

**Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale VAS - VIA - AIA
Divisione II - Sistemi di valutazione
ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44 00147 Roma

Osservazioni tecniche al progetto: Impianto per la produzione di energia da fonte eolica ricadente nei comuni di Pietragalla (PZ), Vaglio di Basilicata (PZ), e Potenza in località "Poggio d'oro", costituito da 13 aerogeneratori da 4,2 MW per una potenza complessiva pari a 54,6 MW.

Premessa

Il contenuto del presente documento ha il solo scopo di far emergere alcune delle incongruenze gravi e non trascurabili tali per cui, il progetto di cui alle osservazioni, non può essere correttamente valutato se non previa verifica delle ipotesi alla base delle scelte progettuali poste in essere.

Solo a titolo esemplificativo ma rappresentativo delle inesattezze contenute nella documentazione di progetto, seguono le osservazioni rilevate all'interno della sezione elaborati di progetto:

- a. Documento **A_6_Relazione_specialistica-studio_di_fattibilita_acustica.pdf**
pagina 5

La tabella A - Classificazione del territorio comunale ai sensi del D.P.C.M. 14/11/97 identifica la classe di appartenenza di un territorio in relazione all'antropizzazione dello stesso.

Alla pag. 9, **erroneamente**, si definisce l'area in **classe II** come evidenziato nell'estratto del documento originale: *"Dal momento che l'area in esame è di tipo agricolo, in via cautelativa, in previsione di un'eventuale futura zonizzazione acustica, si è ritenuto ragionevole prendere in considerazione i limiti assoluti di immissione relativi alla Classe II, pari a: 55 dB(A) nel periodo diurno e 45 dB(A) in periodo notturno."*

Ancora **erroneamente** si determina che detta assunzione sia "cautelativa" in previsione di una eventuale zonizzazione.

La classificazione corretta di gran parte del territorio interessato dal progetto è la seguente:

CLASSE I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali e rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.

La classificazione assegnata nel documento è tipica delle zone residenziali urbane adiacenti ai centri urbani interessate da traffico veicolare locale, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.

Si ritiene pertanto i valori limite assoluti assunti a **pag. 10 - tabella C** non sono corretti e **devono essere riassegnati** al fine di rendere una **corretta valutazione del rispetto dei limiti di legge**.

La determinazione dei livelli assoluti di immissione è da ritenersi **falsata dalle ipotesi erronee**, espone quindi, la maggior parte dei ricettori **ad emissioni inaccettabili ed intollerabili** ai sensi del c.p.c. art. 841.

Nella valutazione inoltre non è presa in considerazione l'eventuale presenza di componenti tonali proprie degli aerogeneratori, assolutamente deleterie per il clima acustico sia diurno che notturno.

Non è stata effettuata alcuna simulazione riguardo alla livello previsionale di rumore immesso all'interno delle abitazioni in periodo diurno e notturno, a finestre aperte e a finestre chiuse.

La misura del livello di rumore residuo in due posizioni, **non è rappresentativa** rispetto all'estensione del parco e in considerazione della disomogeneità del territorio. Detta valutazione essendo stata effettuata in periodo di misura diurno, **non rappresenta** una condizione cautelativa per il calcolo del clima acustico **ma è da ritenersi peggiorativa** rispetto ad una misura effettuata in notturno in zone scarsamente antropizzate come l'area in questione.

b. Documento **A_7_Relazione_specialistica-analisi degli effetti di rottura degli organi rotanti.pdf** pagina 4.

Risulta evidente che l'analisi della traiettoria di rottura e della distanza massima percorsa dall'elemento libero è stata condotta sulla base di principi cinematici semplici attraverso i quali si è calcolata la traiettoria di un elemento **semplificando la reale complessità** e considerando una porzione di pala di dimensione variabile, come un punto a cui è associato tutto il peso dell'elemento. Oltre a questa semplificazione **i riferimento per il calcolo** della gittata, sono stati effettuati su un **aerogeneratore diverso** da quello di progetto caratterizzato a pagina 4. Gli allegati riportano le caratteristiche di un aerogeneratore avente diametro del rotore pari a circa 80m mentre il Vestas V117 di progetto ha un diametro di circa 117m. Inoltre nella scheda tecnica allegata al punto G, e più precisamente a pag. 8 di 9, risulta chiaro in tabella Case 2c che il tempo di volo stimato è di circa 14 sec per una distanza proiettata in piano di circa 500m.

Si deduce quindi che un aerogeneratore di altezza massima di circa 150m qual è il Vestas V117 rispetto al generatore Vestas V80 di altezza massima pari a circa 120m, potrebbe sicuramente proiettare frammenti o parti intere di elica, a distanza **nettamente superiore ai 500m**, rispetto alla distanza precauzionale indicata nello studio.

Detto studio inoltre assume profili di incompletezza in quanto presenta lacune nelle assunzioni di portanza del componente distaccato. Infatti la portanza

dipende essenzialmente dalla superficie e dalla forma che in questo studio **non vengono correttamente analizzate** all'interno del parametro sintetico del 10%.

La sottostima degli effetti aerodinamici di un componente distaccato rendono lo studio assolutamente non rispondente al probabile fenomeno reale.

c. Documento **B_Piano di manutenzione e gestione**

La costruzione degli impianti di generazione non può prescindere dalla modifica di percorsi stradali e/o dalla costruzione di nuove strade provvisorie utilizzate per il transito dei mezzi in fase di cantiere. Le strade esistenti nelle zone interessate **non sono idonee** al transito di mezzi aventi tonnellaggi elevati quali autogru e autosnodati per il trasporto delle torri, delle eliche e della navicella. Ne consegue, come osservato nelle varie installazioni in agro di Comuni limitrofi, che la condizione delle strade, durante la fase di cantiere, non permette il transito di mezzi tradizionali ed anche il manto di finitura risulta colpevolmente compromesso dal passaggio di detti mezzi che in molti casi determina **lo smottamento superficiale e il cedimento di interi tratti**. Il ripristino della viabilità nella totalità dei casi non è effettuato mediante consolidamento strutturale, ma soltanto mediante la planarità dello strato superficiale lasciando inalterata l'inidoneità del percorso.

Quindi in caso di manutenzione straordinaria per esempio per cedimento di una torre o rottura di un'elica, la viabilità ripristinata risulta ancora una volta non idonea allo scopo con conseguente rischio di cedimento a causa del transito dei mezzi.

Il piano di manutenzione e gestione dell'impianto non contempla queste eventualità **non elenca i casi di manutenzione straordinaria** e i mezzi e le apparecchiature per la realizzazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie al fine di determinare **l'idoneità degli ambienti alle lavorazioni previste**.

Pertanto, il documento di cui sopra **non è da considerarsi idoneo allo scopo** e non aggiunge alcuna informazione utile ad una valutazione in termini di impatto ambientale delle attività manutentive.

Tanto era dovuto per correttezza e rispetto delle regole e dell'integrità territoriale compatibilmente con i progetti di sviluppo sociale, culturale ed economico Nazionale, Regionale e Comunale.

Potenza 21/11/2019

In Fede
Dott. Luciano Cillis