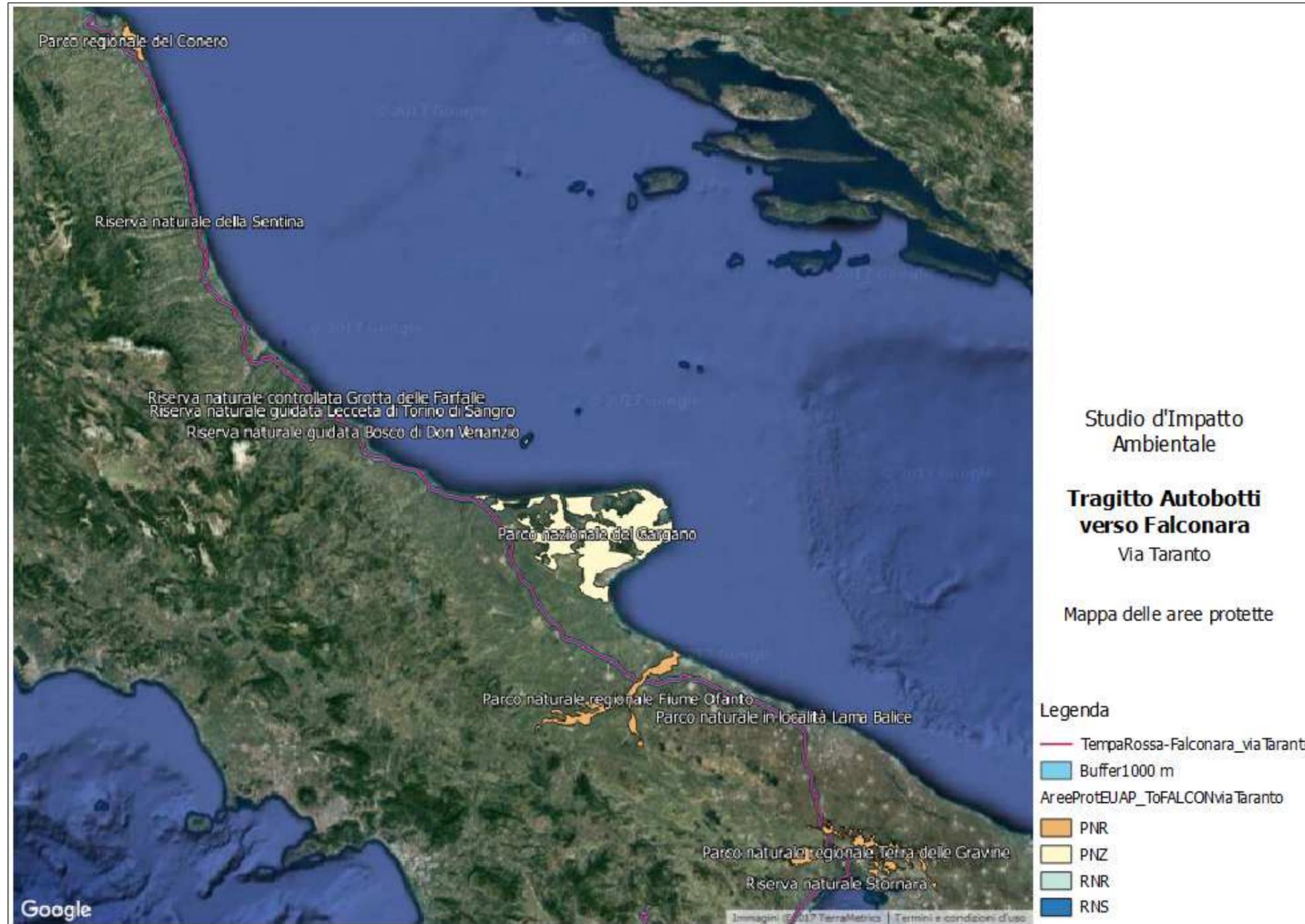
Nella Figura 3.bb sono mostrate le aree della Rete Natura 2000 (SIC, ZSC, ZPS) che si trovano a meno di 1000 m dal tragitto verso la raffineria Falconara per l'alternativa che passa da Taranto.

Si tratta nel dettaglio di:

	Denominazione	Grado di interazione
1	SIC - Pinete dell'Arco Ionico	Direttamente attraversato
2	SIC/ZPS- Area delle Gravine	Direttamente attraversato
3	SIC - Murgia di Sud - Est	Direttamente attraversato
4	SIC/ZPS - Murgia Alta	Direttamente attraversato
5	SIC - Valle Ofanto - Lago di Capaciotti	Direttamente attraversato
6	SIC - Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore	Direttamente attraversato
7	ZPS - Laghi di Lesina e Varano	Interessato marginalmente
8	ZPS - Lago di Guardialfiera - Foce fiume Biferno	Direttamente attraversato
9	ZSC - Valle Fortore, Lago di Occhito	Direttamente attraversato
10	SIC - Foce Saccione - Bonifica Ramitelli	Direttamente attraversato
11	SIC - Foce Biferno - Litorale di Campomarino	Interessato marginalmente
12	SIC - Fiume Biferno (confluenza Cigno - alla foce esclusa)	Direttamente attraversato
13	SIC - Foce Trigno - Marina di Petacciato	Direttamente attraversato
14	SIC - Boschi ripariali sul Fiume Osento	Interessato marginalmente
15	SIC - Lecceta litoranea di Torino di Sangro e foce del Fiume Sangro	Interessato marginalmente
16	SIC - Fosso delle Farfalle (sublitorale chietino)	Direttamente attraversato
17	SIC - Costa del Piceno - San Nicola a mare	Interessato marginalmente
18	SIC - Selva di Castelfidardo	Interessato marginalmente

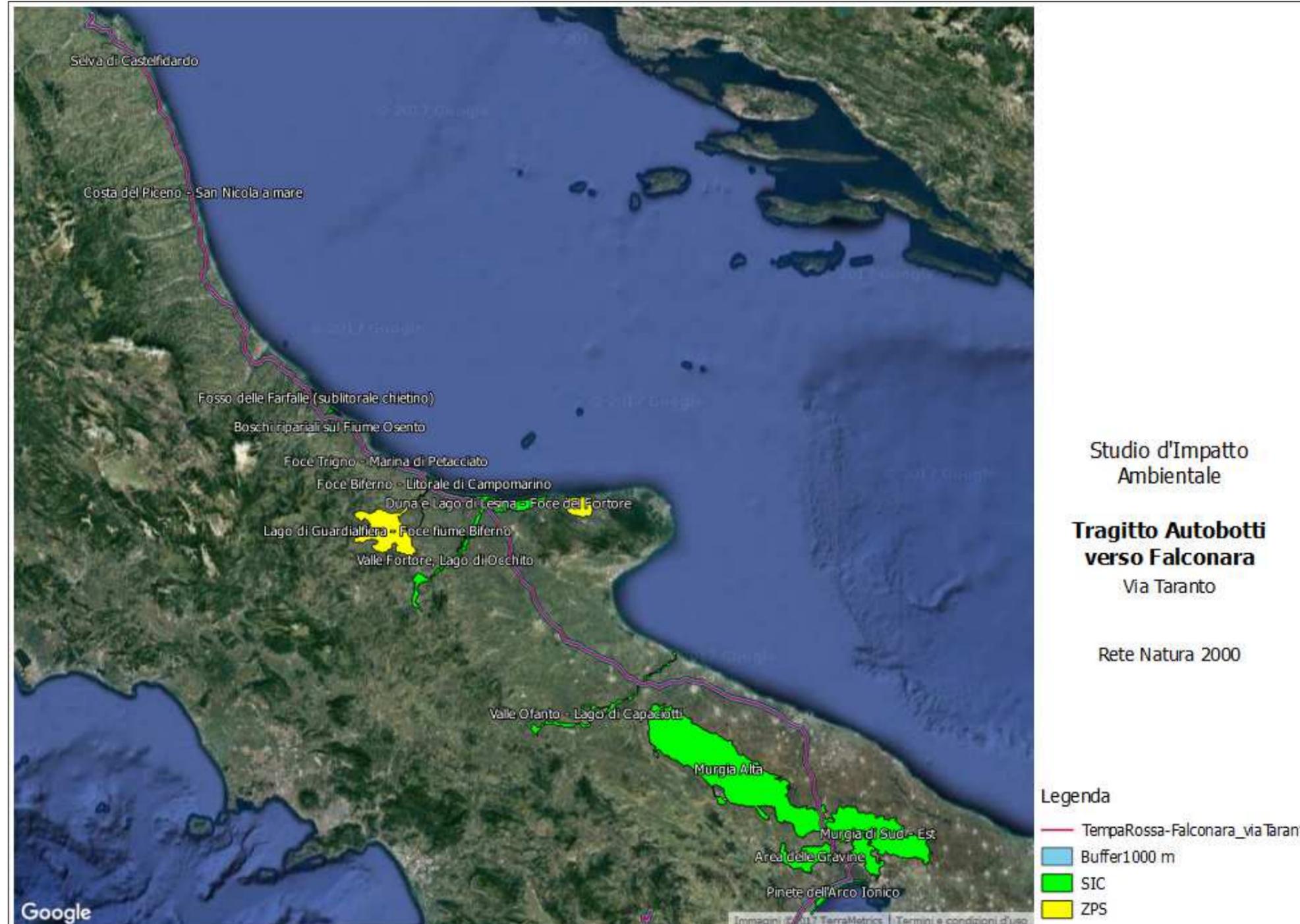
PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revisione 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 44 of 103	

Figura 3.aa - Aree Protette EUAP a distanza < 1 km dal tragitto verso Falconara



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revisione 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 45 of 103	

Figura 3.bb - Aree della Rete Natura 2000 a distanza < 1 km dal tragitto verso Falconara, via Taranto



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 46 of 103	

Per il tragitto verso Falconara Marittima è prevista una variante che passa nelle vicinanze di Potenza e Melfi e si congiunge all'Autostrada Adriatica nei pressi di Foggia.

Secondo quanto riportato in Figura 3.cc, le aree protette contenute nell'EUAP distanti meno di 1000 m dal percorso seguito dalle autobotti sono:

	Denominazione	Grado di interazione
1	Parco naturale regionale di Gallipoli Cognato - Piccole Dolomiti Lucane	Direttamente Attraversato
2	Parco naturale regionale Fiume Ofanto	Direttamente Attraversato
3	Parco naturale regionale Bosco Incoronata	Direttamente Attraversato

Nella Figura 3.dd sono mostrate le aree della Rete Natura 2000 (SIC, ZSC, ZPS) che si trovano a meno di 1000 m dalla variante al tragitto verso la raffineria Falconara per l'alternativa che passa da Potenza-Melfi.

Si tratta nel dettaglio di:

	Denominazione	Grado di interazione
1	ZSC/ZPS - Valle Basento - Ferrandina Scalo	Interessato marginalmente
2	ZSC/ZPS - Valle Basento Grassano Scalo - Grottole	Interessato marginalmente
3	ZSC/ZPS - Foresta Gallipoli - Cognato	Direttamente attraversato
4	ZSC/ZPS - Dolomiti di Pietrapertosa	Interessato marginalmente
5	SIC - Valle Ofanto - Lago di Capaciotti	Direttamente attraversato
6	SIC - Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata	Direttamente attraversato

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 47 of 103		

Figura 3.cc - Aree Protette EUAP a distanza < 1 km dal tragitto verso Falconara, via Potenza-Melfi; tratto DA5 – Foggia

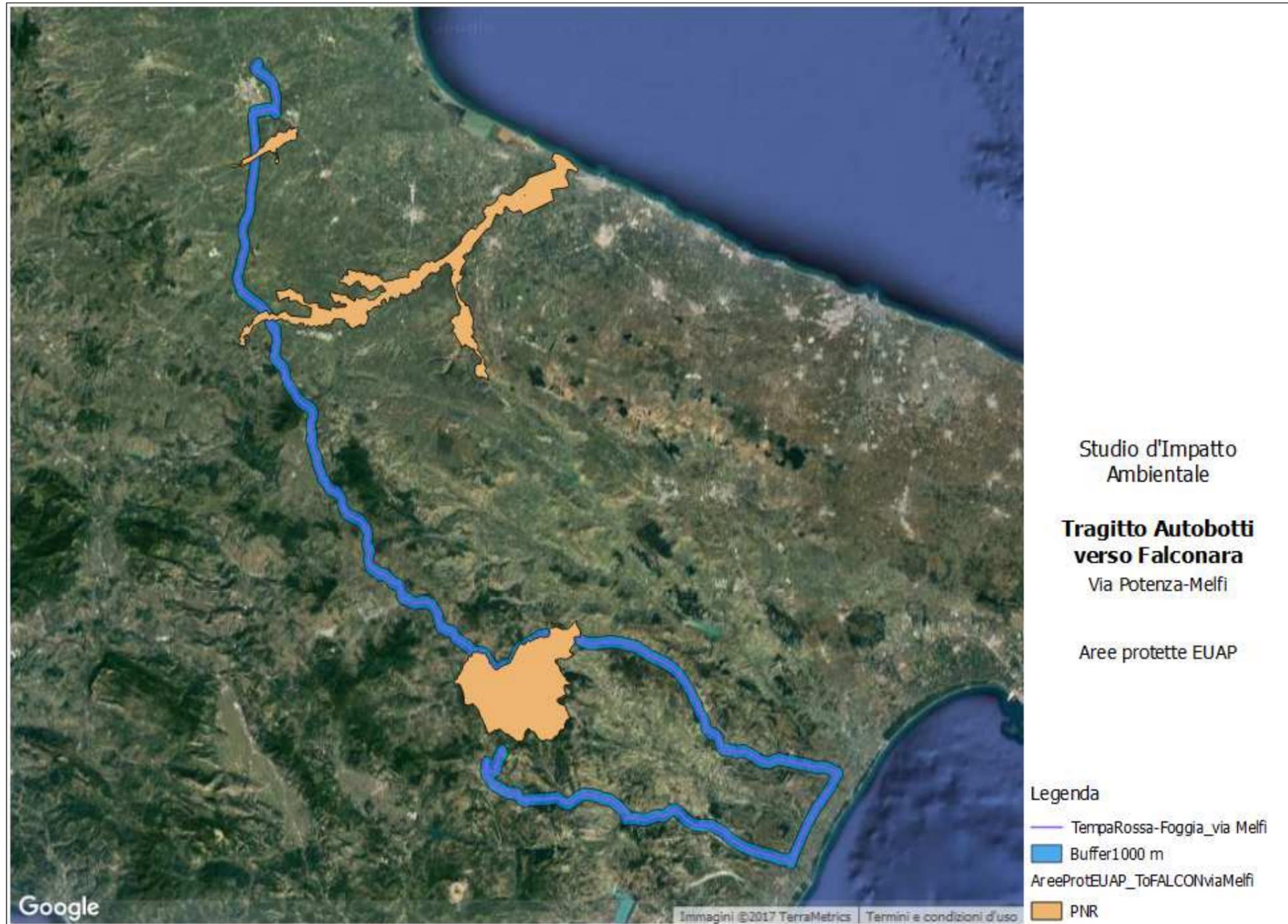
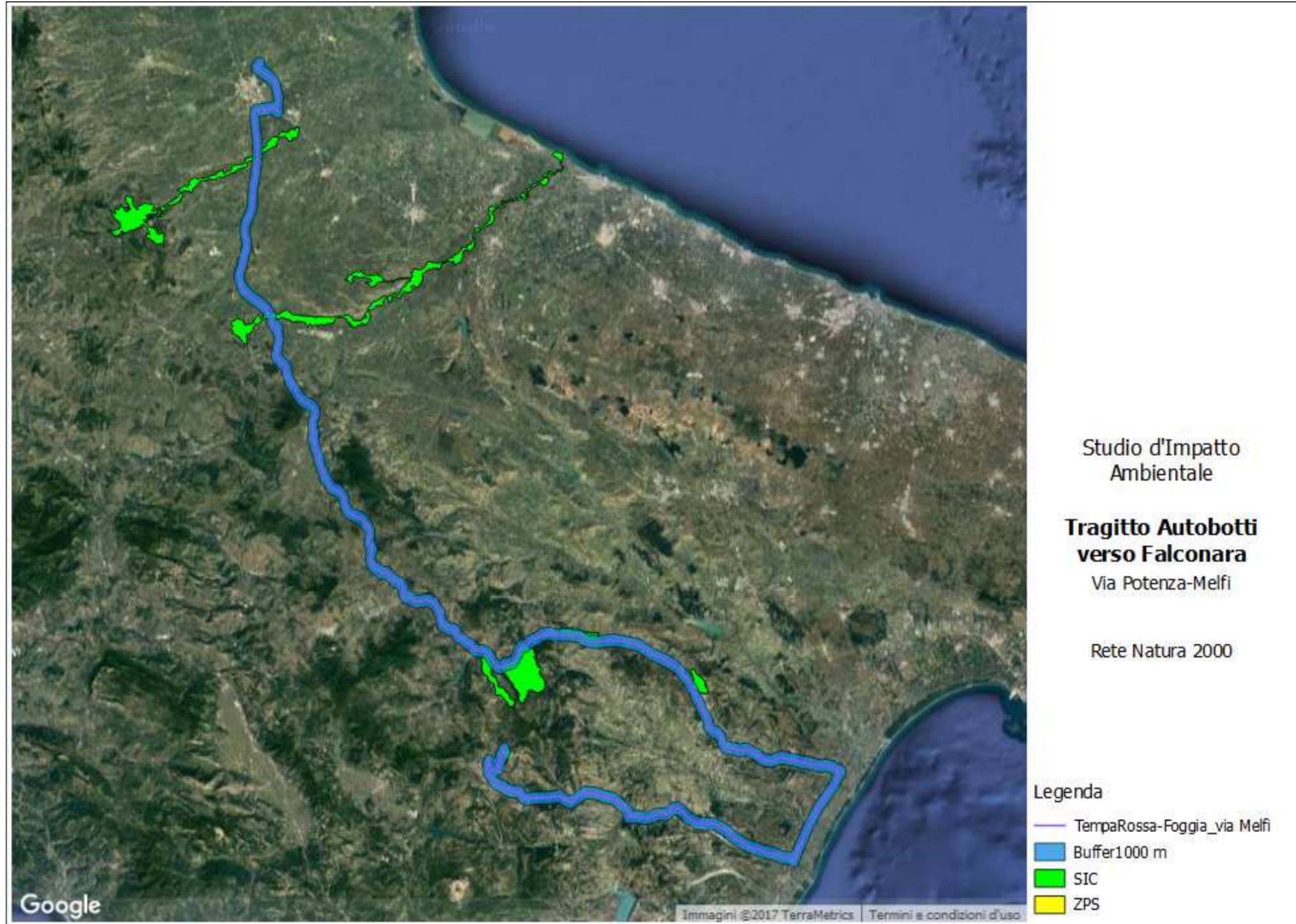


Figura 3.dd - Aree della Rete Natura 2000 a distanza < 1 km dal tragitto verso Falconara, via Potenza-Melfi; tratto DA5 – Foggia

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 48 of 103	



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 49 of 103	

4 RAPPORTI DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

4.1 Strumenti di Pianificazione Regionale

4.1.1 Piano Paesistico Regionale

Nel territorio della Regione Basilicata, ai sensi della LR 20/87 e sue modifiche successive, sono state individuate sei parti del territorio regionale disciplinate dai Piani Territoriali Paesistici di Area Vasta.

Il consiglio regionale, in attuazione dell'art. 19 della citata norma, ha, infatti, approvato con la LR n. 3 del 12/02/1990, i Piani Paesistici di Area Vasta relativi alle seguenti aree: Sirino; Sellata e Volturino Madonna di Viggiano, Gallipoli Cognato-Piccole Dolomiti Lucane Metaponto e Laghi di Monticchio; successivamente con la LR n. 13 del 21/05/1992, è stato approvato il Piano Territoriale Paesistico di Area Vasta dei Comuni Costieri della Basilicata Tirrenica. La Regione Basilicata ha avviato l'iter per procedere all'adeguamento dei vigenti Piani paesistici di area vasta alle nuove disposizioni legislative.

In tali Piani sono individuati:

- gli elementi, costituiti da emergenze puntuali, lineari o areali, riconoscibili per caratteri di evidente omogeneità;
- gli insiemi di particolare rilevanza paesistica;
- gli ambiti ricompresi nel rispettivo "insieme" richiedenti una progettazione complessa e integrata.

La tutela e la valorizzazione del territorio oggetto dei Piani si esplicano mediante modalità di conservazione, miglioramento e ripristino e mediante modalità di trasformazione degli elementi, degli insiemi e degli ambiti, in relazione ai loro caratteri costitutivi, al loro valore e alle loro categorie d'uso. In particolare, l'uso viene suddiviso in quattro categorie:

- uso insediativo
- uso infrastrutturale
- uso produttivo agro-silvo-pastorale
- uso produttivo estrattivo

Per rendere ammissibili questi usi in relazione al valore degli elementi, la tutela, la valorizzazione e la trasformazione si esplicano secondo modalità di conservazione o di trasformazione. Le modalità di conservazione si applicano agli insiemi di particolare rilevanza paesistica. Per questi insiemi sono ammesse in generale solo opere di conservazione, manutenzione, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive. Al di fuori di questi insiemi, le trasformazioni del territorio, in relazione all'uso infrastrutturale, risultano ammissibili previo apposito studio di valutazione di compatibilità ambientale.

Allo stato attuale il Nuovo Piano Paesaggistico Regionale è in fase di redazione.

L'area oggetto di studio non rientra nei Piani Paesistici citati, pertanto le opere in progetto non possono essere con questi contrastanti.

A livello di Pianificazione Comprensoriale, il territorio oggetto di studio è compreso nella Comunità Montana dell'Alto Sauro Camastra, comune di Corleto Perticara.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 50 of 103	

La Comunità Montana n.6 "Camastra-Alto Sauro", istituita con la legge n.27 della Regione Basilicata in applicazione della Legge n. 1102 del 3.12.1971, comprende i Comuni di: Abriola, Calvello, Anzi, Laurenzana, Corleto Perticara e Guardia Perticara per una superficie complessiva di 51.561 ha; nel 1987 ha redatto un Piano di sviluppo socio-economico per gli anni 2000-2005, che è stato adottato dal Consiglio Provinciale di Potenza nel 1991. Tale Piano, redatto ai sensi della Legge Regionale 23/97 che stabilisce che i P.5.S.E. contengano, oltre alla Carta di Destinazione d'uso del Territorio che ne prefigura le tendenze, una serie di altri contenuti, che si traducono in azioni così sintetizzabili:

- Azioni di tutela e valorizzazione ambientale (art. 5)
- Conservazione e valorizzazione del patrimonio forestale (art. 6)
- Azioni di rianimazione demografica e sociale (art. 7)
- Intervento per i giovani agricoltori e per la ricomposizione fondiaria (art. 8)
- Tutela dei prodotti tipici e della produzione lattiera (art. 9)
- Artigianato e mestieri tradizionali (art. 10)
- Turismo rurale in ambiente montano (art. 11)
- Trasporti e viabilità locale (art. 12)
- Servizio scolastico e promozione culturale (art. 13)
- Gestione associata dei servizi pubblici locali (art. 14)
- Sportello per la montagna (art. 15)

Lo strumento progettuale di sintesi programmatica previsto dalla normativa è costituito dunque dalla carta di destinazione d'uso del territorio.

Le principali indicazioni che trovano spazio in tale carta sono:

- le aree di particolare valenza ambientale e paesistica
- le aree di prevalente interesse agro-silvo-pastorale e forestale
- i Comuni interessati da fenomeni di spopolamento
- le zone rurali in cui si possa favorire la ricomposizione fondiaria
- le aree montane per le quali è possibile favorire il turismo rurale
- le fasce altimetriche per la classificazione dei territori montani
- l'individuazione delle linee di sviluppo residenziale, produttivo, turistico, dei servizi e delle infrastrutture.

Fanno inoltre parte dei contenuti di Piano le azioni di tutela e valorizzazione delle emergenze ambientali, paesaggistiche e culturali del territorio e del patrimonio forestale.

Il Piano si articola in:

- Novità normative e legislative soprattutto Regionali, in quanto viene attribuito alla Comunità Montana nel campo della tutela ambientale sia capacità di programmazione che potestà di intervento, in riferimento all'articolo 5 1/Azioni di tutela e valorizzazione ambientale" della Legge Regionale 23/97, in cui si attribuisce alla Comunità Montana capacità attuativa per tali azioni.
- Campi di intervento, con l'individuazione di quelli effettivamente praticabili.
- Linee guida di carattere generale per gli interventi.
- I campi di intervento del Piano, per i quali vengono proposte alcune linee guida sono:
- Pianificazione della Difesa Ambientale
- Agricoltura - Zootecnia - Forestazione
- Turismo sostenibile

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 51 of 103	

- Viabilità principale
- Risorsa petrolifera
- Poli di sviluppo produttivo
- Servizi
- Artigianato e attività produttive

Da ciò emerge che il Piano è strettamente legato alle opere oggetto del presente Studio in quanto, nell'ambito del campo di intervento denominato Risorsa Petrolifera, viene fatto esplicito riferimento al Centro Olio di Corleto, nel titolo A.2 - L'attività estrattiva ricerca di compatibilità ambientale, il Centro Olio di Corleto ("Tempa Rossa").

In riferimento all'ipotesi localizzativa del Centro Olio in Corleto P., il Piano afferma che "In tale zona la situazione al contorno è la seguente:

- zona esterna a tutte le ipotesi di perimetrazione del Parco della Val d' Agri
- agricoltura molto povera, con terreni brulli e poco fertili;
- un numero limitatissimo di residenti in zona, mentre i centri abitati interessati da potenziali inquinamenti sono lontani e protetti dalla naturale conformazione morfologica dei siti;
- zona non soggetta a vincoli legislativi derivanti da piani paesistici e dalla legge Galasso, e non soggetta a vincolo archeologico
- zona esterna a correnti di traffico e lontana da strade principali;
- zona che, anche visivamente, è totalmente nascosta.
- zona di rischio sismico "storicamente" minore rispetto alla Val d' Agri

Le condizioni oggettive sono tali che da un'analisi comparata, qualsiasi sia la soluzione alternativa prescelta, la localizzazione di Tempa Rossa resta comunque fra le più valide, anche in considerazione che l'ubicazione è baricentrica rispetto ai pozzi da sfruttare, dai quali ha distanze molto ridotte.

4.1.1.1 Rapporti con il progetto

L'area oggetto di studio non rientra nei Piani Paesistici vigenti.

4.1.2 Piano Stralcio Assetto Idrogeologico

Il Piano Stralcio per la Difesa dal Rischio Idrogeologico o PAI (Piano Assetto Idrogeologico), redatto ai sensi dell'art. 65 del D.Lgs 152/2006 (il D.Lgs 152/2006 abroga e sostituisce il precedente riferimento di legge costituito dalla L.183/89 e s.m.i.), ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idraulico e idrogeologico del territorio compreso nell'Autorità Interregionale di Bacino della Basilicata. L'ultimo aggiornamento del PAI è stato approvato dal Comitato Istituzionale dell'AdB con delibera n.11 del 21 dicembre 2016 ed è entrato in vigore dal 9 febbraio 2017 con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (n.33). Attualmente sono in fase di approvazione il secondo aggiornamento dell'anno 2016 e il primo aggiornamento dell'anno 2017. Nessuna di queste revisioni, in termini di aggiornamenti cartografici, interessa l'area di studio.

L'area oggetto della presente valutazione ricade nel Bacino del fiume Agri, di competenza della suddetta Autorità Interregionale di Bacino della Regione Basilicata.

Il PAI individua e perimetra le aree a maggior rischio idraulico e idrogeologico per l'incolumità delle persone, per i danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi,

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 52 of 103	

per l'interruzione di funzionalità delle strutture socio-economiche e per i danni al patrimonio ambientale e culturale.

4.1.2.1 Rischio Idrogeologico

Il Piano Stralcio per le aree di versante (Titolo IV del Piano Stralcio per la Difesa del rischio Idrogeologico) individua e perimetra le aree con fenomeni di dissesto in atto e/o potenziale, definisce le modalità di gestione del territorio che determinino migliori condizioni di equilibrio, in particolare nelle situazioni di interferenza dei dissesti con insediamenti antropici e definisce, infine, gli interventi necessari per la minimizzazione del rischio di abitati o infrastrutture ricadenti in aree di dissesto o potenziale dissesto.

La pericolosità idrogeologica viene definita come probabilità che eventi potenzialmente distruttivi si verifichino in una data area ed in un determinato intervallo di tempo.

La vulnerabilità degli elementi a rischio dipende sia dalla loro capacità di sopportare le sollecitazioni esercitate dall'evento, sia dall'intensità dell'evento stesso.

Il rischio idrogeologico, infine, è definito come la misura del danno arrecabile dagli eventi calamitosi in una determinata area, correlato ai livelli di pericolosità registrati o stimati nelle singole porzioni di territorio. Il rischio totale è espresso dal prodotto della pericolosità (probabilità di accadimento) moltiplicato per il valore degli elementi a rischio e per la vulnerabilità.

Per ciascuna tipologia di area a rischio idrogeologico individuata dal piano secondo le definizioni riportate nel precedente paragrafo (R1, R2, R3, R4), sono definite prescrizioni che costituiscono sia misure di tutela per la difesa dal dissesto idrogeologico, sia indirizzi che dovranno essere fatti propri dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

4.1.2.2 Rapporti con il progetto

Dall'esame della "Carta del rischio del Piano stralcio delle aree di versante" (**Figura 4.a**) Tavola 490143 (aggiornamento 2016) allegata al PAI, buona parte dell'area di carico in esame ricade in una porzione di territorio classificata come "R1: Area a rischio idrogeologico moderato ed a pericolosità moderata (R1)", per il Rischio frana.

Come riportato nelle Norme di Attuazione del Piano Stralcio per la Difesa dal Rischio Idrogeologico (aggiornamento dicembre 2015) dell'AdB della Basilicata, sono classificate come aree a rischio idrogeologico moderato ed a pericolosità moderata quelle "aree in cui è possibile l'instaurarsi di fenomeni comportanti danni sociali ed economici marginali al patrimonio ambientale e culturale".

Nelle aree perimetrate a rischio idrogeologico moderato sono consentiti:

- interventi di bonifica, di consolidamento e di difesa dal rischio idrogeologico;
- interventi di sistemazione e miglioramento ambientale finalizzati a ridurre il rischio, compatibili con la stabilità dei suoli e in grado di favorire la ricostruzione dei processi e degli equilibri naturali;
- interventi urgenti delle autorità per la protezione civile e per la difesa del suolo competenti per la salvaguardia di persone e beni a fronte di eventi pericolosi o situazioni di rischio.

Sono inoltre consentiti, se realizzati con modalità che non determinino situazioni di pericolosità idrogeologica:

- gli interventi di demolizione senza ricostruzione;
- gli interventi di manutenzione ordinaria (art. 3, comma 1, lett. a), D.P.R. 380/2001);

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 53 of 103	

- gli interventi di manutenzione straordinaria (art. 3, comma 1, lett. b), D.P.R. 380/2001);
- gli interventi di restauro e di risanamento conservativo (art. 3, comma 1, lett.c), D.P.R. 380/2001);
- gli interventi di riparazione, miglioramento e adeguamento sismico;
- gli interventi di ampliamento degli edifici esistenti unicamente per motivate necessità di adeguamento igienico sanitario;
- cambiamenti di destinazione d'uso che non comportino aumento delle condizioni di rischio;
- gli interventi di sistemazione e manutenzione di superfici scoperte (rampe, recinzioni amovibili, opere a verde che non comportino aumento del carico insediativo);
- la realizzazione di strutture amovibili, che non comportino aumento del carico insediativo e delle condizioni di rischio;
- la realizzazione di serre temporanee e amovibili;

Sono inoltre consentiti gli interventi di nuova costruzione, di ampliamento e completamento di opere esistenti, così come definiti dalla legislazione vigente, realizzati con modalità che non determinino situazioni di pericolosità idrogeologica.

Gli interventi diretti di edificazione, completamento o ampliamento di opere esistenti devono essere supportati da idonee indagini geologiche e geotecniche e da verifiche delle condizioni di stabilità dell'area.

Tale documentazione viene presentata all'Amministrazione Comunale competente al fine del rilascio delle necessarie autorizzazioni/concessioni.

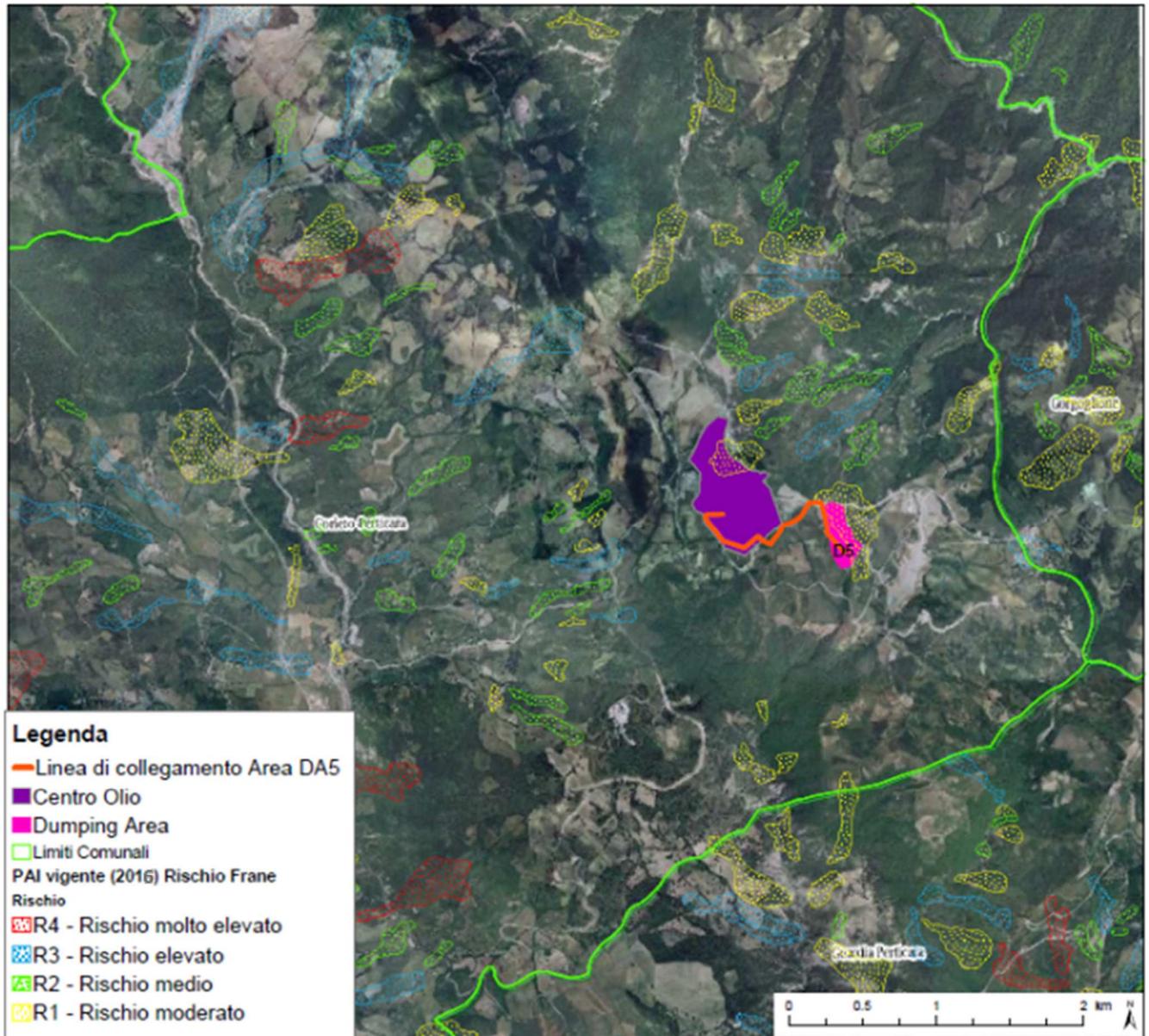
Parte della condotta si sviluppa su superfici non soggette a rischio idrogeologico, eccetto il tratto terminale che, come l'area di carico DA5, si sviluppa su un'area a rischio R1.

Consultando la "*Carta inventario delle frane - Piano stralcio delle aree di versante*" (aggiornamento 2016) tavola n. 9 allegata atavl PAI, si evince che la perimetrazione classificata come a rischio R1 è associata ad un'area soggetta a movimento prevalente di *creep*.

La realizzazione dell'opera, pertanto, risulta compatibile con il vigente PAI, nella misura in cui la progettazione e l'approvazione rispondano a quanto previsto all'art. 19 delle NTA del PAI.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 54 of 103		

Figura 4.a: Dettaglio del Piano Stralcio Assetto Idrogeologico



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 55 of 103	

4.1.3 Piano Indirizzo Energetico Ambientale Regionale

Con la Legge Regionale n. 1 del 19 gennaio 2010, la Regione Basilicata si è dotata del Piano di Indirizzo Energetico Ambientale Regionale.

Il piano contiene la strategia energetica della Regione Basilicata da attuarsi fino al 2020. L'intera programmazione ruota intorno a quattro macro-obiettivi:

- riduzione dei consumi energetici e della bolletta energetica;
- incremento della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili;
- incremento della produzione di energia termica da fonti rinnovabili;
- creazione di un distretto energetico in Val d'Agri.

All'interno di ogni singolo macro obiettivo sono stati poi individuati dei sotto obiettivi e gli strumenti necessari al loro conseguimento.

I principali obiettivi del Piano di indirizzo energetico ambientale regionale (*PIEAR*) sono quelli di assicurare una gestione sostenibile delle risorse energetiche attraverso la razionalizzazione dell'intero comparto ed una politica che incentivi la riduzione dei consumi e privilegi le produzioni di energia da fonti rinnovabili. Il *PIEAR* è il principale strumento attraverso il quale la Regione programma e indirizza gli investimenti, anche strutturali, in campo energetico nei propri territori e regola le funzioni degli enti locali, armonizzando le decisioni rilevanti che vengono assunte a livello regionale e locale, nel pieno rispetto delle direttive comunitarie vigenti. Il provvedimento sottolinea in particolare gli obiettivi di sostenibilità, coerenti con gli obiettivi europei, da raggiungere entro il 2020: ridurre del 20% i consumi energetici, aumentare del 20% la quota delle energie rinnovabili, ridurre di almeno il 20% le emissioni di gas a effetto serra, aumentare almeno del 10% la quota dei biocarburanti nel consumo totale di benzina e diesel, realizzare un mercato interno dell'energia che apporti benefici reali e tangibili ai privati e alle imprese, migliorare l'integrazione della politica energetica con le politiche agricole e commerciali.

Il Piano prevede entro il 2020 l'installazione complessiva di una potenza pari a circa 1500 MW, ripartita fra le diverse fonti energetiche (60% eolico, 20% solare termodinamico e fotovoltaico, 15% biomasse, 5% idroelettrico) con una produzione di energia elettrica corrispondente ad oltre 2000 GWh, che consentirà di raggiungere una sicura autosufficienza rispetto ai consumi regionali.

Il *PIEAR* stabilisce anche il regime delle autorizzazioni, la cui procedura varia a seconda della potenza e della tipologia degli impianti.

Il Piano stabilisce, altresì, che in Basilicata non si possono costruire impianti nucleari né depositi di scorie radioattive.

In coerenza con le indicazioni contenute nella Deliberazione CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 "Attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013: Programmazione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate", la Regione persegue l'obiettivo di promuovere la realizzazione di un Distretto energetico in Val d'Agri, avente i seguenti fini:

- lo sviluppo di attività di ricerca, innovazione tecnologica in campo energetico, coinvolgendo a tal fine le eccellenze regionali, a partire dall'Università degli Studi della Basilicata CNR, ENEA, Agrobios, Fondazione Mattei etc.;
- creazione di un centro permanente di formazione ed alta formazione mediterranea sui temi dell'energia, in stretta collaborazione con ENEA, Fondazione Mattei ed i centri di ricerca presenti sul territorio regionale. La formazione sarà rivolta agli installatori e manutentori di

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 56 of 103	

impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, l'alta formazione ai progettisti ed ai ricercatori del settore;

- l'insediamento nell'area di imprese innovative specializzate nella produzione di materiali innovativi, impiantistica e componentistica per il miglioramento dell'efficienza energetica degli usi finali, sia in campo civile, sia nel settore produttivo;
- l'attivazione di filiere produttive incentrate sull'adozione di tecnologie innovative per la produzione di energia, con particolare riferimento alle fonti rinnovabili e alla cogenerazione;
- realizzazione di impianti innovativi e sperimentali per la produzione di energia da fonti rinnovabili, per la tri-quadrigenazione, con il diretto coinvolgimento di Enti di ricerca (Università, ENEA, Agrobios, CNR, ecc.), Enti locali e, ove necessario, di grandi operatori del settore, anche attraverso gli strumenti della programmazione negoziata;
- svolgimento di attività di ricerca e di sperimentazione sulla produzione di biocarburanti a partire da matrice lignocellulosica, e sulla definizione di idonei sistemi per il contenimento delle emissioni di particolato solido e delle altre sostanze dannose prodotte dalla combustione di biomassa;
- attività di formazione nel settore energetico e trasferimento tecnologico alle PMI locali;
- realizzazione di un parco energetico (denominato Valle dell'energia) finalizzato ad evidenziare le più avanzate tecnologie nel settore delle fonti energetiche rinnovabili e dell'efficienza energetica (anche con la realizzazione di un edificio dimostrativo ad emissioni zero ed energeticamente autosufficiente).

Il distretto sarà inoltre inserito nella costituenda rete dei distretti energetici nazionali per sviluppare progetti ed iniziative in rapporto sinergico con le altre regioni partner.

4.1.3.1 Rapporti con il progetto

Rispetto al progetto di realizzazione dell'Area di carico e della pipeline, il Piano d'Indirizzo Energetico Ambientale Regionale non esprime alcun vincolo o prescrizione.

4.1.4 Piano di Tutela delle Acque

Il Piano Regionale di Tutela delle acque (PRTA) è uno strumento normativo di cui la Regione Basilicata si è dotata in adeguamento all'art. 121 del D.Lgs. 152/06, approvato con D.G.R. n. 1888 del 21/12/2008. Il Piano di tutela delle acque costituisce un adempimento della Regione per il perseguimento della tutela delle risorse idriche superficiali, profonde e marino-costiere.

Esso scaturisce da un'approfondita conoscenza dello stato delle risorse sia sotto il profilo della qualità che sotto il profilo delle disponibilità e delle utilizzazioni.

Il D.Lgs. n. 152/2006 definisce la natura e i contenuti del piano. Il piano di tutela in particolare deve contenere i risultati delle attività conoscitive, l'individuazione degli obiettivi di qualità ambientale e per specifiche destinazioni, l'elenco dei corpi idrici a specifica destinazione e delle aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento. All'interno del piano, infine, sono fornite le indicazioni temporali degli interventi di protezione e risanamento dei corpi idrici e delle priorità, oltre che il relativo programma di verifica dell'efficacia.

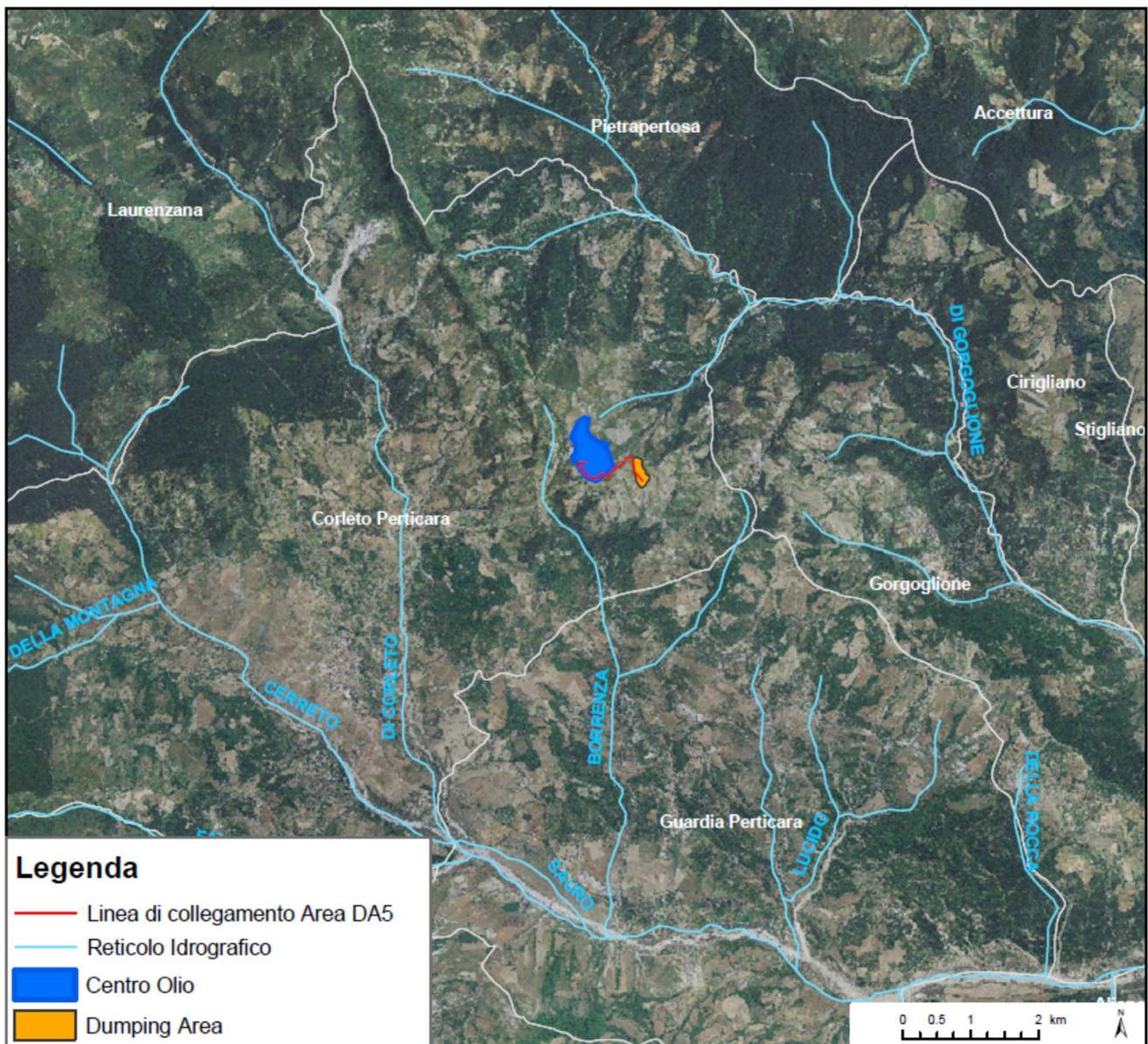
Gli obiettivi generali del Piano di Tutela delle acque sono:

- prevenire e ridurre l'inquinamento dei corpi idrici;
- attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 57 of 103	

- conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari utilizzazioni;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Figura 4.b: Inquadramento dell'area di progetto sul reticolo idrografico



4.1.4.1 Rapporti con il progetto

Gli scarichi originati nell'area d'impianto saranno completamente trasferiti al sistema di trattamento del Centro Oli, già oggetto verifica della compatibilità ambientale nella precedente procedura di V.I.A. Per

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 58 of 103	

l'area di parcheggio delle autobotti vuote, esternamente alla recinzione dell'impianto, non è invece previsto alcun sistema di convogliamento al sistema di trattamento del Centro Oli delle acque meteoriche, pertanto tali acque meteoriche raccolte su questa superficie impermeabile verranno collettate e convogliate nei sistemi di drenaggio esistenti a margine dell'area DA5.

Ove applicabile, una volta trattate, le acque saranno convogliate al Torrente Sauro come le acque di scarico provenienti dal centro olio. Nel seguito è riportato un estratto dell'art. 37 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRTA che disciplina le modalità di gestione delle acque meteoriche.

Art. 37 – Acque meteoriche di dilavamento ed acque di prima pioggia

1. *Ai fini del calcolo dei volumi da pretrattare, ovvero da avviare a depurazione, si individuano quali acque di prima pioggia le acque che dilavano le superfici nei primi 15 minuti di precipitazione, che comunque producano una lama d'acqua convenzionale pari ad almeno 5 mm uniformemente distribuiti sull'intera superficie drenante afferente alla sezione di chiusura del bacino idrografico elementare interessato. Ai fini del calcolo delle portate si dovranno assumere quali coefficienti di afflusso convenzionali il valore 1 per le superfici impermeabili, ed il valore 0,3 per le superfici permeabili, escludendo dal computo le superfici coltivate. Qualora il bacino di riferimento per il calcolo, che deve coincidere con il bacino idrografico elementare effettivamente concorrente alla produzione della portata destinata allo scarico, abbia un tempo di corrivazione superiore a 15 minuti primi, il tempo di riferimento deve essere pari a: a) al tempo di corrivazione stesso, qualora la porzione di bacino il cui tempo di corrivazione è superiore a 15 minuti primi, sia superiore al 70% della superficie totale del bacino; b) al 75% del tempo di corrivazione, e comunque al minimo 15 minuti primi, qualora la porzione di bacino il cui tempo di corrivazione è superiore a 15 minuti primi sia inferiore al 30% e superiore al 15% della superficie del bacino; c) al 50% del tempo di corrivazione, e comunque al minimo 15 minuti primi, qualora la porzione di bacino il cui tempo di corrivazione è superiore a 15 minuti primi sia inferiore al 15% della superficie del bacino.*

Si considerano eventi di pioggia separati quelli fra i quali intercorre un intervallo temporale di almeno 48 ore.

...omissis...

3. *È vietata la realizzazione di nuove superfici scoperte di estensione superiore a 1000 mq che siano totalmente impermeabili; viceversa, devono essere previsti sistemi di pavimentazione che consentano l'infiltrazione delle acque meteoriche sul suolo o, in alternativa, possono essere introdotte forme di compensazione delle superfici completamente impermeabili con corrispondenti estensioni di superfici permeabili. I Comuni dovranno adeguare in tal senso i loro regolamenti. Restano escluse da tali disposizioni le superfici soggette a potenziale dilavamento di sostanze pericolose, indicate al precedente comma 1 e regolamentate dal comma 3, che, viceversa, devono essere dotate di pavimentazioni impermeabili.*
4. *Per tutti gli strumenti urbanistici generali e le varianti, generali o parziali o che, comunque, possano recare trasformazioni del territorio tali da modificare il regime idraulico esistente, è obbligatoria la presentazione di una "Valutazione di compatibilità idraulica".*

...omissis...

Alla luce di quanto esposto, le opere in progetto non contrastano con le indicazioni del Piano Regionale per la Tutela delle Acque delle Regione Basilicata.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 59 of 103	

4.2 Strumenti di Pianificazione Provinciale

4.2.1 Piano Strutturale Provinciale

Il Piano Strutturale Provinciale (PSP), ai sensi della L. 142/90, è l'atto di pianificazione con il quale la Provincia esercita, nel governo del territorio, un ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la pianificazione urbanistica comunale, determinando indirizzi generali di assetto del territorio provinciale intesi anche ad integrare le condizioni di lavoro e di mobilità dei cittadini nei vari cicli di vita, e ad organizzare sul territorio le attrezzature ed i servizi garantendone accessibilità e fruibilità.

Il PSP ha valore di Piano Urbanistico-Territoriale, con specifica considerazione dei valori paesistici, della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e delle bellezze naturali e della difesa del suolo, salvo quanto previsto dall'art. 57, 2° comma, del D.Lgs. 112/98; esso impone pertanto vincoli di natura ricognitiva e morfologica.

La Provincia di Potenza ha approvato il proprio PSP con Delibera del Consiglio Provinciale n. 56 del 27 novembre 2013.

La funzione del PSP è soprattutto quella di indicare strategie ed indirizzi per la pianificazione dei Comuni; in tal senso viene favorita la pianificazione per ambiti strategici o per ambiti sovracomunali e sono recepite le indicazioni della programmazione già in essere (quale ad esempio il Piano Strutturale Intercomunale della Val d'Agri).

Il PSP suddivide il territorio in quattro "Ambiti Strategici" per i quali vengono specificati indirizzi di tutela, di sviluppo e di intervento, sulla base di fattori fisico-ambientali e socio-economici. Gli ambiti individuati sono:

- Ambito Strategico Vulture-Alto Bradano;
- Ambito Strategico del Potentino e del Sistema Urbano di Potenza;
- Ambito Strategico della Val d'Agri;
- Ambito Strategico Lagonegrese – Pollino.

Per quanto riguarda il Comune di Corleto Perticara, facente parte dell'aggregazione dei comuni di Corleto Perticara, Guardia Perticara e Armento, nella relazione illustrativa della Scheda Strutturale dell'Ambito Val D'Agri (elab. n. 40 del PSP), oltre a fare un inquadramento territoriale e degli strumenti urbanistici comunali passati e vigenti, vengono forniti "**indirizzi per la formulazione della strumentazione comunale**" che sono i seguenti:

- *Intraprendere politiche di rivitalizzazione del centro storico per invertire il fenomeno di abbandono e svuotamento dello stesso.*
- *Intensificare ed estendere le relazioni con i comuni di Guardia Perticara e Armento oltre che per i programmi di intervento sulla viabilità (completamento della strada in direzione Nord-Sud che mette in collegamento la "Saurina" con la Fondovalle dell'Agri), anche per il trasporto pubblico e per le attività produttive.*
- *Tutelare e valorizzare le attività agricole anche al fine della valorizzazione dei paesaggi agrari.*

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 60 of 103	

- *Attento monitoraggio ambientale e azioni di mitigazione in riferimento alla presenza sul territorio delle attività di estrazione petrolifera e dell'ampliamento delle aree produttive.*

Il territorio interessato dal progetto "DA5-Area di carico" ricade nell'Ambito Strategico della Val d'Agri.

In appendice I al PSP sono elencati gli elementi del patrimonio culturale e identitario dei vari comuni. La localizzazione di tali elementi nell'area d'interesse è riportata in **Figura 4.c**.

4.2.1.1 Rapporti con il progetto

Dallo stralcio della carta 42 allegata al PSP "Sistema delle aree protette e dei vincoli territoriali" Figura 4.c) emerge che per l'area in esame non sussistono interferenze con aree protette, né con beni paesaggistici e culturali riconosciuti dal PSP di Potenza.

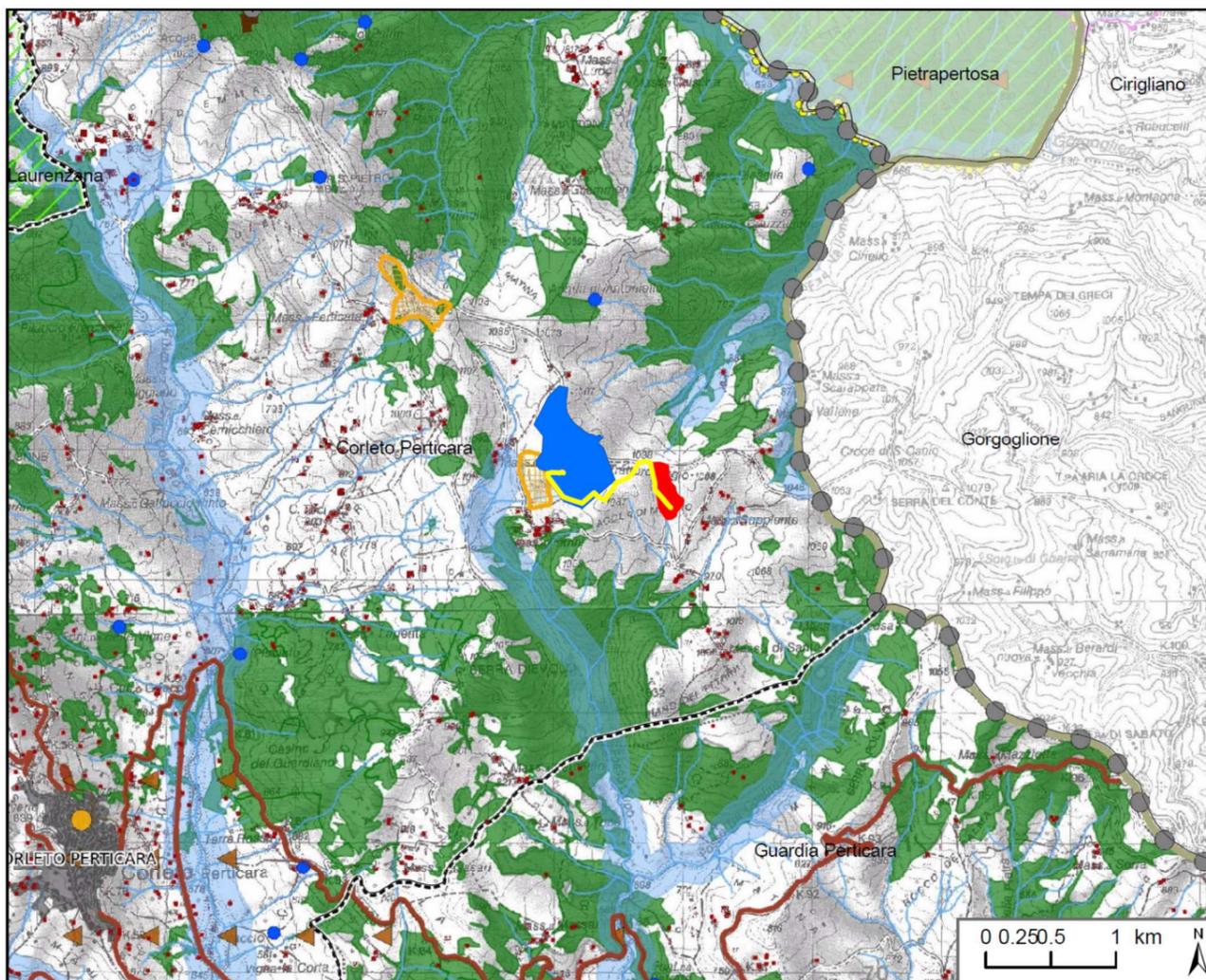
L'elaborato 44 del PSP, riportato in **Figura 4.d**, fornisce un'indicazione dei regimi di intervento e delle strategie programmate previste dal Piano. Nell'ambito dei regimi d'intervento, l'area DA5 in questione ricade in gran parte su una superficie a "Regime della Conservazione C3 - Conservazione finalizzata alla tutela dei caratteri di valore naturalistico-ambientale e alla valorizzazione perseguibile attraverso eventuali interventi di trasformazione e nuovo impianto nel rispetto del regime vincolistico". Una piccola parte dell'area di carico e un tratto della condotta interesseranno anche una superficie a "Regime della Conservazione NI1 – Possibilità di realizzare interventi di nuovo impianto nel rispetto dei caratteri costitutivi del contesto, prevedendo la rimozione di eventuali condizioni di degrado".

Dal Piano Strutturale (elaborato 40 "scheda strutturale Ambito Val d'Agri", tab. 4 pag. 15) si evince che su alcune particelle catastali interessate dalla realizzazione della condotta vige il vincolo archeologico per la presenza di un immobile di particolare interesse. Tale vincolo, istituito in via generale in mancanza di campagne mirate, ha subito un processo di revisione e, a seguito di campagne archeologiche realizzate nel 2006, l'area vincolata è stata delineata più nel dettaglio e quindi ristretta con Decreto del Direttore Regionale dei Beni Culturali n. 52 del 19/09/2007. Per una trattazione più dettagliata si rimanda al paragrafo 4.4.2.

Tra gli ambiti individuati per la Provincia di Potenza, la "DA5-Area di carico" ricade nel sistema denominato "B - la montagna interna" (**Figura 4.e - Sistemi Integrati di Paesaggio**), un contesto dominato dall'Appennino lucano-campano e caratterizzato da una ricca rete di torrenti. L'importanza della presenza dei rilievi e dei fiumi ha condizionato l'assetto insediativo storico, "caratterizzato dal sistema dei borghi fortificati di versante e di sommità sorti a controllo dei confini, delle valli e delle confluenze fluviali. Dai piccoli insediamenti, o isolati sulle alture, emergono castelli medievali, torri cilindriche, roccaforti longobarde e residenze fortificate, mentre il resto del territorio è punteggiato da nuclei sparsi e fattorie isolate." Dalla stessa carta si deduce che l'area di progetto non è interessata dalle perimetrazioni delle categorie dei Beni culturali.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 61 of 103	

Figura 4.c: Stralcio della mappa 42 - Sistema delle aree protette e dei vincoli territoriali.



Legenda

- Linea di collegamento Area DA5
- Limiti Comunali
- Area Centro Oli
- Dumping Area

- Ambito strategico
- Reticolo Idrografico
- Sorgenti/Fonti
- Specchi d'acqua

Sistema Insediativo

- centro abitato principale
- nucleo abitato
- localita produttiva

Case sparse

-

Sistema Relazionale

Viabilità

- autostrade e raccordi autostradali
- strade principali
- strade secondarie
- strade locali

Linea ferroviaria

-

Aree protette

- Parchi Naturali
- Riserve Naturali

- SIC

- ZPS

- IBA

Bacini idrominerari

-

Beni paesaggistici

- Aree ex L. 1497/39

- Fasce di rispetto (fiumi, laghi, coste)

- Foreste e boschi

- Aree eccedenti 1200 metri

- Zone di interesse archeologico

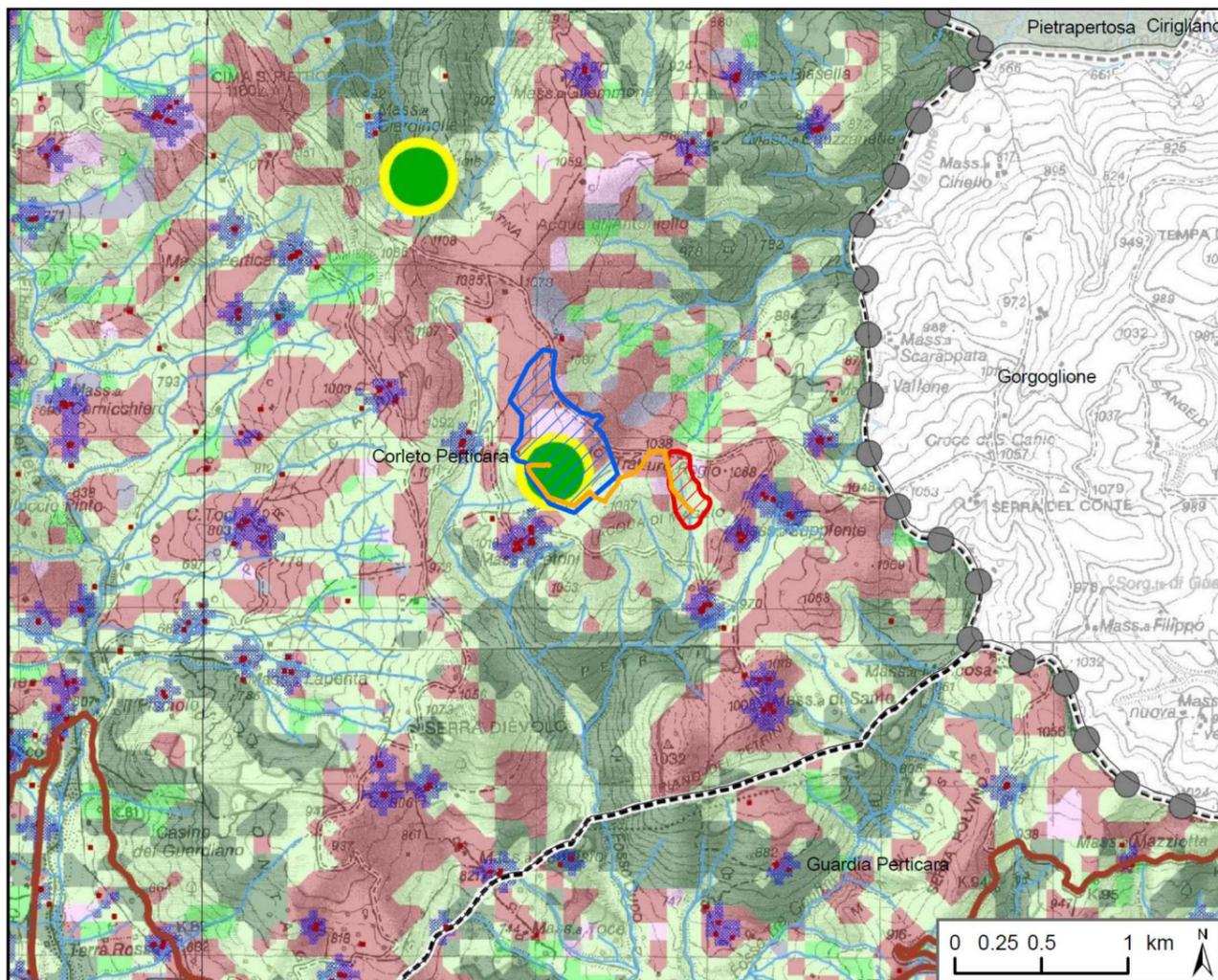
- Vulcani

Beni Culturali

-

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 62 of 103	

Figura 4.d: Stralcio dell'elaborato 44 – Indicazione dei regimi di intervento e delle strategie programmate.



Legenda

— Linea di collegamento Area DA5

▭ Dumping Area

▭ Area Centro Oli

▭ Limiti Comunali

• Ambito strategico

— Specchi d'acqua

— Reticolo Idrografico

Sistema Relazionale

Viabilità

— autostrade e raccordi autostradali

— strade principali

— strade secondarie

— strade locali

— Linea ferroviaria

— Adeguamenti e/o completamenti della rete viaria

1 ASSE BRADANICO

2 COLLEGAMENTO SAURINA - AGRINA - SINNICA

3 COLLEGAMENTO SS N. 653 SERRAPOTIMA

4 CONNESSIONE EST TRASVERSALE SUPERIORE - TRASVERSALE ALTA

5 CONNESSIONE OVEST TRASVERSALE SUPERIORE - TRASVERSALE ALTA

6 TRASVERSALE A3 AGRINA

7 TRASVERSALE ALTA

8 TRASVERSALE BASSA

9 TRASVERSALE EST - OVEST (Bassa)

10 TRASVERSALE EST-OVEST (Alta)

11 TRASVERSALE EST-OVEST (Superiore)

12 TRASVERSALE NORD-SUD

CRS - Regimi di Intervento

C1

C2

C3

NI1

NI2

TR1

REGIMI DELLA CONSERVAZIONE

C1 - Conservazione finalizzata unicamente alla tutela dei caratteri di valore naturalistico-ambientale

C2 - Conservazione finalizzata alla tutela dei caratteri di valore naturalistico-ambientale con eventuali interventi di rimozione dei rischi, del degrado e delle criticità ambientali

C3 - Conservazione finalizzata alla tutela dei caratteri di valore naturalistico-ambientale e alla valorizzazione perseguibile attraverso eventuali interventi di trasformazione e nuovo impianto nel rispetto del regime vincolistico

REGIMI DELLA TRASFORMAZIONE

TR1 - Trasformazioni mirata alla rimozione dei rischi, del degrado e delle criticità ambientali

REGIMI DEL NUOVO IMPIANTO

NI1 - Possibilità di realizzare interventi di nuovo impianto nel rispetto dei caratteri costitutivi del contesto, prevedendo la rimozione di eventuali condizioni di degrado

NI2 - Possibilità di realizzare interventi di nuovo impianto previa rimozione dei rischi, del degrado e delle criticità ambientali

Sistema Insediativo

Ambito Urbano

AU

AUS

AU da Ru

• Case sparse

▭ Insediamenti diffusi

▭ Aree produttive

Interventi previsti

● Interventi di valorizzazione di aree archeologiche

● Interventi di definizione di itinerari turistici delle principali mete del turismo religioso

● Interventi di mitigazione area industriale

● Interventi di mitigazione piattaforme petrolifere

● Interventi di promozione intermodalità

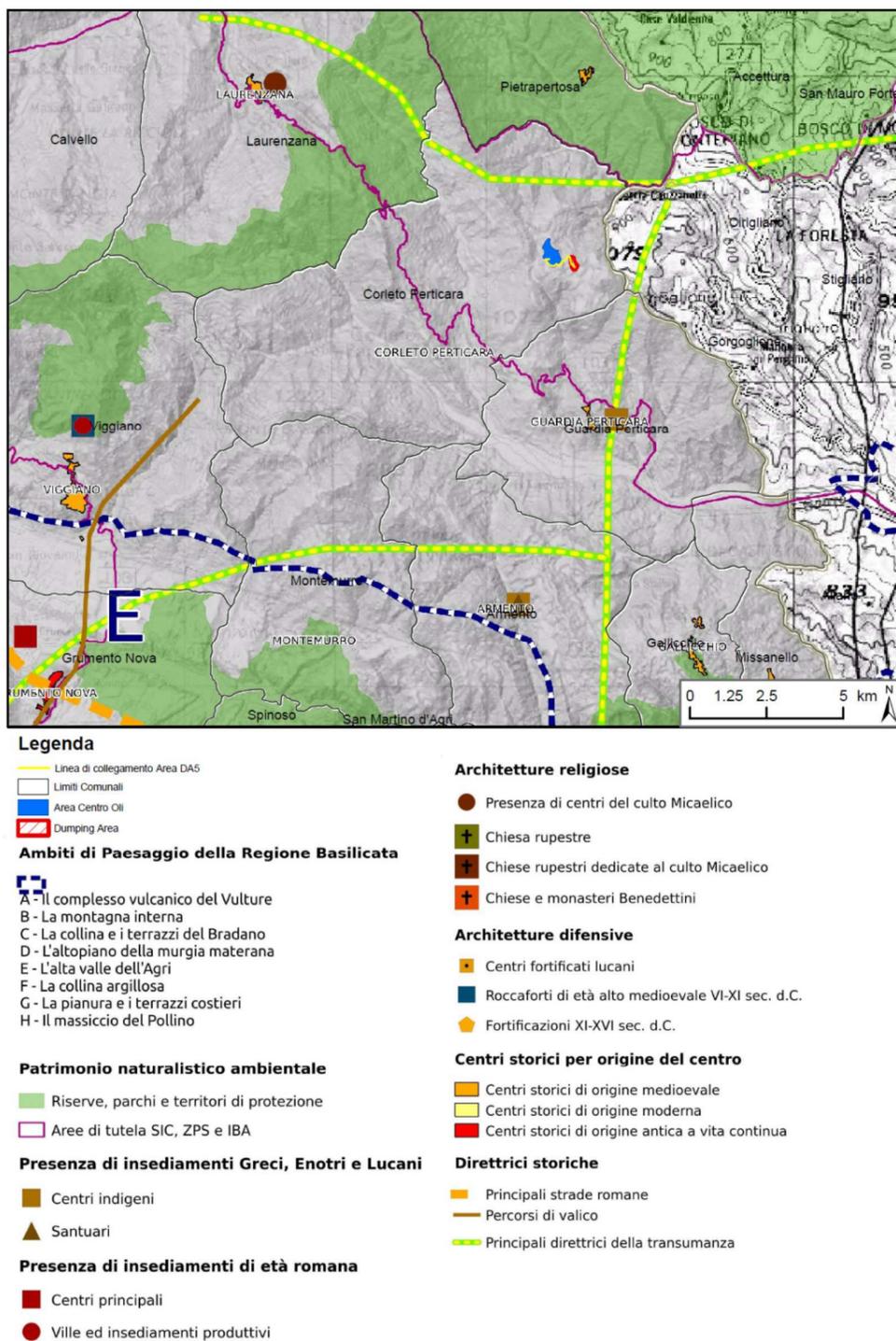
● Interventi di recupero e riuso centri storici

● Poli produttivi principali di rilevanza strategica

● Potenziamento del ruolo di polo urbano e di servizi di livello territoriale

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 63 of 103	

Figura 4.e: Stralcio dell'elaborato 13 – Sistemi integrati di paesaggio.



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 64 of 103	

4.2.2 Il Piano Strutturale Intercomunale della Val d'Agri

Il Piano Strutturale Intercomunale (PSI) della Val d'Agri si inserisce nel modello di co-pianificazione tra i diversi livelli di governo del territorio, introdotto dalla legge regionale 23 del 1999, e punta a delineare una strategia di sviluppo territoriale.

A seguito della riunione del 14 dicembre 2009 del Comitato di Coordinamento e Monitoraggio del P.O. Val d'Agri in cui si riconosceva l'importanza di uno studio di riassetto urbanistico-territoriale dell'area, la delibera di giunta regionale n. 111 del 2 febbraio 2010 diede vita ufficialmente al Piano Strutturale Intercomunale. In particolare il PSI nasce con lo scopo di superare i limiti del vecchio modo di fare urbanistica e di consentire un'azione di governo dell'area più snella ed efficace, analizzando i suoi cambiamenti nel tempo, le sue tendenze socio-economiche e le esigenze di medio e lungo periodo.

La firma del Protocollo d'Intesa, avvenuta il 16 ottobre 2010 tra la Regione Basilicata, la Provincia di Potenza, 22 comuni dell'area (Abriola, Armento, Calvello, Corleto Perticara, Gallicchio, Grumento Nova, Guardia Perticara, Laurenzana, Marsico Nuovo, Marsicovetere, Missanello, Moliterno, Montemurro, Paterno, Roccanova, San Chirico Raparo, San Martino d'Agri, Sant'Arcangelo, Sarconi, Spinoso, Tramutola, Viggiano) e l'ente Parco, ha permesso un primo confronto tra gli amministratori e i tecnici.

La sperimentazione che promuove la Struttura di Progetto "Val d'Agri" riguarda, infatti, la pianificazione urbanistica di un "insieme" di Comuni di piccola dimensione, in prevalenza al di sotto di 5.000 abitanti, per ciascuno dei quali intende definire regole di sviluppo all'interno di un quadro di riferimento ampio, della dimensione di circa 50.000 abitanti e 1.500 kmq. Se, infatti, il Piano Strutturale Provinciale è l'atto di pianificazione con il quale la Provincia esercita un ruolo attivo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la pianificazione urbanistica comunale, il Piano Strutturale della Val d'Agri si colloca ad un livello intermedio tra le competenze specifiche dei Comuni e quelle della Provincia con attività di assetto del territorio in relazione ai valori paesistici, alla protezione della natura, alla tutela dell'ambiente, delle acque e delle bellezze naturali.

Il Piano si articola in due fasi. La prima è di supporto tecnico-amministrativo ai comuni del comprensorio del Programma Operativo per l'attuazione del Regolamento Urbanistico; la seconda riguarda la costruzione del quadro conoscitivo di base per l'elaborazione del PSI dell'ambito territoriale della Val d'Agri.

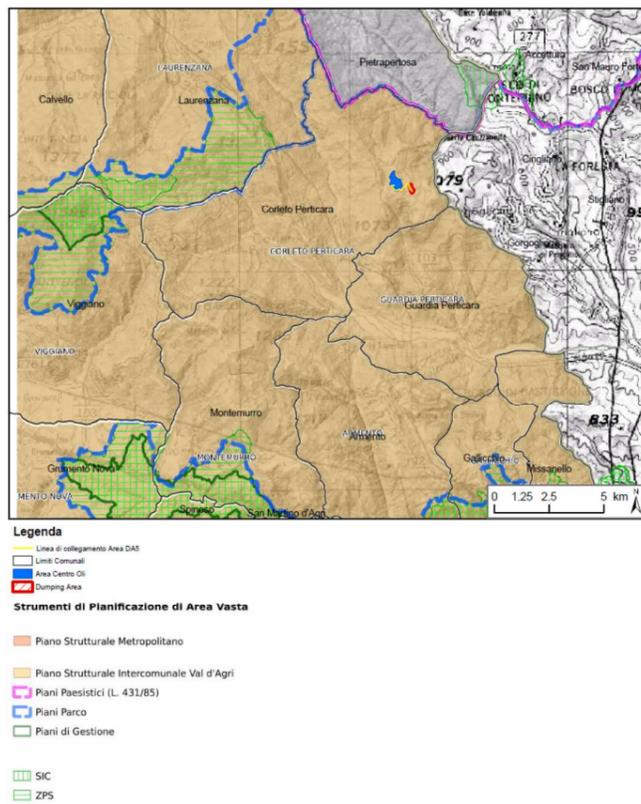
4.2.2.1 Rapporti con il progetto

Il territorio del comune di Corleto Perticara è interessato da strumenti di pianificazione di Area Vasta e precisamente dal Piano Strutturale Intercomunale della Val d'Agri, di cui all'elaborato 20 (**Figura 4.f**) e all'art. 14 delle Norme tecniche di attuazione del Piano Strutturale Provinciale.

Allo stato attuale il Piano Strutturale Intercomunale della Val d'Agri non è ancora vigente.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 65 of 103	

Figura 4.f: Stralcio dell'elaborato 20 – Perimetri aree interessate da strumenti di pianificazione di area vasta vigenti o in itinere.



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 66 of 103	

4.2.3 Piano Faunistico Venatorio Provinciale

Il Piano Faunistico Venatorio Provinciale (PFVP) rappresenta lo strumento attraverso il quale la Provincia definisce le linee di pianificazione e programmazione del territorio per una corretta gestione della fauna selvatica e del prelievo venatorio. Con il suddetto Piano, la Provincia individua gli obiettivi della politica faunistica, indirizza e pianifica gli interventi gestionali necessari per il raggiungimento di tali obiettivi e prevede la destinazione differenziata del territorio.

Il Piano faunistico venatorio provinciale, di durata quinquennale, è articolato per comprensori omogenei e comprende l'individuazione di:

- a) istituti e aree destinate alla protezione della fauna selvatica, la cui superficie è compresa tra il 20 e il 30% del territorio agro-silvo-pastorale, in particolare: oasi di protezione destinate al rifugio, alla riproduzione e alla sosta della fauna selvatica; zone di ripopolamento e cattura, destinate alla riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale e alla cattura della stessa per l'immissione sul territorio; aree protette in cui sia vietata l'attività venatoria anche per effetto di altre leggi o disposizioni;
- b) proposte di delimitazione degli ambiti territoriali di caccia (ATC);
- c) zone per l'allenamento, l'addestramento e le gare dei cani da caccia;
- d) istituti a gestione privata la cui estensione non superi il 15% del territorio agro-silvo-pastorale, in particolare localizzazione ed estensione di aziende agri-turistico-venatorie, di aziende faunistico-venatorie e di centri privati di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale, finalizzati alla ricostruzione della fauna autoctona;
- e) centri pubblici di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale, finalizzati alla ricostruzione della fauna autoctona;
- f) criteri per la determinazione del risarcimento in favore dei proprietari o conduttori dei fondi rustici per i danni arrecati dalla fauna selvatica alle produzioni agricole e alle opere su 2 fondi ricompresi nelle oasi di protezione, nelle zone di ripopolamento e nei centri pubblici di produzione di selvaggina;
- g) criteri per corresponsione degli incentivi in favore dei proprietari o conduttori dei fondi rustici che s'impegnino alla tutela ed al ripristino degli habitat naturali e all'incremento della fauna selvatica.

4.2.3.1 Rapporti con il progetto

Al paragrafo 4.5.1, il PFVP analizza le interazioni tra fauna e fattori o agenti fisici di origine antropica con azione inquinante o di disturbo in riferimento alle postazioni ed impianti petroliferi.

La zona in questione, già interessata dalla presenza di postazioni estrattive, possiede generalmente un buono stato di conservazione ambientale ed una elevata valenza naturalistica. L'attuale situazione ambientale è dovuta al particolare equilibrio eco-sistemico mantenutosi quasi inalterato nel corso del tempo; infatti, la topografia prevalentemente montuosa del territorio ha favorito le attività umane a basso impatto ambientale e limitato l'espansione di grandi centri urbani.

Il piano riconosce che, in questo contesto, alcuni habitat diffusi sul territorio provinciale anche in zone non destinate alla conservazione quale quella d'interesse, possano risultare particolarmente vulnerabili alle perturbazioni causate dalle attività connesse allo sfruttamento dei giacimenti petroliferi.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 67 of 103	

Riguardo alle opere in questione, i fattori o agenti fisici con azione inquinante o di disturbo che possono provocare alterazioni o modificazioni di varia intensità ed estensione territoriale nel popolamento florofaunistico sia autoctono sia introdotto per le attività di ripopolamento possono essere:

- gas di scarico delle autobotti;
- acqua di drenaggio delle piazzole;
- rumori e vibrazioni;
- illuminazione notturna.

Per questi motivi, il PFVP reputa i territori interessati dalle attività delle estrazioni petrolifere non idonei ad una ottimale compatibilità con le attività di ripopolamento e cattura, pur possedendone i necessari requisiti naturalistici.

Si precisa che il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Potenza non esprime alcun vincolo o indirizzo contrastante con la realizzazione delle opere in progetto.

4.3 Strumenti di Pianificazione Comunale

4.3.1 Piano Regolatore Generale e Regolamento Urbanistico

Seguendo le linee guida della legislazione urbanistica regionale (L.R. 11 agosto 1999, n. 23), la pianificazione territoriale ed urbanistica del Comune di Corleto Perticara persegue, attraverso le modalità, le procedure e le strutture operative ed in riferimento a principi di trasparenza, partecipazione alle scelte ed equità nella redistribuzione dei vantaggi, obiettivi di sviluppo sostenibile nel governo unitario del territorio. La legge urbanistica regionale ha introdotto anche una nuova organizzazione della pianificazione comunale costituita dal Piano Strutturale (PSC), dal Regolamento urbanistico (RU) e dal Piano Operativo (PO) in sostituzione del PRG e dei P.P. PSC e RU, rispetto ai precedenti strumenti urbanistici comunali previsti dalla Legge n. 1150/42, hanno una diversa valenza in quanto il Piano Strutturale specifica e approfondisce a scala comunale, le indicazioni strategiche e l'insieme delle risorse individuate ad altra scala - dal PSP, nel mentre il RU disciplina gli insediamenti esistenti sull'intero territorio comunale. I Piani Operativi ed i Piani Attuativi conservano sostanzialmente i contenuti e le procedure della pianificazione attuativa prevista dalla L. 1150/42.

Le linee strategiche individuate nella costituzione del Regolamento sono scaturite dalla esigenza di tutelare e recuperare il patrimonio edilizio storico ed architettonico esistente, di predisporre azioni di riordino e razionalizzazione dell'espansione urbana più recente, cercando al contempo di rispondere alla domanda sociale di nuove abitazioni e di una maggiore qualità dei servizi, delle attrezzature e delle infrastrutture.

A fronte di un consistente spopolamento del territorio, l'Amministrazione comunale ha confidato con il RU in una applicazione del nuovo quadro normativo, per giungere al perseguimento di un modesto sviluppo urbanistico, giustificato anche dalle speranze suscitate dal nuovo scenario economico collegato alle estrazioni petrolifere e diretto ad invogliare i corletani a non abbandonare il paese natio.

Pertanto, il Comune di Corleto Perticara si è dotato di Regolamento Urbanistico approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 6 del 09/03/2010. Il RU ha sostituito il PRG precedentemente approvato in variante con DGR n. 426 del 5/11/1990. Secondo quanto previsto all'art. 14 delle Norme tecniche di attuazione del Piano Strutturale Provinciale, sul territorio comunale di Corleto Perticara, facendo esso parte dell'Ambito Strategico della Val d'Agri, dovrebbe vigere il Piano Strutturale Intercomunale della

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 68 of 103	

Val d'Agri (con valore di PSC, art. 14 della L.R. 23/99); Attualmente, questo strumento di pianificazione di area vasta è ancora in fase di redazione.

Il Regolamento Urbanistico disciplina gli insediamenti esistenti sull'intero territorio comunale. In particolare:

- Individua il perimetro dell'Ambito Urbano, comprendente i Suoli Urbanizzati, i Suoli Non Urbanizzati e i Suoli Riservati all'Armatura Urbana;
- Individua le aree all'interno dei Suoli Urbanizzati sulle quali sono possibili interventi diretti di edificazione, di completamento o di ampliamento degli edifici esistenti;
- Individua le aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria e le aree da sottoporre ai Piani Attuativi;
- Individua e determina gli interventi consentiti e le infrastrutture da realizzare all'esterno dei Suoli Urbanizzati;
- Definisce i Regimi urbanistici vigenti all'interno delle aree comunali;
- Definisce la disciplina per il recupero del patrimonio urbanistico esistente.

Le previsioni del Regolamento Urbanistico sono attuate con:

- 1) Interventi diretti, ammissibili in generale su tutto il territorio comunale, per i quali è richiesto solo il "Permesso di costruire" o la "Denuncia di Inizio di Attività".
- 2) Interventi subordinati, limitatamente alle zone o alle aree del territorio comunale appositamente individuate dal Regolamento Urbanistico, per le quali è richiesto obbligatoriamente la preventiva predisposizione, di volta in volta, di:
 - Piani Operativi che definiscano i Regimi Urbanistici attinenti il grado di trasformazione urbanistica, determinato dai Regimi d'Uso, e ai Regimi d'Intervento delle singole unità immobiliari;
 - Piani Attuativi per il coordinamento degli'interventi sul territorio, aventi i contenuti e l'efficacia di:
 - a) Piani delle aree da destinare all'Edilizia Economica e Popolare;
 - b) Piani delle aree destinate agli insediamenti produttivi;
 - c) Piani di lottizzazione convenzionata;
 - d) Piani di recupero.

L'entrata in vigore dei Piani sopra riportati consente l'applicazione della disciplina degli Interventi diretti.

Il Piano degli Insediamenti Produttivi (P.I.P.) è stato uno strumento attuativo del P.R.G. di competenza comunale, introdotto dalla L. 865/1971 al fine di agevolare la realizzazione di aree specializzate ad accogliere insediamenti produttivi. Le principali finalità del piano sono:

- attuare le previsioni del P.R.G. per localizzare le attività produttive;
- regolare l'attività edificatoria nell'area interessata;
- consentire l'espropriazione delle aree necessarie;
- promuovere una organica pianificazione attuativa degli insediamenti industriali.

Il Comune di Corleto Perticara è dotato, come strumento attuativo del regolamento urbanistico, del "Piano Particolareggiato di una zona di Insediamenti produttivi in Località 'Tempa Rossa', per un Centro Oli al servizio delle risorse petrolifere della Valle del Sauro". Tale P.I.P. è stato approvato con D.P.G.R. n. 262 del 14 agosto 2001 e ha avuto durata decennale a partire da questa data.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 69 of 103	

Il P.I.P., che pianifica lo sviluppo del Centro Oli di Tempa Rossa contiguo all'area DA5 in progetto, ha suddiviso la zona nelle seguenti aree di utilizzazione:

- Zona di edificabilità diretta, destinata agli insediamenti produttivi;
- Zona relativa alla preesistenza congruente con la destinazione futura (zona pozzo Gorgoglione);
- Zona di rispetto, adibita a verde e inedificabile;
- Zona di servizi secondari, utilizzabile per piazzali, parcheggi, eliporto e simili, su cui è possibile realizzare guardiane e simili.

Per ogni zona, all'art. 4 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.I.P., sono definite le opere realizzabili, le distanze da rispettare e altri vincoli particolari.

4.3.1.1 Rapporti con il progetto

L'area di intervento "DA5-Area di carico" ricade in una porzione del territorio del Comune di Corleto Perticara.

In particolare, l'intervento verrà realizzato sulla *Dumping Area DA5*, vale a dire una zona che è stata dapprima utilizzata come area di colmata per il conferimento del terreno derivante dalla costruzione del Centro Oli, attualmente, a colmata completata, l'area è utilizzata per l'installazione di strutture temporanee (TCF-DA5) a servizio della costruzione del Centro Oli.

L'utilizzo della *Dumping Area DA5* come area di colmata in esame è previsto nel progetto originario così come autorizzato con Delibera CIPE n. 18 in data 23 marzo 2012.

L'intervento "DA5-Area di carico", pertanto, non assume rilievo localizzativo in quanto verrà realizzato interamente all'interno di un'area già interessata dal progetto originario.

In relazione agli strumenti urbanistici vigenti, l'area DA5, che ospiterà l'intervento in progetto, intercetta prevalentemente superfici ad uso agricolo concesse ad uso industriale per il tempo necessario alla realizzazione del progetto Tempa Rossa (**nota prot. n. 5862 del 02/10/2014 del Comune di Corleto Perticara**).

La realizzazione dell'intervento "DA5-Area di carico", quindi, determinerà un mutamento della destinazione urbanistica dell'area in questione che da agricola diverrà industriale.

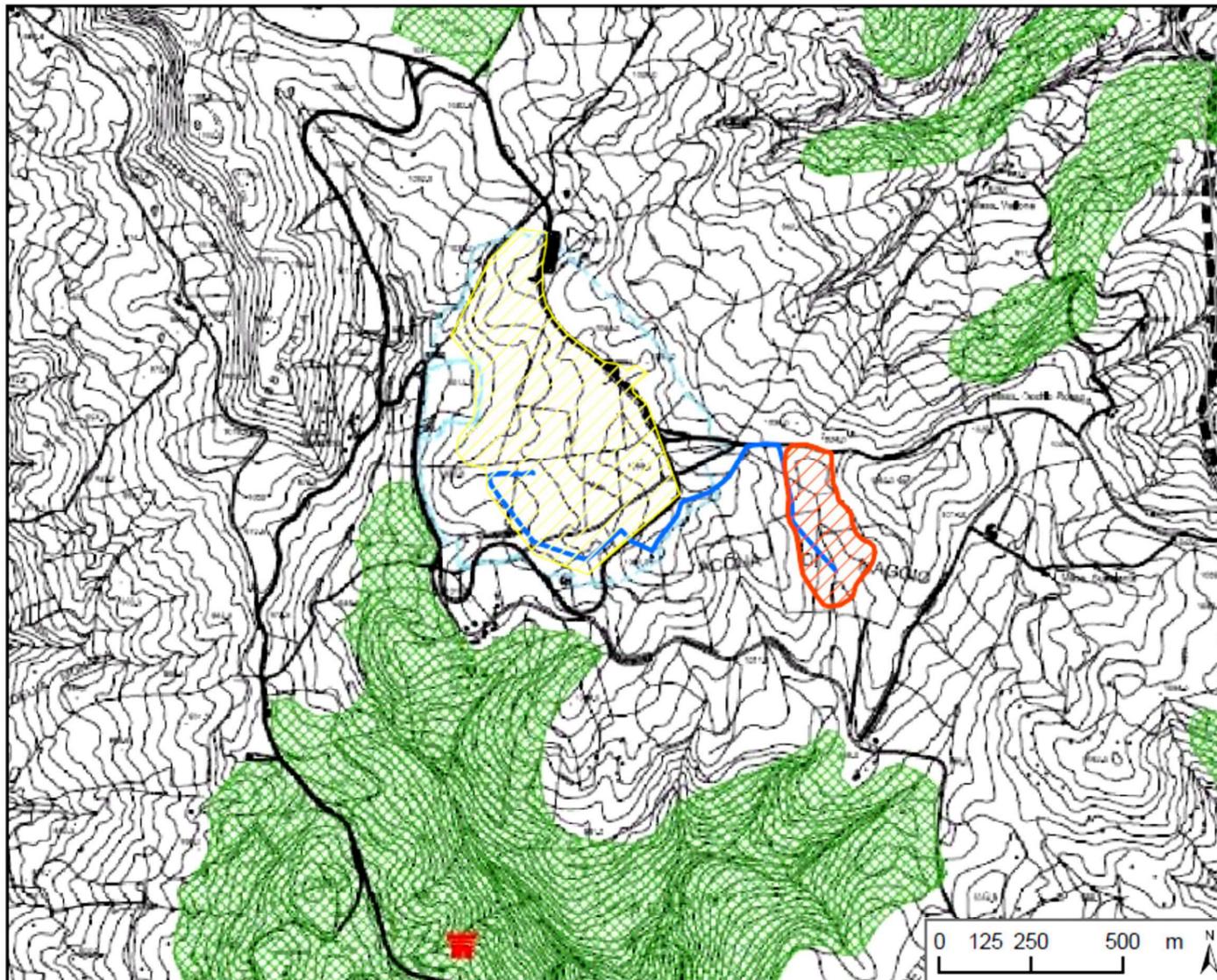
Con riferimento al "Piano Particolareggiato di una zona di insediamenti produttivi (P.I.P.) in Località "Tempa Rossa", in variante al Piano Regolatore Generale, per un Centro Oli al servizio delle risorse petrolifere della Valle del Sauro", la "DA5-Area di carico" si pone marginalmente alla zona di rispetto dell'area P.I.P. Le condotte per il trasporto dell'olio e delle acque reflue saranno realizzate su aree ad uso agricolo, in gran parte ricadenti all'interno della zona di rispetto all'area P.I.P. Tale intervento si colloca in prossimità del corridoio utilizzato per la condotta di olio dal pozzo GG2 al Centro Olio.

Anche l'area di sedime delle condotte, come l'area di intervento DA5, sono compresi nel piano particellare di esproprio di cui al progetto Tempa Rossa approvato con Delibera CIPE 18/2012 e sono nella piena disponibilità di TOTAL

Dalla consultazione della cartografia di piano non si rileva la presenza di alcun vincolo sull'area d'interesse.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 70 of 103	

Figura 4.g: RU Corleto Perticara, stralcio dell'elaborato 6A – Sistema Insediativo e relazionale -Vincoli.



Legenda

- Linea di collegamento Area DA5
- Area Centro Oli
- Dumping Area

SISTEMA RELAZIONALE

- Strade Statali
- Elettrodotto

VINCOLI

- Acque pubbliche
- Siti Archeologici
- Zone Boscate
- Pozzi petrolio
- Riserve Regionali
- Territori 1200 mt.
- Aree golenali inedificabili

Aree a rischio idrogeologico (P.A.I. AdB 2006)

- P - Aree a pericolosità idrogeologiche (art. 20 N.T.A.)
- R1 - Aree a rischio idrogeologico Moderato (art. 19 N.T.A.)
- R2 - Aree a rischio idrogeologico Medio (art. 18 N.T.A.)
- R3 - Aree a rischio idrogeologico Elevato (art. 17 N.T.A.)
- R4 - Aree a rischio idrogeologico Molto Elevato (art. 16 N.T.A.)

SISTEMA INSEDIATIVO

- PERIMETRO COMUNALE
- PERIMETRO A. U.

AMBITO EXTRAURBANO PRODUTTIVO

- Area Artigianale mista loc. S. Giovanni
- Area P.I.P. loc. Tempa Rossa
- Area Commerciale loc. Pantofiano
- Tiro a Volo
- Area P.I.P. loc. Maute
- Zone Turistiche
- Mattatoio

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 71 of 103		

4.3.2 Zonizzazione acustica

L'area oggetto della realizzazione delle nuove unità impiantistiche appartiene al territorio comunale di Corleto Perticara: Per questo comune non risulta essere stata fatta alcuna zonizzazione acustica.

Nei casi in cui non risulti effettuata la zonizzazione, ai sensi dell'art. 8 del DPCM 14/11/97, sono applicabili i limiti di cui all'art. 6 comma 1 del DPCM 1/3/91. La classificazione del territorio e i limiti massimi di immissione a cui sono soggetti, sono riportati nella seguente tabella:

Tabella 4.a: Valori Limite (DPCM 01/03/91, art. 6)

Zonizzazione	Limite diurno Leq(A)	Limite notturno Leq(A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A *	65	55
Zona B *	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

(*) Zone classificate all'art. 2 del Decreto Ministeriale n. 1444/1968.

L'art. 2 del Decreto Ministeriale 1444/1968 definisce le zone territoriali omogenee. Ai fini dell'applicazione dei valori limite di accettabilità per le sorgenti fisse stabiliti dal DPCM 01/03/91, art. 6, sono definite le zone:

A) parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestano carattere storico, artistico e di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi;

B) parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalle zone A): si considerano parzialmente edificate le zone in cui la superficie coperta degli edifici esistenti non sia inferiore al 12,5% (un ottavo) della superficie fondiaria della zona e nelle quali la densità territoriale sia superiore a 1,5 mc/mq.

4.3.2.1 Rapporti con il progetto

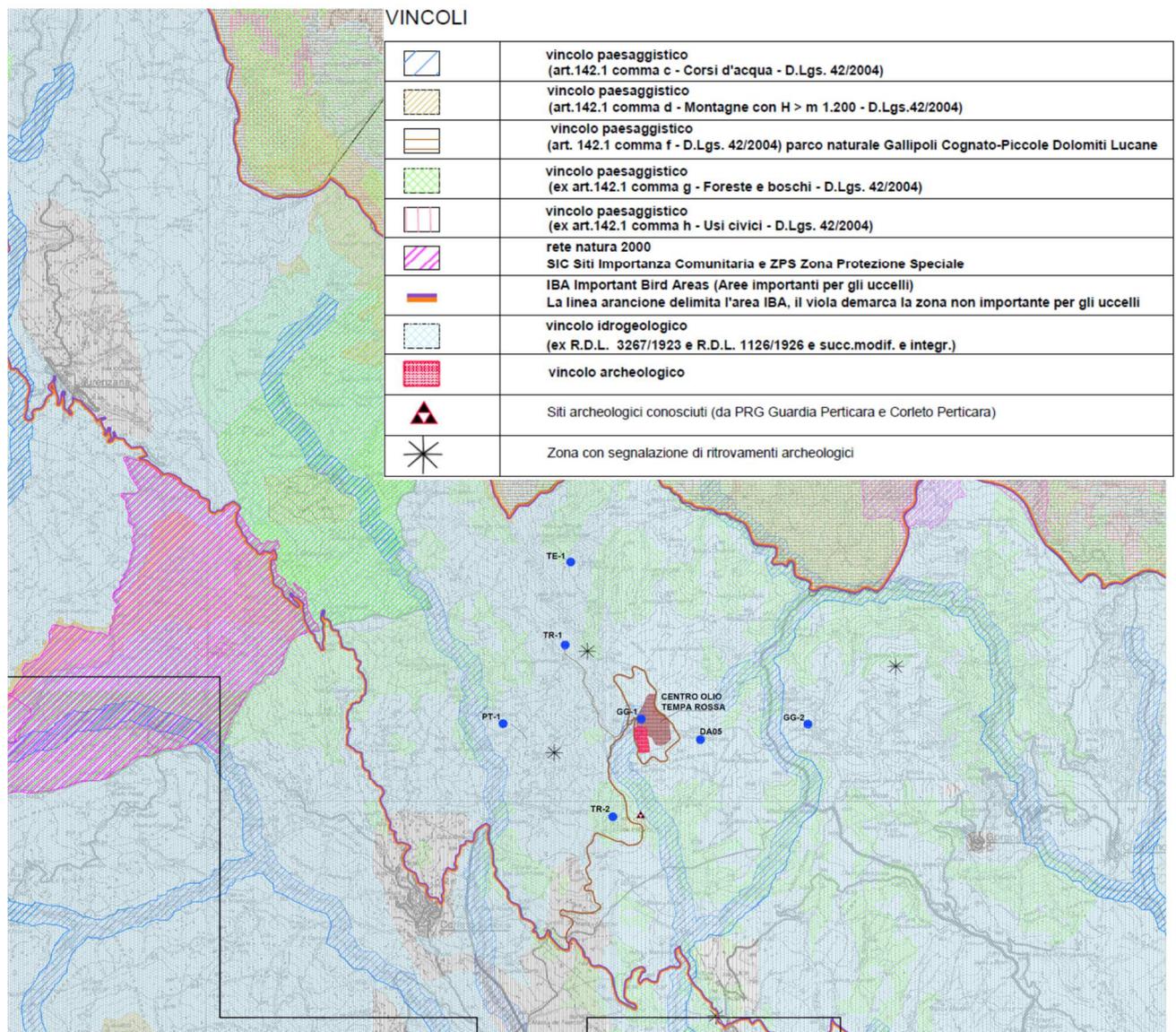
Poiché l'area interessata non risulta classificabile come tipo A o B ai sensi del DM 1444/68, si può considerare il limite di 70 dB(A) nel periodo diurno e 60 dB(A) nel periodo notturno riferito a "tutto il territorio nazionale" come limite valido da rispettare all'interno dell'area in studio.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 72 of 103		

4.4 Altri Vincoli

Il quadro della vincolistica complessivo è riportato nella seguente immagine:

Figura 4.h: Quadro della vincolistica



4.4.1 Vincolo Idrogeologico

Il Vincolo Idrogeologico fu istituito con il Regio Decreto n. 3267 del 30 dicembre 1923, regolamentato in seguito con il R.D. n. 1126 del 16 maggio 1926. Lo scopo principale del Vincolo idrogeologico è

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 73 of 103	

quello di preservare l'ambiente fisico, ossia impedire interventi irrazionali sui terreni che possano determinare denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque, con possibilità di danno pubblico. A tal fine è riconosciuto particolare valore ai boschi che difendono il suolo dall'erosione e dal dissesto. Ad ogni modo tale Vincolo non è preclusivo della possibilità di trasformazione o di nuova utilizzazione del territorio; mira piuttosto alla tutela degli interessi pubblici e alla prevenzione del danno.

Secondo l'art. 61 comma 5 del d.lgs. 152/2006, le funzioni relative al vincolo idrogeologico sono interamente esercitate dalle regioni. La Regione Basilicata ha assolto questo compito con la D.G.R. n. 412 del 31 marzo 2015 "Disposizioni in materia di vincolo idrogeologico". In particolare, con tale delibera la Regione si riserva la facoltà di rilasciare l'autorizzazione a *operare qualsivoglia movimento di terreno attinente le trasformazioni colturali, l'esercizio del pascolo, i cambi di destinazione d'uso sia temporanei che permanenti dei boschi e dei terreni sottoposti a vincolo idrogeologico* (art. 1), specificando il valore ambientale, ecologico e paesaggistico di questa disciplina.

4.4.1.1 Rapporti con il progetto

Come è possibile dedurre dalla mappa dei vincoli in **Figura 4.h: Quadro della vincolistica** tutte le aree interessate dal progetto proposto sono soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto Legge n. 3267 del 30 dicembre 1923 e suo regolamento attuativo Regio Decreto n. 1126 del 16 maggio 1926. In relazione al vincolo idrogeologico trova dunque applicazione la Delibera di Giunta Regionale n. 412 del 31 marzo 2015.

4.4.2 Vincolo Archeologico

Il "Codice dei beni culturali e del paesaggio" è stato emanato con d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42. Al titolo I il decreto tutela i beni mobili ed immobili d'interesse artistico, storico, archeologico o etnografico, comprese ville parchi e giardini impedendone la demolizione, la modificazione o il restauro senza l'autorizzazione del Ministero competente. Gli oggetti tutelati inoltre non possono essere adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico, oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione o integrità.

Il Codice prevede anche una forma di tutela indiretta, cioè una serie di prescrizioni limitative che vengono imposte a beni diversi da quello culturale oggetto di tutela, che si trovano in relazione spaziale con quest'ultimo. Il vincolo indiretto ha quindi per finalità la tutela dei caratteri e del contesto del bene soggetto al vincolo diretto, assicurandone, attraverso prescrizioni destinate alle aree o agli edifici circostanti e non necessariamente confinanti, il mantenimento dell'integrità, della prospettiva, della luce, delle condizioni di ambiente e decoro.

Alcune delle opere oggetto dell'intervento proposto sono ubicate all'interno della zona sottoposta a vincolo archeologico indiretto così come identificato nel Decreto del Direttore Regionale dei Beni Culturali n. 52 del 19/09/2007; in particolare, si tratta di una sezione delle condotte per il trasporto dell'olio greggio stabilizzato e delle acque reflue, cui si riferisce la trattazione nel seguito.

Nell'ambito territoriale interessato dagli interventi in progetto si è riscontrata la presenza di ritrovamenti archeologici relativi ad epoche diverse. Le emergenze archeologiche sono state identificate nel corso di campagne mirate condotte nell'area del progetto nei pressi del Centro Olio e finalizzate all'ottenimento delle autorizzazioni rilasciate nel seguito.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 74 of 103	

Sull'area interessata dal Centro Olio era già posto un vincolo archeologico, istituito e delimitato con D.D.R. n. 8 del 08/09/2004, di dimensioni più ampie rispetto a quelle attuali, e che era stato istituito in via generale in mancanza di campagne mirate. Il Decreto individuava un'area perimetrata sottoposta a vincolo diretto e un'area più ampia sottoposta a vincolo indiretto, e dichiarava l'area a vincolo diretto "di interesse archeologico particolarmente importante", sottoponendola quindi alle disposizioni di tutela previste dal D.lgs. 42/2004. A seguito delle campagne archeologiche realizzate nel 2006, l'area vincolata è stata delineata più nel dettaglio e quindi ristretta con Decreto del Direttore Regionale dei Beni Culturali n. 52 del 19/09/2007 (si faccia riferimento alla **Figura 4.i: Planimetria catastale con identificazione aree soggette a tutela diretta e indiretta.**). Viene confermato comunque l'interesse archeologico per l'immobile situato all'interno dell'area a vincolo diretto.

Nel dettaglio, il vincolo archeologico diretto è limitato alle seguenti particelle: Comune di Corleto Perticara, Foglio 29, particelle: 37 (parte), 78 (parte), 87 (parte), 86 (parte), 88, 89, 90 e 91.

In tali aree è fatto divieto assoluto di edificabilità, movimento terra e sistemazione terreno. Può essere consentita solo l'attività di pascolo.

Per quanto riguarda invece il vincolo archeologico indiretto esso ricade nelle particelle del Comune di Corleto Perticara Foglio 29: 4 (parte), 5 (parte), 36 (parte), 37 (parte), 42, 43 (parte), 44 (parte), 64 (parte), 78 (parte), 81, 86 (parte), 87 (parte), 98 (parte), 103 (parte), 105 (parte), 110 (parte), 113 (parte), 119 (parte), 121 (parte).

4.4.2.1 Rapporti con il progetto

Si evidenzia la sovrapposizione marginale tra il vincolo archeologico indiretto e alcune aree poste in corrispondenza degli elementi progettuali oggetto della presente relazione.

Come si evince dall'elaborato cartografico, parte del tracciato delle condotte in progetto ricade a margine dell'area a vincolo archeologico diretto ed all'interno dell'area a vincolo archeologico indiretto.

Coerentemente con le prescrizioni ricevute dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata nelle autorizzazioni finora rilasciate e con la prassi già posta in essere, verrà svolta la sorveglianza archeologica delle lavorazioni. La sorveglianza archeologica in presenza di mezzo meccanico consiste nell'attività di sorveglianza e controllo da parte di un Archeologo e di un operaio specializzato di un'area oggetto di fasi lavorative che comportano attività di scotico, scavo a trincea o a sezione obbligata o anche di scavo generico effettuata attraverso mezzo meccanico all'interno di un'area recintata di cantiere. Il curriculum dell'Archeologo dovrà ricevere approvazione da parte della Soprintendenza.

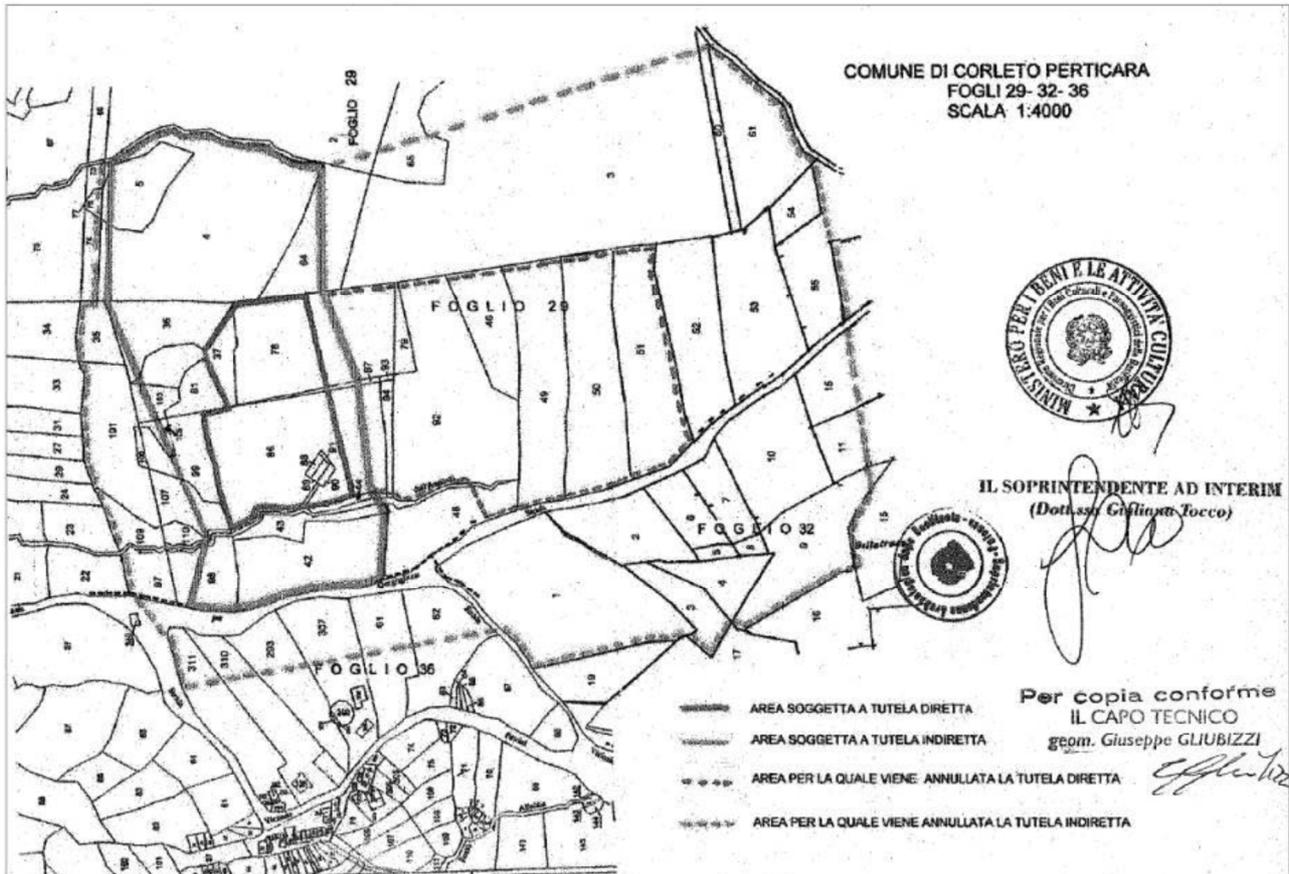
La squadra, che sarà composta da un archeologo e un operatore specializzato, dovrà seguire i lavori di scavo sempre a distanza di sicurezza dai mezzi in movimento.

Se durante gli scavi dovessero venire alla luce eventuali segnalazioni di interesse archeologico, l'Archeologo dovrà fermare momentaneamente le attività di scavo, delimitare la zona con nastro segnalatore e, successivamente, consentire al mezzo di proseguire nell'attività di scavo in altra area limitrofa.

Successivamente, in base all'eventuale importanza dei ritrovamenti o delle segnalazioni, che dovranno essere comunicate alla Soprintendenza, sarà necessario pianificare dei lavori di scavo con la squadra archeologica specializzata.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 75 of 103		

Figura 4.i: Planimetria catastale con identificazione aree soggette a tutela diretta e indiretta.



4.4.3 Aree Protette

La Legge 6/12/1991, n. 394, “Legge quadro sulle aree protette”, classifica le aree naturali protette in:

- Parchi Nazionali - Aree al cui interno ricadono elementi di valore naturalistico di rilievo internazionale o nazionale, tale da richiedere l'intervento dello Stato per la loro protezione e conservazione (istituiti dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio);
- Parchi naturali regionali e interregionali - Aree di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali (istituiti dalle Regioni);
- Riserve naturali - Aree al cui interno sopravvivono specie di flora e fauna di grande valore conservazionistico o ecosistemi di estrema importanza per la tutela della diversità biologica e che, in base al pregio degli elementi naturalistici contenuti, possono essere statali o regionali.

In Basilicata, la Legge Regionale n. 28 del 28 giugno 1994 e ss.mm.ii., individua, classifica, istituisce e disciplina la tutela e la gestione delle aree naturali protette in attuazione della “Legge quadro sulle aree protette” n.394 del 06/12/1991. Le aree protette istituite sono classificate in parchi naturali e riserve naturali.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 76 of 103	

I parchi naturali regionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacunari e tratti di costa di valore naturalistico e ambientale. Costituiscono un sistema omogeneo individuato dagli assetti naturali dei luoghi, dei valori paesaggistici ed artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali (art. 3). Le riserve naturali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacunari e tratti di costa che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, o che presentino uno o più ecosistemi importanti per le diversità biologiche o per la conservazione delle risorse genetiche (art. 4).

A livello comunitario, la Direttiva 2009/147/CE (Direttiva "Uccelli", ex direttiva 79/409/CEE) riguarda la protezione degli uccelli selvatici, mentre la direttiva 92/43/CEE (Direttiva "Habitat") interessa la conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, della flora e della fauna selvatiche. Tra gli obiettivi specifici della Direttiva "Habitat" vi è la creazione di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, la Rete Natura 2000, costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat e successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC); la Rete Natura 2000 comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva "Uccelli".

In ambito nazionale la Direttiva "Uccelli" è stata recepita con la L. 157 del 11/02/1992, mentre con il DM del 25/3/2005 è stato pubblicato l'elenco delle ZPS italiane. La Direttiva Habitat è stata recepita compiutamente in Italia attraverso il Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357, modificato ed integrato dal D.P.R. 120 del 12 marzo 2003. In seguito, sono stati pubblicati gli elenchi dei SIC per la regione biogeografica Alpina (DM 25/03/04), per quella Continentale (DM 25/03/05) e per quella Mediterranea (DM 05/07/2007). Il 26 novembre 2015 la Commissione Europea ha approvato l'ultimo (nono) elenco aggiornato dei SIC per le tre regioni biogeografiche che interessano l'Italia, alpina, continentale e mediterranea rispettivamente con le Decisioni 2015/2370/UE, 2015/2369/UE e 2015/2374/UE.

A distanze superiori ai 4 km dall'area in questione esistono alcune aree protette: a circa 4,5 km verso nord-est del sito d'intervento, si trova il "Bosco di Montepiano" (IT9220030), un SIC di 522,8 ha che si estende lungo il limite occidentale della provincia di Matera, a sud del comune di Accettura e del complesso delle Dolomiti Lucane. Più a nord, a circa 8 km dal sito di Tempa Rossa, si trova il SIC-ZPS "Dolomiti di Pietrapertosa" (IT9210105), compreso nei comuni di Pietrapertosa, Castelmezzano ed Accettura, per una superficie totale di 1312,5 ha. Più a est di quest'ultimo si trova il SIC "Foresta Gallipoli – Cognato" (IT9220130) che ricade nei comuni di Accettura, Calciano e Oliveto Lucano occupando una superficie complessiva di 4.289 ettari. Entrambi questi due SIC e buona parte del Bosco di Montepiano sono inclusi nel Parco Regionale di Gallipoli Cognato – Piccole Dolomiti Lucane la cui estensione arriva fino a circa tre chilometri dall'area d'intervento. A circa 6 km a ovest-nord ovest del sito si trova la ZPS "Appennino Lucano, Monte Volturino" (IT9210270), in parte compresa nel parco regionale dell'Appennino Lucano Lagonegrese.

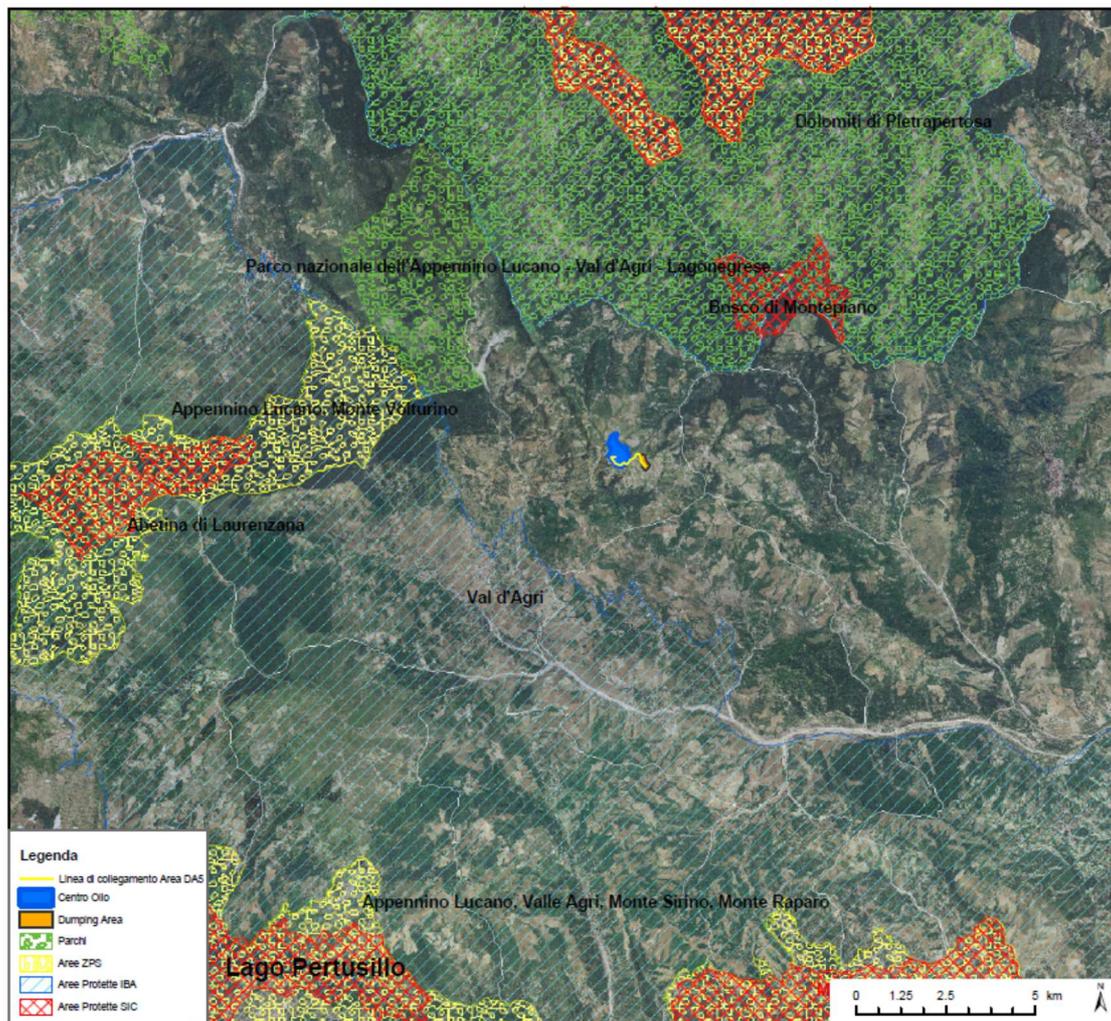
A dette aree si aggiungono due Important Bird Areas (IBA) che, pur non appartenendo alla Rete Natura 2000, sono dei luoghi identificati dall'organismo BirdLife International su criteri ornitologici come strumento scientifico per l'identificazione dei siti da tutelare come ZPS. Dette aree sono la IBA137 "Dolomiti di Pietrapertosa" e la IBA141 "Val d'Agri", entrambe distanti più di 3 km dal sito di progetto.

4.4.3.1 Rapporti con il progetto

L'area interessata dall'intervento "DA5-Area di carico" da realizzarsi all'interno del sito "Tempa Rossa" non intercetta aree protette né parchi regionali e da queste è collocata a distanze sempre superiori a 3 km (**Figura 4.**).

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 77 of 103		

Figura 4.j: Planimetria con identificazione aree soggette a tutela diretta e indiretta (Fonte Ministero Ambiente)



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 78 of 103	

5 STIMA DEGLI IMPATTI

5.1 Atmosfera

5.1.1 Fase di Cantiere

Durante la fase di cantiere, i potenziali impatti sulla qualità dell'aria a livello locale sono legati alle seguenti attività:

- Emissione temporanea di polveri sospese (principalmente PST e PM10) da movimentazione terra, scavi, carico e scarico di materiale polverulento su camion;
- Emissione temporanea di gas di scarico in atmosfera da parte dei mezzi a motore coinvolti nella realizzazione delle opere nell'area DA5 e delle condotte per il trasporto di olio greggio stabilizzato e delle acque reflue;
- Emissione temporanea di gas di scarico dovuto al traffico veicolare dei mezzi impiegati per il trasporto dei materiali su strada che saranno utilizzati per la costruzione dell'area di carico DA5.

La valutazione modellistica è stata finalizzata a determinare i seguenti valori di concentrazione (definiti dalla Normativa vigente), confrontati con gli Standard di Qualità dell'Aria riportati nel D.Lgs.155/2010. .

Tabella 5.a: Limiti normativi

Inquinante	Valore Limite		Periodo di mediazione
Particolato fine (PM10)	50 µg/m ³	Valore limite protezione salute umana, da non superare più di 35 volte per anno civile (90.4° percentile)	24 ore
	40 µg/m ³	Valore limite protezione salute umana	Anno civile

Gli esiti riportati di seguito possono essere approfonditi nell'allegato elaborato specialistico inerente la qualità dell'aria.

Durante la fase di cantiere l'impatto relativo alle emissioni di inquinanti da traffico veicolare sulla strada che conduce al Centro Olio può quindi essere considerato non significativo. Per questo tale emissione non è stata considerata nella simulazione di dispersione degli inquinanti e polveri emessi durante le attività di cantiere in area DA5. I risultati ottenuti sono riportati nel paragrafo seguente.

Nell'analisi di dispersione sono state considerate sia le emissioni provenienti dall'area DA5 che quelle derivanti dalla messa a dimora della condotta del greggio e delle acque reflue. L'impatto cumulativo è stato valutato confrontando le concentrazioni di ciascun inquinante con i limiti di qualità dell'aria riportati nel D.Lgs. 155/2010.

Le polveri, pur essendo prodotte sia durante le fasi di movimentazione e redistribuzione della terra sia dall'attività dei mezzi pesanti, si mantengono su valori di concentrazione piuttosto bassi. Per quanto riguarda le concentrazioni medie annue, per le quali il limite normativo è posto pari a 40 µg/m³, la massima concentrazione raggiunta sul dominio è di circa 17.8 µg/m³. È lecito quindi affermare che non vi sono impatti da polveri sulla Qualità dell'Aria durante la fase di cantiere.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 79 of 103		

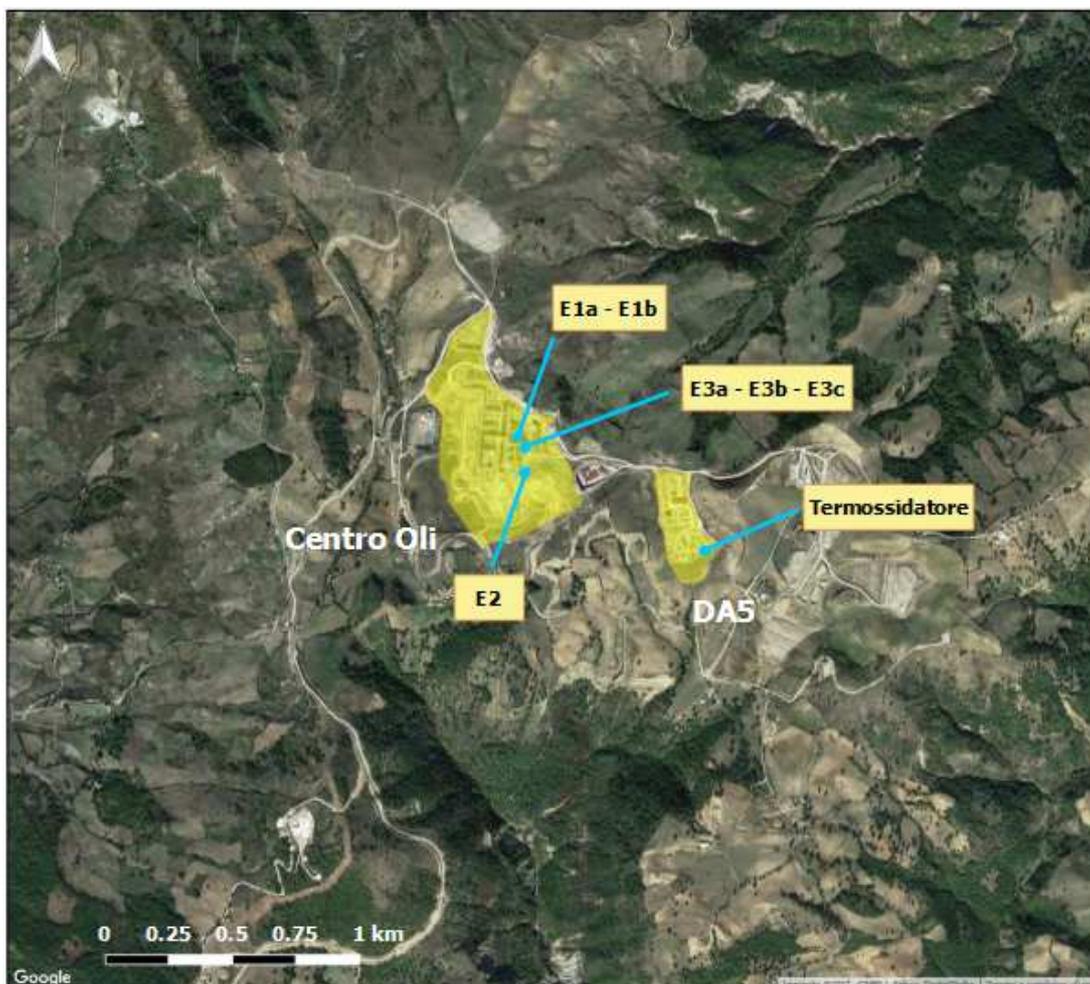
5.1.2 Fase di Esercizio

Una volta che l'area di carico DA5 sarà ultimata, il greggio stabilizzato sarà temporaneamente movimentato mediante autobotti.

Il progetto prevede che quotidianamente verranno caricate circa 165 autobotti con l'olio di esportazione. Inoltre, la progettazione prevede che, all'interno dell'area di carica DA5, sarà posizionata un termossidatore che provvederà alla combustione dei vapori presenti all'interno delle autobotti al momento del loro riempimento con il greggio.

Per quanto riguarda la fase di esercizio sono stati analizzati dettagliatamente i potenziali impatti sulla qualità dell'aria dovuti all'esercizio del termossidatore all'interno dell'area di carico DA5. In particolare, tali emissioni saranno aggiunte a quelle relative alla Centrale di Trattamento Olio in fase di esercizio.

Figura 5.a: Localizzazione delle sorgenti emissive considerate



Limiti normativi

This document is the property of COMPANY. It must not be stored, reproduced or disclosed to others without written authorisation from the COMPANY.

TR01-TPR-35-EPC1-120092

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 80 of 103	

La valutazione modellistica è stata finalizzata a determinare i seguenti valori di concentrazione (definiti dalla Normativa vigente), confrontati con gli Standard di Qualità dell’Aria riportati nel D.Lgs.155/2010.

Recettori Sensibili

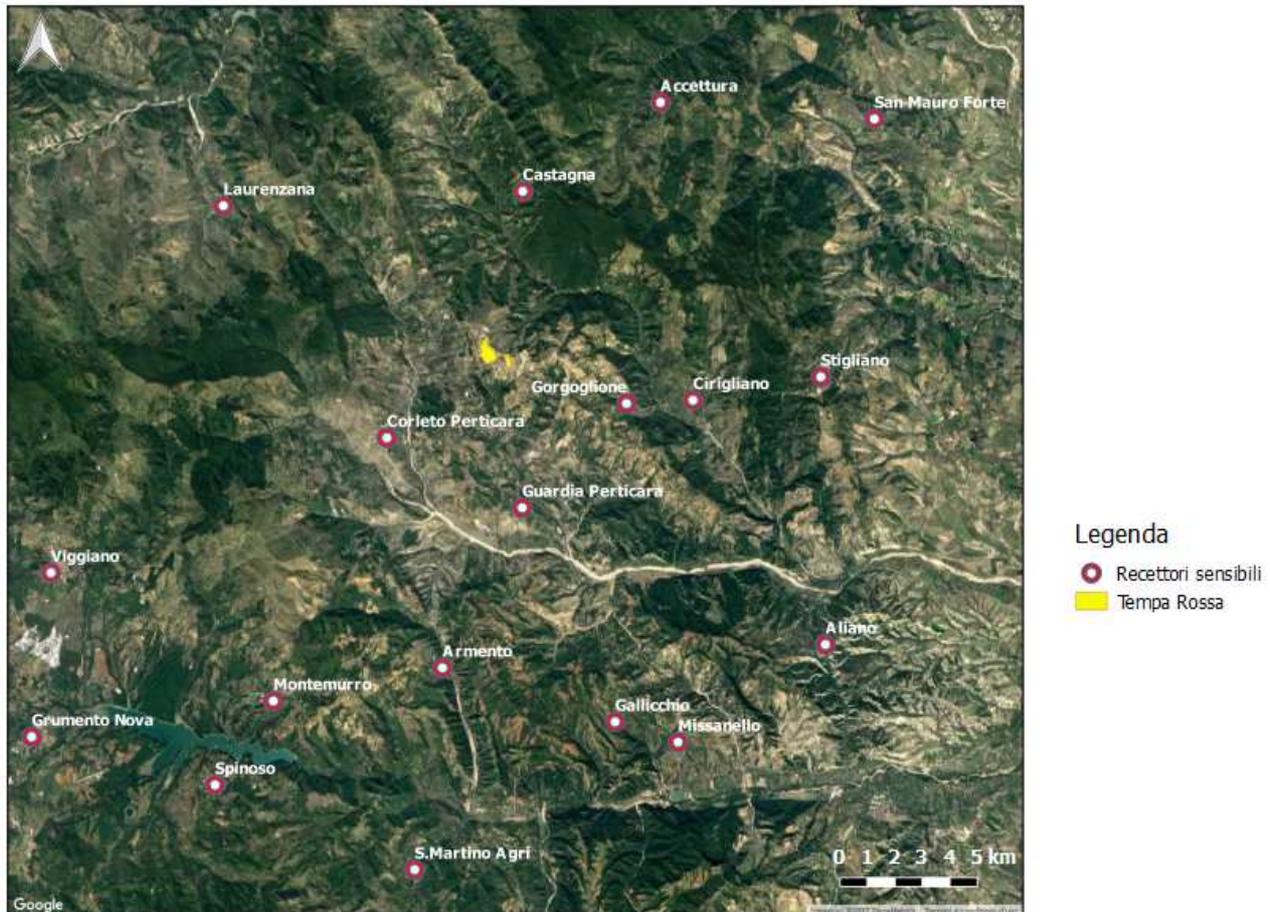
I recettori sensibili da considerare sono rappresentati soprattutto dai principali centri abitati che si sviluppano intorno all’area industriale di Tempa Rossa (Tabella 5.b e Figura 5.b).

Tabella 5.b: Recettori sensibili

<i>Recettori sensibili</i>	<i>X UTM [km]</i>	<i>Y UTM [km]</i>	<i>Altitudine [m s.l.m.]</i>	<i>Distanza lineare dal Centro Oli e DA5 [km]</i>
<i>Accettura</i>	598.22	4483.0	760	10
<i>San Mauro Forte</i>	605.99	4482.5	550	15
<i>Castagna</i>	593.25	4479.7	960	6
<i>Laurenzana</i>	582.38	4479.1	780	12
<i>Stigliano</i>	604.18	4473.1	900	11
<i>Cirigliano</i>	599.54	4472.2	600	6
<i>Gorgoglione</i>	597.12	4472.0	820	4
<i>Guardia Perticara</i>	593.38	4468.2	690	5
<i>Corleto Perticara</i>	588.42	4470.7	760	5
<i>Viggiano</i>	576.25	4465.6	940	18
<i>Grumento Nova</i>	575.61	4459.6	730	22
<i>Montemurro</i>	584.40	4461.0	690	15
<i>Spinoso</i>	582.31	4457.9	620	19
<i>Armento</i>	590.54	4462.3	660	11
<i>San Martino d'Agri</i>	589.62	4454.9	665	19
<i>Gallicchio</i>	596.86	4460.4	710	14
<i>Missanello</i>	599.16	4459.7	620	15
<i>Aliano</i>	604.49	4463.3	545	15

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 81 of 103		

Figura 5.b: Recettori sensibili



Risultati relativi alla Dispersione di Inquinanti e Analisi di Qualità dell’Aria

Dall’analisi dei risultati relativi alle concentrazioni presso i recettori sensibili è possibile notare come le concentrazioni siano rimaste pressoché invariate rispetto ai risultati ottenuti simulando la sola fase di esercizio del Centro Olio. Su tutti i recettori, le concentrazioni degli inquinanti analizzati rimangono ampiamente sotto i limiti normativi.

La stessa cosa è visibile analizzando le mappe di concentrazione. Viste le caratteristiche emissive (soprattutto la temperatura dei fumi) il contributo dato dalle emissioni del termossidatore presente in area DA5 risulta poco significativo.

Sinteticamente è lecito affermare che lo scenario generato dal contributo delle emissioni durante la fase di esercizio del Centro Olio sommato a quello della torcia mobile prevista in area DA5 non dà alcun tipo di impatto sulla Qualità dell’Aria.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 82 of 103	

5.1.3 Valutazione degli impatti dovuti al traffico veicolare

Lo studio sul traffico veicolare è stato distinto in due diverse tratte, la prima che si sviluppa intorno all'area del Centro Olio di Tempa Rossa, considerando i 18 km che collegano tale area alla rotatoria presso l'incrocio per Guardia Perticara, da cui le autobotti proseguiranno, per la quale è stata adottata una metodologia di stima di tipo quantitativa e, la seconda tratta, che riguarda il transito verso le raffinerie di Roma e Falconara, per la quale la stima di impatto adottata è di tipo semi-quantitativo.

5.1.3.1 Tratta iniziale prossima al CO - Risultati

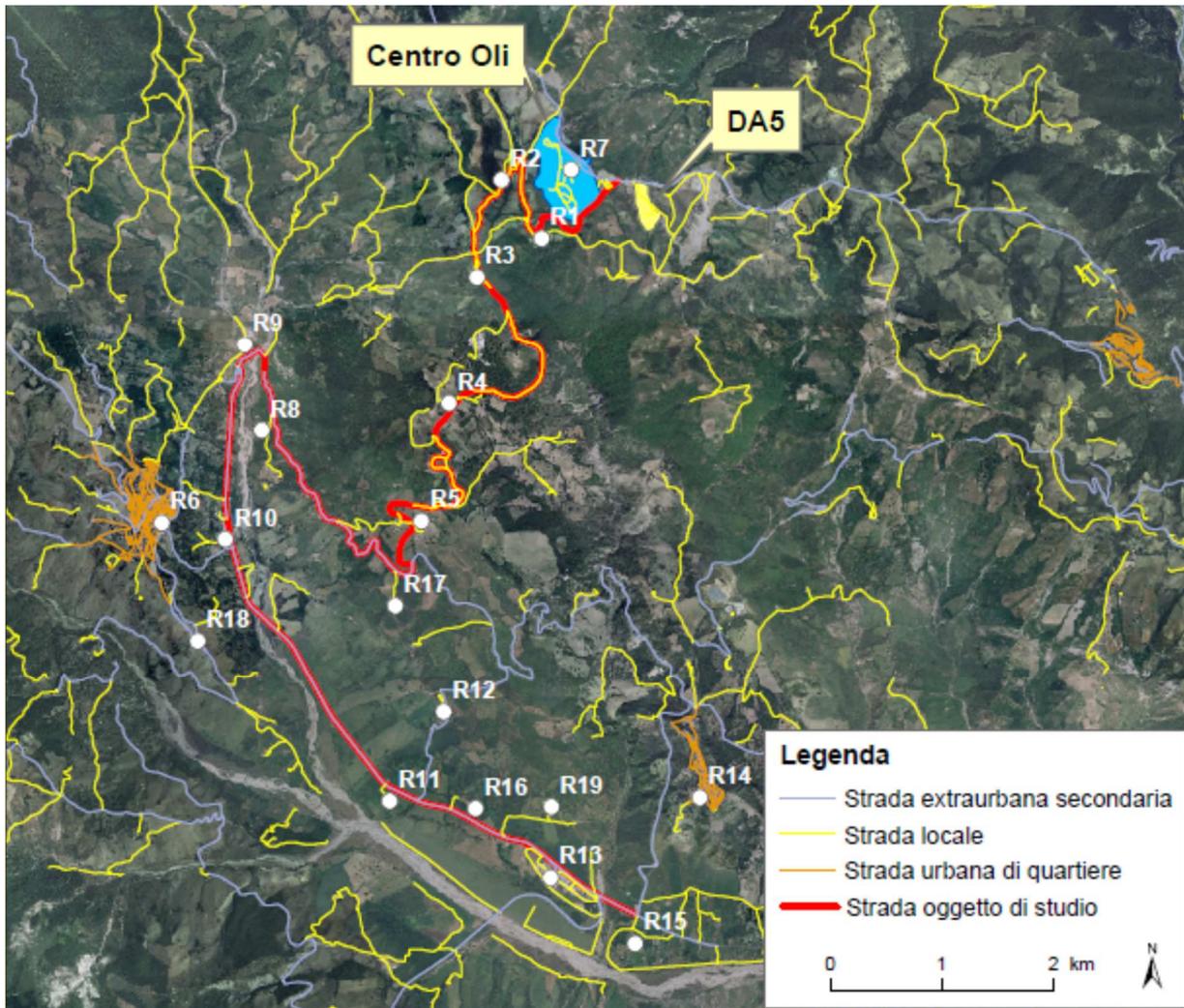
In Tabella 5.c sono riportati i risultati relativi alle concentrazioni massime orarie degli inquinanti presso i pochi potenziali recettori sensibili (per lo più fattorie, abitazioni e piccole aziende agricole) dislocati in prossimità dell'asse stradale di riferimento. Tra i recettori sensibili sono stati inseriti anche i principali centri abitati presenti nell'area, ovvero Corleto Perticara (R6 e R18) e Guardia Perticara (R14).

Gli andamenti delle concentrazioni di CO, NO_x e PM₁₀ (Tabella 5.c) evidenziano come il contributo generato dal traffico dei mezzi pesanti sia tale da garantire ampiamente, in corrispondenza dei recettori presi in esame, il rispetto dei limiti di legge per tutti i parametri inquinanti per i quali il D.Lgs. 155/10 prevede un valore di riferimento per la protezione della salute umana:

L'impatto da traffico veicolare sulla qualità dell'aria lungo la strada che collega l'area di carico DA5 fino all'incrocio per Guardia Perticara sulla strada Saurina è da considerare non significativo in quanto le concentrazioni degli inquinanti al suolo sono di almeno un paio di ordini di grandezza inferiori a quelli indicati dalla normativa vigente.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092		
			Revision 0	Status: IFI	
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017		
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 83 of 103		

Figura 5.c: Recettori sensibili



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 84 of 103	

Tabella 5.c: Concentrazioni massime di inquinanti

Recettore	CO [mg/m ³]	NO ₂ [ug/m ³]	PM ₁₀ [ug/m ³]
R01	0.008	2.56	1.06
R02	0.012	3.49	1.45
R03	0.010	2.98	1.24
R04	0.009	2.80	1.18
R05	0.010	3.09	1.29
R06	0.001	0.83	0.35
R07	0.002	0.91	0.38
R08	0.005	1.98	0.85
R09	0.005	1.92	0.83
R10	0.008	2.52	1.09
R11	0.005	1.65	0.71
R12	0.001	0.93	0.39
R13	0.003	1.23	0.54
R14	0.000	0.46	0.19
R15	0.001	0.42	0.19
R16	0.005	1.77	0.77
R17	0.005	1.77	0.75
R18	0.001	0.89	0.39
R19	0.002	0.85	0.38

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 85 of 103	

5.1.3.2 Tratta di collegamento con raffinerie – Risultati

Il progetto prevede tre diverse alternative di routes da far precorre alle autobotti. Gli scenari previsti sono i seguenti:

1. **Scenario 1** – il 100 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma;
2. **Scenario 2A** – il 75 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma mentre il restante 25 % viaggerà in direzione Falconara seguendo la Route 2A;
3. **Scenario 2B** - il 75 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma mentre il restante 25 % viaggerà in direzione Falconara seguendo la Route 2B.

In questo caso la valutazione è stata fatta in termini di incremento dei fattori emissivi calcolati sulla base dei veicoli medi orari per le diverse tratte prese in considerazione.

Nelle seguenti tabelle si riportano i risultati in termini di grammi di sostanza emessa per km per giorno, confrontati col bianco.

Nello Scenario 1 gli impatti maggiori sulle emissioni (incremento del 78%) si hanno sul tratto di strada che va da Corleto al raccordo con SS 598 (indicato come “tunnel”), mentre sui tratti autostradali l’incremento è poco significativo (al di sotto del 5%).

Gli Scenari 2A e 2B sono invece caratterizzati di un maggior numero di tratti stradali impattati. Sul tratto di strada che va da Corleto al raccordo con SS 598 (indicato come “tunnel”), l’incremento sulle emissioni è di circa il 60%. Nella direzione che va verso Falconara il maggior impatto si ha in corrispondenza della Strada Saurina, con un incremento di circa il 22%. Anche in questo caso l’impatto sulle Autostrade risulta essere poco significativo (incremento sempre la di sotto del 4%).

Tabella 5.d: Variazioni emissioni SCENARIO 1

SCENARIO 1 - PERCORSO 100% DIREZIONE ROMA									
ID STRADA	Emissioni bianco [g/(km*day)]				Emissioni bianco + autobotti * [g/(km*day)]				Incremento percentuale
	CO	NOX	SO2	PM10	CO	NOX	SO2	PM10	
tunnel	5904	1438	2	143	10531	2565	4	256	78.4%
SS 598	8526	2077	3	207	13154	3204	5	320	54.3%
A3	95800	23333	35	2327	100428	24460	36	2440	4.8%
A30	116539	28384	42	2831	121167	29511	44	2944	4.0%
A1	177793	43303	64	4319	182421	44430	66	4432	2.6%
GRA	367821	89587	133	8936	372449	90714	135	9049	1.3%
via della Pisana	74680	18189	27	1814	79307	19316	29	1927	6.2%
via Malagrotta	33656	8197	12	818	38284	9324	14	930	13.8%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 86 of 103	

Tabella 5.e: Variazioni emissioni SCENARIO 2A

ID STRADA	Emissioni bianco [g/(km*day)]				Emissioni bianco + autobotti * [g/(km*day)]				Incremento percentuale
	CO	NOX	SO2	PM10	CO	NOX	SO2	PM10	
SCENARIO 2A - PERCORSO 75% DIREZIONE ROMA									
tunnel	5904	1438	2	143	9375	2283	3	228	58.8%
SS 598	8526	2077	3	207	11997	2922	4	291	40.7%
A3	95800	23333	35	2327	99271	24178	36	2412	3.6%
A30	116539	28384	42	2831	120010	29230	43	2916	3.0%
A1	177793	43303	64	4319	181264	44149	66	4404	2.0%
GRA	367821	89587	133	8936	371292	90432	135	9020	0.9%
via della Pisana	74680	18189	27	1814	78150	19034	28	1899	4.6%
via Malagrotta	33656	8197	12	818	37127	9043	13	902	10.3%
SCENARIO 2A - PERCORSO 25% DIREZIONE FALCONARA (rotta 2A)									
Satrada Saurina	5329	1298	2	129	6486	1580	2	158	21.7%
SS598_direzione Est	5904	1438	2	143	7061	1720	3	172	19.6%
SS106_JONICA	36278	8836	13	881	37435	9118	14	909	3.2%
diramazione_Jonica	44403	10815	16	1079	45560	11097	17	1107	2.6%
A14_Canosa-Taranto	40121	9772	15	975	41278	10054	15	1003	2.9%
A14_Lanciano-Canosa	48969	11927	18	1190	50126	12209	18	1218	2.4%
A14_Pescara-Lanciano	87626	21342	32	2129	88783	21624	32	2157	1.3%
A14_Ancona-Pescara	113656	27682	41	2761	114813	27964	42	2789	1.0%
SS76	74680	18189	27	1814	75837	18471	27	1842	1.5%
SS16	33656	8197	12	818	34813	8479	13	846	3.4%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 87 of 103	

Tabella 5.f: Variazioni emissioni SCENARIO 2B

ID STRADA	Emissioni bianco [g/(km*day)]				Emissioni bianco + autobotti * [g/(km*day)]				Incremento percentuale
	CO	NOX	SO2	PM10	CO	NOX	SO2	PM10	
SCENARIO 2B - PERCORSO 75% DIREZIONE ROMA									
tunnel	5904	1438	2	143	9375	2283	3	228	58.8%
SS 598	8526	2077	3	207	11997	2922	4	291	40.7%
A3	95800	23333	35	2327	99271	24178	36	2412	3.6%
A30	116539	28384	42	2831	120010	29230	43	2916	3.0%
A1	177793	43303	64	4319	181264	44149	66	4404	2.0%
GRA	367821	89587	133	8936	371292	90432	135	9020	0.9%
via della Pisana	74680	18189	27	1814	78150	19034	28	1899	4.6%
via Malagrotta	33656	8197	12	818	37127	9043	13	902	10.3%
SCENARIO 2B - PERCORSO 25% DIREZIONE FALCONARA (rotta 2B)									
Satradra Saurina	5329	1298	2	129	6486	1580	2	158	21.7%
SS598_direzione Est	5904	1438	2	143	7061	1720	3	172	19.6%
SS106_JONICA	36278	8836	13	881	37435	9118	14	909	3.2%
SS407_Basentana	11552	2814	4	281	12709	3095	5	309	10.0%
SS658	22230	5414	8	540	23387	5696	8	568	5.2%
SS655	22729	5536	8	552	23886	5818	9	580	5.1%
tangenziale Foggia	31785	7742	12	772	32942	8023	12	800	3.6%
A14_Lanciano-Canosa	48969	11927	18	1190	50126	12209	18	1218	2.4%
A14_Pescara-Lanciano	87626	21342	32	2129	88783	21624	32	2157	1.3%
A14_Ancona-Pescara	113656	27682	41	2761	114813	27964	42	2789	1.0%
SS76	74680	18189	27	1814	75837	18471	27	1842	1.5%
SS16	33656	8197	12	818	34813	8479	13	846	3.4%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

5.1.4 Misure di mitigazione

5.1.4.1 Fase di cantiere

Gli impatti in fase di cantiere per la realizzazione di tutte le opere connesse con il progetto, sono legati alla movimentazione terra, pertanto con l'emissione di polveri.

La mitigazione degli impatti connessi alle emissioni di polveri è prevista attraverso le normali pratiche costruttive e di gestione del cantiere; nello specifico si dovrà provvedere alla bagnatura dei materiali da scavare e trasportare, onde evitare eccessiva dispersione del materiale movimentato.

L'impiego di sistemi di bagnatura agisce sostanzialmente su due versanti:

- riduzione del potenziale emissivo;
- trasporto al suolo delle particelle di polveri aerodisperse.

La riduzione dei quantitativi emessi avviene attraverso l'opera di coesione che la presenza di acqua svolge nei confronti delle particelle di polveri potenzialmente oggetto di fenomeni di ri-sospensione presenti su suolo.

Il trasporto al suolo delle particelle aereodisperse avviene attraverso i medesimi meccanismi che consentono la rimozione delle polveri in atmosfera ad opera delle precipitazioni, ossia rain-out (le particelle fungono da nucleo di condensazione per gocce di "pioggia"), wash-out (le particelle vengono inglobate nelle gocce di "pioggia" già esistenti prima della loro caduta), sweep-out (le

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 88 of 103	

particelle sono intercettate dalle “gocce” nella fase di caduta). Tra i tre meccanismi quello che presentano la maggiore efficacia sono i primi due.

La definizione del sistema di bagnatura risulta fortemente condizionato dalla tipologia di sorgente che si desidera contenere e dalle sue modalità di emissione.

In presenza di fenomeni di sollevamento quali quelli determinati dalla presenza di cumuli temporanei di materiale o dal transito di mezzi su piste non asfaltate l'obiettivo della bagnatura sarà prevalentemente quello di ridurre il potenziale emissivo, viceversa in presenza di attività in cui le polveri immesse in atmosfera sono “create” dall'attività stessa le attività di bagnatura dovranno garantire la deposizione al suolo delle polveri prodotte.

L'efficacia dei sistemi di bagnatura può essere incrementata prevedendo l'impiego di additivi. Anche in questo caso la tipologia di sostanze da aggiungere all'acqua dipenderà dalla tipologia di effetto che si intende ottenere.

Nel caso di bagnature finalizzate alla riduzione dei potenziali emissivi dovranno essere impiegate sostanze che aumentano le capacità coesive delle acque, ad esempio cloruro di calcio, cloruro di magnesio, cloruro di sodio che hanno anche la caratteristica di assorbire l'umidità atmosferica.

I periodi e i quantitativi di acqua andranno definiti in base alle effettive esigenze che si riscontreranno in fase operativa e saranno strettamente correlati alle condizioni meteorologiche. Ad esempio non dovranno essere previste bagnature in presenza di precipitazioni atmosferiche mentre la loro frequenza andrà incrementata in concomitanza di prolungati periodi di siccità o in previsione di fenomeni anemologici di particolare intensità.

In termini quantitativi una corretta applicazione dei sistemi di bagnatura garantisce livelli di efficacia molto significativi. Alcuni dati sperimentali forniti dal WRAP Fugitive Dust Handbook – Western Governors' Association indicano nel 50% la riduzione delle emissioni da piste non pavimentate e nel 90% la riduzione da sollevamento da vento.

Oltre alla bagnatura delle aree di lavorazione dovranno essere assunte ulteriori misure mitigative:

- Telonatura dei mezzi di trasporto materiali polverulenti;
- Adozione di macchine operatrici di recente costruzione e, in ogni caso, verifica della continua manutenzione dei mezzi e delle attrezzature (lubrificazione, sostituzione pezzi usurati o inefficienti, controllo e serraggio giunzioni, bilanciatura, verifica allineamenti, verifica tenuta pannelli di chiusura, etc).

5.1.4.2 Fase di esercizio

Non sono richieste particolari misure di mitigazione all'interno dell'area di carico DA5 dal momento che non vi sono impatti importanti dal punto di vista della qualità dell'aria. Gli unici accorgimenti da seguire sono quelli relativi alla regolare manutenzione e controllo dei sistemi antincendio dei sistemi di combustione dei gas provenienti dalle autobotti, che dovranno essere dotate delle migliori tecnologie per l'abbattimento dei gas di scarico.

Per quanto attiene le attività di trasporto le misure di mitigazione applicabili consistono nell'utilizzo di mezzi conformi alle più recenti normative in termini di antinquinamento da veicoli, unitamente all'utilizzo di mezzi con alimentazione diversa dal gasolio.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 89 of 103	

5.2 Ambiente Idrico

5.2.1 Fase di Cantiere

5.2.1.1 Ambiente Idrico Superficiale

Attualmente, l'area di colmata DA05 in oggetto ha una superficie sterrata, quasi completamente priva di sovrastrutture. Durante la fase di cantiere, limitatamente ai periodi precedenti il completamento delle opere di regimazione delle acque, i possibili impatti sulle acque superficiali causati dalle attività previste saranno dovuti all'impermeabilizzazione delle superfici. Questo potrebbe tradursi in interferenze di lieve entità con la portata naturale dei corsi d'acqua nelle immediate vicinanze dell'area.

Gli scavi per l'interramento delle condotte potrebbero generare degli impatti limitati e reversibili dal punto di vista quantitativo e temporale. Tali impatti riguardano il deflusso verso i corpi idrici di acque meteoriche contenenti solidi sedimentabili e sospesi che si generano dalla movimentazione terra.

La condotta posata verrà sottoposta a collaudo idraulico, conformemente alle norme tecniche di settore. L'acqua verrà prelevata da corsi d'acqua superficiali e successivamente rilasciata nello stesso corpo idrico. Non è prevista alcuna additivazione dell'acqua utilizzata per il collaudo.

5.2.1.2 Ambiente Idrico Profondo

Per l'ambiente idrico sotterraneo non sono previsti impatti significativi in fase di cantiere.

L'impermeabilizzazione di alcune superfici potrebbe ridurre in misura poco rilevante l'infiltrazione efficace delle acque meteoriche.

Non sono, tra l'altro, previste interferenze temporanee con la falda nel periodo di scavo.

5.2.1.3 Misure di mitigazione

L'ambiente idrico, in fase di cantiere, sarà tutelato attraverso l'adozione di pratiche di cantiere standard connesse con la tutela della risorsa, sia superficiale sia profonda.

In particolare le operazioni di movimentazione di sostanze contaminanti e rifiuti in generale, saranno eseguite in corrispondenza di superfici impermeabilizzate, dotate di sistemi di raccolta delle acque drenate, da destinare a idonei impianti di trattamento, oppure da destinare ai corpi idrici superficiali qualora fosse rilevata l'assenza della contaminazione.

Le eventuali operazioni di aggotamento saranno eseguite sottoponendo gli scarichi a idonei trattamenti, in modo da rendere le acque conformi con la norma cogente, con particolare riferimento alla presenza di solidi sedimentabili.

5.2.2 Fase di Esercizio

I fabbisogni civili delle strutture nell'area di carico DA5 saranno soddisfatti tramite il rifornimento di un apposito serbatoio mediante autobotte.

Le acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate saranno convogliate per gravità all'interno di un bacino aperto (OD basin). Una nuova condotta collegherà questo bacino di raccolta delle acque potenzialmente contaminate con l'impianto di trattamento del limitrofo Centro Olio.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 90 of 103	

Gli scarichi civili saranno convogliati direttamente all'interno di una cisterna che verrà periodicamente svuotata.

Per gli accorgimenti sopra descritti, non sono previsti possibili impatti sull'ambiente idrico dovuti all'immissione di acque potenzialmente contaminate provenienti dall'area di carico DA5.

Le acque convogliate nelle zone di parcheggio delle autobotti vuote saranno, invece, convogliate nei compluvi esistenti sulla DA05.

5.2.2.1 Misure di mitigazione

La mitigazione dei possibili impatti sull'ambiente idrico è prevista attraverso la realizzazione di un'adeguata rete di drenaggio e il trattamento di tutte le acque potenzialmente contaminate, derivanti principalmente dal ruscellamento delle acque meteoriche sulle superfici pavimentate.

In caso di eventuali problematiche derivanti da eventi accidentali di sversamento del greggio, delle squadre di pronto intervento ambientale, formate da lavoratori sempre presenti sul sito, interverranno tempestivamente per arginare la diffusione di possibili contaminanti ed evitare danni all'ambiente.

5.3 Suolo e Sottosuolo

5.3.1 Fase di Cantiere

Il suolo naturale non sarà interessato, se non in maniera marginale, dall'esecuzione delle opere previste in progetto; questo in quanto l'area di carico DA05 sarà realizzata su un'area di colmata costituita da terre e rocce da scavo provenienti dall'area del Progetto complessivo. Pertanto, rispetto al precedente intervento non vi sarà impatto correlato al consumo di suolo naturale.

Ciò è vero anche per quel che attiene la pipeline che sarà realizzata in adiacenza a quelle già esistenti, pertanto eseguendo modesti scavi tali da non far emergere significatività negli impatti correlati al consumo di suolo.

Per quanto attiene la strada che sarà percorsa dalle autobotti, si tratterà di eseguire esclusivamente degli interventi di ripristino sulla strada esistente, pertanto senza incidere ulteriormente sul suolo naturale.

Le modificazioni del soprassuolo sono principalmente legate alla presenza del cantiere, ad esclusione delle aree di nuova occupazione per le quali il soprassuolo non verrà restituito alle sue condizioni originarie, tutte le altre modificazioni saranno sempre temporanee e ripristinabili.

La realizzazione dell'opera indurrà alterazioni estetiche e cromatiche: di carattere temporaneo lungo l'area della pipeline, poiché al termine dei lavori le superfici interessate saranno di nuovo riconducibili all'uso del suolo ante operam; di tipo permanente sulle superfici interessate dagli impianti.

Eventuali impatti, marginali, nella fase di cantiere saranno esclusivamente dovuti ad eventi incidentali, quali ad esempio perdita di fluidi derivanti dalle macchine operatrici; eventi questi nei confronti dei quali saranno adottate tempestivi interventi di messa in sicurezza e di eventuale bonifica.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 91 of 103	

5.3.2 Fase di Esercizio

Oltre alle modificazioni del soprassuolo e le alterazioni estetiche e cromatiche già citate, per la componente in esame, in fase di esercizio il livello di potenziale impatto può essere correlato all'inquinamento del sottosuolo per percolazione di acque contaminate o sversamenti di greggio. Tali aspetti sono tuttavia da ascrivere esclusivamente a problemi di carattere accidentale, non previsti e non prevedibili.

Gli aspetti legati alle modificazioni del soprassuolo ed alle alterazioni estetiche e cromatiche, sono di fatto attenuate dalla vocazione dell'area nella sua complessità, che con l'approvazione del progetto Tempa Rossa evolve verso il carattere industriale, connesso con l'esercizio del Centro Oli.

5.3.2.1 Misure di Mitigazione

Per la mitigazione degli effetti su suolo e sottosuolo, saranno adottate le tipiche misure di salvaguardia, consistenti nella realizzazione di superfici impermeabilizzate nelle aree con maggiore rischio di rilascio di contaminanti potenziali (come le baie di carico opportunamente cordolate), nonché un'adeguata rete di drenaggio e smaltimento delle acque di percolazione e meteoriche e il presidio costante dell'area di carico DA5

5.3.3 Produzione di rifiuti

5.3.3.1 Fase di Cantiere

La produzione di rifiuti in fase di cantiere è da circoscrivere in modo quasi esclusivo a tutte quelle attività di uso e manutenzione di mezzi meccanici, nonché ai rifiuti derivanti dalle operazioni di costruzione, quali scarti di lavorazione, generalmente recuperabili, e altro materiale minuto.

La stima delle quantità prodotte non è a oggi calcolabile e, comunque, questo rappresenta un impatto assolutamente marginale rispetto all'opera. Ad ogni modo, i rifiuti saranno gestiti in maniera del tutto conforme alle previsioni normative nazionali, privilegiando, ove possibile, le operazioni di recupero, con invio a smaltimento delle sole frazioni residuali non riciclabili.

5.3.3.2 Fase di Esercizio

Dall'area di carico saranno prodotti essenzialmente rifiuti derivanti dalla manutenzione e pulizia di piazzali e strutture, nonché dalle operazioni di manutenzione delle apparecchiature.

La produzione, sostanzialmente modesta, non determinerà impatti ambientali degni di nota.

5.3.3.3 Misure di Mitigazione

La mitigazione degli impatti connessi con i rifiuti sarà ottenuta attraverso la corretta gestione degli stessi e, quindi, attraverso l'implementazione di un sistema di gestione che sarà parte integrante del sistema di gestione ambientale (SGA) e rispetterà la normativa cogente in termini di classificazione, stoccaggio, manipolazione, etichettatura, conferimento per il trasporto e per lo smaltimento/recupero e registrazione.

I rifiuti saranno completamente gestiti in regime di deposito temporaneo, così come definito dall'art. 183 c.1 lett. bb) D.lgs. 152/2006, pertanto non sono necessarie autorizzazioni supplementari rientranti nel campo di applicazione dell'art. 208 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 92 of 103	

Tutti i rifiuti saranno correttamente identificati e separati per agevolare la raccolta e lo smaltimento da parte di aziende autorizzate.

5.4 Vegetazione

Il territorio nell'intorno dell'area d'interesse (DA05) si presenta piuttosto frammentato e caratterizzato da terreni agricoli, prati incolti e pascoli variamente ricolonizzati da vegetazione arbustiva e aree boscate. In questo contesto non emergono ambienti di particolare interesse.

Considerando la modestia delle opere in progetto, è possibile restringere il campo di analisi all'immediato intorno dell'Area DA5.

Poiché le superfici direttamente interessate dalla realizzazione dell'Area di Carico e della Condotta sono già sede di attività collegate allo sviluppo del progetto Tempa Rossa e in buona parte ospitano allo stato attuale opere artificiali, né in fase di esercizio né, tantomeno, in fase di cantiere sono previsti impatti significativi sulla vegetazione e sulla flora. Inoltre, per la realizzazione del progetto non è previsto l'abbattimento o l'estirpazione di individui arborei di pregio. Non è pertanto plausibile il danneggiamento di formazioni vegetali o specie floristiche né quantitativamente, né qualitativamente sia nel breve sia nel lungo periodo.

In fase di esercizio – durante le operazioni di carico – per la gestione dei vapori idrocarburici è prevista l'utilizzazione di BAT: queste inducono le migliori performances ambientali in termini di riduzione degli impatti, qui intendendo principalmente quelli dovuti alle emissioni in atmosfera, mantenendo su medesimi elevati standard gli altri fattori di impatto previsti (acque reflue, rumore, rifiuti, ecc.).

Gli impatti da valutare sono essenzialmente quelli riconducibili alla generazione di polveri e alle emissioni da traffico veicolare dovuti alle attività di cantiere e ai passaggi delle autobotti in fase di esercizio.

Per quanto attiene le attività di cantiere si esclude che tali fattori possano generare impatti significativi sulla flora, sulla vegetazione e sugli ecosistemi, attese la temporaneità limitata delle attività stesse, le limitate concentrazioni di polveri, così come rilevate dagli studi specialistici e l'adozione delle misure di mitigazione sopra meglio descritte.

Per quanto attiene, invece, le emissioni derivanti da traffico veicolare si sottolinea che l'attività si svolgerà già su strade realizzate ed esistenti, dove gli impatti aggiunti dal traffico veicolare in termini di emissioni in atmosfera e sviluppo di polveri sono modesti, per come è stato possibile dimostrare nell'ambito del presente SIA e degli studi specialistici di dettaglio allegati.

5.5 Fauna ed ecosistemi

Nelle aree destinate alla realizzazione del progetto non esistono habitat primigeni perché, come detto, si tratta di aree che hanno già subito trasformazioni in tempi recenti. Per questi motivi, non si ritiene plausibile il verificarsi di ulteriori significativi impatti sulla componente fauna ascrivibili alla realizzazione delle opere in questione.

È possibile ipotizzare degli impatti per la fase di operatività, in cui sarà previsto un aumento del traffico di mezzi pesanti da e verso l'area di carico DA5. Infatti, seppure gli interventi non comportino frammentazione ambientale perché incentrati su una rete viaria già esistente, l'aumento del traffico veicolare potrebbe determinare un incremento dell'incidenza di collisioni letali con la fauna in

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 93 of 103	

attraversamento. Tale interferenza è plausibile possa concretizzarsi principalmente nei tratti stradali in cui l'aumento degli autoveicoli circolanti generato dalle attività in oggetto avrà un impatto maggiore sui volumi di traffico, ossia su quelle strade in cui allo stato attuale il traffico è estremamente ridotto. A tal proposito, potrebbe essere opportuno prevedere delle misure di mitigazione da adottare in prossimità di aree a naturalità maggiore eventualmente attraversate dal percorso delle autobotti.

Queste possono consistere nelle seguenti azioni:

- limitare la velocità degli autoveicoli, apponendo segnaletica e istruendo gli autotrasportatori;
- porre delle opportune segnaletiche per gli automobilisti sul passaggio della fauna;
- predisporre un apposito piano di monitoraggio della mortalità stradale.

Quanto già affermato per le componenti flora e vegetazione riguardo all'inconsistenza degli impatti dovuti alle emissioni in atmosfera in fase cantiere e in esercizio, è maggiormente valido per la fauna in virtù della sua motilità.

È possibile ipotizzare il verificarsi di un'azione di disturbo sulla fauna dovuta all'illuminazione notturna e alle emissioni rumorose: ciò potrebbe tradursi in un impatto di media entità; è cioè prevedibile una modifica della struttura e/o delle funzioni della componente faunistica nelle immediate vicinanze dell'area di carico. Ciò significa che potrà concretizzarsi una ridefinizione delle zone frequentate dalla fauna, senza che questo ne causi disagio o alterazioni. In considerazione del fatto che il contesto d'interesse è caratterizzato da una sostanziale omogeneità e data la presenza antropica frequente, non si ravvisa la presenza di specie faunistiche di particolare interesse, ma piuttosto di specie ubiquitarie con basse esigenze ecologiche.

5.6 Rumore e Vibrazioni

5.6.1 Area di Carico e Condotta

5.6.1.1 Fase di Cantiere

Durante l'esecuzione delle opere in progetto possono verificarsi livelli di rumorosità superiori ai livelli normali di fondo, prodotti dal funzionamento delle attrezzature utilizzate per l'esecuzione delle operazioni di cantiere (demolizione, scavo, costruzione, saldatura) e prodotti dal traffico veicolare indotto da veicoli privati del personale impiegato nelle attività di cantiere e dal movimento dei mezzi pesanti in entrata ed in uscita dal cantiere stesso.

Il traffico di mezzi per l'approvvigionamento materiali e di servizio al cantiere è stimabile in poche unità di camion/giorno come punta massima prevedibile. È pertanto possibile escludere a priori impatti rilevanti sulla componente rumore indotti da questo fattore.

La mole degli interventi è comunque ridotta e non si prevedono impatti significativi per quanto riguarda l'emissione di rumori e vibrazioni durante la fase di cantiere.

5.6.1.2 Fase di Esercizio

Per quanto riguarda la fase di esercizio sono state considerate due fonti di rumore:

- fonti di rumore a carattere intermittente date dalle apparecchiature installate all'interno dell'area di carico elencate nella seguente tabella
- fonti di rumore da traffico veicolare.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 94 of 103	

Si ricorda che il Comune di Corleto Perticara non ha approvato un piano di zonizzazione acustica rispetto a quanto previsto dal DPCM 14/11/1997. Quindi, per la definizione della classe acustica dell'area di studio si fa riferimento alla tab. 1 del DPCM 01/03/91: "limiti per tutto il territorio nazionale" validi per tutti i ricettori esistenti intorno all'area; tali limiti sono riportati nella Tabella 5.g.

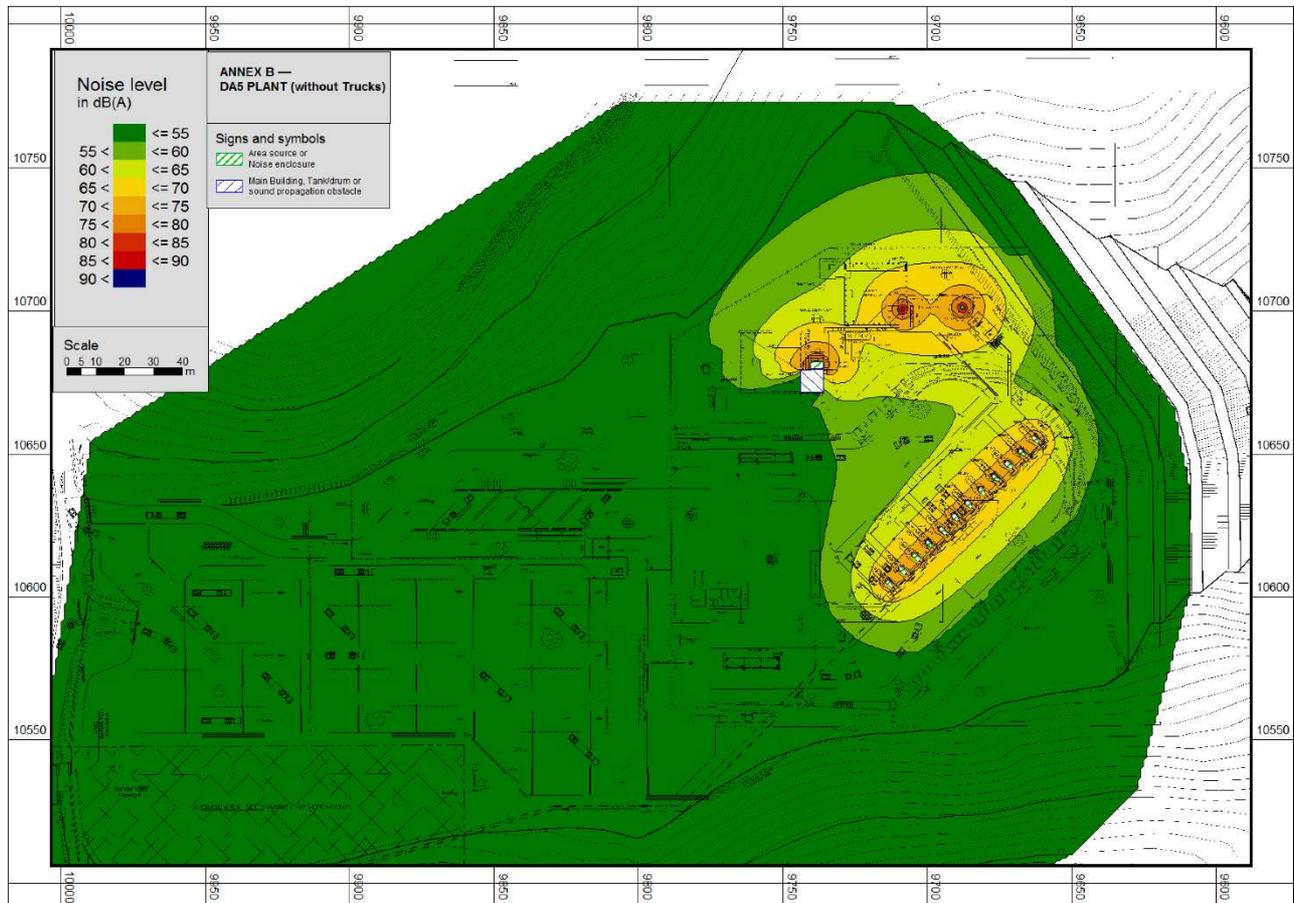
Tabella 5.g: Limiti acustici DPCM 01/03/91.

Zonizzazione	Limite diurno Leq dB(A)	Limite notturno Leq dB(A)
Tutto il territorio nazionale	70	60

Le attrezzature con emissioni sonore più elevate saranno inserite in apposite strutture per il contenimento acustico. Si ritiene pertanto che le soluzioni impiantistiche in progetto possano garantire, in genere, il rispetto dei limiti normativi del succitato DPCM 1/03/91.

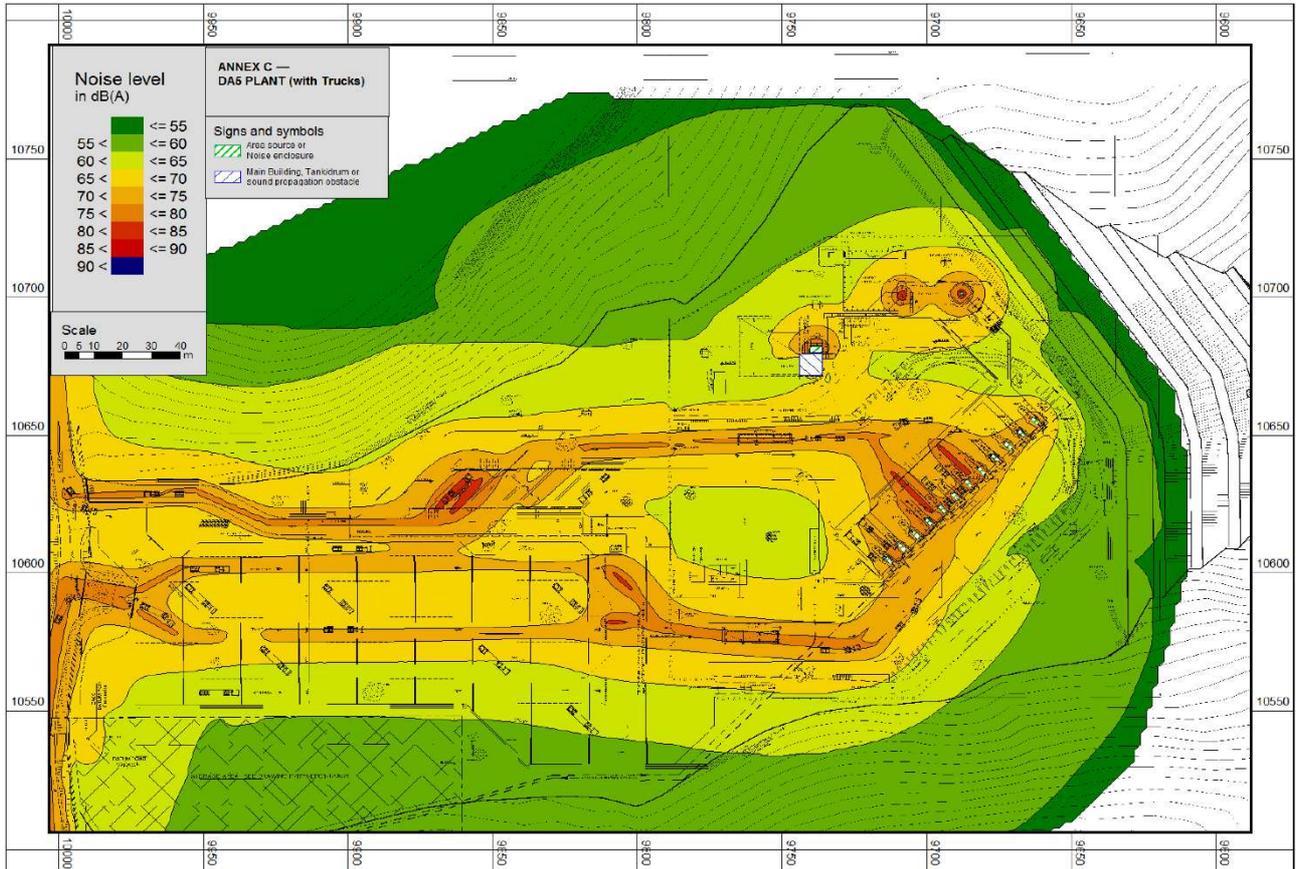
Per la valutazione degli impatti all'interno dell'area di carico è stato condotto uno specifico studio specialistico, del quale si riportano gli esiti attraverso le mappe isofoniche, che dimostrano che le soglie di rumore risultano rispettate.

Figura 5.d: Mappa isofonica durante il normale funzionamento (notturno)



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 95 of 103	

Figura 5.e: Mappa isofonica durante il normale funzionamento, con il transito dei mezzi (diurno)



PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 96 of 103	

5.6.2 Attività di trasporto

Per quanto le fonti di rumore generate dal traffico veicolare è stato redatto una specifica valutazione, allegata allo studio di impatto, al fine di valutare la rumorosità prodotta dal traffico veicolare indotto lungo i percorsi previsti per raggiungere i due impianti di trasformazione; è stato infatti considerato il traffico indotto dalle attività di trasporto del greggio sulle viabilità che collegano la Dumping DA5 alle due destinazioni previste per i prodotti estrattivi: la Raffineria di Roma e la Raffineria di Falconara Marittima.

Inoltre, il traffico generato dall'attività di trasporto del greggio è stato differenziato lungo i vari tracciati in base a due differenti scenari: si ipotizza un primo scenario in cui tutto il greggio è convogliato al punto di trasformazione ubicato sulla costa tirrenica e un secondo scenario in cui il 75% del greggio è convogliato alla raffineria di Roma e il restante 25% alla raffineria di Falconara Marittima

È stata effettuata una valutazione della rumorosità prodotta dal traffico indotto ai sensi del DPR n.142 del 30/03/2004.

Lo studio è stato impostato analizzando la condizione ante-operam, sulla base dei dati di traffico medio disponibili, e la condizione post-operam, attraverso le opportune simulazioni matematiche alle quali si rinvia.

I risultati delle analisi mostrano che, nelle condizioni di esercizio, i limiti di legge vigenti risultano rispettati; presso alcuni ricettori, in cui già nella condizione di "bianco" sono evidenziati già dei superamenti di soglia, risulta che il contributo di immissione prodotto dalle attività di trasporto del greggio non contribuisce ad aggravare la situazione preesistente.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 97 of 103	

5.7 Paesaggio

Il paesaggio riscontrabile dell'area d'interesse è fortemente caratterizzato dalla sequenza di valli, vallecole e pendici montuose. Gli insediamenti sono radi e solitamente concentrati sui promontori; l'uso del suolo vede l'alternanza di colture frammentate, prati incolti, pascoli e piccoli nuclei boscati. Ad una scala di maggiore dettaglio, l'attività dell'uomo ha caratterizzato la zona anche con l'installazione di impianti per lo sfruttamento della risorsa petrolifera e aerogeneratori.

Riguardo al progetto in esame, le strutture di maggiori dimensioni che sorgeranno sull'area DA5 saranno i locali tecnici, 20 x 6 m ad un piano, le torri faro alte 20 m e il camino del termossidatore alto 15,5 m; l'intervento, quindi, avrà complessivamente delle dimensioni contenute. Tali strutture necessarie a rendere operativa l'area di carico DA5 saranno realizzate in prossimità di un Centro Olio già esistente e sorgeranno su una colmata costruita con materiali di riporto; si tratta pertanto di un'area già abbondantemente trasformata da attività umane.

Inoltre, per la particolare conformazione orografica, la zona rimane nel complesso poco o affatto visibile dai punti più sensibili.

Se si considera, infine, che la condotta, l'opera a maggior sviluppo lineare, sarà interrata, è possibile concludere che la realizzazione del progetto non possa comportare alcun aggravamento per gli elementi del paesaggio locali.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 98 of 103	

5.8 Salute Pubblica

La caratterizzazione dello stato e dei livelli di qualità per la componente “salute pubblica” tramite l’analisi della documentazione disponibile non ha messo in evidenza alcuna specificità del contesto territoriale rispetto alle possibili patologie potenzialmente generabili dalle sostanze emessa dal progetto

Le stime effettuate sulla base dell’applicazione di modelli di diffusione di inquinanti permettono di determinare sia le concentrazioni che i ratei di deposizione al suolo ed il parametro di “dose” sull’uomo da essi derivati: le quantità di sostanza a cui una persona può essere esposta, ogni giorno per lungo tempo, nei punti di massima ricaduta risultano trascurabili per cui non ha significato applicare criteri di risk assessment, come previsto dal Decreto 24 aprile 2013 “Disposizioni volte a stabilire i criteri metodologici utili per la redazione del rapporto di valutazione del danno sanitario (VDS) in attuazione dell’art 1-bis, comma 2, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n.231” che definisce i criteri metodologici per la redazione del rapporto di VDS e della relativa procedura di valutazione

Inoltre non sono ipotizzabili cammini di esposizione diversi da quelli legati alle emissioni in atmosfera, per le quali, peraltro, la componente relativa al particolato fine è trascurabile in condizioni di normale esercizio, grazie all’utilizzo di BAT.

Il percorso Tossicologico segue tipicamente la procedura di Risk Assessment sanitario che, correlando i dati tossicologici con il livello di esposizione (in questo caso calcolato in modo previsionale dal modello di dispersione e da algoritmi di calcolo di indicatori come deposizione al suolo e dose per l’uomo come descritto nel punto precedente), permette di stimare quantitativamente il rischio derivante dall’esposizione a sostanze tossiche o cancerogene (non presenti tra le sostanze emesse). La metodologia, come noto in letteratura, si articola in quattro fasi: “identificazione del pericolo” (Hazard Identification), “valutazione della relazione dose-risposta” (Dose-Response Assessment), “valutazione dell’esposizione” (Exposure Assessment), e “stima del rischio” (Risk Characterization).

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 99 of 103	

5.9 Sistema antropico

La valutazione degli impatti sul sistema antropico è sostanzialmente legata al traffico indotto sulla viabilità ordinaria sia nella zona di interesse legati ai mezzi di cantiere, che per le attività di trasporto dell'olio. Gli impatti vengono stimati calcolando la variazione del TGM (Traffico Giornaliero Medio).

5.9.1 Fase di cantiere

Durante la fase di cantiere, per una durata di circa 120 giorni saranno trasportati all'interno dell'area DA5 tutti i materiali necessari per la costruzione dell'area stessa (materiali per pavimentazione e asfaltatura, pipeline e strumentazioni meccaniche ed elettriche).

Su una totalità di circa 5500 metri cubi di materiali trasportati in loco per i lavori di pavimentazioni ed asfaltatura, in 120 giorni si prevede l'impiego di circa 980 autocarri (da 18 tonnellate) che si recheranno all'interno dell'area DA5.

Assumendo che ciascun autocarro possa trasportare fino a 10 tonnellate di materiale, lungo l'asse stradale di riferimento, si avrà il passaggio di circa 2 autocarri all'ora (17 autocarri al giorno, compreso di andata e ritorno), situazione che non porta a impatti assolutamente poco rilevanti dal punto di vista del traffico veicolare.

Anche per quanto riguarda i viaggi necessari a trasportare in loco le condotte, il materiale elettrico e meccanico, sarà al massimo circa 60 (distribuiti nei 120 giorni) si può considerare che non possono incidere sensibilmente sul traffico

Durante la fase di cantiere l'impatto relativo al traffico veicolare sulla strada che conduce al Centro Olio può quindi essere considerato non significativo.

5.9.2 Fase di esercizio

Il progetto prevede tre diversi percorsi per le autobotti. Gli scenari previsti sono i seguenti:

1. **Scenario 1** – il 100 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma;
2. **Scenario 2A** – il 75 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma mentre il restante 25 % viaggerà in direzione Falconara seguendo la Route 2A;
3. **Scenario 2B** - il 75 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma mentre il restante 25 % viaggerà in direzione Falconara seguendo la Route 2B.

Nel presente paragrafo sono riportati i risultati delle analisi sulle variazioni sul traffico veicolare dovute al flusso di autobotti sulle tratte che caratterizzano i 3 Scenari alternativi.

In particolare, la valutazione è stata fatta in termini di incremento del Traffico Giornaliero Medio (TGM) per le diverse tratte prese in considerazione.

Il Traffico Giornaliero Medio è rappresentato dal numero di veicoli transitanti in una determinata sezione stradale al giorno. Per poter confrontare la percorrenza dei diversi veicoli transitati, per dimensioni e impatti, questo valore dev'essere reso omogeneo con opportuni coefficienti di omogeneizzazione.

I risultati sono riportati nelle seguenti tabelle.

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 100 of 103	

Come si evince il maggior incremento si ha in corrispondenza delle strade meno trafficate, sia per lo Scenario 1 che per gli Scenari 2A e 2B.

Nello Scenario 1 gli impatti maggiori sul traffico (incremento del 78% del TGM) si ha sul tratto di strada che va da Corleto al raccordo con SS 598 (indicato come "tunnel"), mentre sui tratti autostradali l'incremento è poco significativo (al di sotto del 5%).

Gli Scenari 2A e 2B sono invece caratterizzati di un maggior numero di tratti stradali impattati. Sul tratto di strada che va da Corleto al raccordo con SS 598 (indicato come "tunnel"), l'incremento del TGM è di circa il 60%. Nella direzione che va verso Falconara il maggior impatto si ha in corrispondenza della Strada Saurina, con un incremento del TGM di circa il 22%. Anche in questo caso l'impatto sulle Autostrade risulta essere poco significativo (incremento sempre la di sotto del 4%).

Tabella 5.h: Incremento traffico veicolare Scenario 1

SCENARIO 1 - PERCORSO 100% DIREZIONE ROMA			
ID STRADA	TGM totale (bianco) [veic/day]	TGM con autobotti* [veic/day]	Incremento percentuale
tunnel	2105	3755	78.4%
SS 598	3040	4690	54.3%
A3	34158	35808	4.8%
A30	41552	43202	4.0%
A1	63392	65042	2.6%
GRA	131147	132797	1.3%
via della Pisana	26627	28277	6.2%
via Malagrotta	12000	13650	13.8%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 101 of 103	

Tabella 5.i: Incremento traffico veicolare Scenario 2A

SCENARIO 2A - PERCORSO 75% DIREZIONE ROMA			
ID STRADA	TGM totale (bianco) [veic/day]	TGM con autobotti* [veic/day]	Incremento percentuale
tunnel	2105	3343	58.8%
SS 598	3040	4278	40.7%
A3	34158	35395	3.6%
A30	41552	42790	3.0%
A1	63392	64630	2.0%
GRA	131147	132384	0.9%
via della Pisana	26627	27865	4.6%
via Malagrotta	12000	13238	10.3%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

SCENARIO 2A - PERCORSO 25% DIREZIONE FALCONARA (rotta 2A)			
ID STRADA	TGM totale (bianco) [veic/day]	TGM con autobotti* [veic/day]	Incremento percentuale
Satrada Saurina	1900	2313	21.7%
SS598_direzione Est	2105	2518	19.6%
SS106_JONICA	12935	13348	3.2%
diramazione_Jonica	15832	16245	2.6%
A14_Canosa-Taranto	14305	14718	2.9%
A14_Lanciano-Canosa	17460	17873	2.4%
A14_Pescara-Lanciano	31243	31656	1.3%
A14_Ancona-Pescara	40524	40937	1.0%
SS76	26627	27040	1.5%
SS16	12000	12413	3.4%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 102 of 103	

Tabella 5.j: Incremento traffico veicolare Scenario 2B

SCENARIO 2B - PERCORSO 75% DIREZIONE ROMA			
ID STRADA	TGM totale (bianco) [veic/day]	TGM con autobotti* [veic/day]	Incremento percentuale
tunnel	2105	3343	58.8%
SS 598	3040	4278	40.7%
A3	34158	35395	3.6%
A30	41552	42790	3.0%
A1	63392	64630	2.0%
GRA	131147	132384	0.9%
via della Pisana	26627	27865	4.6%
via Malagrotta	12000	13238	10.3%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

SCENARIO 2B - PERCORSO DIREZIONE FALCONARA (rotta 2B)			
ID STRADA	TGM totale (bianco) [veic/day]	TGM con autobotti* [veic/day]	Incremento percentuale
Satradra Saurina	1900	2313	21.7%
SS598_direzione Est	2105	2518	19.6%
SS106_JONICA	12935	13348	3.2%
SS407_Basentana	4119	4532	10.0%
SS658	7926	8339	5.2%
SS655	8104	8517	5.1%
tangenziale Foggia	11333	11746	3.6%
A14_Lanciano-Canosa	17460	17873	2.4%
A14_Pescara-Lanciano	31243	31656	1.3%
A14_Ancona-Pescara	40524	40937	1.0%
SS76	26627	27040	1.5%
SS16	12000	12413	3.4%

* dato autobotti equalizzato secondo coefficienti ANAS

PROGETTO INTERREGIONALE TEMPA ROSSA			Document number TR01-TPR-35-EPC1-120092	
Studio di Impatto Ambientale DA5 – AREA DI CARICO			Revision 0	Status: IFI
Document Type : REP	System / Subsystem : 00	Discipline : CIV	Rev Date : 08-ago-2017	
CONTRACTOR document number TR01-AX-BS-T3500000092			Page 103 of 103	

6 PIANO DI MONITORAGGIO

Nell'ambito del progetto generale Tempa Rossa è già attivo un Piano di monitoraggio delle opere, che sarà integrato con gli elementi specifici inerenti lo specifico progetto.

I contenuti e gli obiettivi generali da perseguire e le specifiche attività - indagini descritte, saranno comunque condivisi con ARPA e con Enti coinvolti nel processo decisionale di che trattasi.

Ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii. il monitoraggio ambientale è parte integrante del processo di VIA che rappresenta lo strumento di verifica e di controllo degli effetti sull'ambiente derivanti dalla costruzione e dall'esercizio dell'opera.

In base ai principali orientamenti tecnico scientifici e normativi comunitari ed alle vigenti norme nazionali il monitoraggio rappresenta l'insieme di azioni che consentono di verificare, attraverso la rilevazione di determinati parametri biologici, chimici e fisici, gli impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle fasi di realizzazione e di esercizio.

Ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. il monitoraggio ambientale rappresenta, per tutte le opere soggette a VIA (incluse quelle strategiche ai sensi della L.443/2001), lo strumento che fornisce la reale misura dell'evoluzione dello stato dell'ambiente nelle varie fasi di attuazione dell'opera e che consente ai soggetti responsabili (proponente, autorità competenti) di individuare i segnali necessari per attivare preventivamente e tempestivamente eventuali azioni correttive qualora le "risposte" ambientali non siano rispondenti alle previsioni effettuate nell'ambito del processo di VIA.

Gli obiettivi del monitoraggio ambientale sono rappresentati da:

1. verifica dello scenario ambientale di riferimento utilizzato nello SIA e caratterizzazione delle condizioni ambientali (scenario di base) da confrontare con le successive fasi di monitoraggio mediante la rilevazione dei parametri caratterizzanti lo stato delle componenti ambientali e le relative tendenze in atto prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione dell'opera (monitoraggio ante operam o monitoraggio dello scenario di base)

2. verifica delle previsioni degli impatti ambientali contenute nello SIA e delle variazioni dello scenario di base mediante la rilevazione dei parametri presi a riferimento per le diverse componenti ambientali soggette ad un impatto significativo a seguito dell'attuazione dell'opera nelle sue diverse fasi (monitoraggio degli effetti ambientali in corso d'opera e post operam o monitoraggio degli impatti ambientali); tali attività consentiranno di:

a) verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste nello SIA per ridurre la significatività degli impatti ambientali individuati in fase di cantiere e di esercizio;

b) individuare eventuali impatti ambientali non previsti o di entità superiore rispetto alle previsioni contenute nello SIA e programmare le opportune misure correttive per la loro gestione/risoluzione;

3. comunicazione degli esiti delle attività di cui ai punti precedenti (alle autorità preposte ad eventuali controlli, al pubblico).