

**Osservazione n. 1 di Candela Giuseppe al seguente progetto:
PARCO EOLICO SAN PAOLO DI CIVITATE (FG) DELLA POTENZA COMPLESSIVA DI 42 MW**

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

Il/La Sottoscritto/a **CANDELA GIUSEPPE**

PRESENTA

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

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

PARCO EOLICO SAN PAOLO DI CIVITATE (FG) DELLA POTENZA COMPLESSIVA DI 42 MW

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro: Aspetti progettuali relativi alla viabilità e ricadute ambientali

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro: Suolo e sottosuolo adiacente alla viabilità esistente prevista a servizio del impianto eolico

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

“La realizzazione di un impianto eolico implica delle procedure di trasporto, montaggio ed installazione/messa in opera tali da rendere il tutto “eccezionale”. In particolare il trasporto degli aerogeneratori richiede mezzi speciali e viabilità con requisiti molto particolari con un livello di tolleranza decisamente basso. In particolare le strade devono essere di ampiezza minima pari a 5 m e devono permettere il passaggio di veicoli con carico massimo per asse di 12,5 t ed un peso totale di circa 100 t. I raggi intermedi di curvatura della viabilità devono permettere la svolta ai mezzi speciali dedicati al trasporto delle pale (circa 60m di raggio).” Questo passo, tratto dalla *Sintesi non tecnica (SNT)* dello *Studio di Impatto Ambientale (SIA)*, alla pag. 27, ossia dalla stessa documentazione del Proponente, esprime sinteticamente il tipo di viabilità necessaria per la realizzazione dell'impianto oggetto di Osservazione. Tuttavia nella descrizione del progetto, illustrando gli accessi e la viabilità previsti (cfr. *Relazione Illustrativa – 3.2 Descrizione del progetto – accessi e viabilità* a pag. 14) si afferma che ***“l'accesso al sito da parte degli automezzi (di trasporto e montaggio) sarà assicurato da una viabilità esistente che conduce all'impianto percorrendo strade provinciali e comunali”***, alle quali si aggiungono *“le strade che collegheranno i rami (assi) dell'impianto alle torri di progetto che saranno create ex-novo.”* Quello che non si evince nella documentazione di progetto è invece la inadeguatezza della viabilità esistente, viabilità che non rispecchia affatto le caratteristiche necessarie, indicate dallo stesso proponente del progetto e riproposte nel passo di apertura di questa osservazione. Anzi. Nello *Studio di Impatto Ambientale (SIA)* alla pagina 9 si afferma in gran parte erroneamente che ***“La viabilità su terraferma è caratterizzata da una maglia ben articolata e con caratteristiche idonee alle specifiche esigenze della tecnologia eolica e delle opere accessorie. Il manto stradale risulta in buone condizioni e le carreggiate hanno una larghezza di oltre 4m, adatta al transito dei mezzi speciali richiesti dalla realizzazione dell'opera”.***

Si dimostrerà con questa osservazione che quanto sopra affermato, relativamente alla parte sottolineata dal sottoscritto, non corrisponde in gran parte alla realtà dello stato dei luoghi, configurando così un evidente errore di valutazione progettuale. A seguito dei sopralluoghi effettuati si è riscontrato infatti che la rete di strade interpoderali che si vorrebbe impiegare come viabilità d'impianto risultano generalmente di larghezza intorno ai **3 metri lineari** e con **caratteristiche assolutamente non idonee a sopportare un peso di 100 tonnellate** (a stento potrebbero sostenere il peso di 5 tonnellate!). Gran parte di esse inoltre presentano un evidente stato di dissesto non solo dello strato di usura ma anche del sottofondo stradale, come si può ben vedere nelle fotografie qui allegate (foto 1 – 13), che rappresentano diversi tratti della viabilità esistente di cui si prevede l'utilizzo, riportata precisamente negli elaborati grafici *TAV 6 - Percorso opere di viabilità* e *TAV 7 – Viabilità interna parco* nonché desumibile dagli elaborati *TAV 4 - Planimetria generale su ortofoto* e *TAV 5 – Planimetria generale su CTR* dove la viabilità esistente indicata in legenda (con tratto grigio) non è erroneamente riportata in planimetria. Per concludere, in merito alla previsione dell'impiego della viabilità esistente nel progetto, si fa notare che è stato previsto persino l'uso di un tratto della ex *Strada Vicinale per Ripalta*, ormai dismesso, privatizzato e chiuso al pubblico, ridotta allo stato di sterrato e del tutto inadatta ad accogliere il passaggio di mezzi per il trasporto eccezionale fino a 100 tonnellate (cfr. foto 16).

Il progetto sembra indicare inoltre la *Strada Provinciale n. 36* come strada principale di accesso alla predetta viabilità interpodere comunale, nel tratto che collega San Paolo di Civitate alla *Strada Statale 16* (cfr. TAV 2 – *Percorso automezzi di trasporto* (tratteggio di colore blu nell'*Estratto della Carta stradale in scala 1:200.000*)), senza indicare tuttavia quale strada vicinale collegherebbe poi la S.P. 36 alla viabilità esistente riportata nelle tavole di progetto citate, da impiegare per l'accesso all'impianto eolico di progetto, evidenziando così un vuoto progettuale, non accettabile in un progetto presentato come "definitivo". Ad ogni modo tutte le strade comunali che si dipartono dalla S.P. 36 presentano le problematiche illustrate sopra (ampia inadeguatezza per sostenere i carichi previsti, stato precario della sede stradale, larghezza ridotta della strada) che rendono di fatto tali strade del tutto inadatte al transito dei mezzi speciali richiesti dalla realizzazione dell'opera. Inoltre la stessa S.P. 36 non è idonea per il transito di mezzi di peso superiore alle 30 tonnellate (a fronte delle 100 t. previste per la realizzazione dell'impianto!), come risulta anche dalla segnaletica verticale esistente (cfr. foto 15 allegata). Infine, volendo indicare in alternativa la *Strada Provinciale n. 31 Ripalta-San Paolo di C.* come strada principale di accesso alla viabilità secondaria esistente, si può dimostrare che anche questa, nello stato in cui trovasi attualmente (cfr. foto 3 allegata) non è idonea al transito del Trasporto Eccezionale della portata necessaria alla realizzazione dell'Impianto Eolico proposto. Si aggiunge inoltre che le strade provinciali 31 e 36 sono strade molto trafficate in quanto collegano il centro abitato di San Paolo di Civitate con la S.S. 16 e il casello di Poggio Imperiale dell'autostrada A14, pertanto risulterebbe eccessivamente disagiata, per l'utenza, sostenere periodi di chiusura delle stesse, (peraltro non evidenziati nel progetto poiché il cronoprogramma è alquanto lacunoso e privo di indicazioni sui vari intervalli di durata delle lavorazioni!) al fine di consentire le operazioni di trasporto necessarie alla realizzazione dell'Impianto Eolico di progetto.

Le considerazioni effettuate sopra inducono a concludere che nello Studio di impatto ambientale (SIA) e nel progetto proposto non si è tenuto conto del reale stato di fatto della viabilità esistente che si intende utilizzare per l'impianto di progetto, denotando la mancanza di conoscenza della stessa da parte di chi ha redatto il progetto, sottovalutando dei fattori fondamentali, ad essa attinenti, che inciderebbero in modo determinante sulla scelta del sito, sia per i costi necessari per rendere idonea la viabilità esistente, in realtà non considerati nel progetto, sia per i costi in termini di impatto paesaggistico, dovendo prevedere ulteriori sbancamenti di terreno per l'adeguamento delle strade esistenti oltre a quelli già previsti per realizzare piazzole e viabilità ex novo di pertinenza. In verità in alcuni passi della *Relazione Illustrativa* (R01) traspare la previsione di una sistemazione della viabilità esistente. Analizzando infatti il seguente passo tratto dalla *Relazione Illustrativa – 3.3.3 Viabilità* a pag. 20) si legge:

"In questa fase progettuale si è deciso di sviluppare l'analisi della viabilità ponendosi nella condizione di "caso peggiore". Ovvero si è ipotizzato che l'intera viabilità fosse da realizzare ex-novo.

Non potendosi avvalere di una conoscenza a-priori della condizione stradale, che si presenterà al momento dell'inizio lavori soprattutto per quanto concerne le strade vicinali e interpoderali, si è dunque ritenuto opportuno analizzare la casistica più ampia ed esaustiva possibile.

Quindi, nell'ottica di "Worst Case" sono stati analizzati circa 2100,00 metri lineari di viabilità e, considerando la realizzazione di 10 postazioni, si è ottenuto il computo dei volumi massimi di sbancamento, comprensive di viabilità e piazzole, ...". Premesso che in un livello di progettazione

definitivo non è ammissibile affermare che *non è possibile avvalersi di una conoscenza a priori della condizione stradale*, essendo questa una condizione fondamentale per decidere se prevedere o meno l'impianto di un parco eolico di dimensioni come quello proposto, la lettura del suddetto passo lascia in chi legge l'impressione che il progetto preveda la realizzazione ex novo dell'intera viabilità necessaria per l'accesso all'impianto eolico, compresa quella esistente. Ma non è così. Infatti i menzionati 2100 metri lineari di viabilità non corrispondono affatto alla lunghezza della viabilità esistente delle strade vicinali e interpoderali da utilizzare a servizio dell'impianto ma all'incirca a quella della sola viabilità complessiva di progetto (ex novo) dei 10 assi terminali A-A1, A-A2,...B-A10, a cui sono associati, nella tabella a pag. 21 i volumi di sbancamento, che pertanto non tengono conto delle lavorazioni necessarie per agire anche sulla viabilità esistente. D'altro canto si tenga conto che la viabilità esistente relativa alle strade vicinali/interpoderali da utilizzare secondo le tavole di progetto presenta una lunghezza di circa 8 (otto) chilometri a cui si aggiungono i tratti della S.P. 31 (1,38 km) e i tratti della S.P. 36 (1,50 km) e di altre strade vicinali/interpoderali (km. 4,20) non indicati in progetto (ravvisando anche una importante lacuna progettuale) da considerare necessariamente, secondo la logica di progetto, per consentire il raggiungimento dell'impianto eolico proposto. Sommando, pertanto, i tratti della viabilità esistente effettivamente necessaria per l'impianto (ovviamente, si ribadisce, non nelle condizioni e secondo le caratteristiche che essa presenta oggi nella realtà) occorrerebbe considerare una lunghezza complessiva di circa 15 km, gran parte dei quali da risistemare in modo radicale con importanti od onerose opere preventive di realizzazione o adeguamento della viabilità e con significativi impatti, non considerati in progetto, non con semplici interventi *locali e puntuali*, come indicato nella *Sintesi non tecnica (SNT)* dello *Studio di Impatto Ambientale (SIA)*, a pagg. 27-28.

Per quanto sopra detto non si condividono quindi le affermazioni riportate a pag. 21 della *Relazione Illustrativa – 3.3.3 Viabilità*: **“Presumibilmente, in fase di progettazione esecutiva (e comunque a valle di studi e indagini più approfonditi), solo una minima parte dell'intera viabilità sarà realizzata ex-novo, mentre la restante parte necessiterà solo di interventi di manutenzione e sistemazione.**

I movimenti di terra con ogni probabilità subiranno una sensibile riduzione, verosimilmente potrebbero attestarsi intorno al 40-50 % del valore totale indicato nella tabella.” Si ritiene invece che dovendo adeguare circa 15000 metri della viabilità esistente per l'impianto eolico di progetto, sarebbe necessario invece aumentare sensibilmente i movimenti di terra riportati nella tabella a pag. 21 della *Relazione Illustrativa (R01)* con conseguenti impatti sul territorio e importanti ricadute sui costi effettivi dell'intervento, non considerati nell'elaborato di *Computo Metrico e Quadro Economico (R03)*.

Per le ragioni sopra evidenziate, attinenti specificatamente al tema della viabilità e dell'accesso all'impianto eolico proposto dalla società Revinco Italy s.r.l., in località *Marana della Difensola* nel Comune di San Paolo di Civitate (FG), si ritiene che le indicazioni progettuali fornite non risultano idonee e sufficienti per giustificare l'insediamento del suddetto impianto eolico sul sito individuato.

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

ELENCO ALLEGATI

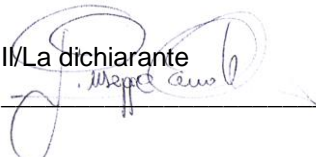
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Documentazione fotografica sulla viabilità esistente di cui si prevede l'uso per il Parco Eolico

Allegato 4 - Tav_6_Percorso_opere_di_viabilita - CONI VISUALI FOTO

San Paolo di Civitate, 31 marzo 2018

Il/La dichiarante


**ALLEGATO N. 3 all' Osservazione n. 1 di Candela Giuseppe per il progetto:
PARCO EOLICO SAN PAOLO DI CIVITATE (FG) DELLA POTENZA COMPLESSIVA DI 42 MW
Documentazione Fotografica sulla viabilità esistente di cui si prevede l'uso per il Parco Eolico**



Foto 1. Punto di accesso, dalla S.P. 31, alla strada interpodereale (in evidenza) dovrebbe condurre alle piste di nuova costruzione a servizio degli aerogeneratori A1 e A2. La strada interpodereale è larga solo 3,80 mt.



Foto 2. Punto di accesso, dalla suddetta strada interpodereale (trasversale), alla strada sterrata (in fondo) che dovrebbe condurre al tratto di strada di nuova costruzione (come da progetto) a servizio dell'aerogeneratore A2. La strada, sterrata, larga solo 2,80 mt e non è evidentemente idonea per sostenere il passaggio di mezzi per trasporto eccezionale



Foto 3. Strada Provinciale 31 San Paolo di C. – Ripalta, nello stato attuale. In fondo sulla sinistra, prima della curva, si scorge l'intersezione con la strada interpodereale che dovrebbe condurre agli aerogeneratori A1 e A2. La S.P. 31 non presenta caratteristiche idonee al trasporto eccezionale fino a 100 tonn. per la realizzazione del Parco Eolico di progetto.



Foto 4. Strada interpodereale che si diparte dalla *Strada Provinciale 31 San Paolo di C. – Ripalta*, prevista per servire il parco eolico di progetto, per condurre all' aerogeneratore A3. La strada è larga solo 3 mt e non è idonea, anche per caratteristiche strutturali, al passaggio di mezzi per trasporto eccezionale fino a 100 tonnellate.



Foto 5. Strada interpodereale che dovrebbe condurre al tratto di strada di nuova realizzazione (da progetto) per l'accesso al previsto aerogeneratore A3. Anche in questo caso si tratta di una strada della larghezza di soli 3 mt non idonea al transito di trasporto eccezionale fino a 100 tonnellate



Foto 6. *Strada Vicinale Titolone* nella zona dalla quale dovrebbe partire la pista di nuova realizzazione che, secondo il progetto dovrebbe condurre all'Aerogeneratore A4. Questa strada esistente, nello stato in cui è attualmente non è idonea al passaggio di Trasporto Eccezionale fino a 100 tonnellate.



Foto 7. *Strada Vicinale Titolone* nella zona dalla quale dovrebbe partire il nuovo tratto di strada di progetto che dovrebbe condurre all'Aerogeneratore A5. Anche qui è evidente lo stato di dissesto in cui versa la strada. E' presente inoltre un ponte su un canale del Consorzio della Bonifica della Capitanata non idoneo al transito di mezzi di peso maggiore di 30 t



Foto 8. *Strada Vicinale Titolone* all'intersezione con la *Strada Vicinale Serracapriola-Apricena* nella zona dalla quale dovrebbe partire il nuova pista di progetto che dovrebbe condurre all'Aerogeneratore A6. Ancora una volta è evidente lo stato di dissesto in cui versa la strada. E' visibile inoltre sulla destra una condotta del Consorzio di Bonifica della Capitanata che percorre la strada lungo il lato destro in forma interrata. Il manto stradale in asfalto è quasi scomparso.



Foto 9. *Strada Vicinale Titolone* in corrispondenza del ponte sul torrente Carapelle, nei pressi della zona dalla quale dovrebbe partire la pista di progetto che dovrebbe condurre all'Aerogeneratore A7. Costante è lo stato di dissesto in cui versa la strada le cui caratteristiche e quelle del ponte qui rappresentato non consentono di fatto il transito di mezzi con Trasporto Eccezionale fino a 100 t.



Foto 10. *Strada Vicinale Titolone* nella zona dalla quale dovrebbe partire il nuovo tratto di strada di progetto che dovrebbe condurre all'Aerogeneratore A7. La strada, ampiamente dissestata, larga solo 2,8 mt, è priva di fondo e manto idonei al trasporto eccezionale necessario per la realizzazione dell'Impianto Eolico.



Foto 11. Tratto sterrato della *Strada Vicinale Titolone*, in corrispondenza del ponte sul *Vallone Chiagnemamma*, zona tra le aree in cui è prevista l'ubicazione degli Aerogeneratori A7 e A8. Anche qui l'immagine illustra chiaramente la inadeguatezza della strada (larga 2,8 metri) al transito di mezzi eccezionali del peso fino a 100 t..



Foto 12. Tratto sterrato della *Strada Vicinale Titolone*, oltre il ponte sul *Vallone Chiagnemamma*, nella zona in cui è prevista l'ubicazione dell'aerogeneratore A8. L'immagine evidenzia ancora una volta come una strada esistente di questo tipo e in questo stato richiederebbe non dei semplici interventi puntuali di sistemazione, prima di essere utilizzata come viabilità da impiegare per il parco eolico, ma un rifacimento integrale.



Foto 13. Altro tratto sterrato di strada, nei pressi del *Vallone Chiagnemamma* vicino alla zona in cui dovrebbe essere ubicato l'Aerogeneratore A9. La strada è del tutto inadeguata al transito di mezzi di trasporto eccezionale.

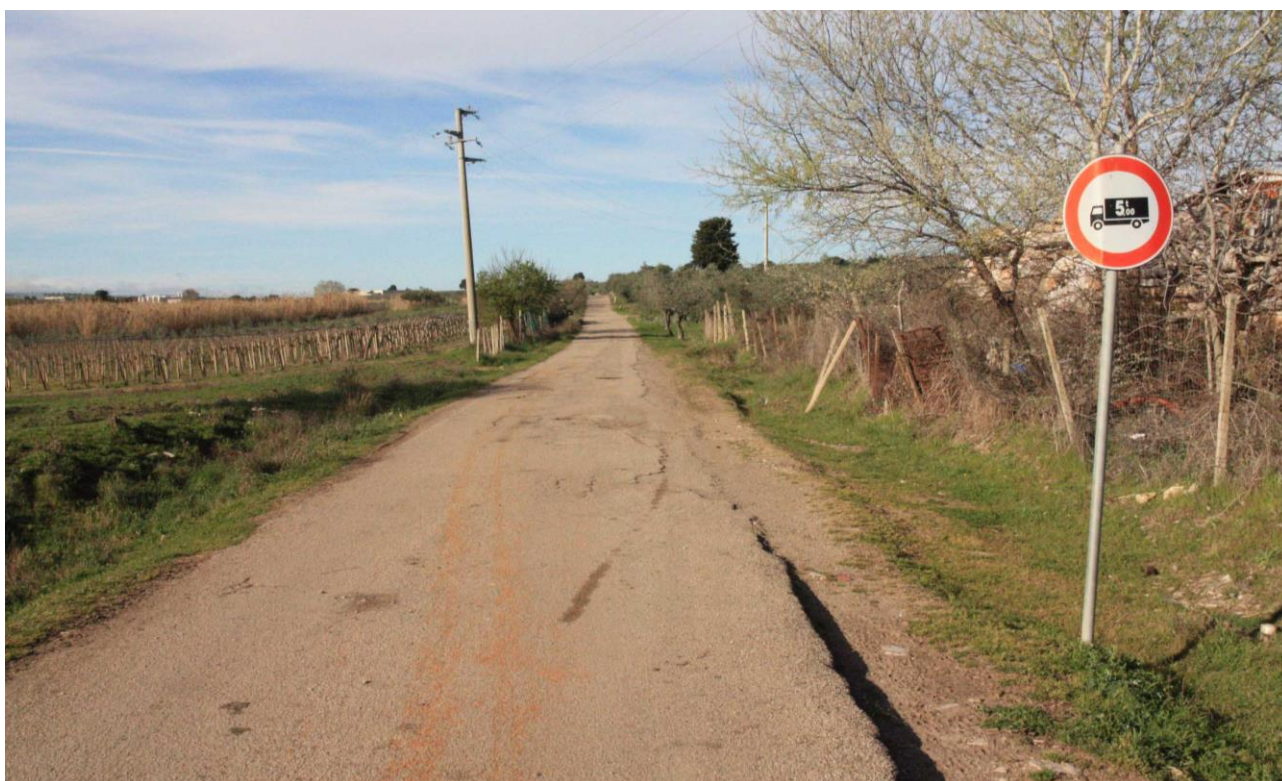
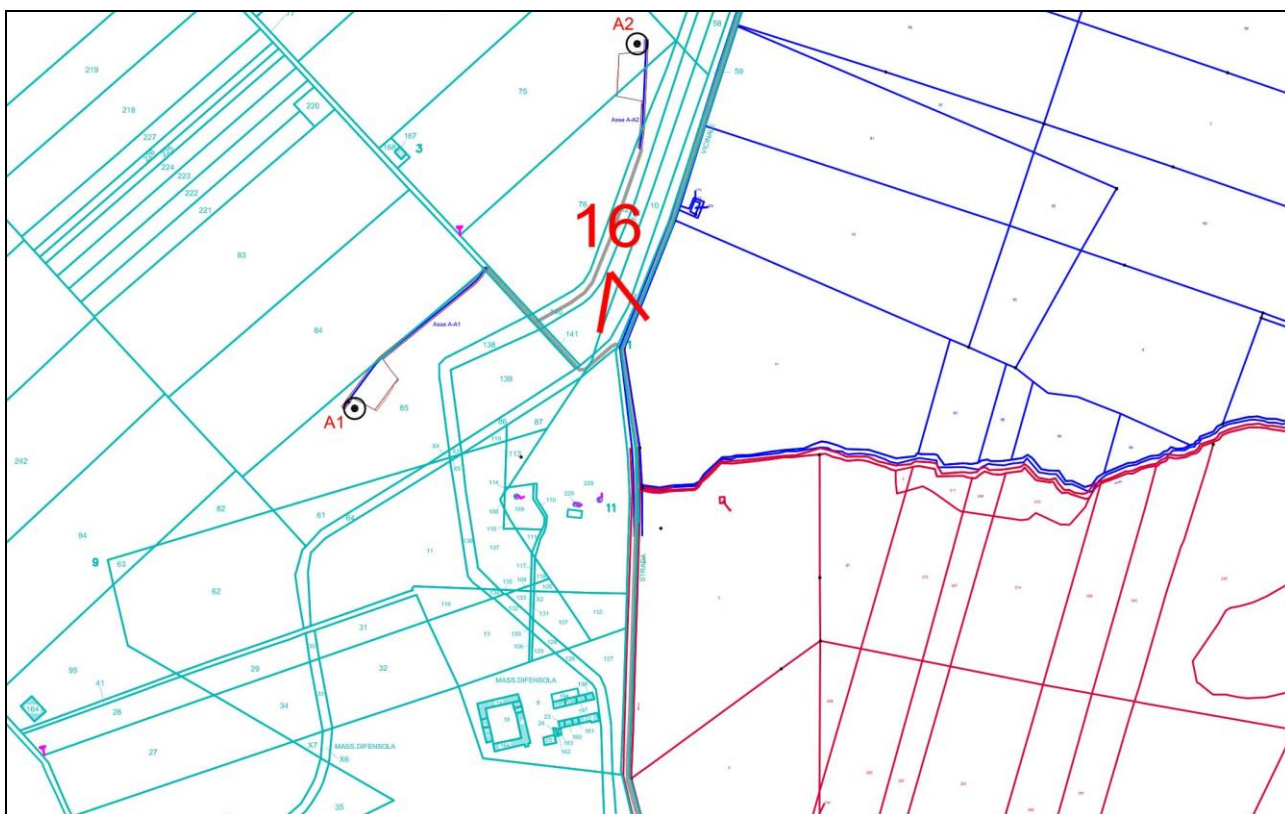


Foto 14. Tratto iniziale della *Strada Vicinale Mezzana* (a partire dall S.P. 31). Questa strada, in migliori condizioni delle vicine strade interpoderali illustrate sopra, indicate nel progetto come *Viabilità Esistente* a servizio del futuro impianto eolico, presenta un limite di transito per veicoli del peso massimo di sole 5 t., ben al di sotto delle 100 t. di carico massimo previsto per i mezzi di trasporto necessari alla realizzazione dell'impianto eolico.



Foto 15. Tratto iniziale della *Strada Provinciale 36*, indicata nella TAV. 2 del progetto come strada di accesso alla rete *viabilità esistente* interpoderali comunale da impiegare a servizio dell'impianto eolico. Anche questa strada, la più grande delle strade esistenti e quella in migliori condizioni non risulta idonea al transito di mezzi di Trasporto Eccezionale della portata di quelli previsti per la realizzazione dell'impianto eolico di progetto, come si evince dalla segnaletica.



Stralcio della Tav. 6 – *Percorso opere di viabilità*, di progetto, dal quale si evince che è previsto, a servizio dell'Impianto Eolico proposto, l'uso di un tratto di circa 620 metri lineari, ormai dismesso e privatizzato, della ex *Strada Vicinale di Ripalta* (tratto grigio verso il quale è direzionata l'apertura del cono visuale della foto n. 16 riportata in basso).



Foto 16. Tratto iniziale di innesto della ex *Strada Vicinale di Ripalta* sulla S.P. 31, ormai dismesso e privatizzato. La strada si presenta allo stato di sterrato, con larghezza di circa 2,20 metri, chiusa al traffico del pubblico con barre munite di lucchetto. Nello stato attuale non è chiaramente idonea al passaggio di mezzi per il Trasporto Eccezionale

LEGENDA



AEROGENERATORE



PIAZZOLA TEMPORANEA DI PROGETTO



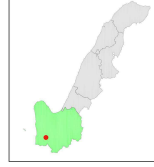
VIABILITA' DI PROGETTO



VIABILITA' ESISTENTE

TORRI		Particella
Id	Foglio	
A1	7	85
A2	7	75
A3	8	190
A4	12	96
A5	12	313
A6	10	385
A7	8	225
A8	9	107
A9	5	8
A10	5	101

Linee Nominative



PARCO EOLICO SAN PAOLO COMUNE DI SAN PAOLO DI CIVITATE

Autorizzazione, licenza di opera della n. 389/03 del piano edilizio nel comune di San Paolo di Civitate (FG)



Progettazione:

RENVICO ITALY SRL

PROGETTO DEFINITIVO

PERCORSO OPERE DI VIABILITA'

PROGETTO DEFINITIVO

DATA: Dicembre 2017

SCALA: 1:10000

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:



COMITENTE:
RENVICO ITALY SRL
RENVICO ITALY SRL
Via San Gregorio, 34
20124 - Milano

PROGETTAZIONE:
Ing. Michele R.C. Carofini

PROGETTO DEFINITIVO

PERCORSO OPERE DI VIABILITA'

PROGETTO DEFINITIVO

DATA: Dicembre 2017

SCALA: 1:10000

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

PROG.:

