



REGIONE BASILICATA

DIPARTIMENTO AMBIENTE ED ENERGIA  
UFFICIO COMPATIBILITA' AMBIENTALE

Via Vincenzo Verrastro, 5 - 85100 POTENZA  
Fax +39 971 669082  
pec: ufficio.compatibilita.ambientale@cert.regione.basilicata.it  
Dirigente: Dott.ssa Emilia Piemontese

Prot. 019999 /23AB

Potenza, 27 NOV. 2018

Nota trasmessa a mezzo PEC

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA  
DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS  
ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: D. L.vo n. 152/2006 (e s.m.i.) – Parte Seconda. – Istanza di V.I.A. Nazionale dell'intervento "Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrate di collegamento nel Comune di Corleto Perticara (PZ)" – Proponente: TOTAL E&P Italia S.p.A. – Richiesta pubblicazione osservazioni espresse con DGR n. 1061 del 6/10/2017.

Nell'ambito del procedimento di VIA Nazionale riportato in oggetto si rileva che non risulta pubblicata sulla pagina web ministeriale dedicata l'osservazione della Regione Basilicata, espressa con la DGR n. 1061 del 6/10/2017, trasmessa a mezzo pec a codesto Ministero con nota n. 0157884/23AB del 6/10/2017.

Si chiede, pertanto, di voler provvedere in merito alla pubblicazione della citata DGR n. 1061/2017 che, ad ogni buon conto, si allega alla presente.

Il Responsabile della P.O.  
(Valutazione degli Impatti Ambientali di Piani, Programmi e Progetti)  
Ing. Gerardo Troiano

DELIBERAZIONE N° **1061**

SEDUTA DEL **06 OTT. 2017**

**AMBIENTE ED ENERGIA**

DIPARTIMENTO \_\_\_\_\_

**OGGETTO** D. L.vo n. 152/2006 (e s.m.i.) - Parte II; Parere contrario al rilascio del giudizio favorevole di Compatibilità Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativamente all'intervento "Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrato" di collegamento nel Comune di Corleto Perticara (PZ). Proponente: TOTAL E&P Italia S.p.A.

Relatore **ASSESSORE DIPARTIMENTO**

La Giunta, riunitasi il giorno **AMBIENTE E ENERGIA** alle ore **9,25** nella sede dell'Ente,

**06 OTT. 2017**

		Presente	Assente
1.	Maurizio Marcello Claudio <b>PITTELLA</b> Presidente	X	
2.	Flavia <b>FRANCONI</b> Vice Presidente		X
3.	Nicola <b>BENEDETTO</b> Componente		X
4.	Luca <b>BRAIA</b> Componente	X	
5.	Roberto <b>CIFARELLI</b> Componente	X	
6.	Francesco <b>PIETRANTUONO</b> Componente	X	

Segretario: avv. Donato DEL CORSO

ha deciso in merito all'argomento in oggetto, secondo quanto riportato nelle pagine successive.

L'atto si compone di N° **6** pagine compreso il frontespizio  
e di N° **1** allegati

**UFFICIO RAGIONERIA GENERALE**

Prenotazione di impegno N° \_\_\_\_\_ Missione.Programma \_\_\_\_\_ Cap. \_\_\_\_\_ per € \_\_\_\_\_

Assunto impegno contabile N° \_\_\_\_\_ Missione.Programma \_\_\_\_\_ Cap. \_\_\_\_\_

Esercizio \_\_\_\_\_ per € \_\_\_\_\_

IL DIRIGENTE

Atto soggetto a pubblicazione  integrale  integrale senza allegati  per oggetto  per oggetto e dispositivo sul Bollettino Ufficiale della Regione Basilicata

**VISTA** la Legge Regionale n. 12 del 2 marzo 1996, recante “Riforma dell’organizzazione amministrativa regionale” e le successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** il Decreto Legislativo n. 165 del 30 marzo 2001, recante “Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche” e le successive modifiche ed integrazioni;

**VISTA** la D.G.R. n. 11 del 13 gennaio 1998, recante “Individuazione degli atti di competenza della Giunta”;

**VISTA** la D.G.R. n. 539 del 23 aprile 2008, recante “Iter procedurale delle Determinazioni e Disposizioni, Avvio del Sistema Informativo di Gestione dei Provvedimenti Amministrativi”;

**VISTA** la D.G.R. n. 693 del 10 giugno 2014, recante “Ridefinizione numero e configurazione dei Dipartimenti regionali relativi alle Aree istituzionali “Presidenza della Giunta” e “Giunta regionale”. Modifica parziale DGR n. 227/14”;

**VISTA** la D.G.R. n. 1314 del 7 novembre 2014, recante “Stazione Unica Appaltante della Regione Basilicata. Provvedimenti Organizzativi. Modifica parziale DGR n. 693/14”;

**VISTA** la D.G.R. n. 689 del 22 maggio 2015 recante “Dimensionamento ed articolazione delle strutture e delle posizioni dirigenziali delle Aree istituzionali della Presidenza della Giunta e della Giunta regionali. Modifiche alla DGR n. 694/14”;

**VISTA** la D.G.R. n. 691 del 26 maggio 2015 recante “DGR n. 689/2015 di Ridefinizione dell’assetto organizzativo dei Dipartimenti delle Aree istituzionali Presidenza della Giunta e Giunta Regionale. Affidamento incarichi dirigenziali”;

**VISTA** la D.G.R. n. 771 del 9 giugno 2015 recante “DGR n. 691/2015. Rettifica”;

**VISTA** la D.G.R. n. 624 del 7 giugno 2016 recante “Dimensionamento ed articolazione delle strutture e delle posizioni dirigenziali delle Aree istituzionali della Presidenza della Giunta e della Giunta regionali. Modifiche alla DGR n. 689/15”;

**VISTA** la L.R. n. 47 del 14 dicembre 1998 (e s.m.i.) di Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale e norme per la tutela dell’Ambiente ed in particolare l’Art. 20 il quale stabilisce che il parere regionale per opere sottoposte a V.I.A. viene espresso dalla Giunta Regionale sentito il parere del C.T.R.A.;

**ATTESO** che il M.A.T.T.M. – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con nota acquisita in data 8/09/2017 e registrata al prot. dipartimentale al n. 0139823/23AB, ha comunicato che la Società Total E&P Italia S.p.A ha presentato per l’intervento “**Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrate di collegamento**” nel Comune di Corleto Perticara (PZ) istanza di procedura di V.I.A. Speciale, ex artt. 167 c. 5 e 183 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs. 50/2016;

**ATTESO** che dall’istruttoria di V.I.A. svolta dall’Ufficio Compatibilità Ambientale, resa nella predisposizione del presente atto, risulta che:

- Il M.A.T.T.M. – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con nota acquisita in data 8/09/2017 e registrata al prot. dipartimentale al n. 0139823/23AB, ha comunicato che la Società Total E&P Italia S.p.A ha presentato istanza per lo svolgimento sul progetto definitivo in oggetto della procedura di V.I.A. Speciale, ex artt. 167 c. 5 e 183 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs. 50/2016. Con la stessa nota si comunicava il sito web per la consultazione della documentazione tecnica e che il termine per la presentazione delle osservazioni veniva fissato per il 8/10/2017.
- Con successiva nota n. 0020568 del 13/09/2017 (registrata al prot. dipartimentale in pari data al n. 0142367/23AB) il M.A.T.T.M. comunicava il completamento positivo delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità dell’istanza di VIA Speciale in oggetto.
- Nell’ambito del procedimento in esame non sono pervenuti all’Ufficio scrivente pareri da parte di Enti locali regionali interessati.

**VISTO** il **parere sfavorevole** espresso dal Comitato Tecnico Regionale per l’Ambiente nella seduta del 3 ottobre 2017 relativamente al progetto in oggetto, il cui estratto del verbale si allega in copia alla presente deliberazione, di cui è parte integrante (**Allegato 1**);

**FATTE** proprie le motivazioni poste alla base del parere contrario del Comitato Tecnico Regionale per l’Ambiente sopra menzionato;

**CONSIDERATO** che la Regione Basilicata ha assunto quale obiettivo prioritario la tutela ambientale mediante la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del turismo sostenibile e dei sistemi agro-alimentari e di sviluppo locale, attraverso l’approvazione di specifici strumenti di programmazione con l’impegno di ingenti risorse economiche e finanziarie quali: Programma di

Sviluppo Rurale (PSR) della Regione Basilicata 2014-2020, Programma operativo PO-FESR della Regione Basilicata 2014-2020, Pacchetti Integrati di Offerta Turistica, ecc;

**CONSIDERATO** che la documentazione tecnica prodotta a corredo dell'istanza di V.I.A. non ha dimostrato la compatibilità dell'intervento rispetto al contesto territoriale di riferimento ed alle diverse componenti ambientali che lo caratterizzano, con particolare riferimento all'impatto determinato dal notevole traffico di automezzi pesanti sulla viabilità regionale;

**RICHIAMATE:**

- la D.G.R. n. 1888 del 19/12/2011 con la quale la Regione Basilicata ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale relativamente al "Progetto Interregionale Tempa Rossa – Progetto Definitivo in variante al progetto preliminare valutato con D.G.R. n. 622 del 3 maggio 2006";
- la Deliberazione del C.I.P.E. n. 18/2012 con la quale è stato approvato il "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi denominato <Tempa Rossa> (CUP F75F07000100007) approvazione progetto definitivo e modifica soggetto aggiudicatore";
- la D.G.R. n. 952 del 18/07/2012 relativa a "Rettifica, integrazioni e modifiche alla D.G.R. n. 1888/2011 avente ad oggetto "L.R. n.47/1998 – art. 18; D.L.vo n.152/2006 (e s.m.i.)- art. 10; D.L.vo n.42/2004 (e s.m.i.). Giudizio Favorevole di Compatibilità Ambientale, Autorizzazione Integrata Ambientale ed Autorizzazione Paesaggistica, relativamente al "Progetto Interregionale Tempa Rossa – Progetto Definitivo in variante al progetto preliminare valutato con D.G.R. n. 622 del 3 maggio 2006. Proponente: TOTAL E&P ITALIA S.P.A."

**EVIDENZIATO** che:

- la proposta progettuale risulta contrastare con le attività previste nel Centro Olio di Corleto Perticara in quanto il presente intervento è stato progettato per circa 20.000 barili/giorno e, quindi, notevolmente inferiori rispetto alla capacità complessiva del Centro Olio pari a circa 50.000 barili/giorno;
- la produzione limitata a 20.000 barili/giorni rispetto ai 50.000 barili/giorno previsti, rappresentante solo il 40% della capacità di trattamento del Centro Olio Tempa Rossa, si configura come modifica rilevante al progetto approvato - meritevole di una adeguata valutazione degli impatti ambientali - che si ribadisce attiene alla estrazione e lavorazione di idrocarburi ed è quindi anche significativa ai fini della realizzazione del programma di sviluppo della Concessione mineraria Gorgoglione, tanto più che la mancata indicazione di una lasso temporale, almeno preliminarmente definito, non consente di fare previsioni in ordine alla "conduzione a regime dell'impianto";
- la realizzazione dell'area di carico DA5 e le condizioni operative ed essa connesse, da realizzare in area esterna al perimetro del Centro Olio TEMPA ROSSA appare quale infrastruttura tecnologica dedicata in via esclusiva alle attività del Centro Olio Tempa Rossa, (art. 2 lettere a e b della Circolare del MATTM n. 22295GAB del 27/10/2014) e dunque ad essa tecnicamente connessa;
- la proposta progettuale si configura come modifica dell'autorizzazione integrata ambientale di cui alla D.G.R. n 1888/2011, per la quale deve essere seguita la procedura ex art. 29-nonies del D.L.vo n. 152/2006 (e ss.mm.ii.) e pertanto la Società dovrà fare specifica istanza alla Regione Basilicata - Ufficio Compatibilità Ambientale, ai sensi del predetto dell'art. 29-nonies del D.L.vo n. 152/2006 (e ss.mm.ii.), che, all'esito delle determinazioni in materia di assoggettabilità a VIA, individuerà la procedura idonea alla autorizzazione integrata ambientale.

Su proposta dell'Assessore al ramo;

**Ad unanimità di voti,**

## DELIBERA

➤ Esprimere **PARERE CONTRARIO** al rilascio del **Giudizio Favorevole di Compatibilità Ambientale** ai sensi del combinato disposto della L.R. n. 47/1998 (e s.m.i.) e D.L.vo n. 152/2006 (e s.m.i.) – Parte II, relativamente all'intervento "**Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrato di collegamento**" nel Comune di Corleto Perticara (PZ), proposto dalla Società TOTAL E&P Italia S.p.A, per le motivazioni di seguito richiamate:

1. il quadro di riferimento programmatico non ha analizzato la coerenza dell'intervento rispetto al vigente Piano Regionale dei Trasporti che evidenzia le criticità legate al sistema della mobilità regionale;
2. le incidenze maggiormente impattanti dall'intervento sono da addebitare quasi esclusivamente al traffico delle autobotti per il trasporto del greggio rispetto al quale lo Studio di Impatto Ambientale è stato notevolmente lacunoso per le seguenti considerazioni:
  - ✓ l'impatto sulla viabilità non è stato condotto mediante uno specifico studio dell'impatto viabilistico, con indicazione puntuale del sistema dell'offerta viaria e della domanda di traffico attuale;
  - ✓ la descrizione della viabilità interessata si è limitata solo a descrivere sinteticamente le arterie viarie interessate (viadotti e gallerie attraversate, intersezioni con altra viabilità, presenza di ricettori nelle vicinanze) con indicazione del paesaggio attraversato;
  - ✓ lo studio non ha minimamente affrontato gli aspetti fondamentali di uno studio viabilistico consistenti in:
    - geometrie della viabilità interessata con indicazione, in particolare, delle pendenze medie, della lunghezza dei tratti con pendenze superiori al 5% e della tortuosità;
    - monitoraggio del traffico veicolare attuale presso punti ritenuti significativi con indicazione del numero medio di veicoli all'ora, caratteristiche dei mezzi circolanti e verifica di orari critici;
  - ✓ lo studio ha artificiosamente evidenziato la complessiva scarsa significatività degli impatti prodotti dai 3 itinerari previsti motivandola essenzialmente sul fatto che gli stessi interessano prevalentemente autostrade. Non è stato, invece, evidenziato che in Basilicata saranno interessate esclusivamente strade ad unica carreggiata, prive di spartitraffico, che attraversano un territorio molto ondulato con presenza, quindi, di numerosi tratti in salita e discesa;
  - ✓ le strade interessate dal progetto sono le principali arterie di collegamento regionale che, considerando la scarsa presenza di tratti ferroviari, rappresentano le uniche possibilità di spostamento sia per il trasporto privato che per quello pubblico. Solo a titolo esemplificativo si evidenzia l'enorme disagio che si verrebbe a causare durante le prime ore diurne, caratterizzate da un intenso e costante traffico verso il capoluogo regionale dovuto a lavoratori pendolari e autobus scolastici;
3. non sono stati analizzati gli impatti cumulativi rispetto al Centro Oli di Corleto Perticara;
4. non sono state previste le necessarie opere di ripristino ambientale dell'area di carico, anche in considerazione del carattere temporaneo dell'intervento;
5. il piano di monitoraggio ambientale risulta scarsamente definito sia nei riguardi delle modalità di raccolta dei dati che in quella degli indicatori ambientali previsti.

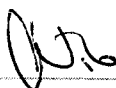
➤ Di **AFFIDARE** all'Ufficio regionale Compatibilità Ambientale il compito di notificare copia della presente Deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per gli adempimenti di competenza.

➤ Di **EVIDENZIARE** che, la pubblicazione integrale del presente provvedimento sul B.U. della Regione Basilicata vale anche come pubblicazione ai sensi dell'art. 27 del D.L.vo n. 152/2006 (e s.m.i.) e, pertanto, dalla data di pubblicazione sul B.U.R.B. decorrono i termini per eventuali impugnazioni in sede giurisdizionale da parte di soggetti interessati. Il provvedimento integrale e la documentazione

oggetto dell'istruttoria e delle valutazioni successive sono depositati presso l'Ufficio Compatibilità Ambientale del Dipartimento Ambiente ed Energia.


➤ Di **RICHIAMARE** che il presente provvedimento, ai sensi dell'art. 27 comma 2 del D.L.vo n. 152/2006 (e s.m.i.) verrà pubblicato integralmente sul sito del Web regionale con indicazione della sede ove si possa prendere visione di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria e delle valutazioni successive.

L'ISTRUTTORE



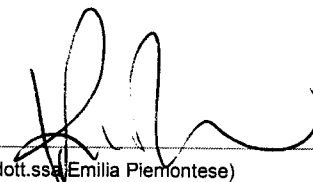
(dott. Donato Natiello)

IL RESPONSABILE P.O.



(ing. Gerardo Troiano)

IL DIRIGENTE



(dott.ssa Emilia Piemontese)

In ossequio a quanto previsto dal D.Lgs. 33/2013 la presente deliberazione è pubblicata sul portale istituzionale nella sezione Amministrazione Trasparente:	
Tipologia atto	Scegliere un elemento.
Pubblicazione allegati	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Note	Fare clic qui per immettere testo.
Tutti gli atti ai quali è fatto riferimento nella premessa o nel dispositivo della deliberazione sono depositati presso la struttura proponente, che ne curerà la conservazione nei termini di legge.	



"ALLEGATO 1"

**COMITATO TECNICO REGIONALE per l'AMBIENTE**  
(Art. 16 comma 5 della L.R. n. 47/98)

Estratto dal VERBALE DELLA SEDUTA DEL **3 ottobre 2017**

*(gli .....OMISSIS..... sono riferiti a parti del verbale inerenti ad altri progetti valutati nella stessa seduta del C.T.R.A.)*

Il Comitato, regolarmente convocato con lettera n. 0153899/23<sup>o</sup>2 del 2/10/2017, si è riunito il giorno 3 ottobre 2017 per esaminare i progetti sotto riportati e posti all'ordine del giorno con la convocazione:

D. Lgs. n. 152/2006 - Parte II (e s.m.i.); L.R. n. 47/1998 (e s.m.i.), art. 20 – V.I.A. Speciale Statale - **Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli "Tempa Rossa" e posa di due condotte interrato di collegamento nel Comune di Corleto Perticara (PZ)**. Proponente: TOTAL E&P Italia S.p.A.

.....OMISSIS.....

<b>Presiede:</b>	Dirigente Generale Dipartimento Ambiente ed Energia	Avv. Maria Carmela Santoro
<b>Presenti:</b>	Dirigente Ufficio Compatibilità Ambientale	Dott.ssa Emilia Piemontese
	Dirigente ad interim Ufficio Parchi, Biodiversità. e Tutela della Natura	Avv. Maria Carmela Santoro
	Dirigente ad interim Ufficio Urbanistica e Pianificazione Territoriale	Avv. Maria Carmela Santoro
	Delegato del Dirigente Ufficio Prevenzione e Controllo Ambientale	Dott. Dino Colangelo
	Rappresentante A.R.P.A.B.	Arch. Adriana Bianchini
<b>Segretario:</b>	Funzionario dell'Ufficio Compatibilità Ambientale	Ing. Gerardo Troiano

.....OMISSIS.....

D. Lgs. n. 152/2006 - Parte II (e s.m.i.); L.R. n. 47/1998 (e s.m.i.), art. 20 – V.I.A. Speciale Statale - **Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli "Tempa Rossa" e posa di due condotte interrato di collegamento nel Comune di Corleto Perticara (PZ)**. Proponente: TOTAL E&P Italia S.p.A.

Il Dirigente Generale del Dipartimento Ambiente ed Energia fa intervenire il Dott. Donato Natiello, funzionario dell'Ufficio Compatibilità Ambientale, per illustrare al Comitato l'iter amministrativo del progetto in discussione e gli aspetti fondamentali sia in ordine alle caratteristiche intrinseche dello stesso che al contesto ambientale in cui l'opera si inserisce.

**Iter Amministrativo**

• Il M.A.T.T.M. – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con nota acquisita in data 8/09/2017 e registrata al prot. dipartimentale al n. 0139823/23AB, ha comunicato che la Società Total E&P Italia S.p.A ha presentato istanza per lo svolgimento sul progetto definitivo in oggetto della procedura di V.I.A. Speciale, ex artt. 167 c. 5 e 183 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D.



Lgs. 50/2016. Con la stessa nota si comunicava il sito web per la consultazione della documentazione tecnica e che il termine per la presentazione delle osservazioni veniva fissato per il 8/10/2017.

- Con successiva nota n. 0020568 del 13/09/2017 (registrata al prot. dipartimentale in pari data al n. 0142367/23AB) il M.A.T.T.M. comunicava il completamento positivo delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità dell'istanza di VIA Speciale in oggetto.
- Nell'ambito del procedimento in esame non sono pervenuti all'Ufficio scrivente pareri da parte di Enti locali regionali interessati.

**Di seguito si riporta una breve descrizione dei contenuti riportati nella documentazione allegata all'istanza di V.I.A.**

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

### Premessa

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una condotta (pipeline) per il trasferimento del greggio dal Centro Oli presso un'area di caricamento (denominata DA05 "Acqua di Maggio"), presso la quale si provvederà al carico dello stesso su autocisterne che verrà conferito presso la Raffineria di Roma, e la Raffineria di Falconara Marittima (AN).

Le opere previste in progetto saranno interamente ubicate nel Comune di Corleto Perticara (PZ), con l'area di carico prevista a meno di 1 km rispetto al Centro Oli in direzione ESE. L'area interessata sarà quella utilizzata come area di colmata per il conferimento del terreno derivante dalla costruzione del Centro Oli, prevista nel progetto originario così come autorizzato con Delibera CIPE n. 18 in data 23 marzo 2012.

L'intervento si rende necessario a causa del ritardo nell'avviamento dei lavori di adeguamento degli impianti della raffineria ENI di Taranto, presso la quale è previsto il convogliamento del greggio derivante dalla Concessione "Gorgoglione". Pertanto la soluzione proposta consentirà di trasportare il greggio, mediante autocisterne, presso siti autorizzati in attesa dell'ultimazione dei lavori della condotta per Taranto; tale periodo transitorio si stima con una durata di circa 36 mesi.

Il numero di autobotti che quotidianamente verranno caricate con l'olio di esportazione sarà pari a 165 e ognuna di esse avrà una capacità complessiva di 27 mc. L'attività di caricamento delle autobotti avverrà per 5 giorni alla settimana, per 12 ore giornaliere.

Tali quantitativi corrisponderanno a 132,5 Smc/h. ovvero ad una produzione giornaliera del Centro Olio di 20.000 barili/giorno.

Le autobotti utilizzate saranno conformi alla normativa vigente per il trasporto del greggio Tempa Rossa che, sulla base delle caratteristiche chimiche e fisiche, è classificato ai sensi dell'ADR come UN 1267 Petrolio Greggio, classe 3, gruppo di imballaggio.

### Opere in progetto

L'area di carico risulta delimitata, a Nord, dalla strada che conduce a Guardia Perticara e Gorgoglione e, a Sud, dalla strada che collega Masseria di Santo e Masseria Petrini. Questa si presenta come una colmata realizzata con le terre e rocce da scavo provenienti dalle lavorazioni inerenti la realizzazione del Centro Oli.

L'area complessiva di impianto avrà una superficie complessiva pari a circa 39.500 mq.

L'area di carico sarà corredata delle seguenti opere:

- ✓ 12 baie di carico per il caricamento di autobotti;
- ✓ un edificio prefabbricato ad uso misto (uffici, locali tecnici e magazzino) ad unico piano delle dimensioni di 20x6 m;
- ✓ due skid di compressione per aria strumenti;
- ✓ due pese a ponte;
- ✓ un ossidatore termico per la combustione dei vapori spiazzati dalle autocisterne;
- ✓ un bacino per contenimento dell'acqua antincendio;
- ✓ un bacino per il contenimento delle acque contaminate, con due pompe di estrazione e rilancio;
- ✓ un ricevitore pig portatile con serbatoio per raccogliere i fluidi drenati;





- ✓ un sistema di antincendio;
- ✓ un'area di parcheggio per le autobotti.

Durante il carico delle autobotti, il gas presente nel flusso viene spiazzato ed aspirato per essere convogliato in un collettore, fino ad entrare in un KO-drum per recuperare le gocce trascinate o liquidi fuoriusciti per un eventuale errore del sistema di controllo del troppo-pieno.

Il gas spiazzato durante il riempimento deve essere gestito in sicurezza e nella modalità più adatta alle specifiche di tale operazione;

A valle del sistema è previsto un ossidatore termico dei gas residui, per la loro completa combustione prima del rilascio in atmosfera. Tale soluzione risulta quella tecnicamente fattibile per gestire in sicurezza i vapori idrocarburici tramite opportune soluzioni tecnologiche atte a raggiungere la combustione completa dei VOC e dell'H<sub>2</sub>S.

Il bacino di contenimento delle acque meteoriche e civili avrà una estensione di circa 11.000 mq., con una capacità complessiva di 1.050 mc, dimensionato per collettare complessivamente una pioggia ad intensità massima di 27.7 mm/h per una durata complessiva di 3.43 h, ampiamente sovrabbondante in termini di sicurezza. Il bacino sarà dotato di un sistema automatico per impedire eventuali overflow e, in caso di mancato funzionamento del sistema di trattamento del centro oli si provvederà a rimuovere i liquidi attraverso autobotti, trattando gli stessi come rifiuti liquidi.

Le acque potenzialmente contaminate saranno inviate, tramite due pompe di rilancio di portata rispettivamente pari a 10 mc/h e 25 mc/h, al sistema di trattamento acque installato nel Centro Oli per mezzo di una tubazione dedicata da 3", che consentirà un tempo di svuotamento complessivo del bacino completamente riempito stimato in 32 ore. La condotta sarà completamente interrata e sarà posizionata all'interno dello scavo previsto per la condotta da 20".

I drenaggi derivanti da operazioni di manutenzione oppure derivanti da spanti durante le operazioni di caricamento saranno convogliati in una batteria di 4 cisternette, equipaggiate con sensore di livello interno. I reflui saranno rimossi periodicamente e gestiti come rifiuti nel rispetto di quanto previsto dal D. Lgs. 152/2006 ed s.m.i.

Il sistema antincendio sarà costituito da un sistema a schiuma (con agente schiumogeno AFFF con concentrazione del 3%) ed un sistema ad acqua.

La nuova condotta coprirà un tracciato di circa 1,75 Km, con un diametro di 20" (calcolato sulla base di 720 mc/h di portata), realizzata in materiale API 5L PSL2 X60. Sarà completamente interrata e risulterà posizionata in parallelo al tracciato della condotta (flowline) che collega il pozzo GG2 al Centro Oli.

Le attività di cantiere si stimano realizzate in circa 28 settimane.

La stima del volume di scavo derivante dall'esecuzione delle opere è di circa 13.000 mc che sarà gestito sia come sottoprodotto, da riutilizzarsi in siti idonei ed approvati, che come rifiuto, da conferire in appositi impianti autorizzati di recupero/smaltimento.

#### Trasporto del greggio con autocisterne

Il trasporto del greggio avverrà secondo 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 che avranno in comune il tratto dall'area di carico alla zona industriale di Guardia Perticara.

I percorsi individuati avranno le seguenti caratteristiche:

1. Percorso per la Raffineria di Roma: Il percorso seguito dalle autobotti dall'area di carico fino alla rotatoria per Guardia Perticara è lungo circa 18 km e completamente asfaltato, con scarsa presenza di edifici. 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. Un tratto tortuoso e con pavimentazione a tratti sconnessa lungo circa 2,8 km (rispetto alq aule sono previsti interventi di ripristino) 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. Dopo poche centinaia di metri il percorso proseguirà sulla Strada Saurina incontrando rare abitazioni e qualche capannone. Dopo circa 6,3 km le autobotti giungeranno, su un percorso pressoché rettilineo, alla rotatoria nei pressi dell'area industriale di Guardia Perticara.



Imboccata l'uscita per la SS 598 "Fondo Valle Agri", i mezzi procederanno per circa 12 km sulla SP "Intagliata", con un percorso piuttosto rettilineo ed attraversando, in salita, la galleria "Intagliata" lunga circa 500 m. Sulla statale SS 598 i mezzi attraverseranno tre gallerie: "Cavaliere" (365 m), "Cerretello" (165 m) e "Monticello" (129 m), intervallate da due brevi viadotti: "Bufarna" e "Itlei". In quest'area si attraversano superfici boscate e 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, attraversando cinque insenature con i ponti "Castelvetro" (202 m), "Sangue Somaro" (154 m), "Rifreddo" (350 m), "Aspro" (158 m) e "Spartifave" (224 m).

Superata la zona industriale di Viggiano, la SS 598 attraversa un territorio agricolo con rari fabbricati produttivi e abitazioni via via più frequenti avvicinandosi al paese di Villa d'Agri. 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 (PZ) e, dopo aver superato due brevi viadotti per l'attraversamento del Torrente Pergola, il tragitto giunge nei pressi di Brienza (PZ) dal quale, dopo circa 6 chilometri, si arriva nei pressi di Atena Lucana (SA) laddove avverrà l'immissione sull'Autostrada A2/E45 che sarà seguita per 349 km fino a Roma.

2. Percorso per la Raffineria di Falconara Marittima (via Taranto): dall'area industriale di 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. Da quest'ultima il percorso confluisce nella Strada Statale 106 Jonica/E90 all'altezza di Scanzano Jonico (MT). La statale prosegue il suo percorso attraversando un territorio caratterizzato da una intensa attività agricola e con strutture ricettive per arrivare a Taranto, laddove si imbecca l'Autostrada Adriatica A14/E843 in direzione Bari.
3. Percorso per la Raffineria di Falconara Marittima (via Melfi): per il primo tratto il percorso seguirà lo stesso tragitto descritto per Taranto. Dal km 447 della SS106 Jonica le autobotti lasceranno si immetteranno sulla SS407 Basentana/E847/SS 407. Proseguiranno per circa 99 km in direzione est-nord-est, interessando un territorio collinare e con presenza di diversi viadotti e gallerie., fino all'intersezione sulla SS 658 verso Melfi/Candela.

Proseguendo verso nord-nord-est si giunge, dopo circa 13 km, ai piccoli nuclei abitati di San Nicola, Cappelluccia e Bofolaria-Possidente. Dopo altri 30 km il tragitto giunge nei pressi di Rionero in Vulture (PZ) e, dopo altri 10 km, a Melfi (PZ); da qui si prosegue verso nord e, dopo circa 10 km, si giunge allo svincolo per Ofantina, sulla SS 655, dal quale ci si dirige verso Foggia.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

Lo S.I.A. ha verificato la compatibilità dell'intervento con i seguenti vincoli e strumenti di pianificazione territoriale:

### Piano Paesistico Regionale

L'area oggetto di studio non rientra in nessuno dei Piani Paesistici approvati con la L.R. n. 3 del 12/02/1990 e, pertanto, le opere in progetto non possono essere con questi contrastanti.

### PAI dell'Autorità di Bacino della Basilicata

Il territorio interessato ricade sotto la competenza dell'A.d.B. della Basilicata e, pertanto, disciplinato dal relativo PAI. Dall'esame della "Carta del rischio del Piano stralcio delle aree di versante" 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. In queste aree sono consentiti gli interventi di nuova costruzione, di ampliamento e completamento di opere esistenti, supportati da idonee indagini geologiche e geotecniche e da verifiche delle condizioni di stabilità dell'area.



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", allegata al PAI, si evince che la perimetrazione classificata come a rischio R1 è associata ad un'area soggetta a movimento prevalente di creep.

#### Piano di Indirizzo Energetico Ambientale Regionale (PIEAR)

Rispetto al progetto in esame, il Piano d'Indirizzo Energetico Ambientale Regionale non evidenzia alcun vincolo o prescrizione.

#### Piano Strutturale Provinciale della Provincia di Potenza

Rispetto al PSP, nell'ambito dei regimi d'intervento, l'area DA5 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" ed una piccola a "Regime della Conservazione N11 - Possibilità di realizzare interventi di nuovo impianto nel rispetto dei caratteri costitutivi del contesto, prevedendo la rimozione di eventuali condizioni di degrado".

Tra gli ambiti individuati, la "DA5-Area di carico" ricade nel sistema denominato "B - la montagna interna", un contesto dominato dall'Appennino lucano-campano e caratterizzato da una ricca rete di torrenti.

#### Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Potenza

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. Il piano riconosce che, in questo contesto, alcuni habitat diffusi sul territorio provinciale possano risultare particolarmente vulnerabili alle perturbazioni causate dalle attività connesse allo sfruttamento dei giacimenti petroliferi. 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.

#### Regolamento Urbanistico del Comune di Corleto Perticara

Il Comune di Corleto Perticara risulta disciplinato dal R.U. approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 6 del 09/03/2010. 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', approvato con D.P.G.R. n. 262 del 14 agosto 2001 e ha avuto durata decennale a partire da questa data.

In relazione agli strumenti urbanistici vigenti, l'area DA5 intercetta prevalentemente superfici ad uso agricolo concesse ad uso industriale per il tempo necessario alla realizzazione del progetto Tempa Rossa.

#### Zonizzazione acustica

L'area oggetto della realizzazione delle nuove unità impiantistiche appartiene al territorio comunale di Corleto Perticara che non risulta dotato di un piano di zonizzazione acustica. Considerato che l'area interessata non risulta classificabile come tipo A o B, ai sensi del DM 1444/68, si può stabilire 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.

#### Vincolo archeologico

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.

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, che, a seguito delle campagne archeologiche realizzate nel 2006, è stato delineato più nel dettaglio e quindi ristretta con Decreto del Direttore Regionale dei Beni Culturali n. 52 del 19/09/2007.

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. Pertanto, i lavori saranno realizzati nel rispetto della vigente normativa che prevede la presenza di specifica sorveglianza archeologica.



### Vincolo Paesaggistico

Gli interventi previsti interessano diverse aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (e s.m.i.). Tra queste si segnalano, in particolare, le aree naturali protette, le aree boscate e le fasce di rispetto fluviale.

### Vincolo idrogeologico

I terreni interessati dal progetto sono sottoposti a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923.

### Aree naturali protette

L'area interessata dall'intervento non intercetta aree protette né parchi regionali e da queste è collocata a distanze sempre superiori a 3 km. 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 percorso delle autobotti verso la Raffineria di Roma interessa direttamente l'area del Parco Nazionale dell'Appennino Lucano, Val d'Agri, Lagonegrese, quella del Parco regionale Gallipoli Cognato Piccole Dolomiti Lucane. Inoltre i diversi tragitti individuati interesseranno, direttamente o indirettamente i seguenti siti della Rete Natura 2000:

- ZPS Appennino Lucano, Valle Agri, Monte Sirino, Monte Raparo;
- ZSC Lago Pertusillo;
- ZSC/ZPS - Valle Basento - Ferrandina Scalo;
- ZSC/ZPS - Valle Basento Grassano Scalo – Grottole;
- ZSC/ZPS - Foresta Gallipoli - Cognato
- ZSC/ZPS - Dolomiti di Pietrapertosa.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### Atmosfera

Dall'analisi dei dati ARPA Basilicata, relativi a due campagne di monitoraggio (2011 e 2012) eseguite con laboratorio mobile dal Dipartimento Provinciale di Potenza nei pressi del centro di Corleto Perticara (PZ) e del pozzo GG2 nel comune di Gorgoglione (MT), i valori riscontrati con riferimento a: Ozono, PM10, Monossido di Carbonio, Acido Solfidrico, Biossido di Zolfo e Biossido di Azoto sono risultati sempre all'interno dei limiti fissati per legge.

Per lo stato attuale dell'aria la società proponente ha effettuato un monitoraggio, condotto in quattro campagne eseguite nel periodo novembre 2014 – gennaio 2016 presso stazioni opportunamente scelte, in accordo con ARPAB, in prossimità di recettori sensibili (centri urbani, aree residenziali e case sparse) ubicati in aree in cui è prevedibile un potenziale impatto sulla qualità dell'aria durante le fasi di cantiere ed esercizio previste dal progetto. I campionamenti degli inquinanti sono stati effettuati tramite l'ausilio di stazioni mobili, campionatori sequenziali e campionatori passivi secondo la normativa vigente. I risultati ottenuti evidenziano una qualità dell'aria all'interno della zona interessata dal progetto buona (nonostante gli sporadici e lievi superamenti di PM10 in sole tre stazioni e di Benzene in due stazioni).

### Ambiente idrico

Per quanto riguarda lo stato della qualità dell'ambiente idrico, sia superficiale che sotterraneo, si è fatto riferimento ai risultati delle attività svolte per il monitoraggio ambientale di "stato zero" del Progetto Interregionale Tempa Rossa, per il periodo novembre 2014 - ottobre 2015. I corsi d'acqua oggetto di monitoraggio sono stati: il fiume Agri, il torrente Sauro, il torrente Borrenza, la fiumarella di Corleto, la fiumara di Gorgoglione, il fosso Cupo. I dati analizzati sono stati utilizzati per il calcolo dell'indice sintetico del livello di inquinamento da Macroscrittori, definito ai sensi del D.M. 260/2010.

I risultati evidenziano valori mediamente elevati e buoni mentre i punteggi più bassi, comunque di valore buono e sufficiente, sono stati rilevati in corrispondenza delle stazioni localizzate sul torrente Sauro, a valle del depuratore. Anche l'indice ICM, previsto per la valutazione dello stato ecologico delle comunità diatomiche dal DM 260/2010, evidenzia valori buoni/elevati, con eccezione di due sole stazioni.

Relativamente al Torrente Sauro, direttamente interessato dagli scarichi previsti in progetto, l'applicazione dell'Indice di Funzionalità Fluviale mostra una funzionalità compromessa principalmente per l'idrologia con secche naturali e vegetazione perifluviale poco sviluppata.



Relativamente al sistema delle acque profonde, le attività di monitoraggio sono state eseguite nei mesi di dicembre 2014, marzo 2015, giugno/luglio 2015 e settembre 2015. Complessivamente, in corrispondenza della maglia di monitoraggio, i superamenti delle CSC riscontrati nell'intero periodo di monitoraggio sono stati rilevati frequentemente per il Manganese, con meno frequenza per i Solfati, e Boro e sporadicamente per i Nitriti, Ferro, Nichel, Alluminio, bromocloroformio, organoalogenati, benzopirene e benzoperilene.

Per i punti di controllo prossimi all'area di carico DA5 (P24, P25, S6) è stato riscontrato un solo superamento delle CSC in corrispondenza del P24, per il parametro Fluoruri ( $4270 \mu\text{g/l}$  rispetto ad una CSC di  $1500 \mu\text{g/l}$ ) a dicembre 2014.

#### Suolo e sottosuolo

L'area di colmata interessata dall'area di carico insiste sull'area di affioramento del complesso terrigeno costituito prevalentemente da sedimenti argilloso-arenacei e da lenti di argille scagliose con blocchi di calciruditi e calcareniti, terreni a comportamento plastico la cui giacitura risulta piuttosto caotica. Ai complessi litologici si aggiungono, sovrapponendosi a questi, le unità più recenti, in particolare rappresentate dai depositi marini del Pliocene-Pleistocene, costituiti da sedimenti di ambiente marino e salmastro.

L'area di caricamento DA5 insiste su una incisione solcata da un piccolo impluvio; parte di essa su un'area in frana di colamento quiescente, alla cui testa sono presenti movimenti di soil creeping. Il progetto IFFI (Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia) classifica l'area d'interesse come area soggetta a frane superficiali diffuse in stato di attività quiescente.

Per quanto riguarda la condotta, analizzando la cartografia disponibile, non se ne rileva il passaggio su aree soggette a fenomeni di dissesto per la maggior parte della sua estensione; nel tratto terminale, in prossimità dell'area di carico DA5, la tubazione attraverserà terreni sottoposti generalmente a colamenti superficiali diffusi.

Per le aree di intervento non è disponibile una caratterizzazione specifica dal punto di vista chimico dei suoli utile a definirne lo "stato zero". Nell'ambito del Progetto Tempa Rossa sono state condotte delle indagini per il monitoraggio ambientale di baseline di tutta l'area coinvolta; alcuni campionamenti sono stati eseguiti anche nelle zone di pertinenza delle opere attualmente in studio, svolte nel novembre 2015 e 2016, che non hanno riscontrato fenomeni di inquinamento in corso sui suoli da 0 m fino a 1,5-2 m dal p.c., verificando il rispetto nei campioni analizzati delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione per la destinazione d'uso "industriale/commerciale".

Dal punto di vista idrogeologico, i terreni sui quali è stata realizzata la colmata sono caratterizzati da una permeabilità primaria medio-alta nei depositi superficiali, da sabbioso-limosi a conglomeratici, mentre è molto bassa, fino a nulla, nei sedimenti argillosi sottostanti. In tale situazione s'individua una circolazione di tipo freatico nei sedimenti superficiali, sostenuta dalle sottostanti argille.

I dati di monitoraggio disponibili dai piezometri installati sull'area prima dell'avvio delle attività di riempimento, mostrano la presenza di una falda sospesa nella formazione costituita dal Flysch di Gorgoglione alterato, sostenuta dall'unità a bassa permeabilità.

Il livello di falda prima dell'inizio delle attività di riempimento, si attestava ad una profondità variabile tra 7,0 m e 0,9 m dal piano campagna esistente; la presenza di trincee drenanti costruite alla base dello strato di riempimento permetterà di mantenere il livello di falda prossimo al piano campagna esistente.

Sotto l'aspetto sismico, il comune di Corleto Perticara è classificato come appartenente alla zona 2 (Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti) secondo l'O.P.C.M. 3274 del 2003.

#### Flora e fauna

La porzione di territorio compresa nell'area interessata dalla realizzazione degli interventi in oggetto è caratterizzata da un'estrema frammentazione delle tipologie dell'uso del suolo con presenza di prati-pascoli, aree incolte, seminativi, colture arboree, arbusteti.

Le formazioni forestali sono confinate spesso in situazioni morfologiche critiche mentre i seminativi e le colture agricole in genere, comprese le arboree, sono presenti nelle condizioni morfologiche più favorevoli e nei pressi dei centri abitati.

L'area di progetto è inserita in un territorio scarsamente urbanizzato, con presenza di centri abitati posti sui rilievi e un'edificazione diffusa di tipo rurale.



Nella zona d'interesse le emergenze vegetazionali sono limitate a sparse e frammentate formazioni seminaturali (insiemi di boschi e arbusteti), generalmente rilevabili sui versanti più scoscesi; in corrispondenza dei siti dalle condizioni morfologiche più favorevoli sono presenti seminativi o pascoli. La formazione erbacea più comune è ascrivibile all'habitat delle "Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia)" mentre il tipo di bosco rappresentativo della zona è il querceto misto, con netta prevalenza del cerro (*Quercus cerris* L.) nelle stazioni più umide e con suoli più profondi, e di roverella (*Quercus pubescens* W.) nelle zone più aride.

A fine marzo 2016, Total ha presentato uno studio sul monitoraggio dello stato qualitativo della flora e della vegetazione potenzialmente turbate dalle attività del progetto "Tempa Rossa". Dal monitoraggio delle condizioni vegetative e fitosanitarie degli individui arborei (querce) di pregio da preservare, presenti in un'area piuttosto ampia e distanti fino a circa 3,5 km dall'area di carico, è stato accertato il loro generale buono stato di salute.

Sotto l'aspetto faunistico l'area di carico interessa una porzione di territorio in una oggettiva condizione di non naturalità data dalla presenza del centro oli e della dumping area.

## **VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI**

### Atmosfera

Durante la fase di cantiere, i potenziali impatti sulla qualità dell'aria sono legati alle emissioni di polveri sospese da movimentazione di terra e materiali, di gas di scarico da parte dei mezzi utilizzati.

La dispersione in atmosfera di inquinanti e polveri è stata simulata seguendo un approccio di tipo long term mediante il "Sistema di Modelli CALPUFF"; relativamente alla fase di cantiere, in considerazione della limitata portata delle opere in progetto, la stima effettuata non evidenzia incidenze significative rispetto allo stato ex ante.

In fase di esercizio l'impatto sarà determinato dal termossidatore, che provvederà alla combustione dei vapori presenti all'interno delle autobotti al momento del loro riempimento con il greggio, e dalle autocisterne che provvederanno al trasporto del greggio presso le due raffinerie.

La valutazione quantitativa degli impatti atmosferici derivanti dall'area di carico è stata sviluppata integrando al contributo emissivo del Centro Oli, sulla base dello Studio di dispersione degli inquinanti in atmosfera relativo all'intero Progetto sviluppato nel 2015 in fase di ingegneria di dettaglio, quello derivante dal termossidatore.

Dall'analisi dei risultati relativi alle concentrazioni presso i recettori sensibili individuati, è possibile evidenziare 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. Analogo risultato è visibile analizzando le mappe di concentrazione.

Relativamente al traffico delle autocisterne per il trasporto del greggio, i dati utilizzati per la verifica degli impatti sono:

- Attività di caricamento delle autobotti per 5 giorni/settimana per 12 ore giornaliere;
- Capacità di ogni autobotte di 30 mc con un riempimento al 90% (27 mc);
- Durata del singolo riempimento variabile tra 40 e 60 minuti;
- Numero di autobotti quotidianamente caricate presso l'area di carico uguale a 165 (330 viaggi al giorno).

Tali condizioni corrispondono a 132,5 Smc/h. ovvero ad una produzione giornaliera del Centro Olio di 20.000 barili/giorno.

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, 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.

Per il primo tratto la verifica è stata condotta nei riguardi dei 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 e Guardia Perticara. Gli andamenti delle concentrazioni di CO, NOx e PM10 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.

Relativamente ai tratti stradali successivi al primo, il progetto prevede tre diverse alternative con i seguenti scenari:

1. Scenario 1: il 100 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma;
2. Scenario 2°: il 75 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma mentre il restante 25 % viaggerà in direzione Falconara per Taranto;
1. Scenario 2B: il 75 % delle autobotti viaggerà in direzione Roma mentre il restante 25 % viaggerà in direzione Falconara per Melfi/Foggia.

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.

I risultati evidenziano che 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 da 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%).

In considerazione degli impatti presumibili, considerati generalmente bassi, non si prevedono specifiche misure mitigative se non quelle legate a corrette attività lavorative: bagnatura periodica dei materiali pulverulenti, cassoni chiusi, mezzi in buono stato manutentivo, ecc.

#### Ambiente idrico

Durante la fase di cantiere i possibili impatti sulle acque superficiali 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. Non è prevista alcuna additivazione dell'acqua utilizzata per il collaudo.

Anche 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.

Le acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate, suscettibili di contaminazione, saranno convogliate per gravità all'interno di un bacino aperto. Da quest'ultimo una nuova condotta collegherà l'area di carico con l'impianto di trattamento del limitrofo Centro Olio.

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

#### Suolo e sottosuolo

Il suolo naturale non sarà interessato, se non in maniera marginale, dall'esecuzione delle opere previste in progetto 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 Centro Oli. Anche la realizzazione della condotta non comporterà impatti significativi atteso che il tracciato seguirà in adiacenza quelle già esistenti.

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



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.

#### Rifiuti

La produzione di rifiuti, sia in fase di cantiere che di esercizio, sarà legata alle 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. I rifiuti prodotti, comunque, 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.

#### Vegetazione ed ecosistemi

Considerato che le superfici direttamente interessate dalla realizzazione dell'area di carico e della condotta sono già sede di attività collegate allo sviluppo del progetto Tempa, sia in fase di cantiere che di esercizio non sono previsti impatti significativi sulla vegetazione, sulla flora e sugli ecosistemi. 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.

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.

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.

#### Rumore e vibrazioni

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 DPCM 1/03/91.

Per la valutazione degli impatti all'interno dell'area di carico è stato condotto uno specifico studio specialistico che dimostra che le soglie di rumore risultano rispettate.

È stata effettuata una valutazione della rumorosità prodotta dal traffico indotto ai sensi del DPR n.142 del 30/03/2004, impostato sulla condizione ante-operam, sulla base dei dati di traffico medio disponibili, e la condizione post-operam.

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.

#### Paesaggio

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 saranno realizzate in prossimità del 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.

#### 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 sono stati stimati calcolando la variazione del Traffico Giornaliero Medio.

Durante la fase di cantiere, per una durata di circa 120 giorni, si prevede l'impiego di circa 980 autocarri (da 18 tonnellate), con un passaggio di circa 2 autocarri all'ora (17 autocarri al giorno, compreso di andata e





ritorno). Tale situazione si prevede che non possa arrecare impatti rilevanti dal punto di vista del traffico veicolare.

Durante la fase di esercizio, il Traffico Giornaliero Medio è rappresentato dal numero di veicoli transitanti in una determinata sezione stradale al giorno. Ai fini dell'omogeneizzazione delle diverse componenti di traffico, in funzione dell'ingombro dinamico, sono stati utilizzati i coefficienti previsti dall'ANAS.

Nel presente studio è stato valutato che le autobotti facciano parte della classe 6° (autoarticolato tra 12.5 e 16.5 m di lunghezza) e che quindi abbiano un fattore di omogeneizzazione pari a 5.0.

Quindi il TGM per ognuna delle tratte interessate al transito delle autobotti in tutti e 3 gli scenari considerati è stato incrementato considerando  $330 \times 5.0 = 1650$  veicoli equivalenti/giorno.

I risultati ottenuti evidenziano che 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, mentre sui tratti autostradali l'incremento è poco significativo (al di sotto del 5%). Gli Scenari 2A e 2B sono invece caratterizzati da un maggior numero di tratti stradali impattati; sul tratto di strada che va da Corleto al raccordo con SS 598 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 al di sotto del 4%).

## **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.

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).

## **ESITO DELL'ISTRUTTORIA DELL'UFFICIO COMPATIBILITÀ AMBIENTALE**

**Esaminato** il progetto nel contesto territoriale di riferimento sulla base della documentazione prodotta.

**Verificato** che

- ✓ l'istanza in esame è relativa alla realizzazione di un'area di carico per autocisterne, da ubicare nei pressi del Centro Olio di Corleto Perticara, per il trasporto di greggio stabilizzato presso le raffinerie di Roma e Falconara Marittima;



- ✓ l'intervento sarà realizzato nell'area di colmata realizzata con il materiale proveniente dai lavori di realizzazione del Centro Olio, interessando un'area complessiva pari a circa 39.500 mq;
- ✓ l'area di carico sarà corredata con 12 baie di carico per autocisterne, un edificio per uffici, aree parcheggio in entrata ed uscita, due pesce a ponte, un ossidatore termico per la combustione dei vapori spiazzati dalle autocisterne, un bacino di contenimento delle acque ed un sistema antincendio;
- ✓ l'area di carico sarà collegata al Centro Olio con una condotta da 20" di circa 1,75 km per il trasporto del greggio, completamente interrata e posizionata in parallelo al tracciato della condotta che collega il pozzo GG2 al Centro Olio;
- ✓ il numero di autobotti che quotidianamente verranno caricate con il greggio sarà pari a 165 e ognuna di esse avrà una capacità complessiva di 27 mc. L'attività di caricamento delle autobotti avverrà per 5 giorni alla settimana, per 12 ore giornaliere;
- ✓ le attività previste avranno carattere temporaneo per un periodo di 3 anni durante i quali è previsto un traffico giornaliero pari a 165 autocisterne (pari a 330 passaggi tra andata e ritorno) con 3 diversi itinerari: uno verso la Raffineria di Roma e due alternativi verso quella di Falconara Marittima (uno con direzione Taranto/Bari ed il secondo con direzione Melfi/Foggia);
- ✓ le strade lucane interessate dal transito degli automezzi saranno: strada locale dal Centro Olio all'innesto con la SP103, la SP 103, la SP 2 Saurina, la SS 598 "Fondo Valle Agri", la SS 106 "Jonica", la SS 407 "Basentana", la SS 658;

**Evidenziato** che relativamente al quadro di riferimento programmatico non è stata analizzata la coerenza dell'intervento rispetto al vigente Piano Regionale dei Trasporti che evidenzia le criticità legate al sistema della mobilità regionale;

**Costatato** che le incidenze maggiormente impattanti dall'intervento sono da addebitare quasi esclusivamente al traffico delle autobotti per il trasporto del greggio rispetto al quale lo Studio di Impatto Ambientale è stato notevolmente lacunoso per le seguenti considerazioni:

- ✓ l'impatto sulla viabilità non è stato condotto mediante uno specifico studio dell'impatto viabilistico, con indicazione puntuale del sistema dell'offerta viaria e della domanda di traffico attuale;
- ✓ la descrizione della viabilità interessata si è limitata solo a descrivere sinteticamente le arterie viarie interessate (viadotti e gallerie attraversate, intersezioni con altra viabilità, presenza di ricettori nelle vicinanze) con indicazione del paesaggio attraversato;
- ✓ lo studio non ha minimamente affrontato gli aspetti fondamentali di uno studio viabilistico consistenti in:
  - geometrie della viabilità interessata con indicazione, in particolare, delle pendenze medie, della lunghezza dei tratti con pendenze superiori al 5% e della tortuosità;
  - monitoraggio del traffico veicolare attuale presso punti ritenuti significativi con indicazione del numero medio di veicoli all'ora, caratteristiche dei mezzi circolanti e verifica di orari critici;
- ✓ lo studio ha artificiosamente evidenziato la complessiva scarsa significatività degli impatti prodotti dai 3 itinerari previsti motivandola essenzialmente sul fatto che gli stessi interessano prevalentemente autostrade. Non è stato, invece, evidenziato che in Basilicata saranno interessate esclusivamente strade ad unica carreggiata, prive di spartitraffico, che attraversano un territorio molto ondulato con presenza, quindi, di numerosi tratti in salita e discesa;
- ✓ le strade interessate dal progetto sono le principali arterie di collegamento regionale che, considerando la scarsa presenza di tratti ferroviari, rappresentano le uniche possibilità di spostamento sia per il trasporto privato che per quello pubblico. Solo a titolo esemplificativo si evidenzia l'enorme disagio che si verrebbe a causare durante le prime ore diurne, caratterizzate da un intenso e costante traffico verso il capoluogo regionale dovuto a lavoratori pendolari e autobus scolastici;

**Verificato**, inoltre, che:

- ✓ non sono stati analizzati gli impatti cumulativi rispetto al Centro Oli di Corleto Perticara;
- ✓ non sono state previste le necessarie opere di ripristino ambientale dell'area di carico, anche in considerazione del carattere temporaneo dell'intervento;



- ✓ il piano di monitoraggio ambientale risulta scarsamente definito sia nei riguardi delle modalità di raccolta dei dati che in quella degli indicatori ambientali previsti;

**Valutato** che lo S.I.A. non risulta corredato dello Studio di Incidenza Ambientale, ai sensi del DPR n. 357/1997 (e s.m.i.), ritenuto necessario in quanto la notevole attività di trasporto del greggio interesserà direttamente diversi siti afferenti alla Rete Natura 2000;

**Propone** che per il progetto **“Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrato di collegamento”** nel Comune di Corleto Perticara (PZ), proposto dalla Società TOTAL E&P Italia S.p.A., debba essere espresso **Giudizio Sfavorevole di Compatibilità Ambientale**, ai sensi della L.R. n. 47/1998 (e s.m.i.) e del D. L.vo 152/2006 (e s.m.i.) – Parte II.

#### Il Comitato:

- Udita la relazione del Dott. Donato Natiello, svolte sulla base dell'istruttoria dell'Ufficio Compatibilità Ambientale ed in particolare degli esiti conclusivi come sopra richiamati;
- Presa visione degli atti progettuali che accompagnano l'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale e di tutte le successive integrazioni documentali;
- Presa visione delle valutazioni e conclusioni degli esiti istruttori dell'Ufficio Compatibilità Ambientale nei termini come sopra riportati;

#### Dopo ampia ed approfondita discussione:

**Considerate** le conclusioni dell'istruttoria tecnica svolta dall'Ufficio Compatibilità Ambientale nei termini sopra richiamati.

**Considerato** che la documentazione tecnica prodotta a corredo dell'istanza di V.I.A. non ha dimostrato la compatibilità dell'intervento rispetto al contesto territoriale di riferimento ed alle diverse componenti ambientali che lo caratterizzano, con particolare riferimento all'impatto determinato dal notevole traffico di automezzi pesanti sulla viabilità regionale.

**Evidenziato** che la proposta progettuale risulta contrastare con le attività previste nel Centro Olio di Corleto Perticara, rispetto al quale è stato espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale con DGR n. 1888/2011, in quanto il presente intervento è stato progettato per circa 20.000 BOPD e, quindi, notevolmente inferiori rispetto alla capacità complessiva del Centro Olio pari a circa 50.000 BOPD.

**Considerate** completamente condivisibili le conclusioni dell'istruttoria tecnica svolta dall'Ufficio Compatibilità Ambientale nei termini sopra richiamati.

#### Ad unanimità di consenso:

Esprime **PARERE CONTRARIO** al rilascio del **Giudizio Favorevole di Compatibilità Ambientale** ai sensi del combinato disposto della L.R. n. 47/1998 (e s.m.i.) e D.L.vo n. 152/2006 (e s.m.i.) – Parte II, relativamente all'intervento **“Realizzazione baie di carico auto-cisterne per trasferimento greggio stabilizzato dal Centro Oli Tempa Rossa e posa di due condotte interrato di collegamento”** nel Comune di Corleto Perticara (PZ), proposto dalla Società TOTAL E&P Italia S.p.A, per le motivazioni di seguito richiamate:

1. il quadro di riferimento programmatico non ha analizzato la coerenza dell'intervento rispetto al vigente Piano Regionale dei Trasporti che evidenzia le criticità legate al sistema della mobilità regionale;
2. le incidenze maggiormente impattanti dall'intervento sono da addebitare quasi esclusivamente al traffico delle autobotti per il trasporto del greggio rispetto al quale lo Studio di Impatto Ambientale è stato notevolmente lacunoso per le seguenti considerazioni:
  - ✓ l'impatto sulla viabilità non è stato condotto mediante uno specifico studio dell'impatto viabilistico, con indicazione puntuale del sistema dell'offerta viaria e della domanda di traffico attuale;
  - ✓ la descrizione della viabilità interessata si è limitata solo a descrivere sinteticamente le arterie viarie interessate (viadotti e gallerie attraversate, intersezioni con altra viabilità, presenza di ricettori nelle vicinanze) con indicazione del paesaggio attraversato;
  - ✓ lo studio non ha minimamente affrontato gli aspetti fondamentali di uno studio viabilistico consistenti in:



- geometrie della viabilità interessata con indicazione, in particolare, delle pendenze medie, della lunghezza dei tratti con pendenze superiori al 5% e della tortuosità;
  - monitoraggio del traffico veicolare attuale presso punti ritenuti significativi con indicazione del numero medio di veicoli all'ora, caratteristiche dei mezzi circolanti e verifica di orari critici;
  - ✓ lo studio ha artificiosamente evidenziato la complessiva scarsa significatività degli impatti prodotti dai 3 itinerari previsti motivandola essenzialmente sul fatto che gli stessi interessano prevalentemente autostrade. Non è stato, invece, evidenziato che in Basilicata saranno interessate esclusivamente strade ad unica carreggiata, prive di spartitraffico, che attraversano un territorio molto ondulato con presenza, quindi, di numerosi tratti in salita e discesa;
  - ✓ le strade interessate dal progetto sono le principali arterie di collegamento regionale che, considerando la scarsa presenza di tratti ferroviari, rappresentano le uniche possibilità di spostamento sia per il trasporto privato che per quello pubblico. Solo a titolo esemplificativo si evidenzia l'enorme disagio che si verrebbe a causare durante le prime ore diurne, caratterizzate da un intenso e costante traffico verso il capoluogo regionale dovuto a lavoratori pendolari e autobus scolastici;
3. non sono stati analizzati gli impatti cumulativi rispetto al Centro Oli di Corleto Perticara;
  4. non sono state previste le necessarie opere di ripristino ambientale dell'area di carico, anche in considerazione del carattere temporaneo dell'intervento;
  5. il piano di monitoraggio ambientale risulta scarsamente definito sia nei riguardi delle modalità di raccolta dei dati che in quella degli indicatori ambientali previsti.

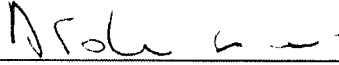
.....OMISSIS.....

F.to il Segretario  
Ing. Gerardo TROIANO

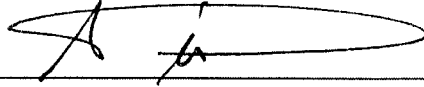
F.to il Presidente  
Avv. Maria Carmela SANTORO

Del che è redatto il presente verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:

IL SEGRETARIO



IL PRESIDENTE



Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data

6.10.2017

al Dipartimento interessato  al Consiglio regionale

L'IMPIEGATO ADDETTO

