

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
DIRETTRICE SUD - PROGETTO ADRIATICA

PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. GEOLOGIA, GESTIONE TERRE E BONIFICHE

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA PESCARA – BARI

RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA

(Infrastrutture strategiche legge n.443/2001)

Lotto 1: Ripalta - Lesina

PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione generale

SCALA:



COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA / DISCIPLINA PROGR. REV.

L I 0 0 **0 1** **D** **6 9** **R G** **A C 0 0 0 1** **0 0 1** **A**

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato/Data |
|------|----------------------|---------------|-------------|--------------------------------|-------------|----------------|-------------|---|
| A | Emissione Definitiva | F. ROCCHI | Luglio 2016 | D. BENSADI D. PUTZU | Luglio 2016 | F. GERBONE | Luglio 2016 | F. Marchese Luglio 2016 |
| | | | | | | | | ITALFERR S.p.A. Dati: Geology/Franco Marchese... Resp. UT GEOLOGIA Online Esophy/Info N° 16 ES |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

File:LI0001D69RGAC0001001A

n. Elab.:

INDICE

| | | |
|---------|---|-----------|
| 1. | PREMESSA..... | 8 |
| 1.1 | OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE | 9 |
| 1.2 | ARTICOLAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE | 10 |
| 1.3 | STRUTTURA DEL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE..... | 11 |
| 2 | COMPONENTI AMBIENTALI OGGETTO DI INDAGINE E CRITERI GENERALI..... | 12 |
| 2.1 | NORMATIVA GENERALE..... | 12 |
| 2.2 | INQUADRAMENTO GENERALE | 13 |
| 2.3 | DESCRIZIONE DEL PROGETTO | 14 |
| 2.4 | LA FASE DI CANTIERE | 16 |
| 2.5 | COMPONENTI AMBIENTALI MONITORATE..... | 19 |
| 2.6 | LOCALIZZAZIONE E DENOMINAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO | 20 |
| 3 | CRITERI DI RESTITUZIONE DEI DATI DI MONITORAGGIO | 22 |
| 3.1 | SISTEMA INFORMATIVO | 22 |
| 3.2 | RESTITUZIONE E DIFFUSIONE DEI DATI DEL MONITORAGGIO | 24 |
| 4 | RICETTORI, PUNTI DI MISURA E TEMPI..... | 25 |
| 4.1 | I RICETTORI..... | 25 |
| 4.2 | PUNTI DI MISURA..... | 25 |
| 4.3 | TEMPI E FREQUENZE | 26 |
| 5 | RELAZIONI SPECIFICHE DELLE SINGOLE COMPONENTI AMBIENTALI | 27 |
| 5.1 | ACQUE SUPERFICIALI | 27 |
| 5.1.1 | <i>Obiettivi del monitoraggio.....</i> | <i>27</i> |
| 5.1.2 | <i>Normativa di riferimento.....</i> | <i>27</i> |
| 1.1.1.1 | <i>Normativa Comunitaria.....</i> | <i>27</i> |

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| | | |
|---------|---|----|
| 1.1.1.2 | Normativa Nazionale..... | 27 |
| 5.1.3 | Assetto idrografico | 28 |
| 5.1.4 | Criteri di scelta delle postazioni | 29 |
| 5.1.5 | Parametri oggetto del monitoraggio..... | 30 |
| 5.1.6 | Tecniche di campionamento..... | 32 |
| 5.1.7 | Rete di monitoraggio..... | 33 |
| 5.2 | ACQUE SOTTERRANEE | 35 |
| 5.2.1 | Obiettivi del monitoraggio..... | 35 |
| 5.2.2 | Normativa di riferimento..... | 36 |
| 1.1.1.3 | Normativa Comunitaria..... | 36 |
| 1.1.1.4 | Normativa Nazionale..... | 36 |
| 5.2.3 | Caratterizzazione idrogeologica dell'area | 37 |
| 5.2.4 | Criteri di scelta delle postazioni | 42 |
| 5.2.5 | I parametri oggetto del monitoraggio..... | 43 |
| 5.2.6 | Metodologia di misura e campionamento | 45 |
| 1.1.1.5 | Misure in situ..... | 45 |
| 1.1.1.6 | Prelievo campioni per analisi di laboratorio..... | 46 |
| 5.2.7 | Rete di monitoraggio..... | 47 |
| 5.3 | SUOLO E SOTTOSUOLO..... | 48 |
| 5.3.1 | Obiettivi del monitoraggio..... | 48 |
| 5.3.2 | Normativa di riferimento..... | 49 |
| 5.3.3 | Modalità del monitoraggio | 50 |
| 5.3.4 | I parametri oggetto del monitoraggio..... | 51 |
| 5.3.5 | Metodologia di misura e campionamento | 53 |

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 4 di 114 |

| | | |
|----------|--|----|
| 1.1.1.7 | Generalità..... | 53 |
| 1.1.1.8 | Profilo del suolo..... | 54 |
| 5.3.6 | Descrizione del profilo..... | 56 |
| 1.1.1.9 | Parametri pedologici..... | 56 |
| 1.1.1.10 | Designazione orizzonti e parametri fisico-chimici | 58 |
| 1.1.1.11 | Parametri chimici | 61 |
| 5.3.7 | Rete di monitoraggio..... | 62 |
| 5.4 | VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA..... | 62 |
| 5.4.1 | Obiettivi del monitoraggio..... | 62 |
| 5.4.2 | Normativa di riferimento..... | 63 |
| 1.1.1.12 | Normativa Comunitaria..... | 63 |
| 1.1.1.13 | Normativa Nazionale..... | 64 |
| 5.4.3 | Criteri di individuazione delle aree da monitorare | 64 |
| 5.4.4 | Vegetazione e flora | 65 |
| 1.1.1.14 | Metodologia di monitoraggio | 66 |
| 1.1.1.15 | Frequenze di rilievo del monitoraggio | 67 |
| 1.1.1.16 | Individuazione dei punti da monitorare | 68 |
| 5.4.5 | Tecniche di rilevamento per la vegetazione e la flora | 68 |
| 1.1.1.17 | Rilievo della composizione floristica e della copertura percentuale delle singole specie (CF) | 68 |
| 1.1.1.18 | Rilievo fitosociologico con metodo Braun-Blanquet che consente di registrare la presenza delle specie vegetali naturali ed alloctone invasive e di verificarne l'espansione e la contrazione nel corso del tempo (RF)..... | 70 |
| 1.1.1.19 | Indagini sulla verifica dell'accrescimento degli impianti (IA)..... | 70 |
| 5.4.6 | Fauna..... | 71 |
| 1.1.1.20 | Metodologia di monitoraggio | 71 |
| 1.1.1.21 | Frequenze di rilievo del monitoraggio | 72 |
| 1.1.1.22 | Individuazione dei punti da monitorare | 73 |
| 5.4.7 | Tecniche di rilevamento per la fauna | 73 |
| 1.1.1.23 | Indagini sull'avifauna (AV) | 73 |
| 1.1.1.24 | Fauna mobile terrestre – Mammiferi medi e piccoli (MT) | 74 |

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| | | |
|-------|--|----|
| 5.4.8 | <i>Fauna mobile terrestre – Anfibi e rettili (MT)</i> | 75 |
| 5.5 | PAESAGGIO | 76 |
| 5.5.1 | <i>Obiettivi di monitoraggio</i> | 76 |
| 5.5.2 | <i>Il Report sul Paesaggio</i> | 77 |
| 5.5.3 | <i>Metodiche di monitoraggio</i> | 77 |
| 5.5.4 | <i>Criteri di scelta delle aree indagate</i> | 79 |
| 5.5.5 | <i>Elaborazione delle immagini e output</i> | 80 |
| 5.6 | ATMOSFERA | 80 |
| 5.6.1 | <i>Obiettivi del monitoraggio</i> | 80 |
| 5.6.2 | <i>Normativa di riferimento</i> | 81 |
| | 1.1.1.25 <i>Normativa Nazionale</i> | 81 |
| | 1.1.1.26 <i>Normativa Regionale</i> | 83 |
| 5.6.3 | <i>Criteri di individuazione delle aree da monitorare</i> | 83 |
| 5.6.4 | <i>Identificazione delle sezioni e dei punti di monitoraggio</i> | 84 |
| 5.6.5 | <i>Parametri di monitoraggio</i> | 85 |
| | 1.1.1.27 <i>Elaborazione e restituzione dati</i> | 87 |
| 5.6.6 | <i>Strumentazione e tecniche di rilievo</i> | 88 |
| 5.6.7 | <i>Rete di monitoraggio</i> | 90 |
| 5.7 | RUMORE | 91 |
| 5.7.1 | <i>Obiettivi del monitoraggio acustico</i> | 91 |
| 5.7.2 | <i>Normativa di riferimento</i> | 92 |
| | 1.1.1.28 <i>Leggi nazionali</i> | 92 |
| 5.7.3 | <i>Criteri e modalità del monitoraggio acustico</i> | 93 |
| 5.7.4 | <i>Strumentazioni e tecniche di rilievo</i> | 94 |

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| | | |
|-------|--|-----|
| 5.7.5 | Rete di monitoraggio..... | 96 |
| 5.8 | VIBRAZIONI..... | 97 |
| 5.8.1 | Obiettivi del monitoraggio..... | 97 |
| 5.8.2 | Normativa di riferimento..... | 98 |
| | 1.1.1.29 UNI 9614 | 98 |
| 5.8.3 | Modalità di monitoraggio e parametri..... | 100 |
| 5.8.4 | Criteri di scelta delle postazioni di misura..... | 100 |
| 5.8.5 | Elaborazioni delle misure | 101 |
| 5.8.6 | Rete di monitoraggio..... | 101 |
| 5.9 | AMBIENTE SOCIALE..... | 102 |
| 5.9.1 | Misurazione degli impatti mediante il confronto nel tempo di indicatori "oggettivi"..... | 103 |
| 5.9.2 | Modalità di monitoraggio | 104 |
| 5.9.3 | Ambito di intervento del monitoraggio | 105 |
| | 1.1.1.30 Fase ante operam..... | 106 |
| | 1.1.1.31 Fase corso d'opera..... | 106 |
| | 1.1.1.32 Fase post operam..... | 106 |
| 5.9.4 | Metodologia..... | 107 |
| | 1.1.1.33 Stampa | 109 |
| | 1.1.1.34 Radio – televisione..... | 110 |
| 5.9.5 | Programma di monitoraggio..... | 110 |
| | 1.1.1.35 Attività di monitoraggio in fase ante operam..... | 110 |
| | 1.1.1.36 Attività di monitoraggio in fase di corso d'opera | 111 |
| | 1.1.1.37 Attività di monitoraggio in fase post operam..... | 111 |
| 5.9.6 | I software..... | 112 |
| | 1.1.1.38 La ricerca delle "parole chiave"..... | 112 |
| | 1.1.1.39 L'analisi e l'elaborazione dei dati..... | 113 |

| | | | | | | |
|--|--|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|---------------------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A | FOGGIO 7 di 114 |

5.9.7 *Presentazione dei risultati* 114

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 8 di 114 |

1. PREMESSA

La presente relazione fa parte degli elaborati prodotti nell'ambito del Progetto Definitivo del raddoppio del lotto 1 Ripalta - Lesina della tratta ferroviaria Termoli - Lesina (linea Pescara – Bari) parte di un più complesso ed esteso intervento che prevede il potenziamento della linea ferroviaria finalizzato al miglioramento della competitività del trasporto su ferro ottenuto riducendo tempi di percorrenza ed incrementando i livelli prestazionali.

L'elaborazione dei documenti ambientali del Progetto Definitivo in questione ha necessariamente richiesto approfondimenti progettuali e specifiche ottimizzazioni tecniche mirate alle opere da realizzare ed al sistema di cantierizzazione ad esse connesso, sulla base delle prescrizioni ricevute in sede di approvazione del Progetto Preliminare senza tuttavia comportare modifiche significative o sostanziali rispetto ad esso.

La presente relazione è stata inoltre redatta ai sensi della Normativa vigente in materia ambientale ed in conformità delle "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163" (norme tecniche di attuazione dell'allegato XXI) REV. 2 del 23 luglio 2007" predisposte dalla Commissione Speciale VIA, aggiornate nel 2014-2015: "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici generali REV. 1 del 16 giugno 2014", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Atmosfera REV. 1 del 16 giugno 2014", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Agenti fisici – Rumore REV. 1 del 30 dicembre 2014", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna) REV. 1 del 13 marzo 2015", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 9 di 114 |

di VIA (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Ambiente Idrico) REV. 1 del 17 giugno 2015”.

Il progetto individua le principali componenti ambientali da indagare e le modalità e le tempistiche connesse alle attività di monitoraggio; esso potrà comunque subire delle variazioni al fine di recepire eventuali indicazioni degli enti legate a variazioni del Progetto dell’opera e/o a seguito delle risultanze delle indagini preliminari per il monitoraggio e/o nella fase di realizzazione dell’opera per rispondere ad esigenze specifiche locali non evidenziate in fase progettuale.

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (di seguito PMA) indica gli obiettivi, i requisiti ed i criteri metodologici per il Monitoraggio Ante Operam (AO), il Monitoraggio in Corso d’Opera (CO) ed il Monitoraggio Post Operam o in esercizio (PO), tenendo conto della realtà territoriale ed ambientale in cui il progetto dell’opera si inserisce e dei potenziali impatti che esso determina sia in termini positivi che negativi.

1.1 OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il monitoraggio ambientale ha i seguenti obiettivi primari:

- verificare la conformità alle previsioni di impatto individuate nel SIA per quanto attiene le fasi di costruzione (CO) e di esercizio (PO);
- correlare gli stati ante-operam, in corso d'opera e post-operam, al fine di valutare l'evolversi della situazione ambientale;
- garantire, durante la costruzione, il pieno controllo della situazione ambientale, al fine di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali e di predisporre ed attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive (SGA);
- verificare l'efficacia delle misure di mitigazione (sia in fase di cantiere che di esercizio);
- effettuare, nelle fasi di costruzione e di esercizio, gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti, e delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni.

Dalle precedenti premesse il Progetto di Monitoraggio descritto nel presente documento ha lo scopo di esaminare le eventuali variazioni perturbative che intervengono nell’ambiente durante la costruzione dell’opera o immediatamente dopo la sua entrata in esercizio, risalendo alle cause e fornendo i parametri di input al Sistema di Gestione Ambientale (SGA) per l’attuazione dei sistemi correttivi che meglio possano ricondurre gli effetti rilevati a dimensioni sostenibili.

Tra i concetti principali che hanno governato la stesura del presente PMA vi è quello della flessibilità in quanto la tipologia delle opere e del territorio interessato nonché il naturale sviluppo

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 10 di 114 |

dei fenomeni ambientali non permettono di gestire un monitoraggio ambientale con strumenti rigidi e statici. Ne consegue che la possibilità di adeguare lo sviluppo delle attività di monitoraggio alle specifiche attività di cantiere e dei fenomeni che si verranno a verificare, in seguito alle lavorazioni previste, è uno degli aspetti caratteristici del PMA e, ancora di più, dell'organizzazione della struttura operativa che dovrà gestire ed eseguire le indicazioni in esso contenute.

Il presente PMA potrà quindi essere adeguato, anche in seguito di esplicita richiesta da parte degli enti territorialmente competenti in funzione delle varie eventualità che potrebbero verificarsi e che si possono così riassumere:

- evoluzione dei fenomeni monitorati;
- rilievo di fenomeni imprevisti;
- segnalazione di eventi inattesi (Non Conformità);
- verifica dell'efficienza di eventuali opere / interventi di minimizzazione / mitigazione di eventuali impatti;
- eventuali richieste specifiche da parte degli Enti territorialmente competenti.

1.2 ARTICOLAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Monitoraggio Ambientale (MA), in ottemperanza alla prescrizione n° 19 del MATTM, si articola in tre fasi, nel dettaglio:

- **Monitoraggio Ante Operam (AO):** Verrà eseguito, laddove necessario, prima dell'avvio dei cantieri con lo scopo di fornire una descrizione dello stato dell'ambiente prima della lavorazione (stato attuale) e di fungere da base per la previsione delle variazioni che potranno intervenire durante la costruzione, proponendo le eventuali contromisure. Le situazioni in tal modo definite andranno a costituire, per quanto possibile, il livello iniziale di riferimento cui rapportare gli esiti delle campagne di misura in corso d'opera e post-operam. La durata della fase Ante Operam è di un anno.
- **Monitoraggio in Corso d'Opera (CO),** il cui obiettivo è quello di:
 - o documentare l'evolversi della situazione ambientale ante operam al fine di verificare che la dinamica dei fenomeni ambientali sia coerente rispetto alle previsioni del Progetto Ambientale della Cantierizzazione;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 11 di 114 |

- o segnalare il manifestarsi di eventuali emergenze ambientali affinché sia possibile intervenire nei modi e nelle forme più opportune per evitare che si producano eventi irreversibili e gravemente compromissivi della qualità dell'ambiente;
- o garantire il controllo di situazioni specifiche, affinché sia possibile adeguare la conduzione dei lavori a particolari esigenze ambientali.

La durata della fase Corso Operam è di tre anni

- **Monitoraggio Post Operam o in esercizio (PO)**, il cui obiettivo è quello di:
 - o verificare gli obiettivi prefissati dalle opere di mitigazione ambientale poste in essere e delle metodiche applicate;
 - o stabilire i nuovi livelli dei parametri ambientali;
 - o verificare le eventuali ricadute ambientali positive.

La durata della fase Post Operam sarà definita nei paragrafi specifici per ogni componente. La struttura con cui si sono modulate le proposte d'attuazione dei rilevamenti per le singole componenti ambientali è stata impostata tenendo in considerazione principalmente l'obiettivo di adottare un PMA il più possibile flessibile e ridefinibile in corso d'opera, in grado di soddisfare le esigenze di approfondimenti in itinere, non compiutamente definibili a priori. In particolare ciò implica che la frequenza e la localizzazione dei rilevamenti potranno essere modificate in funzione dell'aggiornamento e completamento dei dati, effettuati nella fase ante operam, dell'evoluzione effettiva dei cantieri e di prescrizioni o esigenze specifiche emerse in itinere.

1.3 STRUTTURA DEL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il presente Progetto di Monitoraggio Ambientale è costituito dalla seguente documentazione:

- Relazione contenente la descrizione delle attività di monitoraggio da svolgersi nelle varie fasi (AO, CO e PO) e l'illustrazione delle specifiche per l'esecuzione del monitoraggio delle diverse componenti ambientali;
- Planimetrie in scala 1:2.000 per l'individuazione di tutti i punti di monitoraggio con indicazione delle componenti monitorate e delle fasi del monitoraggio (LI0001D69P6AC0000001-4 Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio).

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 12 di 114 |

2 COMPONENTI AMBIENTALI OGGETTO DI INDAGINE E CRITERI GENERALI

2.1 NORMATIVA GENERALE

Il principale riferimento normativo che ha guidato l'elaborazione del presente PMA è costituito dalle "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163" (norme tecniche di attuazione dell'allegato XXI) REV. 2 del 23 luglio 2007" predisposte dalla Commissione Speciale VIA, e dagli aggiornamenti del 2014: "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici generali REV. 1 del 16 giugno 2014", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Atmosfera REV. 1 del 16 giugno 2014", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Agenti fisici – Rumore REV. 1 del 30 dicembre 2014", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna) REV. 1 del 13 marzo 2015", "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Ambiente Idrico) REV. 1 del 17 giugno 2015".

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale è stato inoltre redatto in conformità alle principali normative nazionali applicabili alle finalità del presente studio.

In particolare, il riferimento normativo comune a tutte le componenti ambientali è rappresentato dal Testo Unico Ambientale D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.

| | | | | | | |
|--|--|--------------------|--------------------------|------------------------------|-----------|----------------------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC000001 | REV. A | FOGLIO 13 di 114 |

2.2 INQUADRAMENTO GENERALE

Gli interventi oggetto del presente Progetto Definitivo s’inseriscono nell’ambito della riqualificazione della linea Pescara – Bari, nella tratta Termoli - Lesina.

La necessità di uniformare gli standard di esercizio della linea a quelli dell’intera direttrice adriatica e l’esigenza esposta dal piano di impresa, di ottenere la maggiore riduzione possibile dei costi di esercizio, evidenziano l’importanza del progetto del raddoppio della tratta in argomento al fine di raggiungere gli obiettivi di velocizzazione, aumento dell’offerta e conseguimento di elevati

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC000001 | REV. A |

standard di qualità e regolarità del servizio, messa in sicurezza della linea rispetto al rischio idraulico connesso agli eventi alluvionali.

La suddetta tratta è suddivisa in tre Lotti contigui che procedendo da Nord verso Sud sono:

| | Denominazione | Progr. Inizio | Progr. fine | Sviluppo (m) |
|----------------|-----------------------|---------------|-------------|--------------|
| Lotto 2 | Termoli - Campomarino | 0,000 | 5.940,000 | 5.940,00 |
| Lotto 3 | Campomarino – Ripalta | 5.940,000 | 24.200,000 | 18.260,00 |
| Lotto 1 | Ripalta - Lesina | 24.200,000 | 31.044,842 | 6.844,84 |

Il Lotto 1 denominato “Ripalta-Lesina”, oggetto del presente documento, presenta uno sviluppo di 6.845 m e interessa il solo territorio pugliese, nei comuni di Serracapriola e Lesina entrambi comuni della provincia di Foggia. L’intervento sarà realizzato per fasi costruttive per permettere il mantenimento dell’esercizio ferroviario e garantire le minime soggezioni possibili sia alla circolazione ferroviaria che alla circolazione stradale interferente.



Figura 2-1: Inquadramento dell’intervento su ortofoto

2.3 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L’inizio dell’intervento infrastrutturale a Pk di progetto 0+00, procedendo dalla pK storica 464+268 alla pK storica 471+228, è posizionato nei pressi dell’interferenza Idraulica Fosso

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 15 di 114 |

Olivella 2, punta scambi estrema (PSE) del nuovo impianto di PM Ripalta, con cui coincide il passaggio semplice doppio nella configurazione temporanea prevista per la tratta. In tale tratto iniziale (dalla pK 0+00 a pK 0+750 di progetto) è prevista la realizzazione del nuovo tombino a tre canne per la risoluzione idraulica del Fosso Olivella 2 con la relativa sistemazione idraulica dell'alveo. In tale tratto dell'opera si prevede l'allargamento della sede in mezzacosta per il doppio binario e la realizzazione di 8 tombini di trasparenza idraulica. A pK 0+650 circa la linea in progetto sottopassa il cavalcaferrovia esistente (già realizzato con doppia sede). Successivamente a pK 0+825 si trova il Posto Movimento di Ripalta, il quale impianto tecnologico verrà completamente aggiornato sia come sovrastruttura ferroviaria che come segnalamento. Alle spalle del fabbricato che ospita il PM è stata delocalizzata la SSE. Procedendo da pK 0+825 a pK 1+750 il progetto prevede la realizzazione del doppio binario su sede esistente. A pK 1+950 circa si trova il viadotto Fortore, esistente e realizzato con sede per doppio binario all'inizio degli anni '90. L'area di golena del fiume Fortore è oggetto della realizzazione di opere di arginatura a monte rispetto alla esistente linea ferroviaria, argini in sinistra e destra idraulica, con committenza della Regione Puglia. Le mutate condizioni idrologiche che tali opere inducono e le verifiche bidimensionali realizzate producono la necessità di opere di trasparenza ai due lati del viadotto esistente ubicati in modo da non compromettere le condizioni preesistenti della struttura del viadotto. Sono previsti 6 tombini in sinistra idraulica e 10 tombini in sinistra idraulica. Procedendo il rilevato ferroviario si discosta dalla sede attuale in variante plano-altimetrica verso monte per la transizione sulla Piana di Ripalta sino a pK 2+549, inizio del viadotto Ripalta della lunghezza di 1175 ml. Tale viadotto costituisce l'opera d'arte maggiore del lotto 1 e la sua descrizione di dettaglio viene riportata nella Relazione tecnica descrittiva specialistica LI0001D09ROVI0100001A.

Procedendo verso la pK 4+037 il progetto prevede la risoluzione della interferenza stradale con strada comunale Foschini e dell'annesso passaggio a livello (PL), risolta con un sottovia stradale e viabilità di ricucitura con la suddetta strada comunale. Si pone in risalto che dalla pK 2+250 circa alla pK 5+100 circa, la sede è in variante rispetto alla sede attuale.

Procedendo verso il sottoattraversamento della A14 a pK 5+246 (già predisposta per il doppio binario), dove si prevedono opere di protezione delle pile e procedendo verso il cavalcaferrovia della bretella SS16-SP37 pK 6+302, dove anche qui si prevedono opere di protezione delle pile,

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 16 di 114 |

si giunge al Portale TE esterno della stazione di Lesina, chilometrica finale dell'intervento infrastrutturale. Nel tratto finale dell'intervento, a valle dell'autostrada A14, il progetto prevede la realizzazione del raddoppio in affiancamento al binario esistente, a 4m di interasse da quest'ultimo.

Il progetto prevede, insieme agli interventi infrastrutturali ferroviari e civili, interventi relativi alla trazione elettrica, che intervengono sulla linea e sugli impianti di Ripalta e Lesina, adeguandoli opportunamente alle nuove specifiche ferroviarie, interventi sugli impianti di segnalamento e sicurezza sulla linea e sugli impianti limitrofi, interventi sulle alimentazioni elettriche civili e per la trazione ferroviaria.

Procedendo da Nord verso Sud si ha dapprima un tratto di affiancamento alla linea esistente fino alla progressiva 26+400 circa. In tale tratto la linea sovrappassa il fiume Fortore con un viadotto già predisposto per accogliere il doppio binario.

A causa delle periodiche esondazioni del Fortore, che invadono la sede ferroviaria con conseguente interruzione della linea adriatica, a Sud dell'esistente viadotto sul Fortore, si prevede una variante planoaltimetrica al tracciato esistente, con sviluppo in viadotto di 1175m ("Viadotto Ripalta").

Verso Sud la linea prosegue in rilevato per riposizionarsi in affiancamento al binario esistente prima del sottoattraversamento dell'A14, già predisposto per accogliere il binario di raddoppio. In tale tratto l'altezza del rilevato di progetto consente l'inserimento di un sottovia stradale per la risoluzione del PL al km 28+237.

Nel tratto finale dell'intervento, a valle dell'autostrada A14, il progetto prevede la realizzazione del raddoppio in affiancamento al binario esistente, a 4m di interasse da quest'ultimo.

2.4 LA FASE DI CANTIERE

Per la realizzazione degli interventi in progetto sono state previste le seguenti tipologie di aree di cantiere:

- Cantieri Base: fungono da supporto logistico per tutte le attività relative alla realizzazione degli interventi in oggetto e sono destinati ad ospitare tutte le strutture logistiche indispensabili per il funzionamento delle aree di lavoro e per l'alloggiamento delle

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 17 di 114 |

maestranze. E' previsto un cantiere base, all'interno del quale si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- o guardiola;
 - o parcheggi per automezzi;
 - o infermeria;
 - o mensa;
 - o dormitori;
 - o spogliatoi e servizi igienici;
 - o uffici per direzione di cantiere;
 - o uffici per direzione lavori.
- Cantieri di Armamento: tali aree sono finalizzate alla esecuzione dei lavori di armamento ed attrezzaggio tecnologico della linea. Sono previsti due cantieri di armamento. Le aree verranno impiegate per lo stoccaggio dei materiali relativi all'armamento ed alle tecnologie di linea. Al loro interno non verranno posti impianti particolari né baraccamenti, salvo eventualmente un prefabbricato ad uso magazzino.
 - Cantieri Operativi: contengono essenzialmente gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere. E' previsto un cantiere operativo, all'interno del quale si prevede l'installazione delle seguenti strutture:
 - o officina;
 - o magazzino;
 - o laboratorio prove materiali;
 - o spogliatoi e servizi igienici;
 - o deposito carburante;
 - o cabina elettrica;
 - o impianto trattamento acque;
 - o vasca lavaggio mezzi;
 - o aree stoccaggio materiali;
 - o aree stoccaggio terre da scavo (ove necessario).
 - o Nel CO sono inoltre previsti i seguenti impianti:
 - o impianto di betonaggio;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 18 di 114 |

- o Silos per stoccaggio della calce;
- Aree Tecniche: risultano essere quei cantieri funzionali in particolare alla realizzazione di specifiche opere d'arte. Al loro interno sono contenuti gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere. E' prevista un'area tecnica, all'interno del quale si prevede l'installazione delle seguenti strutture:
 - o Spogliatoi e servizi igienici;
 - o Aree stoccaggio materiali da costruzione;
 - o Parcheggio mezzi d'opera;
 - o Area assemblaggio armature e casseri;
 - o Area per eventuale stoccaggio terre di scavo

Sono annoverate tra le aree di tecniche le aree interessate dalla predisposizione delle aree di varo per le opere di trasparenza idraulica.

- Aree di Deposito Temporaneo Terre e Aree di Stoccaggio: sono quelle aree di cantiere destinate allo stoccaggio del materiale proveniente da scotico, scavi, demolizioni, ecc., in attesa di eventuale caratterizzazione chimica e successivo allontanamento per riutilizzo in cantiere, conferimento a siti esterni per attività di rimodellamento o recupero/smaltimento presso impianti esterni autorizzati. All'interno delle aree in generale non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la predisposizione di aree per lo stoccaggio dei materiali di scavo e deposito di materiali. Sono previste due aree di stoccaggio.

Nella seguente Tabella 2-1 si sintetizzano le caratteristiche principali del sistema di cantierizzazione previsto.

Oltre alle aree indicate, completano il quadro dei cantieri le aree di lavoro che corrispondono in linea di principio con la linea da realizzare o adeguare e con il fronte di avanzamento dei lavori, viene indicata con area di lavoro infine, l'area interessata dalla realizzazione della SSE.

Tabella 2-1: Aree di cantiere

| DENOMINAZIONE CANTIERE | TIPOLOGIA CANTIERE | COMUNE | SUPERFICIE DI CANTIERE [mq] |
|------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------------|
| CA1.2 | Cantiere di armamento | Serracapriola | 11.000 |
| AS1.1 | Area di stoccaggio | Serracapriola | 10.000 |
| CO1.1 | Cantiere operativo | Lesina | 10.000 |

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| DENOMINAZIONE CANTIERE | TIPOLOGIA CANTIERE | COMUNE | SUPERFICIE DI CANTIERE [mq] |
|------------------------|-----------------------|--------|-----------------------------|
| CB1.1 | Cantiere base | Lesina | 7.000 |
| AT1.1 | Area tecnica | Lesina | 10.000 |
| AS1.2 | Area di stoccaggio | Lesina | 10.000 |
| CA1.1 | Cantiere di armamento | Lesina | 10.000 |

Per maggiori dettagli sulla cantierizzazione si rimanda all'elaborato "RELAZIONE DELLA CANTIERIZZAZIONE – LI0001D53RGCA0000001A" , dove sono riportate, per ciascuna area di cantiere, le seguenti informazioni:

- l'utilizzo dell'area;
- l'ubicazione e la viabilità di accesso;
- lo stato attuale dell'area, con documentazione fotografica;
- la descrizione delle attività necessarie nella preparazione del cantiere;
- gli impianti e le installazioni previste in corso d'opera;
- le attività di ripristino dell'area a fine lavori.

2.5 COMPONENTI AMBIENTALI MONITORATE

In seguito alla valutazione degli aspetti ed in base alle considerazioni riportate sopra, nonché a partire da quanto evidenziato dal Progetto Ambientale della Cantierizzazione (di seguito PAC) delle opere in oggetto, il monitoraggio ambientale verrà esteso alle seguenti componenti ambientali:

- ACQUE SUPERFICIALI;
- ACQUE SOTTERRANEE;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 20 di 114 |

- SUOLO E SOTTOSUOLO;
- VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI;
- PAESAGGIO;
- ATMOSFERA;
- RUMORE;
- VIBRAZIONI;
- AMBIENTE SOCIALE.

2.6 LOCALIZZAZIONE E DENOMINAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO

I punti di misura sono stati scelti tenendo conto dei possibili impatti delle lavorazioni e delle opere sull'ambiente naturale ed antropico esistente; la localizzazione è riportata sulle planimetrie di localizzazione dei punti di monitoraggio ambientale.

Ogni punto di monitoraggio viene indicato con una stringa alfanumerica (es. RUC-01, SUO-01, ecc.) in cui:

- le prime tre lettere indicano la componente ambientale monitorata nel punto e, quando necessario, la finalità e la modalità del monitoraggio;
- il numero finale, fornisce la numerazione progressiva dei punti per ciascuna componente ambientale.

Tabella 2-2: Denominazione dei punti di monitoraggio

| | |
|----------------|---|
| ASU | A mbiente Idrico S uperficiale |
| ASO | A mbiente Idrico S otterraneo |
| SUO | S uolo |
| VEG FAU | V EGetazione, flora e F AUna |
| ATC ATL ATV | A Tmosfera C antieri fissi, A Tmosfera fronte avanzamento Lavori, A Tmosfera V iabilità cantiere |
| RUL | R umore generato dal fronte di avanzamento L avori |
| RUC | R umore generato dalle lavorazioni del C antiere |
| VIF | V ibrazioni generate dal traffico F errovionario |
| VIL | V ibrazioni generate dal fronte di avanzamento dei L avori |

| | | | | | | |
|--|--|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|----------------------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A | FOGGIO 21 di 114 |

Per quanto riguarda la componente Ambiente Sociale e Paesaggio, in virtù della natura delle attività previste per il monitoraggio di tale componente (per la quale si rimanda ai relativi paragrafi descrittivi), nelle planimetrie non viene indicato alcun punto.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 22 di 114 |

3 CRITERI DI RESTITUZIONE DEI DATI DI MONITORAGGIO

Al fine di assicurare l'uniformità delle misure rilevate nelle diverse fasi del MA, ogni sistema di monitoraggio ambientale deve garantire, come minimo:

- controllo e validazione dei dati;
- archiviazione dei dati e aggiornamento degli stessi;
- confronti, simulazioni e comparazioni;
- restituzione tematiche.

I dati di monitoraggio, le cui caratteristiche specifiche sono definite nell'ambito del capitolo 5 "Relazioni specifiche delle singole componenti ambientali" del presente documento, dovranno essere elaborati mediante adeguati strumenti tecnologici ed informatici in grado di acquisire, trasmettere, archiviare ed analizzare coerentemente l'insieme di dati proveniente dalle diverse componenti specifiche monitorate nel tempo. Gli stessi dati, ai livelli di elaborazione specificati nel PMA, dovranno essere memorizzati e gestiti da un Sistema Informativo Territoriale (SIT).

Inoltre in base ad una struttura organizzativa ad hoc del monitoraggio ambientale sarà garantita la trasmissione dei dati del monitoraggio ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere, appositamente validati dal Responsabile ambientale, il cui nominativo dovrà essere trasmesso prima dell'inizio dei lavori.

3.1 SISTEMA INFORMATIVO

Al fine di garantire l'acquisizione, la validazione, l'archiviazione, la gestione, la rappresentazione, la consultazione e l'elaborazione delle informazioni acquisite nello sviluppo del MA è necessario l'utilizzo di un sistema informativo che gestisca i dati misurati e le analisi relative alle diverse componenti ambientali indagate. Tale sistema dovrà quindi rispondere non solo ad esigenze di archiviazione, ma anche di acquisizione, validazione, elaborazione, comparazione, pubblicazione e trasmissione dei diversi dati.

La struttura del database e le meta-informazioni correlate ai dati ambientali di monitoraggio ed alle cartografie, sarà conforme agli standard definiti dalla Direttiva INSPIRE, entrata in vigore il 15 maggio 2007.

Il sistema dunque attraverso l'implementazione di una struttura condivisa dagli Enti territorialmente competenti e dal MATT, renderà l'informazione territoriale compatibile ed utilizzabile in un

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 23 di 114 |

contesto transfrontaliero, garantendo piena disponibilità, qualità, organizzazione ed accessibilità dei dati.

Il sistema è strutturato in moduli, tra di loro pienamente interfacciati e costruiti secondo criteri di gestione e consultazione comuni, funzionali a ciascuna attività necessaria al monitoraggio.

La base informativa georeferenziata sarà costituita dagli elementi caratteristici del progetto e delle diverse componenti ambientali, dal database delle misure e degli indicatori, delle schede di rilevamento, delle analisi e dei riferimenti normativi e progettuali.

In generale, la struttura dati organizzata attraverso una sezione cartografica (GIS) ed alfanumerica (RDBMS) perfettamente integrate tra loro, consentirà la georeferenziazione delle informazioni alle quali è possibile attribuire un'ubicazione sul territorio.

La georeferenziazione dei dati sarà effettuata in sistema WGS-84 (World Geodetic System 1984), avendo proiezione cilindrica traversa di Gauss, nella versione UTM (Universal Transverse Mercator).

Anche tutte le cartografie prodotte, sia in formato vettoriale sia in formato raster saranno rappresentate secondo il sistema WGS84/UTM, che grazie alla corrispondenza delle relative reti, è perfettamente relazionato col sistema nazionale, in vigore nel passato ed ancora in uso. Al fine di operare la conversione di file vettoriali da un sistema di riferimento all'altro (datum ROMA 40|ED50|WGS84 - fuso 32|33|O|E - coordinate piane/geografiche), è possibile richiedere al Ministero dell'Ambiente la consegna di apposito software.

Il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio ha predisposto una suite di prodotti per l'archiviazione degli strati informativi e relativi dati associati, finalizzati alla pubblicazione su web, che potranno essere richiesti allo stesso per l'integrazione con il Sistema Informativo Territoriale in sviluppo.

Il Sistema Informativo garantirà in sintesi:

- facilità di utilizzo anche da parte di utenti non esperti;
- modularità e trasportabilità;
- manutenibilità ed espandibilità;
- compatibilità con i principali pacchetti Sw in uso presso MATTM e ISPRA;
- gestione integrata di dati cartografici e alfanumerici;
- possibilità di analisi spaziale e temporale dei dati.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 24 di 114 |

3.2 RESTITUZIONE E DIFFUSIONE DEI DATI DEL MONITORAGGIO

I dati relativi alle diverse componenti ambientali rilevate saranno disponibili sugli archivi informatici e se richiesti anche su supporto cartaceo per l'inoltro dagli Enti Competenti.

Per l'acquisizione e la restituzione delle informazioni, saranno predisposte specifiche schede di rilevamento, contenenti elementi relativi al contesto territoriale (caratteristiche morfologiche, distribuzione dell'edificato, sua tipologia, ecc.), alle condizioni al contorno (situazione meteo-climatica, infrastrutture di trasporto e relative caratteristiche di traffico, impianti industriali, attività artigianali, ecc.), all'esatta localizzazione del punto di rilevamento, oltre al dettaglio dei valori numerici delle grandezze oggetto di misurazione, annotazioni di fenomeni singolari che si ritengono non sufficientemente rappresentativi di una condizione media o tipica dell'ambiente in indagine.

Scopo dell'attività di monitoraggio è quello di fornire efficaci indicazioni, non solo in fase di realizzazione dell'opera al gestore del cantiere, ma anche alle istituzioni competenti e per tutte le fasi; Ante operam, Corso d'opera e post operam. A questo fine, tutti i dati derivanti dal monitoraggio saranno resi disponibili all'ARPA Regionale, ai Comuni ed alla Provincia competenti per territorio.

Come già descritto in precedenza, sarà garantita la trasmissione dei dati del monitoraggio ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere, appositamente validati dal Responsabile dello Staff Operativo (RSO), il cui nominativo dovrà essere trasmesso prima dell'inizio dei lavori, che insieme allo Staff Operativo gestisce e valida i dati ottenuti.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 25 di 114 |

4 RICETTORI, PUNTI DI MISURA E TEMPI

4.1 I RICETTORI

I ricettori sono stati individuati sulla base di un'analisi del territorio e degli studi ambientali svolti per il progetto in esame.

I ricettori presenti sul territorio attraversato dalle opere in progetto, nonché dal sistema di cantierizzazione, sono costituiti prevalentemente da case sparse con annessi agricoli, generalmente in cattivo stato di conservazione e/o degrado, si individuano alcune masserie storiche che nel corso degli anni sono state ristrutturate e recuperate, sono inoltre presenti alcune pertinenze ferroviarie.

Laddove necessario, saranno adottate tutte le misure necessarie per mitigare i potenziali impatti nei confronti dei ricettori presenti, secondo i criteri stabiliti di seguito.

L'ubicazione dei principali ricettori che possono essere individuati all'interno dell'area di intervento è indicata all'interno dell'elaborato grafico LI0001D69P6AC0000001-4.

4.2 PUNTI DI MISURA

Nel presente PMA per le aree di intervento e per ciascuna area di cantiere sono state individuate le componenti ambientali da monitorare, la tipologia di monitoraggio (orario, 24 h, settimanale, bisettimanale) e la frequenza delle campagne di misura nelle diverse fasi ante-operam, corso d'opera e post-operam (una volta, mensile, trimestrale).

Per ognuna delle componenti ambientali selezionate sono stati definiti univocamente i siti nei quali predisporre le stazioni di monitoraggio per eseguire misure e prelievi, a seconda dei casi specifici.

Ciascun punto di monitoraggio è stato posizionato sulla base dell'analisi preliminare condotta nella presente fase progettuale, delle criticità e significatività specifica per singola componente ambientale messa in evidenza nel PAC, sottoponendo il punto ad accertamento delle condizioni di accessibilità e mappandolo in carta. Per ognuno di tali punti si è previsto di individuarne la fase in cui esso verrà monitorato, le attività di monitoraggio che in esso avranno luogo e le relative frequenze e durate.

L'esatta localizzazione è riportata nelle tavole allegare (LI0001D69P6AC0000001-4 Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio).

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 26 di 114 |

4.3 TEMPI E FREQUENZE

Nel presente PMA per ogni componente ambientale, in funzione delle aree monitorate sono state individuate le frequenze delle campagne di misura nelle diverse fasi ante-operam, corso d'opera e post-operam.

Per quanto riguarda la durata delle misure, essa è legata generalmente ad aspetti normativi o ad aspetti di significatività e rappresentatività dei dati. In particolare, per la fase corso d'opera le frequenze sono legate soprattutto ai tempi di realizzazione dell'opera o ai tempi di permanenza dei cantieri. La durata complessiva del monitoraggio in corso d'opera quindi dipenderà chiaramente dai tempi di realizzazione delle opere stesse ma soprattutto dalla durata delle lavorazioni più impattanti legate alle componenti da monitorare.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 27 di 114 |

5 RELAZIONI SPECIFICHE DELLE SINGOLE COMPONENTI AMBIENTALI

5.1 ACQUE SUPERFICIALI

5.1.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio delle acque superficiali in generale ha lo scopo di esaminare le eventuali variazioni che intervengono sui corpi idrici superficiali interferiti dall'opera o molto prossimi ad essa, in tutti i loro aspetti, risalendone alle cause. Ciò per determinare se tali variazioni sono imputabili alla realizzazione dell'opera e per ricercare i correttivi che meglio possono ricondurre gli effetti rilevati a dimensioni compatibili con l'ambiente idrico pre-esistente.

5.1.2 Normativa di riferimento

Per quanto riguarda le norme a cui far riferimento per l'esecuzione degli accertamenti in campo, nonché per quanto attiene i limiti imposti, il tipo di strumentazione da utilizzare, le grandezze da misurare, si citano i seguenti riferimenti:

1.1.1.1 Normativa Comunitaria

- Direttiva 1998/83/CE del 3 novembre 1998 concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano.
- Direttiva 2000/60/CE del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque e successive modifiche ed integrazioni con Decisione 2001/2455/CE e Direttive 2008/32/CE.

1.1.1.2 Normativa Nazionale

- D.M. del 15 febbraio 1983 "Disposizioni relative ai metodi di misura, alla frequenza dei campionamenti e delle analisi delle acque superficiali destinate all'approvvigionamento idrico – potabile".
- D. Lgs. n. 152 del 11 maggio 1999, come integrato e modificato dal D. Lgs. n. 258 del 18 agosto 2000, recante disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della Direttiva 31/271/CEE e della Direttiva 91/676/CEE.
- D. Lgs. 31 del 2 febbraio 2001, come modificato dal D. Lgs. n. 27 del 02/02/02, Attuazione della direttiva 98/83/CE relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano.
- D. Lgs. n. 152 del 3 Aprile 2006, Norma in materia ambientale, e s.m.i..

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 28 di 114 |

- D.M. 08/11/2010 n. 260 “Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma 3, del medesimo decreto legislativo”.

Come anticipato in premessa, il progetto di monitoraggio delle componenti in oggetto descritto di seguito è stato redatto in conformità delle “Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Ambiente Idrico) REV. 1 del 17 giugno 2015”.

5.1.3 Assetto idrografico

La struttura della rete idrografica locale è, in generale, fortemente influenzata sia dalle caratteristiche morfologiche del territorio che dalla natura litologica dei terreni affioranti. Nelle aree collinari più interne ed in corrispondenza dei principali terrazzi morfologici, il reticolo idrografico locale presenta uno sviluppo poco ramificato ed un pattern sub-dendritico che segue, almeno in parte, i principali allineamenti strutturali dell'area. Nei settori di piana alluvionale e costiera, al contrario, la rete idrografica superficiale risulta piuttosto sviluppata e articolata, anche se profondamente modificata dalle numerose opere di bonifica e regimazione idraulica realizzate nel corso degli ultimi secoli.

In corrispondenza dei corsi d'acqua principali, e secondariamente lungo gli alvei di quelli secondari, si rinvengono vistose scarpate di erosione fluviale e zone di erosione laterale delle sponde. Gli alvei secondari mostrano, in generale, una marcata tendenza all'approfondimento, mentre i corsi d'acqua più importanti sono caratterizzati da zone di erosione laterale e settori di prevalente deposizione. Ulteriori scarpate fluviali, ormai inattive e fortemente degradate, sono inoltre presenti in corrispondenza dei margini delle incisioni fluviali più estese, in particolare nei settori di affioramento di antichi terrazzi alluvionali.

In particolare, il territorio interessato dal progetto ricade all'interno del bacino interregionale del Fortore e nei Bacini regionali afferenti al Lago di Lesina, appartenenti all'Autorità di Bacino della Puglia.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 29 di 114 |

In questo contesto, il corso d'acqua di maggior rilievo è il Fortore. Il tracciato interferisce, attraverso il "Viadotto Ripalta", con detto corso d'acqua in corrispondenza della progressiva 1+900 circa.

Lungo il tratto oggetto di studio, la linea interseca alcuni corsi d'acqua minori, come il Fosso Olivella 2 (alla progressiva 0+250), il Fosso Paradiso (alla progressiva 3+475), il Canale Capoposta (alla progressiva 5+743) e il Fosso Pontonicchio (alla progressiva 6+712)

5.1.4 Criteri di scelta delle postazioni

Secondo quanto indicato nelle linee guida ministeriali, nel PMA è opportuno individuare delle stazioni di monitoraggio puntuali, strettamente connesse al sito interferito (analisi a scala di sito). Nel caso in esame, in corrispondenza di ciascun corpo idrico potenzialmente interferito verranno posizionati due punti di monitoraggio secondo il criterio idrologico "monte (M) - valle (V)", con la finalità di valutare, in tutte le fasi del monitoraggio, la variazione dello stesso parametro/indicatore tra i due punti di misura M-V, al fine di poter individuare eventuali impatti determinanti dalle azioni di progetto.

Dall'analisi dell'assetto idrografico della zona in esame e delle tipologie di opere che saranno realizzate nell'ambito del progetto, si ritiene che l'unico punto necessario dove eseguirsi il monitoraggio delle acque superficiali sia in corrispondenza del fiume Fortore.

Oltre alle stazioni di monitoraggio puntuali, le linee guida ministeriali prevedono anche di individuare delle stazioni necessarie per valutare gli eventuali effetti significativi negativi determinati dalle azioni di progetto in ambiti più estesi (analisi a scala di area vasta). Nel caso in esame, in fase di progettazione esecutiva verrà validata con ARPA la consistenza della rete di monitoraggio esistente, e dunque verrà valutata l'opportunità di utilizzare i dati delle stazioni di monitoraggio regionali per integrare l'analisi delle stazioni puntuali con un'analisi a scala di area vasta.

Il monitoraggio della componente verrà eseguito in 3 fasi:

- Ante-Operam (AO);
- Corso d'Opera (CO);
- Post-Operam (PO).

Il Monitoraggio Ante Operam (MAO) delle acque superficiali ha lo scopo di definire le condizioni esistenti e le caratteristiche dei corsi d'acqua, in termini qualitativi, in assenza dei disturbi provocati

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 30 di 114 |

dalle lavorazioni e dalle opere in progetto. Il Monitoraggio AO ha infine lo scopo di definire gli interventi possibili per ristabilire condizioni di disequilibrio che dovessero verificarsi in fase CO o PO, garantendo un quadro di base delle conoscenze delle caratteristiche dei corsi d'acqua tale da evitare soluzioni non compatibili con il particolare ambiente idrico. A tal fine saranno eseguite misure in situ e saranno prelevati campioni d'acqua da analizzare in laboratorio sotto il profilo fisico-chimico-batterologico e sotto il profilo biologico.

Il Monitoraggio in Corso d'Opera (CO), ha lo scopo di controllare che l'esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'opera non induca alterazioni dei caratteri idrologici e qualitativi del sistema delle acque superficiali.

Il Monitoraggio Post Operam (PO), ha lo scopo di evidenziare eventuali alterazioni subite dal corso d'acqua a seguito delle attività dei cantieri.

Come anticipato, il Monitoraggio su un corso d'acqua, in ognuna delle suddette fasi, si esegue attraverso una sezione, composta da due punti di monitoraggio, uno a monte ed uno a valle idrologico rispetto alle opere da realizzare, nonché rispetto alle aree di cantiere prossime al corso d'acqua in oggetto.

I due punti di monitoraggio a monte ed a valle saranno sempre gli stessi nelle tre fasi AO, CO e PO, previa verifica che nel tratto compreso tra esse non vi siano derivazioni, scarichi o immissioni d'acqua.

5.1.5 Parametri oggetto del monitoraggio

Secondo quanto indicato nelle citate linee guida ministeriali, la scelta degli indicatori deve essere fatta in funzione della tipologia del corpo idrico potenzialmente interferito, ponendo particolare attenzione alla valutazione dell'obiettivo di "non deterioramento" delle componenti ecosistemiche del corpo idrico, introdotto dalla Direttiva Quadro sulle Acque.

Nel caso in esame, dal momento che non si può escludere a priori che la realizzazione delle opere in progetto non comprometta il raggiungimento degli "obiettivi di qualità" e/o variazioni di "stato/classe di qualità" del corpo idrico, così come definiti dalla normativa di settore e contenuti negli strumenti settoriali di pianificazione/programmazione, verranno utilizzati gli indicatori/indici (con le relative metriche di valutazione) indicati dal D.M. 260/2010.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 31 di 114 |

Per il monitoraggio delle acque superficiali sono stati selezionati dei parametri-indicatori tra quelli previsti nelle linee guida ministeriali, ritenuti significativi in relazione alla tipologia ed alle caratteristiche dei corsi d'acqua interferiti.

Il set di parametri-indicatori oggetto del monitoraggio per le acque superficiali sarà quindi quello indicato nella seguente tabella e sarà lo stesso per ciascuna delle tre fasi AO, CO e PO:

Tabella 5-1: Parametri-indicatori da monitorare per la componente acque superficiali (Fasi AO, CO e PO)

| Tipologia parametro | Parametro – Indicatore |
|---------------------|---|
| Biologico | Indice multi metrico STAR di intercalibrazione (STAR_ICMI) |
| | Concentrazione di nutrienti (azoto e fosforo) |
| Microbiologico | Escherichia Coli |
| Fisico | Temperatura dell'acqua |
| | Conducibilità |
| | Ph |
| | Torbidità |
| | Potenziale redox |
| Chimico | Stato chimico concentrazioni delle sostanze prioritarie (P), le sostanze pericolose prioritarie (PP) e le rimanenti sostanze (E) Idrocarburi, metalli pesanti, ecc. (Standard di qualità ambientale espresso come valore medio annuo SQA-MA) |
| | Durezza |
| | Cloruro |
| | Solfati |
| | BOD5 |
| | COD |
| | Ossigeno disciolto |
| Chimico – Fisico | Livello di inquinamento dai Macrodescrittori per lo stato ecologico (LIMeco) |

All'interno degli elaborati progettuali è stata definita la rete di drenaggio ferroviaria e stradale e sono stati definiti i recapiti delle acque drenate.

Il trattamento è previsto per le sole acque di piattaforma stradale e in accordo con il regolamento regionale n.26 del 9/12/2013 prevede trattamenti di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione delle acque. Per maggiori informazioni riguardo al dimensionamento della rete di regimazione delle acque di piattaforma si rimanda all'elaborato specifico di riferimento (LI0001D11RIID0002002A RELAZIONE IDRAULICA DRENAGGIO DI PIATTAFORMA FERROVIARIA E STRADALI).

Nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale da eseguirsi in fase di Corso d'Opera (CO) sulle matrici ambientali interessate dall'attuazione del Piano di Utilizzo al fine di evitare eventuali fenomeni di contaminazione delle falde idriche sotterranee si prevede di eseguire il monitoraggio

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 32 di 114 |

in Corso d’Opera (CO) delle acque superficiali di ruscellamento e percolazione provenienti dalle aree di stoccaggio temporaneo dei materiali di scavo, per i seguenti parametri :

| Tipologia parametro | Parametro – Indicatore |
|---------------------|---|
| Biologico | Concentrazione di nutrienti (azoto e fosforo) |
| Fisico | Temperatura dell’acqua |
| | Conducibilità |
| | Ph |
| | Torbidità |
| | Potenziale redox |
| Chimico | Stato chimico concentrazioni delle sostanze prioritarie (P), le sostanze pericolose prioritarie (PP) e le rimanenti sostanze (E) Idrocarburi, metalli pesanti, ecc. (Standard di qualità ambientale espresso come valore medio annuo SQA-MA) |
| | Durezza |
| | Cloruro |
| | Solfati |
| | BOD5 |
| | COD |
| | Ossigeno disciolto |

Ad ogni modo, le tipologie di campionature e di analisi periodiche, nonché le normative di riferimento saranno preventivamente concordate con il servizio ARPA di competenza, così come le circostanze e casistiche in cui sarà eventualmente necessario rinfittire i campionamenti.

5.1.6 Tecniche di campionamento

Il campionamento sarà realizzato tramite sonda a trappola che sarà immersa nel filone principale della corrente al di sotto del pelo libero. Si dovranno preferire punti ad elevata turbolenza evitando zone di ristagno e zone dove possano manifestarsi influenze del fondo, della sponda o di altro genere.

Per la raccolta del campione si utilizzerà una scheda predisposta e sarà redatto un verbale di campionamento che sarà trasmesso in copia al laboratorio di analisi.

In occasione del campionamento saranno misurati la temperatura dell’acqua e dell’aria, la Conducibilità elettrica, il pH e l’Ossigeno disciolto. I valori rilevati saranno la media di tre determinazioni consecutive.

Tutte le misure saranno effettuate previa taratura degli strumenti.

I contenitori utilizzati dovranno essere contrassegnati da apposite etichette di tipo autoadesivo con sopra riportate le seguenti informazioni:

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 33 di 114 |

- punto di prelievo (nome del corso d'acqua);
- sezione del corso d'acqua su cui si effettua il prelievo;
- data e ora del campionamento.

Per impedire il deterioramento dei campioni, questi andranno stabilizzati termicamente tramite refrigerazione a 4 °C e recapitati al laboratorio di analisi entro le ventiquattro ore dal prelievo prevedendone il trasporto in casse refrigerate.

L'esecuzione dei monitoraggi (strumentazione, numero di campioni da rilevare nel periodo di osservazione, modalità di campionamento, ecc.) sarà conforme a quanto previsto dalle linee guida e dagli standard adottati a livello internazionale e nazionale.

In generale, i metodi ufficiali di riferimento per il calcolo degli indici sono quelli pubblicati sul sito di ISPRA – Sezione SINTAI, mentre la metodologia per la classificazione dello stato ecologico è quella riportata nelle tabelle di riferimento del DM 260/2010.

I metodi analitici da utilizzare per la maggior parte dei parametri chimici, fisici e biologici sono quelli di APAT IRSA (CNR) Metodi analitici per le acque, 29/2003.

L'affidabilità e la precisione dei risultati saranno assicurati dalle procedure di qualità interne ai laboratori che effettuano le attività di campionamento ed analisi e, pertanto, i laboratori coinvolti nelle attività di monitoraggio saranno accreditati ed opereranno in modo conforme a quanto richiesto dalla norma UNI CEN EN ISO 17025.

I valori di Standard di Qualità Ambientale per la qualità delle acque superficiali sono quelli definiti dalle normative di riferimento (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.M. 56/2009). Per quei parametri per cui non siano disponibili valori limite e valori standard di riferimento in base a normative o protocolli standardizzati, tali valori vanno identificati in base ai dati acquisiti ad hoc nella fase ante operam per la caratterizzazione "sito specifica".

5.1.7 Rete di monitoraggio

Come anticipato, per il corso d'acqua da monitorare sarà prevista una coppia di punti di monitoraggio (uno a monte ed uno a valle idrologico rispetto alle opere da realizzare, nonché rispetto alle aree di cantiere prossime al corso d'acqua in oggetto) allo scopo di monitorare lo stato qualitativo dei corpi idrici a seguito della costruzione delle opere in progetto e nel corso della realizzazione delle stesse.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 34 di 114 |

Secondo quanto previsto dalle linee guida ministeriali, è opportuno che la frequenza e la durata del monitoraggio dei corpi idrici superficiali vari a seconda della tipologia di corpo idrico, della tipologia di opera e della fase di monitoraggio, ed è opportuno che sia adeguatamente integrata con quanto previsto dalla normativa di settore, considerando le specifiche finalità delle indagini mirate al controllo degli effetti determinati dalla realizzazione/esercizio dell’opera.

In accordo con quanto previsto dalle linee guida ministeriali, per le fasi Ante Operam i campionamenti e le analisi chimico-fisiche speditive in-situ e le analisi chimiche di laboratorio avranno frequenza trimestrale per la durata di un anno, per la fase Post Operam invece i campionamenti e le analisi chimico-fisiche speditive in-situ e le analisi chimiche di laboratorio avranno frequenza trimestrale per la durata di 6 mesi dalla fine delle lavorazioni che possono determinare impatti sulla componente acque superficiali.

Nella fase Corso d’Opera, in base alle tipologie di impatto previste, i campionamenti e le analisi chimico-fisiche speditive in-situ avranno frequenza trimestrale durante tutto il periodo di durata del cantiere, e nel caso in esame pari a circa 3 anni.

Appare evidente che la frequenza del monitoraggio della componente acque superficiali in fase CO e PO potrà variare in funzione delle caratteristiche torrentizie/stagionali dei diversi corsi d’acqua impattati e sulla base degli esiti del monitoraggio eseguito in fase AO.

Durante il Corso d’Opera saranno presenti anche altri 4 punti di monitoraggio presso le aree di stoccaggio e le aree di cantiere in parte utilizzate anche come area di stoccaggio, così come descritto nella tabella seguente.

In particolare, per quanto riguarda il monitoraggio in Post Operam, il periodo di osservazione dovrà essere tale da prevedere come limite temporale il momento in cui il parametro monitorato tenda ad un valore costante, ovvero fino al raggiungimento di valori non più significativi in relazione agli effetti dell’opera sulla componente, salvo eventuali specifiche indicazioni derivanti o stabilite in accordo con gli Enti competenti (es. ARPA).

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

Tabella 5-2: Punti di monitoraggio delle acque superficiali

| MISURE | POSIZIONE | Corso d'acqua monitorato | AO | CO | PO |
|--------|-----------|--------------------------|-------------|-------------|-------------|
| ASU_01 | Monte | Fiume Fortore | - | Trimestrale | - |
| ASU_02 | Valle | | Trimestrale | Trimestrale | Trimestrale |
| ASU_03 | AS1.1 | Acque di ruscellamento | - | Trimestrale | - |
| ASU_04 | AS1.2 | Acque di ruscellamento | - | Trimestrale | - |
| ASU_05 | CO1.1 | Acque di ruscellamento | - | Trimestrale | - |
| ASU_06 | AT1.1 | Acque di ruscellamento | - | Trimestrale | - |

5.2 ACQUE SOTTERRANEE

5.2.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio dell'ambiente idrico sotterraneo ha lo scopo di controllare l'impatto della costruzione dell'opera sul sistema idrogeologico superficiale e profondo, al fine di prevenirne alterazioni ed eventualmente programmare efficaci interventi di contenimento e mitigazione.

Sono stati individuati i punti di monitoraggio nelle aree di potenziale impatto, atti a caratterizzare i parametri quali-quantitativi delle acque sotterranee nei punti ritenuti più critici. Per tali punti sono previste attività di controllo mediante il campionamento e l'analisi di laboratorio dell'acqua di falda.

In corrispondenza dei cantieri possono verificarsi fenomeni di inquinamento delle falde superficiali connesse a lavorazioni su tali aree.

In generale le possibilità di alterazione delle acque sotterranee potrebbero essenzialmente essere ricondotte:

- alle sostanze impiegate nei processi di scavo e per ottenere il consolidamento del terreno;
- all'utilizzo di mezzi meccanici e macchinari di cantiere, che possono comportare diffusione di idrocarburi ed oli;
- ai getti di calcestruzzo che possono contenere additivi chimici di varia natura.
- lo sversamento accidentale di fluidi inquinanti sul suolo

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 36 di 114 |

I punti di misura sono stati scelti tenendo conto della direzione di flusso prevista della falda, ovvero predisponendo un punto a monte ed uno a valle idrogeologico della potenziale sorgente inquinante.

5.2.2 Normativa di riferimento

Per quanto riguarda le norme a cui far riferimento per l'esecuzione degli accertamenti in campo, nonché per quanto attiene i limiti imposti, il tipo di strumentazione da utilizzare, le grandezze da misurare, si citano i seguenti riferimenti:

1.1.1.3 Normativa Comunitaria

- Direttiva 1998/83/CE del 3 novembre 1998 concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano.
- Direttiva 2000/60/CE del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque e successive modifiche ed integrazioni con Decisione 2001/2455/CE e Direttive 2008/32/CE.
- Direttiva 2006/118/CE del 12 dicembre 2006 sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento e successive modifiche.

1.1.1.4 Normativa Nazionale

- D.Lgs. n. 152 del 11 maggio 1999, come integrato e modificato dal D.Lgs. n. 258 del 18 agosto 2000, recante disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della Direttiva 31/271/CEE e della Direttiva 91/676/CEE.
- D.Lgs. n. 31 del 2 febbraio 2001, come modificato dal D.Lgs. n. 27 del 02/02/02, Attuazione della direttiva 98/83/CE relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano.
- D.Lgs. n. 152 del 3 Aprile 2006, Norma in materia ambientale, e s.m.i..
- D.Lgs. n. 30 del 16 marzo 2009, Attuazione della direttiva 2006/118/CE, relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento.

Come anticipato in premessa, il progetto di monitoraggio delle componenti in oggetto descritto di seguito è stato redatto in conformità delle "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Ambiente Idrico) REV. 1 del 17 giugno 2015".

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 37 di 114 |

5.2.3 Caratterizzazione idrogeologica dell'area

Dal punto di vista idrogeologico l'area d'interesse è interessata dall'acquifero della bassa valle del Fortore e dall'acquifero del Tavoliere.

La particolare condizione stratigrafico-strutturale dell'area del Tavoliere delle Puglie consente di riconoscere tre unità acquifere principali, situate a differenti profondità (Maggiore et al. 1996). Procedendo dal basso verso l'alto, la successione può essere schematizzata come segue (Maggiore et al. 1996, 2004; Moretti et al. 2011):

- *Acquifero fessurato-carsico profondo*: è situato in corrispondenza del substrato carbonatico pre-pleistocenico del Tavoliere e risulta collegato, lateralmente, alla vasta falda idrica del Gargano (Maggiore et al. 1996, 2004). Le acque di falda circolano all'interno delle rocce carbonatiche fessurate e risultano confinate, generalmente, dalla successione pelitica plio-pleistocenica o dai livelli meno fratturati delle stesse rocce calcaree (Maggiore et al. 2004). Ovviamente, le modalità di deflusso della falda sono condizionate sia dalla presenza di numerosi allineamenti tettonici, che determinano direttrici di deflusso preferenziali, sia dal grado di fessurazione e carsismo della roccia, che influiscono sulle caratteristiche idrauliche dell'acquifero (Grassi & Tadolini 1992; Maggiore et al. 1996, 2004).

La possibilità di utilizzo di questa risorsa idrica è tuttavia limitata alle zone dove il substrato si trova a profondità inferiori a qualche centinaio di metri (Moretti et al. 2011), come nella fascia pede-garganica del Tavoliere (Maggiore et al. 1996, 2004). Questa limitazione deriva, fondamentalmente, dal marcato incremento del contenuto salino delle acque con l'aumentare della profondità, fino ad assumere valori caratteristici dell'acqua marina (Maggiore et al. 2004). L'intrusione del mare verso l'entroterra è maggiore nella fascia pede-garganica che si sviluppa verso il Golfo di Manfredonia, mentre nella zona a Sud del Lago di Lesina risulta parzialmente ostacolata dal brusco incremento di spessore dei terreni impermeabili del Tavoliere (Maggiore et al. 1996, 2004).

Una caratteristica peculiare delle acque sotterranee lungo il margine garganico del Tavoliere è data dall'elevato valore delle temperature registrate sia nei pozzi idrici che in corrispondenza di alcune sorgenti (Mongelli & Ricchetti 1970; Maggiore & Mongelli 1991; Grassi & Tadolini 1992; Maggiore et al. 1996; Pagliarulo 1996; Maggiore & Pagliarulo 2004), come quella di S. Nazario e quella di Siponto (Maggiore et al. 2004). Le alte

temperature registrate possono essere spiegate attraverso un fenomeno di mixing tra le acque sotterranee di origine meteorica e le acque connate più profonde, che risalgono verso il Gargano attraverso la struttura a gradinata del substrato carbonatico (Maggiore et al. 2004; Moretti et al. 2011).

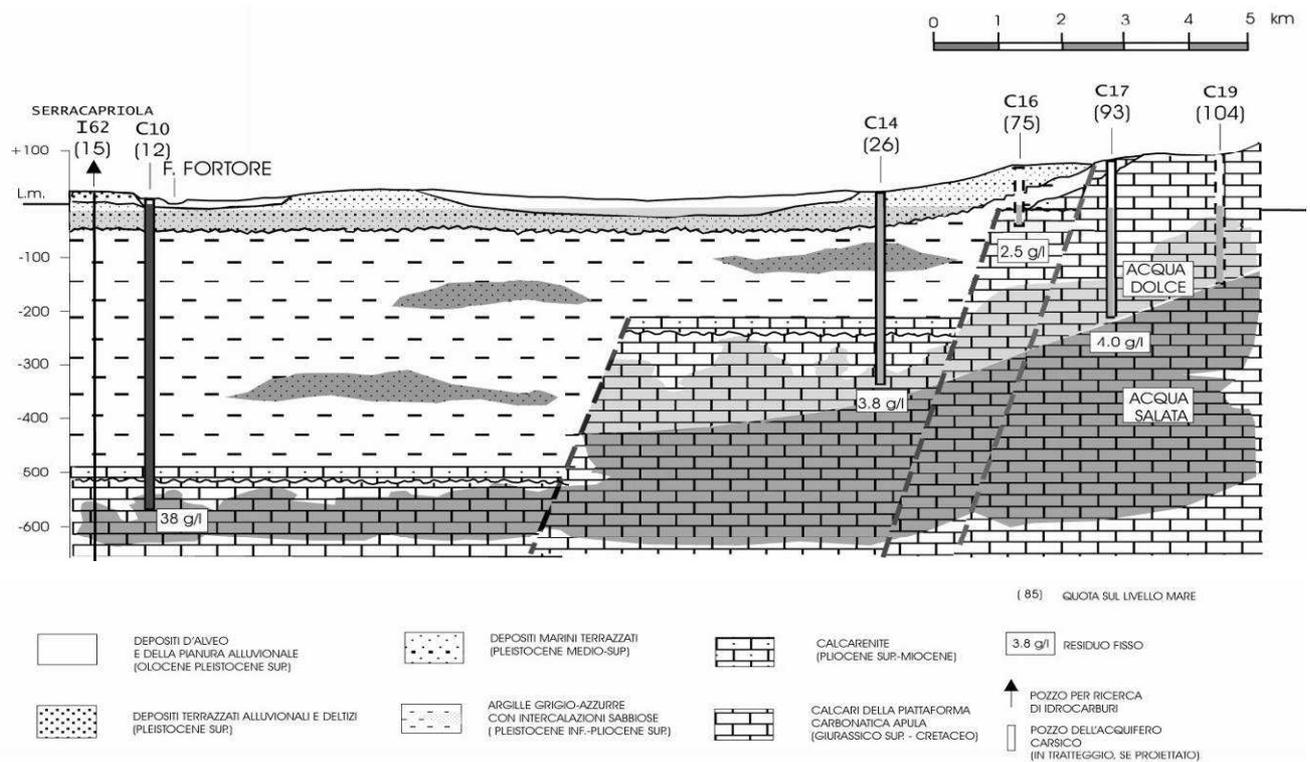


Figura 2 - Sezione idrogeologica relativa alla zona del Tavoliere delle Puglia posta a Ovest del Promontorio del Gargano, tra il F. Fortore e Apricena (da Maggiore et al. 2004).

- **Acquifero poroso profondo:** si colloca in corrispondenza dei diversi livelli di sabbie limose, localmente ghiaiose, presenti a diverse altezze stratigrafiche nella successione pelitica plio-pleistocenica del Tavoliere (Maggiore et al. 1996, 2004). Le caratteristiche del suddetto acquifero sono poco conosciute, in particolare per ciò che concerne la distribuzione e la geometria dei corpi idrici, la connessione idraulica tra i diversi livelli e le altre falde del Tavoliere, le modalità di alimentazione e di deflusso (Maggiore et al. 2004).

I livelli acquiferi sono quindi rappresentati da corpi discontinui di forma lenticolare, dello spessore di pochi metri, localizzati a profondità variabili tra 150 e 500 m circa (Cotecchia et al. 1995; Maggiore et al. 2004). Nelle lenti più profonde si rinvencono acque connate associate ad idrocarburi, caratterizzate da valori di temperatura piuttosto elevati (tra 22° e

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 39 di 114 |

26°C) e dalla ricorrente presenza di idrogeno solforato (Maggiore et al. 1996). La falda è sempre in pressione e presenta forti caratteri di artesianità (Maggiore et al. 1996, 2004).

La produttività dei livelli idrici è estremamente differente da luogo a luogo ma presenta, mediamente, portate variabili tra 1 e 20 l/s (Maggiore et al. 1996). Nel caso di pozzi idrici, la produttività tende a diminuire rapidamente a partire dall'inizio della fase di esercizio, facendo registrare localmente il completo esaurimento della falda (Maggiore et al. 2004). Ciò dimostra che tali livelli possono costituire solo delle limitate fonti di approvvigionamento idrico, essendo la ricarica molto lenta (Cotecchia et al. 1995).

- *Acquifero poroso superficiale*: si rinviene nelle lenti sabbioso-ghiaiose dei depositi marini e alluvionali quaternari, che nell'area ricoprono con notevole continuità la successione argillosa plio-pleistocenica (Maggiore et al. 1996, 2004). I diversi livelli sono idraulicamente interconnessi e danno luogo, quindi, ad un unico sistema acquifero caratterizzato da una successione di terreni sabbioso-ghiaiosi molto permeabili con intercalati livelli limoso-argillosi di bassa permeabilità (Maggiore et al. 2004).

In linea generale i depositi più grossolani e permeabili, che svolgono il ruolo di acquifero, prevalgono nelle zone di alta pianura, mentre i livelli più fini e meno permeabili diventano più spessi e frequenti verso la costa (Maggiore et al. 2004). Tale caratteristica influenza profondamente le modalità di deflusso delle acque sotterranee, che circolano prevalentemente a pelo libero nella zona pedemontana ed in pressione nella zona medio-bassa, con locale carattere di artesianità (Cotecchia 1956; Maggiore et al. 1996).

Lo spessore di questi terreni è piuttosto ridotto in corrispondenza del margine appenninico, mentre aumenta notevolmente verso Est, dove raggiunge i 50 m nella zona mediana della pianura ed i 100 m presso il litorale adriatico (Maggiore et al. 1996). La superficie piezometrica è posta ad una quota di circa 250 m s.l.m. nelle zone più interne e degrada, fino alla costa, con gradienti compresi tra 0.10% e 0.25% (Ricchetti et al. 1989).

La risalienza e la soggiacenza della falda idrica aumentano generalmente verso la costa, dove la qualità delle acque risente notevolmente degli effetti dell'intrusione marina (Maggiore et al. 1996). La produttività dell'acquifero è piuttosto variabile e, in genere, strettamente dipendente da fattori di ordine morfologico e stratigrafico. Infatti, le acque sotterranee tendono ad accumularsi preferenzialmente dove il tetto delle argille forma dei

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

veri e propri impluvi o dove i terreni permeabili risultano più spessi e grossolani (Tadolini et al. 1989; Caldara & Pennetta 1993). Per quanto riguarda l'alimentazione dell'acquifero, un importante contributo proviene dai corsi d'acqua che attraversano la zona (Colacicco 1953; Cotecchia 1956; Zorzi & Reina 1956; Maggiore et al. 1996), mentre solo il 17% del totale della precipitazione media annua costituisce la ricarica (De Girolamo et al. 2001; Maggiore et al. 2004).

E' stata valutata la permeabilità delle formazioni presenti nell'area di studio seguendo un approccio combinato basato sull'esame delle prove in foro che sono state eseguite e sulle caratteristiche litologiche.

Sono state individuate quindi 3 classi di permeabilità: bassa, media , alta.

La classe di permeabilità bassa accorpa tutti i litotipi con permeabilità stimata inferiore a $1 \cdot 10^{-7}$ m/s; la classe di permeabilità media accorpa i litotipi con permeabilità stimata compresa da superiore o uguale a $1 \cdot 10^{-7}$ m/s a minore di $1 \cdot 10^{-5}$ m/s.; la classe di permeabilità alta accorpa tutti i litotipi con permeabilità superiore o uguale a $1 \cdot 10^{-5}$ m/s

| | | | |
|-------------------------------|-----------------------|--|--------------------------|
| Intervallo k (m/s) | $k < 1 \cdot 10^{-7}$ | $1 \cdot 10^{-7} \leq k < 1 \cdot 10^{-5}$ | $k \geq 1 \cdot 10^{-5}$ |
| Classe di permeabilità | Bassa | Media | Alta |

Si riporta di seguito una breve descrizione delle unità litologiche individuate, e della permeabilità delle stesse, per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato specialistico *LI0001D69RGGE00001001A Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e geologico-tecnica*

Sabbie di Serracapriola (8)

Le Sabbie di Serracapriola sono costituite in prevalenza da sabbie medio-fini, con locali intercalazioni di conglomerati e argille limose. La media delle prove effettuate restituisce un valore di 6.72×10^{-6} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità media.

Conglomerati di Campomarino (7)

I Conglomerati di Campomarino sono costituiti in prevalenza da conglomerati in matrice sabbioso-limosa, con locali intercalazioni di sabbie e argille limose. La media delle prove

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 41 di 114 |

effettuate restituisce un valore di 6.05×10^{-6} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità media.

Depositi alluvionali terrazzati (6)

litofacies ghiaioso-sabbiosa: è costituita in prevalenza da ghiaie in abbondante matrice sabbioso-limosa e da sabbie e sabbie limose con locali ghiaie. È possibile classificare tale litofacies a permeabilità alta.

litofacies limosa e limoso-sabbiosa: è costituita in prevalenza da limi e limi sabbiosi. È possibile classificare tale litofacies a permeabilità media.

litofacies argillosa e argilloso-limosa: è costituita in prevalenza da argille limose e limi argillosi, con locali intercalazioni di limi. La media delle prove effettuate restituisce un valore di 2.06×10^{-8} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità bassa.

Depositi alluvionali recenti (5)

litofacies ghiaioso-sabbiosa: è costituita in prevalenza da ghiaie in abbondante matrice sabbioso-limosa e da sabbie e sabbie limose con locali ghiaie. La media delle prove effettuate restituisce un valore di 1.59×10^{-5} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità alta.

litofacies limosa e limoso-sabbiosa: è costituita in prevalenza da limi e limi sabbiosi. La media delle prove effettuate restituisce un valore di 2.66×10^{-7} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità media.

litofacies argillosa e argilloso-limosa: è costituita in prevalenza da argille limose e limi argillosi, con locali intercalazioni di limi. La media delle prove effettuate restituisce un valore di 1.86×10^{-8} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità bassa.

Depositi alluvionali attuali (3)

I depositi alluvionali recenti sono costituiti in prevalenza da materiali a granulometria grossolana (sabbie e sabbie limose, con locali ghiaie) con sporadiche intercalazioni di argille e limi.

Entro tali depositi non sono disponibili prove di permeabilità in foro pertanto, su base bibliografica, può essere assunto un valore di permeabilità di riferimento maggiore o uguale a 1×10^{-5} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità alta.

Depositi eluvio-colluviali (1)

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 42 di 114 |

I depositi eluvio-colluviali sono costituiti da materiali estremamente eterogenei; in linea generale sono presenti limi sabbiosi e sabbie limose con locali ghiaie ed argille limose con passaggi di sabbie ghiaiose.

Entro tali depositi non sono disponibili prove di permeabilità in foro pertanto, su base bibliografica, può essere assunto un valore di permeabilità di riferimento compreso tra 1×10^{-7} e 1×10^{-5} m/s, il che permette di classificare tale unità a permeabilità media.

5.2.4 Criteri di scelta delle postazioni

Dall'analisi della situazione idrogeologica dell'area di indagine, delle opere previste e delle aree di cantiere sono state individuate le postazioni di monitoraggio per la componente acque sotterranee.

La scelta della collocazione dei punti di monitoraggio è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- *Caratteristiche idrogeologiche generali: i punti sono stati localizzati tenendo in considerazione la direzione del flusso della falda rispetto all'asse dell'infrastruttura in progetto e, sempre rispetto ad essa, sono stati collocati a monte e a valle idrogeologico;*
- *Vicinanza al tracciato di progetto ed alle aree di cantiere: i punti sono stati collocati nelle immediate vicinanze del tracciato di progetto e delle aree cantiere ritenute più impattanti (qualora presenti, potrebbe prevedersi l'utilizzo di piezometri già esistenti impiegati per altre finalità, purché presentino caratteristiche tecniche e posizione tali da renderli idonei allo scopo del presente progetto);*
- *Valore della risorsa: per quest'ultimo criterio si è tenuto conto in modo particolare dell'uso a cui la risorsa idrica è destinata e della disponibilità in termini quantitativi della stessa;*
- *Presenza di sorgenti inquinanti esterne al cantiere per tener conto dell'effettivo impatto del cantiere rispetto ad una situazione potenzialmente già compromessa;*

I punti monitorati sono posizionati in aree che appartengono ad almeno una di queste categorie:

- zone di captazione di acque sotterranee ad uso intensivo idropotabile, irriguo o industriale;
- aree di scavo in falda;
- aree di cantiere;
- aree di vulnerabilità intrinseca della falda.

Al fine di contenere tempi e costi del monitoraggio, oltre all'allestimento di punti ad hoc per le misure quali – quantitative, le linee guida ministeriali prevedono anche di includere, ove possibile, punti di controllo già allestiti ed attrezzati quali pozzi pubblici e/o privati, sorgenti, piezometri già

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 43 di 114 |

utilizzati per campagne d'indagine effettuate a supporto di studi geologici ed idrogeologici, nonché punti afferenti alle reti di monitoraggio qualitativo – quantitativo nazionale, regionale e locale eventualmente già implementate, previste dalla normativa di settore. Nel caso in esame, in fase di progettazione esecutiva verrà verificata con ARPA la funzionalità e le effettive condizioni di mantenimento/servizio di tali punti di monitoraggio, e dunque verrà valutata l'opportunità di utilizzare i dati provenienti dal monitoraggio di tali punti per integrare l'analisi dei punti ad hoc.

5.2.5 I parametri oggetto del monitoraggio

Per il monitoraggio dei corpi idrici sotterranei presenti nel territorio in esame è stato scelto di valutare i parametri di base definiti dal D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. e previsti anche dalle ultime linee guida ministeriali relative alla componente oggetto di studio.

I parametri descrittivi che verranno indagati sono quelli ritenuti più significativi perché correlabili alle attività connesse alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, alle attività, agli scarichi di cantiere, ad eventuali sversamenti accidentali, e all'eventuale filtrazione delle acque superficiali di ruscellamento e percolazione provenienti dalle aree di stoccaggio temporaneo dei materiali di scavo. Pertanto l'eventuale sversamento delle acque di percolazione superficiale nelle falde profonde sarà controllata attraverso il monitoraggio in corso d'opera (CO) in corrispondenza delle attività che potrebbero comportare un'interferenza diretta con la matrice ambientale in esame.

In definitiva, per la definizione delle caratteristiche quantitative e qualitative delle acque sotterranee si determineranno, tramite misure di campagna o di laboratorio, i parametri riportati nella seguente Tabella 5-3 . I set parametrici proposti di seguito sono da intendersi come set standard che possono essere eventualmente implementati, nel caso di specifiche esigenze rilevabili in itinere legate alle caratteristiche territoriali in cui si colloca l'opera.

I parametri si riferiscono a tutte le fasi: Ante Operam (AO), Corso d'Opera (CO) e Post Operam (PO).

Le normative di riferimento (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs 16 marzo 2009 n.30) definiscono i valori di Standard di Qualità Ambientale per la qualità delle acque sotterranee. Ove per alcuni parametri non siano già disponibili valori limite e valori standard di riferimento in base a normative o protocolli standardizzati, tali valori andranno identificati in base ai dati disponibili per l'area di

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 44 di 114 |

monitoraggio ovvero, in loro assenza, in base ai dati acquisiti ad hoc nella fase ante operam per la caratterizzazione “sito specifica”.

Preliminarmente, in fase ante operam, saranno inoltre eseguite tutte le operazioni finalizzate all’installazione dell’attrezzatura di perforazione per la realizzazione dei sondaggi, fatto salvo quanto anticipato sopra relativamente all’eventuale presenza di piezometri già esistenti e ritenuti idonei allo scopo del monitoraggio.

Tabella 5-3: Parametri da monitorare per la componente acque sotterranee (Fasi AO, CO e PO)

| Tipologia | Parametro descrittore |
|--|--|
| Caratterizzazione del regime idraulico e idrodinamico (valutazione dello stato quantitativo) | Misure del livello della falda |
| Caratterizzazione qualitativa in situ | Rilievo dei parametri fisici e chimici in situ: <ul style="list-style-type: none"> • Temperatura acqua • Temperatura aria • Ph • Conducibilità specifica • Torbidità • Tenore di Ossigeno • Potenziale Redox • Nitrati • Ione Ammonio |
| Caratterizzazione qualitativa in laboratorio | Set di parametri chimici: calcio, sodio, potassio, magnesio, cloruri, cloro attivo, fluoruri, solfati, bicarbonati, nitrati, nitriti, solidi disciolti totali (TDS) e solidi sospesi totali (TSS) Elementi in traccia: arsenico, cobalto, cromo, rame, ferro, iodio, manganese, molibdeno, nichel, selenio, silicio, stagno, vanadio, zinco, cadmio, mercurio, piombo |

Inoltre, in aggiunta ai parametri di base sopra elencati, in funzione dei rischi associati all’opera e delle caratteristiche ambientali naturali del sito e dei corpi idrici recettori, nel Progetto Esecutivo verrà verificata in corrispondenza di determinate situazioni l’opportunità e la necessità di ampliare il set parametrico con le seguenti analisi aggiuntive:

- analisi della richiesta chimica di ossigeno (COD), della richiesta biochimica di ossigeno (BOD), della richiesta totale di ossigeno (TOD), del contenuto di carbonio organico totale (TOC);
- determinazione della concentrazione di composti organici e idrocarburi, laddove pertinenti con le attività previste dal progetto.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 45 di 114 |

5.2.6 Metodologia di misura e campionamento

In generale l'esecuzione dei monitoraggi (caratteristiche delle apparecchiature da utilizzare, strumentazione, metodologie di campionamento ed analisi in situ e in laboratorio, numero di campioni da rilevare nel periodo di osservazione, ecc.) dovrà fare riferimento alle metodologie più accreditate proposte dagli istituti di ricerca Internazionali e nazionali, quali US-EPA (United States Environmental Protection Agency), IRSA (Istituto di Ricerca Sulle Acque); UNICHIM (ente di normazione tecnica operante nel settore chimico federato all'UNI - Ente Nazionale di Unificazione); ASTM (American Standard Test Method), DIN (Deutsches Institut für Normung) etc..

1.1.1.5 Misure in situ

Le misure del livello statico verranno effettuate mediante sonda elettrica il cui cavo sia marcato almeno ogni centimetro. La misura andrà effettuata dalla bocca del piezometro (bordo del rivestimento) o da altro punto fisso e ben individuabile; verrà quindi misurata l'altezza della bocca del piezometro o del punto di riferimento rispetto al suolo. L'indicazione del punto di riferimento dovrà essere riportata sulla scheda di misura. Il livello statico sarà indicato con l'approssimazione del centimetro.

La misura della temperatura dell'aria e dell'acqua potrà essere effettuata mediante termometro a mercurio o elettronico ed andrà riportata con l'approssimazione del mezzo grado. L'ossigeno disciolto verrà determinato tramite apposita sonda, il pH e la Conducibilità Elettrica saranno determinati con pH-metro e conducimetro elettronici che andranno tarati all'inizio ed alla fine di ogni giornata di lavoro. I risultati della taratura saranno annotati su apposite schede. In relazione agli strumenti da utilizzare per la determinazione di questi ultimi parametri, potranno essere impiegate, in alternativa, anche sonde multi-parametriche.

I rilievi ed i campionamenti dovranno essere eseguiti sempre con le stesse procedure e gli stessi strumenti in tutti i punti di misura ed in tutte le fasi; analogamente il grado di approssimazione dei valori numerici dei parametri dovrà essere identico.

Prima dell'esecuzione del monitoraggio ante operam, il soggetto incaricato di tale attività dovrà provvedere a:

- determinare la quota assoluta dell'estremità superiore della tubazione (testa piezometro);
- rilievo della posizione del piezometro in termini di coordinate geografiche.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 46 di 114 |

Il rilievo dei parametri fisici - chimici da valutare in campo su ciascun campione d'acqua dovrà essere eseguito subito dopo la misura del livello statico della falda e dopo un adeguato spurgo del pozzo/piezometro e la stabilizzazione delle condizioni idrochimiche. Per la verifica dei parametri in situ potrà essere utilizzata una sonda multiparametrica o altra strumentazione idonea. Al fine di consentire una definizione della variabilità stagionale dei parametri, si dovrà cercare di eseguire i rilievi o il prelievo di campioni nei momenti di minimo/massima condizioni idrologiche (periodo di magra e di ricarica della falda) per definire meglio il range della variabilità stagionale (es. a primavera, fine estate, autunno o dopo un periodo caratterizzato da precipitazioni eccezionali.).

1.1.1.6 Prelievo campioni per analisi di laboratorio

Il campionamento da piezometri dovrà essere preceduto dallo spurgo di un congruo volume di acqua in modo da scartare l'acqua giacente e prelevare acqua veramente rappresentativa della falda. Con la stessa pompa si provvederà poi a riempire direttamente le bottiglie come di seguito indicate:

- bottiglia sterile da 0,5 litri per le analisi batteriologiche;
- bottiglia di due litri in vetro per le analisi chimico-fisiche;
- bottiglia di due litri in plastica per le analisi di metalli e di anioni.

Qualora il campionamento da pompa non fosse praticabile dovrà essere utilizzato un recipiente unico ben pulito per raccogliere le acque destinate alle analisi chimiche, riempiendo poi con questa acqua le bottiglie ed evitando di lasciare aria tra il pelo libero ed il tappo. Il campionamento per le analisi batteriologiche invece richiede la massima attenzione nell'evitare qualsiasi contatto tra l'acqua ed altri corpi estranei diversi dalla bottiglia sterile. La stessa bocca di acqua va sterilizzata con fiamma a gas del tipo portatile.

Per pozzi invece non serviti da pompa si dovrà, campionare per immersione della bottiglia sterile sotto il pelo libero dell'acqua.

Analoghe precauzioni, nei limiti delle possibilità, dovranno essere adottate per il campionamento da piezometri.

I contenitori utilizzati dovranno essere contrassegnati da apposite etichette di tipo autoadesivo con sopra riportate le seguenti informazioni:

- sigla identificativa del pozzo o del piezometro;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 47 di 114 |

- data e ora del campionamento.

Per ogni prelievo dovrà essere redatto un verbale di campionamento che verrà trasmesso in copia al laboratorio di analisi.

Inoltre, per impedire il deterioramento dei campioni, questi andranno stabilizzati termicamente tramite refrigerazione a 4 °C e recapitati al laboratorio di analisi entro le ventiquattro ore dal prelievo prevedendone il trasporto in casse refrigerate.

Le analisi di laboratorio saranno effettuate in accordo agli standard in uso presso laboratori certificati che seguiranno metodiche standard, quali ad esempio secondo le procedure indicate da APAT, ISPRA, CNR, IRSA, ISO, EPA, UNI. Le misurazioni saranno accompagnate da idoneo certificato. L'affidabilità e la precisione dei risultati dovranno essere assicurati dalle procedure di qualità interne ai laboratori che effettuano le attività di campionamento ed analisi e, pertanto, i laboratori coinvolti nelle attività di monitoraggio dovranno essere accreditati ed operare in modo conforme a quanto richiesto dalla UNI CEN EN ISO 17025.

5.2.7 Rete di monitoraggio

I punti di monitoraggio sono stati determinati individuando per ogni area critica una coppia di punti di rilevazione che consentano di valutare in dettaglio le caratteristiche quali-quantitative delle acque di falda unitamente alle condizioni di deflusso sotterraneo. I piezometri di nuova realizzazione saranno installati in modo tale da intercettare la falda, avranno quindi un tratto filtrante compatibile con lo spessore dell'acquifero

La rete di monitoraggio sarà costituita da n. 2 coppie di punti, secondo i criteri di sopra esplicitati, per un totale di 4 postazioni di rilievo.

In particolare, ogni coppia di punti sarà posizionata secondo la direzione di deflusso prima e dopo quelle opere o aree di cantiere che possono provocare interferenza con la falda.

Qualora emergesse la necessità di installare ulteriori punti, l'esatta ubicazione dovrà essere decisa in situ tenendo conto di tutte le operazioni che verranno effettuate nel tempo in tale area.

Si prevede un'intensificazione del monitoraggio nel caso di eventi piovosi di particolare intensità, quando il livello della falda possa risalire fino a raggiungere il livello delle lavorazioni; tale accorgimento è di carattere puntuale, in base alle valutazioni in corso d'opera.

Ogni postazione dovrà infatti essere posizionata in una zona protetta ma accessibile e dovrà essere protetta in superficie da danni accidentali o atti di vandalismo.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 48 di 114 |

Nelle tavole allegate alla presente relazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale “Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale” sono stati rappresentati i punti previsti per il monitoraggio delle acque sotterranee. In particolare la rete di monitoraggio sarà composta dalle seguenti postazioni.

Tabella 5-4: Punti di monitoraggio delle acque sotterranee

| MISURE | TIPOLOGIA | PROGR. KM | OPERA DA MONITORARE | AO | CO | PO |
|--------|-----------|--------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| ASO_01 | Monte | 2+00.09 4 | Attraversamento Fortore | Trimestrale | Trimestrale | Trimestrale |
| ASO_02 | Valle | 2+00.09 4 | | Trimestrale | Trimestrale | Trimestrale |
| ASO_03 | Monte | 4+000 | Viadotto Ripalta | Trimestrale | Trimestrale | Trimestrale |
| ASO_04 | Valle | 3+850 | | Trimestrale | Trimestrale | Trimestrale |

Per la fase Ante Operam i campionamenti e le analisi chimico-fisiche speditive in-situ e le analisi chimico-batterologiche di laboratorio avranno frequenza trimestrale per la durata di un anno, per il monitoraggio Post Operam invece la durata del monitoraggio sarò di sei mesi dalla fine delle lavorazioni impattanti sulla componente in oggetto, al fine di monitorare l’andamento stagionale dei parametri.

Nella fase Corso d’Opera i campionamenti e le analisi chimico-fisiche speditive in-situ avranno frequenza trimestrale durante tutto il periodo di durata del cantiere, e nel caso in esame pari a circa 3 anni, al fine di dettagliare in modo più puntuale le eventuali variazioni dello stato della falda e di conseguenza intervenire in modo tempestivo, si effettueranno le misure speditive con frequenza mensile.

5.3 SUOLO E SOTTOSUOLO

5.3.1 Obiettivi del monitoraggio

Le operazioni di monitoraggio della componente suolo consentiranno di valutare principalmente le modificazioni delle caratteristiche pedologiche dei terreni dovute alle relative lavorazioni in corso

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 49 di 114 |

d'opera. Le alterazioni della qualità dei suoli conseguenti alle lavorazioni di cantiere possono essere sintetizzate come segue:

- modificazione delle caratteristiche fisiche dei terreni;
- variazione di fertilità (compattazione dei terreni, modificazioni delle caratteristiche di drenaggio, rimescolamento degli strati costitutivi, etc.).

Si ritiene necessario prevedere le seguenti fasi di monitoraggio:

- ante-operam(AO) al fine di costituire un database di informazioni sugli aspetti pedologici iniziali di confronto per la restituzione all'uso agricolo delle aree occupate temporaneamente dai cantieri;
- corso d'opera (CO) al fine di verificare l'idoneo mantenimento dei cumuli di terreno vegetale derivante dallo scotico iniziale che verrà successivamente reimpiegato per le attività di ripristino;
- post-operam (PO) al fine di evidenziare eventuali alterazioni subite dal terreno a seguito delle attività dei cantieri. Questo consentirà di determinare le eventuali aree in cui sarà necessario effettuare le operazioni di bonifica dei terreni superficiali prima della risistemazione definitiva.

Nell'ambito della componente suolo e sottosuolo il monitoraggio della fase di Corso d'Opera (CO) è pertanto riferito ai cumuli di terreno che a seguito dell'attività di scotico, vengono formati, in attesa di riutilizzo nell'ambito dei lavori. Infatti i parametri oggetto di monitoraggio per la fase di CO sono rappresentativi per verificare l'efficacia delle cure manutentive attuate dall'appaltatore sui cumuli per assicurare il mantenimento delle caratteristiche di fertilità del terreno scoticato.

5.3.2 Normativa di riferimento

La normativa di riferimento in accordo alla quale il presente progetto di monitoraggio è stato redatto fa riferimento ai criteri adottati dagli organismi nazionali ed internazionali per quel che concerne le descrizioni di campagna e la classificazione dei suoli.

Di seguito i riferimenti normativi per quanto concerne le analisi di campo:

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".
- Comunicazione della Commissione "Verso una strategia tematica per la protezione del suolo" COM (2002) 179 del 16 aprile 2002.
- Legge 7 agosto 1990 n. 253 "Disposizioni integrative alla legge 18 maggio 1989 n. 183, recante norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".
- Legge 18 maggio 1989, n. 183 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo (testo coordinato con le modifiche apportate a tutto il 6 maggio 1996)".

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 50 di 114 |

5.3.3 Modalità del monitoraggio

Il monitoraggio della componente suolo avrà la funzione di garantire:

- il controllo dell'evoluzione della qualità del suolo intesa sia come capacità agro-produttiva che come funzione protettiva;
- il rilevamento di eventuali alterazioni dei terreni al termine dei lavori al fine di garantire la restituzione delle aree temporaneamente occupate ed il corretto ripristino dei suoli;
- un adeguato ripristino ambientale (agricolo e forestale) delle aree di cantiere;
- il controllo delle possibili alterazioni e/o modifiche al regime di scorrimento delle acque superficiali e/o scalzamento al piede di aree affette da dissesto e di conseguenza la verifica dell'efficacia degli interventi di stabilizzazione.

Coerentemente con l'obiettivo di verificare l'impatto delle aree di cantiere sulla componente in oggetto, il monitoraggio del suolo riguarderà in particolare le aree destinate allo stoccaggio del materiale ed i cantieri operativi ritenuti più impattanti. All'interno di queste aree è previsto un punto di monitoraggio destinato alle indagini in situ. Per le fasi di ante operam e corso d'opera sarà previsto l'accertamento dei seguenti parametri:

- parametri pedologici;
- parametri chimico – fisici;
- parametri topografico-morfologici e piezometrici.

Più in dettaglio, nei punti di monitoraggio scelti e localizzati in base a criteri di rappresentatività, le caratteristiche dei suoli saranno investigate, descritte e dimensionate fino a profondità massima di 1.5 m, mediante l'esecuzione di scavi (di larghezza di almeno 2 m) che consentano accurate descrizioni di profili pedologici.

Per il punto di monitoraggio, oltre ai riferimenti geografici (comprese le coordinate) e temporali, saranno registrati i caratteri stagionali dell'area di appartenenza: quota, pendenza, esposizione, uso del suolo, vegetazione, substrato pedogenetico, rocciosità affiorante, pietrosità superficiale, altri aspetti superficiali, stato erosivo, permeabilità, profondità della falda. Nella descrizione del profilo del suolo saranno definiti i diversi orizzonti e, relativamente a ciascuno di questi, i seguenti parametri: profondità, tipo e andamento del limite inferiore; umidità; colore; screziature; tessitura; contenuto in scheletro; struttura; consistenza; presenza di pori e fenditure; presenza di attività biologica e di radici; presenza (e natura) di pellicole, concrezioni, noduli, efflorescenze saline; reazione (pH); effervescenza all'HCl. Il contesto areale di ogni punto di monitoraggio e lo spaccato del profilo pedologico saranno documentati anche fotograficamente.

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

Il rilievo del profilo pedologico sarà integrato mediante trivellate manuali, tale indagine sarà effettuata sia ante operam che post operam, così da verificare il controllo del ripristino delle condizioni pedo-agronomiche originarie. Saranno effettuate quattro trivellate ogni 10.000 mq per ogni area di cantiere.

5.3.4 I parametri oggetto del monitoraggio

Come già anticipato, preliminarmente dovranno essere definiti i parametri stazionali del punto di indagine e raccolte le informazioni relative all'uso attuale del suolo, la valutazione della capacità d'uso e la definizione delle pratiche colturali precedenti all'insediamento del cantiere; seguiranno la descrizione del profilo e la classificazione pedologica.

Dovranno essere determinati i seguenti parametri del sito durante le fasi Ante Operam (AO) e Post Operam (PO), ovvero rispettivamente: prima di eseguire lo scotico del terreno e, a fine lavori, dopo aver eseguito i ripristini, al fine di verificare le caratteristiche dei suoli riportati. In particolare si prevede l'esecuzione di trivellate a mano per il controllo del ripristino delle condizioni pedo-agronomiche originarie.

Tabella 5-5: Set di analisi per la componente suolo e sottosuolo (Fasi AO e PO)

| PARAMETRI SUOLO E SOTTOSUOLO (FASI AO E PO) | |
|--|-------------------------|
| PARAMETRI PEDOLOGICI | ESPOSIZIONE |
| | PENDENZA |
| | USO DEL SUOLO |
| | MICRORILIEVO |
| | PIETROSITÀ SUPERFICIALE |
| | ROCCIOSITÀ AFFIORANTE |
| | FENDITURE SUPERFICIALI |
| | VEGETAZIONE |
| | STATO EROSIVO |
| | PERMEABILITÀ |
| | CLASSE DI DRENAGGIO |
| | SUBSTRATO PEDOGENETICO |
| | PROFONDITÀ FALDA |
| | DESIGNAZIONE ORIZZONTE |
| LIMITI DI PASSAGGIO | |

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|-------------------|------------------------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| PARAMETRI SUOLO E SOTTOSUOLO (FASI AO E PO) | |
|--|---------------------------------|
| | COLORE ALLO STATO SECCO E UMIDO |
| | TESSITURA |
| | STRUTTURA |
| | CONSISTENZA |
| | POROSITÀ |
| | UMIDITÀ |
| | CONTENUTO IN SCHELETRO |
| | CONCREZIONI E NODULI |
| | EFFLORESCENZE SALINE |
| | FENDITURE O FESSURE |
| | PH |
| PARAMETRI CHIMICI (Analisi di laboratorio) | CAPACITÀ DI SCAMBIO CATIONICO |
| | AZOTO TOTALE |
| | AZOTO ASSIMILABILE |
| | FOSFORO ASSIMILABILE |
| | CARBONATI TOTALI |
| | SOSTANZA ORGANICA |
| | CAPACITÀ DI RITENZIONE IDRICA |
| | CONDUCIBILITÀ ELETTRICA |
| | PERMEABILITÀ |
| | DENSITÀ APPARENTE |

Il monitoraggio della fase di Corso d’Opera (CO) è riferito ai cumuli di terreno che a seguito dell’attività di scotico, vengono formati, in attesa di riutilizzo nell’ambito dei lavori. Al riguardo si fa riferimento ai parametri elencati nella tabella seguente, verificati in situ per registrare l’efficacia delle cure manutentive attuate dall’appaltatore sui cumuli per assicurare il mantenimento delle caratteristiche di fertilità del terreno stoccato

Tabella 5-6: Set di analisi per la componente suolo e sottosuolo - Cumuli (Fase CO)

| PARAMETRI SUOLO E SOTTOSUOLO - CUMULI (FASE CO) | |
|--|--|
| PARAMETRI DA RILEVARE IN SITU | PROVENIENZA E DESTINAZIONE DEL CUMULO |
| | ALTEZZA DEL CUMULO |
| | PENDENZA SCARPATE |
| | VERIFICA ATTECCIMENTO IDROSEMINA (% SUPERFICIE DEL CUMULO) |

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 53 di 114 |

| PARAMETRI SUOLO E SOTTOSUOLO - CUMULI (FASE CO) | |
|--|--|
| | INERBITA) |
| | PRESENZA SPECIE AUTOCTONE, SINANTROPICHE ED INFESTANTI |
| | PRESENZA COMMISTIONE DI TERRENO STERILE E VEGETALE |

5.3.5 Metodologia di misura e campionamento

1.1.1.7 Generalità

Un termine comunemente usato dai pedologi rilevatori per indicare un'osservazione pedologica nel suo insieme è "profilo" ["soilprofile" in USDA-SCS, 1998 citato più in alto; HODGSON, J.M. (ed.) (1997) –*Soil survey field handbook*. SoilSurv. Tech. Monogr. No. 5, Silsoe], che viene esposto per mezzo di un taglio verticale attraverso il suolo realizzato a mano o tramite un escavatore. L'ampiezza di un profilo varia da pochi decimetri ad alcuni metri, o più; dovrebbe avere dimensioni tali da includere le unità strutturali più grandi.

L'altro modo per realizzare un'osservazione pedologica è la "trivellata" [GUAITOLI F., MATRANGA M.G., PALADINO A., PERCIABOSCO M., PUMO A., COSTANTINI E.A.C. (1998) - Manuale per l'esecuzione e la descrizione della trivellata. Regione Siciliana, Ass. Agricoltura e Foreste. Sez. operativa n. 8 - S.Agata Militello (ME)], consistente in una perforazione eseguita con trivella a mano.

A volte l'osservazione pedologica è realizzata in parte con un profilo (fossa), in parte con trivella, di solito per raggiungere profondità superiori a quelle direttamente visibili nella fossa (se i materiali sono penetrabili).

Per il presente lavoro, in ogni punto di monitoraggio le caratteristiche dei suoli saranno studiate mediante l'esecuzione di uno scavo, da effettuarsi con escavatore meccanico a benna rovescia, e la descrizione del profilo.

Preliminarmente allo scavo si registreranno, in corrispondenza del punto, oltre ai riferimenti geografici e temporali, anche i caratteri stazionali dell'area di appartenenza.

Il contesto areale del punto di monitoraggio ed il profilo del suolo andranno inoltre documentati fotograficamente.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 54 di 114 |

Contemporaneamente, in corrispondenza di ogni punto di monitoraggio sarà prelevato un campione di terreno da destinare alle successive determinazioni di laboratorio, chimico-fisiche ed eco-tossicologiche.

Preliminarmente alle attività in campagna, si dovranno effettuare una serie di sopralluoghi preparatori nelle aree e nei punti da monitorare, con lo scopo di verificare l'idoneità del sito prescelto in relazione alle operazioni da eseguire (accessibilità con strumenti e mezzi per il rilevamento) ed agli obiettivi dell'indagine (rappresentatività delle caratteristiche pedo-ambientali dell'area).

Tutti i dati del monitoraggio, con le classificazioni pedologiche da questi derivate, saranno registrati in apposite schede e, associandoli spazialmente ai punti di monitoraggio, inseriti in forme numeriche e/o grafiche nell'ambito del sistema informativo di gestione del progetto.

1.1.1.8 Profilo del suolo

Per la descrizione del suolo si considererà una profondità standard del profilo di 1.5 metri, mentre la larghezza sarà di almeno 2 metri. Nello scavo della fossa, realizzabile sia a mano che con pala meccanica (escavatore a braccio rovescio) si terrà separata la parte superficiale con il cotico erboso dal resto dei materiali scavati, in due mucchi ben distinti; nella fase di riempimento il cotico erboso verrà riposizionato per ultimo in modo da lasciare la superficie nelle condizioni migliori. I mucchi saranno appoggiati su fogli di plastica o teloni.

Per le posizioni in pendio, il piano di scavo della faccia a monte (normale alla linea di massima pendenza), sarà reso il più verticale possibile.

Se il suolo è molto ricco di materiali grossolani (suolo scheletrico) e lo scavo viene eseguito a mano, può essere utile tenere separati i materiali >5÷7 cm di diametro dagli altri per facilitare le successive operazioni di riempimento della fossa con la pala, ma anche per migliorare la stima visiva del contenuto volumetrico in materiali grossolani, integrando l'esame sulle pareti della fossa.

Sia in piano sia in pendio è possibile che nel corso dello scavo si incontri una falda superficiale; l'esistenza di una falda può essere talvolta prevedibile ancora prima dell'inizio dello scavo individuando la presenza di specie igrofite (in ambienti naturali e seminaturali) od accertabile direttamente per mezzo di un controllo preliminare con trivella (sempre consigliabile, anche in assenza di falda). Se la portata della falda è molto elevata l'approfondimento della fossa si limiterà al piano della falda, con qualche pericolo di crollo delle pareti secondo il tipo e le

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 55 di 114 |

dimensioni dei materiali nella zona di contatto; se la falda è di dimensioni molto ridotte e con portata molto bassa, può essere tenuta sotto controllo svuotando (o meglio drenando la fossa con una pompa e, nelle situazioni in pendio, realizzando un vero e proprio drenaggio con un tubo di plastica che funzioni da sifone), ma le operazioni di descrizione saranno comunque rese più complicate dalla fanghiglia che si forma sul fondo. La massima profondità descrivibile sarà comunque condizionata dal piano superiore della falda stessa.

Ultimate le operazioni di scavo, le superfici scelte per la descrizione vanno ripulite accuratamente e se una parte è molto umida, in contrasto con una parte poco umida, sarebbe consigliabile attendere (se c'è tempo disponibile e le condizioni ambientali sono favorevoli) fino a che la superficie più umida sia in parte asciugata. Nel caso di suoli, od orizzonti, con forme strutturate rilevanti, la preparazione della superficie dovrebbe essere fatta "a coltello" (agendo cioè sulle fessure naturali tra aggregato ed aggregato) in modo da evidenziare queste strutture, sia per realizzare una ripresa fotografica più significativa, sia per facilitare l'individuazione di orizzonti specifici. I piani scelti per foto e descrizione possono essere lisciati grattando la superficie con un coltello od una cazzuola in modo uniforme, per rimuovere tutti i segni lasciati dagli strumenti di scavo. Le condizioni migliori per evidenziare le forme aggregate naturali sono legate al contenuto idrico, e così è anche per molti colori, perciò le classi da umido a poco umido sono considerate le più favorevoli. Se il suolo è troppo secco le eventuali aggregazioni diventano prominenti, ma i contrasti di colore risultano molto attenuati. In queste condizioni sarà opportuno inumidire la faccia del profilo prima della ripresa fotografica con un nebulizzatore, in modo da esaltarne gli aspetti cromatici (meglio ancora, per sottolineare questi aspetti, inumidire solo una striscia ad es. tra un lato della faccia ed il nastro graduato delle profondità posto verso il centro del profilo, lasciando l'altra metà in condizioni secche). Il "make up" preparatorio per foto e descrizione comprende anche la rimozione di tutte le imbrattature dei materiali estranei agli orizzonti che si realizzano durante lo scavo, la verticalizzazione del piano (cercando però di lasciare in loco le pietre, anche se sporgenti, e gli spezzoni di radici in modo da rispettare l'architettura dei sistemi radicali), la rimozione di tutti i materiali caduti sul fondo durante queste operazioni.

Dopo lo scatto delle fotografie si passerà poi all'esame visivo dell'insieme del profilo, alla suddivisione dello stesso in orizzonti, alla descrizione degli orizzonti, alla determinazione dei

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|
|  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

parametri fisici in situ, e al prelievo dei campioni, per la determinazione dei parametri fisici e chimici in laboratorio.

5.3.6 Descrizione del profilo

La descrizione del profilo, nonché il rilievo dei parametri fisici e le analisi dei parametri chimici richiesti, saranno effettuati come di seguito descritto.

1.1.1.9 Parametri pedologici

La descrizione dei parametri pedologici si riferisce all'intorno dell'osservazione, cioè al sito che comprende al suo interno il punto di monitoraggio; dovrà riportare le seguenti informazioni:

- Esposizione: immersione dell'area in corrispondenza del punto di monitoraggio, misurata sull'arco di 360°, a partire da nord in senso orario;
- Pendenza: inclinazione dell'area misurata lungo la linea di massima pendenza ed espressa in gradi sessagesimali;
- Uso del suolo: tipo di utilizzo del suolo riferito ad un'area di circa 100 m² attorno al punto di monitoraggio;
- Microrilievo: la descrizione di eventuali caratteri specifici del microrilievo del sito, secondo come di seguito specificato:

| Cod. | Descrizione |
|------|--|
| RA | da ribaltamento di alberi |
| AG | da argille dinamiche (ad es. gilgai) |
| CE | cuscinetti erbosi (crionivali) |
| CP | "suoli" poligonali (crionivali) |
| CT | terrazzette (crionivali) |
| CS | "suoli" striati (crionivali) |
| MM | cunette e rilievi da movimenti di massa |
| AL | altro tipo di microrilievo (specificare in nota per ampliare i codici) |
| Z | Assente |

- Pietrosità superficiale: percentuale relativa di frammenti di roccia alterata (di dimensioni oltre 25 cm nelle definizioni U.S.D.A.) presenti sul suolo nell'intorno areale del punto di monitoraggio, rilevata utilizzando i codici numerici corrispondenti alle classi di pietrosità di seguito elencate:

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| Cod. | Descrizione |
|------|---|
| 0 | Nessuna pietrosità: pietre assenti o non in grado d'interferire con le coltivazioni con le moderne macchine agricole (<0,01% dell'area) |
| 1 | Scarsa pietrosità: pietre in quantità tali da ostacolare ma non impedire l'utilizzo di macchine agricole (0,01=0,1 % dell'area) |
| 2 | Comune pietrosità: pietre sufficienti a impedire l'utilizzo di moderne macchine agricole (0,1=3% dell'area). Suolo coltivabile a prato o con macchine leggere |
| 3 | Elevata pietrosità: pietre ricoprenti dal 3 al 15% dell'area. Uso di macchinari leggeri o strumenti manuali ancora possibile |
| 4 | Eccessiva pietrosità: pietre ricoprenti dal 15 al 90% della superficie, tali da rendere impossibile l'uso di qualsiasi tipo di macchina |
| 5 | Eccessiva pietrosità: pietrosità tra il 15 e il 50% dell'area |
| 6 | Eccessiva pietrosità: pietrosità tra il 50 e il 90% dell'area |
| 7 | Pietraia: pietre oltre il 90% dell'area |

- Rocciosità affiorante: percentuale di rocce consolidate affioranti entro una superficie di 1000 m² attorno al punto di monitoraggio;
- Fenditure superficiali: indicare per un'area di circa 100 m² il numero, la lunghezza, la larghezza e la profondità (valori più frequenti di circa 10 misurazioni) in cm delle fessure presenti in superficie;
- Vegetazione: descrizione, mediante utilizzo di unità sintetiche fisionomiche o floristiche, della vegetazione naturale eventualmente presente nell'intorno areale del punto di monitoraggio;
- Stato erosivo: presenza di fenomeni di erosione o deposizione di parti di suolo;
- Permeabilità: velocità di flusso dell'acqua attraverso il suolo saturo in direzione verticale, rilevato attraverso la determinazione della classe di permeabilità attribuibile allo strato a granulometria più fine presente nel suolo, utilizzando la seguente scala numerica:

| Scala numerica | Granulometria | Permeabilità |
|----------------|-----------------------------|--------------|
| 6 | Ghiaie lavate | Molto alta |
| 5 | Ghiaie/sabbie grosse | Alta |
| 4 | Sabbie medie/sabbie gradate | Medio alta |
| 3 | Sabbie fini/sabbie limose | Media |
| 2 | Sabbie argillose | Medio bassa |
| 1 | Limi/limi argillosi | Bassa |
| 0 | Argille | Molto bassa |

- Classe di drenaggio: a seconda di come l'acqua viene rimossa dal suolo, si individueranno le seguenti classi:

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 58 di 114 |

| Classe | Descrizione |
|-----------------------------|--|
| rapido | l'acqua è rimossa dal suolo molto rapidamente |
| moderatamente rapido | l'acqua è rimossa dal suolo rapidamente |
| buono | l'acqua è rimossa dal suolo prontamente ma non rapidamente |
| mediocre | in alcuni periodi dell'anno l'acqua è rimossa dal suolo lentamente |
| lento | l'acqua è rimossa dal suolo lentamente |
| molto lento | l'acqua è rimossa così lentamente che i suoli sono periodicamente bagnati a poca profondità per lunghi periodi durante la stagione di crescita |
| impedito | l'acqua è rimossa così lentamente che i suoli sono periodicamente bagnati in superficie o in prossimità di questa per lunghi periodi durante la stagione di crescita |

- Substrato pedogenetico: definizione del materiale immediatamente sottostante il "suolo" e a cui si presume che quest'ultimo sia geneticamente connesso; nello specifico, se il substrato sarà rappresentato da depositi sciolti, granulari o coesivi, le differenziazioni su base granulometrica (blocchi, ciottoli, ghiaia, sabbia, limo e argilla) verranno rilevate elencando per primo il nome del costituente principale, eventualmente seguito da quello di un costituente secondario, a sua volta preceduto da "con" se presente in percentuali tra 25 e 50%; seguito da "-oso" per percentuali tra 10 e 25%; preceduto da "debolmente" e seguito da "-oso" se in percentuali tra 5 e 10%;
- Profondità falda: profondità del livello di falda stabilizzato.

1.1.1.10 Designazione orizzonti e parametri fisico-chimici

Si riferisce al suolo e al suo profilo, e comprende le caratteristiche degli orizzonti individuati ed ordinati in sequenza in rapporto alla profondità, seguita dalla descrizione dei parametri fisici degli orizzonti. Dovrà riportare le seguenti informazioni:

- Designazione orizzonte: designazione genetica mediante codici alfanumerici e secondo le convenzioni definite in IUSS-ISRIC-FAO-ISSDS (1999) e SOIL SURVEY STAFF (1998);

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 59 di 114 |

- Limiti di passaggio: confine tra un orizzonte e quello immediatamente sottostante, definito quanto a "profondità" (distanza media dal piano di campagna), "tipo" (ampiezza dell'intervallo di passaggio), "andamento" (geometria del limite);
- Colore allo stato secco e umido: colore della superficie interna di un aggregato di suolo in condizioni secche e umide, definito mediante confronto con le "Tavole Munsell" (Munsell Soil Color Charts) utilizzando i codici alfanumerici previsti dalla stessa notazione Munsell (hue, value, chroma);
- Tessitura: stima delle percentuali di sabbia, limo e argilla presenti nella terra fine, determinate rispetto al totale della terra fine, come definite nel triangolo tessiturale della "SoilTaxonomy - U.S.D.A.":

| Classe tessiturale (codice) |
|---------------------------------|
| Sabbiosa (S) |
| Sabbioso franca (SF) |
| Franco sabbiosa (FS) |
| Franca (F) |
| Franco limosa (FL) |
| Limosa (L) |
| Franco sabbioso argillosa (FSA) |
| Franco argillosa (FA) |
| Franco limoso argillosa (FLA) |
| Argillosa (A) |
| Argilloso sabbiosa (AS) |
| Argilloso limosa (AL) |

- Struttura: entità e modalità di aggregazione di particelle elementari del suolo in particelle composte separate da superfici di minor resistenza, a dare unità strutturali naturali relativamente permanenti (aggregati), o meno persistenti quali zolle e frammenti (tipici di orizzonti superficiali coltivati); definire "grado" di distinguibilità-stabilità, "dimensione" e "forma" degli aggregati;
- Consistenza: caratteristica del suolo determinata dal tipo di coesione e adesione, definita, in relazione al differente grado di umidità del suolo, quanto a "resistenza", "caratteristiche di rottura", "cementazione", "massima adesività" e "massima plasticità";
- Porosità: vuoti di diametro superiore a 60 micron, definiti quanto a "diametro" e "quantità";

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 60 di 114 |

- Umidità: condizioni di umidità dell'orizzonte al momento del rilevamento, definite mediante i codici numerici corrispondenti alle seguenti suddivisioni:

| Codice | Descrizione |
|--------|-------------|
| 1 | Asciutto |
| 2 | Poco umido |
| 3 | Umido |
| 4 | Molto Umido |
| 5 | Bagnato |

- Contenuto in scheletro: frammenti di roccia consolidata di dimensioni superiori a 2 mm presenti nel suolo, rilevato quanto ad "abbondanza" (percentuale riferita al totale del suolo), "dimensioni" (classe dimensionale prevalente), "forma" (predominante nella classe dimensionale prevalente), "litologia" (natura prevalente dei frammenti di roccia);
- Concrezioni e noduli: presenza di cristalli, noduli, concrezioni, concentrazioni, cioè figure d'origine pedogenetica definite quanto a "composizione", "tipo", "dimensioni" e "quantità";
- Efflorescenze saline: determinazione indiretta della presenza (e stima approssimata della quantità) di carbonato di calcio, tramite effervescenza all'HCl ottenuta facendo gocciolare poche gocce di HCl (in concentrazione del 10%) e osservando l'eventuale sviluppo di effervescenza, codificata come segue:

| Codice | Descrizione | Stima quantità carbonato di calcio |
|--------|----------------------------|------------------------------------|
| 0 | Nessuna effervescenza | $\text{CaCO}_3 \leq 0,1\%$ |
| 1 | Effervescenza molto debole | $\text{CaCO}_3 \approx 0,5\%$ |
| 2 | Effervescenza debole | $\text{CaCO}_3 1 \div 2\%$ |
| 3 | Effervescenza forte | $\text{CaCO}_3 \approx 5\%$ |
| 4 | Effervescenza molto forte | $\text{CaCO}_3 \geq 10\%$ |

- Fenditure o Fessure: vuoti ad andamento planare, delimitanti aggregati, zolle, frammenti, definiti quanto alla "larghezza";
- pH: grado di acidità/alcalinità del suolo, rilevata direttamente sul terreno mediante apposito kit (vaschetta di ceramica; indicatore universale in boccetta contagocce; scala cromatica) e/o determinata in laboratorio.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 61 di 114 |

I parametri sopra descritti saranno rilevati in situ o in laboratorio; quando possibile si determineranno in entrambi i contesti.

1.1.1.11 Parametri chimici

In laboratorio si effettueranno le determinazioni dei seguenti parametri, utilizzando i metodi elencati, o altri metodi certificati nei riferimenti normativi (per i dettagli dei metodi si vedano i riferimenti normativi), se non diversamente specificato.

- Capacità di scambio cationico: valutata come di seguito, espressa in meq/100 g di suolo, tramite il metodo Bascom modificato, che prevede l'estrazione di potassio, calcio, magnesio e sodio con una soluzione di bario cloruro e trietanolamina, e successivo dosaggio dei cationi estratti per spettrofotometria:

| Capacità Scambio Cationico (C.S.C.) | |
|--|-----------------|
| Bassa | < 10 meq/100 g |
| Media | 10÷20 meq/100 g |
| Elevata | 20÷30 meq/100 g |
| Molto elevata | > 30 meq/100 g |

- Azoto totale: espresso in %, determinato tramite il metodo Kjeldhal;
- Azoto assimilabile;
- Fosforo assimilabile: espresso in mg/kg, viene determinato secondo il metodo Olsen nei terreni con pH in acqua > di 6.5, secondo il metodo Bray e Krutz nei terreni con pH < di 6.5;
- Carbonati totali: determinazione gas-volumetrica del CO₂ che si sviluppa trattando il suolo con HCl. Il contenuto di carbonati totali (o calcare totale) viene espresso in % di CaCO₃ nel terreno;
- Sostanza organica: contenuto di carbonio organico, espresso in % e determinato secondo il metodo Walkley e Black;
- Capacità di ritenzione idrica;
- Conducibilità elettrica;

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

- Permeabilità;
- Densità apparente.

5.3.7 Rete di monitoraggio

I punti di monitoraggio sono stati definiti nelle aree dei cantieri, ove si svolgono le lavorazioni principali e nei siti interessati dai depositi temporanei e/o definitivi del materiale di scavo.

La fase di AO e PO avrà durata 1 anno, mentre la fase di corso d'opera avrà una durata di circa tre anni, ovvero tutta la durata dei lavori per la realizzazione dell'opera.

Per un'analisi dettagliata dell'ubicazione dei punti si rimanda agli elaborati "Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale". Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei punti di misura.

Tabella 5-7: Postazioni di rilievo del suolo

| PUNTI | AREA DI CANTIERE | AO | CO | PO |
|--------|------------------|---------|------------|---------|
| SUO_01 | AS1.1 | 1 volta | Semestrale | 1 volta |
| SUO_02 | AT1.1 | 1 volta | Semestrale | 1 volta |
| SUO_03 | AS1.2 | 1 volta | Semestrale | 1 volta |
| SUO_04 | CO1.1 | 1 volta | Semestrale | 1 volta |

5.4 VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA

5.4.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio ambientale, relativamente all'ambito vegetazionale e faunistico consiste nel documentare lo stato attuale della componente nella fase ante operam al fine di definire, nelle fasi successive del monitoraggio (corso d'opera e post operam), l'evolversi delle caratteristiche che connotano le componenti stesse. In particolare gli accertamenti non sono finalizzati esclusivamente agli aspetti botanici ma riguardano anche i popolamenti faunistici.

Il monitoraggio ha anche lo scopo di verificare, durante la costruzione, la situazione ambientale, in modo da rilevare tempestivamente eventuali situazioni non previste e predisporre le necessarie azioni correttive.

Il monitoraggio verrà eseguito nelle tre fasi AO, CO e PO.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 63 di 114 |

Le aree da monitorare sono state scelte in funzione della sensibilità del territorio attraversato e della presenza di ambiti di maggior pregio naturalistico; considerata la bassa sensibilità di un territorio a vocazione prettamente agricola, particolare attenzione è stata rivolta alla presenza dei corsi d'acqua, le cui fasce riparie contengono specie a valenza conservazionistica.

Inoltre, in fase post operam sarà monitorata la corretta esecuzione degli interventi di ripristino e di mitigazione ambientale previsti.

5.4.2 Normativa di riferimento

Di seguito sono elencati i principali riferimenti normativi di interesse per l'ambito biotico che sono stati considerati per la redazione del presente progetto di monitoraggio:

1.1.1.12 *Normativa Comunitaria*

- Direttiva 97/62/CE del Consiglio del 27 ottobre 1997: G.U.C.E n. L 305 dell'8/11/1997, recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
- Regolamento CEE 1390/97 della Commissione del 18/07/97 (G.U.C.E. 19/07/97, L.190) che modifica il Regolamento CEE 1021/94 della Commissione relativo alla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Regolamento CEE 1091/94 della Commissione del 29/04/94 (G.U.C.E. 18/06/94, L.126) relativo, alle modalità di applicazione del Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio sulla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Regolamento CEE 2157/92 del Consiglio del 23/07/92 (G.U.C.E. 31/07/92, L. 217) che modifica il Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio relativo alla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Direttiva (CEE) 92/43 del Consiglio, 21 maggio 1992: G.U.C.E. 22 luglio 1992, n. L 206. Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
- Direttiva (CEE) 79/409 del Consiglio, 2 aprile 1979: G.U.C.E. 25 aprile 1979, n. L 103 (e s.m.i.) Conservazione degli uccelli selvatici;
- Regolamento CEE 1696/87 della Commissione del 10/06/87 (G.U.C.E. 17/06/87, L.161) relativo, alle modalità di applicazione del Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio sulla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio del 17/11/86 (G.U.C.E. 20/11/86, L.326) relativo alla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 64 di 114 |

1.1.1.13 Normativa Nazionale

- Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357: Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche (G.U. N. 284 DEL 23-10-1997, S.O. n.219/L). Testo coordinato al D.P.R. n. 120 del 2003 (G.U. n.124 del 30.05.2003);
- Legge 6 dicembre 1991, n. 394 “Legge quadro sulle aree protette” che detta i principi fondamentali per l’istituzione e la gestione delle aree protette al fine di conservare e valorizzare il patrimonio naturale del paese;
- Legge 8 agosto 1985, n. 431 “Disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale”;
- Ex Decreto 431/1985 dei beni vincolati (ora art. 146 D. Lgs. 490/99; D. Lgs. 42/04 – Codice dei beni culturali e del paesaggio - , modificato dal D. Lgs. 22 gennaio 2006) relativo alla tutela dei beni paesaggistici e ambientali di notevole interesse pubblico, in particolare le aree ricoperte da boschi o vegetazione naturale (zone boscate) e fasce di rispetto dei corsi d’acqua

Come anticipato in premessa, il progetto di monitoraggio delle componenti in oggetto descritto di seguito è stato redatto in conformità delle “Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna) REV. 1 del 13 marzo 2015”.

5.4.3 Criteri di individuazione delle aree da monitorare

La scelta delle aree è stata effettuata sulla base di criteri differenziati come sotto descritti:

- Rappresentatività in relazione alle diverse unità di vegetazione intese come ambiti naturalistici a diversa idoneità faunistica;
- Sensibilità, nel senso che dovranno essere oggetto di controllo diretto in campo tutte quelle aree che risultano avere particolari caratteristiche in relazione al valore naturalistico e/o alla fragilità degli equilibri in atto (aree verdi ricadenti in ambiti vincolati dal punto di vista ambientale);
- Presenza di attività connesse alla costruzione dell’Opera particolarmente critiche sotto il profilo del potenziale impatto sulla vegetazione e fauna (cantieri);
- Ripristini delle aree occupate temporaneamente per le attività di costruzione della linea ed opere accessorie.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 65 di 114 |

Il territorio attraversato dal progetto del raddoppio ferroviario in oggetto presenta pochi elementi di pregio naturalistico, avendo ormai acquisito caratteristiche essenzialmente agricole, che hanno portato nel tempo alla perdita delle identità originali. Nell'area di interesse, si possono quindi identificare, per gli ambiente naturali e seminaturali intercettati dal corridoio di studio le seguenti categorie:

- Vegetazione artificiale – aree agricole, compresi abitati rurali;
- Formazioni riparie a dominio di specie arboree;
- incolti e pascoli

Analizzando gli elementi caratteristici del territorio dove si andrà ad inserire l'intervento, l'interferenza maggiormente rilevante appare quella legata all'attraversamento del Fortore.

La scelta dei punti di monitoraggio è avvenuta nei contesti delle aree ripariali del fiume Fortore, all'interno di tali aree saranno eseguiti i principali interventi di ripristino e mitigazione ambientale, il monitoraggio previsto permetterà pertanto, di verificare il conseguimento delle finalità per le quali sono stati progettati (riduzione dell'impatto visivo, intervento di cucitura dei campi agricoli all'ecosistema spondale, ecc.).

Di seguito si riportano le specifiche relativamente alle tre fasi di monitoraggio (ante operam, corso d'opera e post operam) per vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi.

5.4.4 Vegetazione e flora

Le attività di monitoraggio per la componente prevedono:

- nelle stazioni di monitoraggio:
 - di caratterizzare la flora e la vegetazione, dal punto di vista fisionomico - strutturale e fitosociologico, durante la fase di AO;
 - di controllare l'evoluzione della vegetazione, caratterizzata nella fase AO, sia durante l'intero sviluppo delle attività di costruzione (CO) che nella successiva fase di esercizio dell'opera (PO);
- nelle aree oggetto di mitigazione e/o ripristino ambientale: di verificare il conseguimento degli obiettivi prefissati in fase progettuale (mascheramento dell'inserimento dell'opera nel paesaggio, rinaturalizzazione aree degradate e/o intercluse, ripristino degli ecosistemi ripari disturbati dalla realizzazione dell'opera) (PO).

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 66 di 114 |

1.1.1.14 Metodologia di monitoraggio

La caratterizzazione della vegetazione e della flora sarà effettuata attraverso tre tipi di indagine, la cui metodologia è descritta nel paragrafo 5.4.7:

- RF) Rilievo fitosociologico;
- CF) Censimento floristico;
- Al) Indagine sulla verifica dell'accrescimento delle essenze reimpiantate.

Le aree verranno georeferenziate mediante l'utilizzo del GPS, al fine di rendere agevole il ritrovamento dell'area esatta negli anni successivi di monitoraggio. Verrà disposto, possibilmente presso ogni area, un cartello identificativo dell'area di rilevamento al fine di evitare che i paletti vengano rimossi da ignoti. All'interno di queste aree verranno effettuate le analisi come nel seguito descritto.

La localizzazione precisa delle aree di indagine sarà definita in campo, al fine di scegliere in loco le aree ritenute idonee al monitoraggio.

I risultati di tali attività sono raccolti in specifiche schede, check-list e su elaborati grafici. In particolare viene redatta la Carta Fisionomica Strutturale della Vegetazione, rappresentabile su base cartografica o su ortofoto.

In corrispondenza di ciascuna area indagata verranno quindi ricavati l'indice di ricchezza totale (numero di specie dell'area) e l'indice di sinantropicità (rapporto tra la differenza tra le specie presenti e le specie sinantropiche ed il numero delle specie in totale), al fine di verificare possibili alterazioni delle fitocenosi autoctone (in particolare l'ingresso di specie infestanti dovute alle attività di cantiere).

Con particolare riferimento alla fase di Post Operam, il monitoraggio ambientale delle componenti vegetazionali avrà inoltre la finalità di verificare che l'impianto sia stato realizzato in coerenza con il progetto e con il capitolato speciale delle opere a verde di RFI (Capitolato

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 67 di 114 |

Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili – Parte II – Sezione 15 “Opere a Verde” Prot. RFI DTC SICS SP IFS 001 A del 30/06/2014), oltre che la manutenzione degli impianti sia eseguita secondo il piano di manutenzione.

1.1.1.15 Frequenze di rilievo del monitoraggio

Il monitoraggio della vegetazione e flora riguarderà le fasi di AO, CO e PO. Per l’intero periodo di monitoraggio sono previste le seguenti frequenze di misura:

Tabella 5-8: Tabella attività e frequenze

| Attività | Ante Operam (frequenza) | Corso d’ Opera (frequenza) | Post Operam (frequenza) |
|---|---|--|---|
| Censimento floristico (CF) | 2 volte /anno (primavera e tarda estate) | 2 volte /anno (primavera e tarda estate) | 2 volte /anno (primavera e tarda estate) |
| Rilievo Fitosociologico (RF) | 2 volte /anno (primavera e tarda estate) | 2 volte /anno (primavera e tarda estate) | 2 volte /anno (primavera e tarda estate) |
| Verifica interventi di ripristino (AI) | | | 2 volte /anno |

La durata del periodo di monitoraggio in corso d'opera sarà di tre anni; mentre quello relativo alla fase post operam, che ha l’obiettivo di controllare le ricadute dell’esercizio dell’opera e la corretta esecuzione degli interventi di ripristino ambientale attraverso la verifica del conseguimento degli obiettivi prefissati in fase progettuale, avrà una durata di 3 anni, come prescritto dalle *Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Indirizzi metodologici specifici: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna)*, predisposte dal MATTM.

Rinvii temporanei di prelievi e/o misure potranno essere previsti in corrispondenza delle singole aree in presenza di:

- precipitazioni e contestuali di intensità tali da rendere impossibili le indagini;
- oggettivi e documentati impedimenti all’accesso ai siti di indagini.

I rilievi in campo dovranno essere effettuati nel periodo primaverile (I campagna) e nel periodo tardo estivo (II campagna) escludendo il periodo estivo, in presenza di temperature alte e clima secco; coerentemente sarà escluso anche il periodo invernale in cui le temperature risultano essere molto basse e avverse alla vegetazione.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 68 di 114 |

1.1.1.16 Individuazione dei punti da monitorare

Nel complesso, le aree interessate dai cantieri e dalla realizzazione delle opere si trovano in contesti agricoli a frutteto o a seminativi, prati incolti e piccole zone arbustive. Le aree caratterizzate da una maggiore naturalità sono quelle legate al passaggio dei corsi d'acqua.

In corrispondenza delle aree in cui sono state progettate fasce e/o macchie arboree e arbustive, sono state previste indagini mirate a controllare le ricadute dell'esercizio dell'opera e la corretta esecuzione degli interventi di ripristino ambientale (IA).

In corrispondenza delle aree caratterizzate da una maggiore naturalità sono previste le indagini sulla flora (CF) e i rilievi fitosociologici (RF).

Per un'analisi dettagliata dell'ubicazione dei punti si rimanda agli elaborati grafici "Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale". Di seguito si riporta una tabella esplicativa.

Tabella 5-9: Ubicazione punti di monitoraggio per la vegetazione

| Punto | Progr. Km | Posizione punto di monitoraggio | Indagini previste | | |
|--------|-----------|--|-------------------|------|------|
| | | | A.O. | C.O. | P.O. |
| VEG_01 | 1+950 | In corrispondenza dell'attraversamento del Fortore | X | X | X |
| VEG_02 | 3+900 | Su scarpata del rilevato | X | X | X |

5.4.5 Tecniche di rilevamento per la vegetazione e la flora

1.1.1.17 Rilievo della composizione floristica e della copertura percentuale delle singole specie (CF)

L'analisi floristica consiste nell'individuazione delle specie vegetali presenti all'interno di quadrati permanenti opportunamente predisposti in zone campione significative dal punto di vista ecologico e rappresentative dell'area in esame.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 69 di 114 |

Per ogni punto di campionamento, i censimenti della flora vengono realizzati lungo fasce di interesse, di larghezza non superiore ai 30 m, poste ai lati del tracciato dell'opera, opportunamente scelte in modo da attraversare le fitocenosi più rappresentative di ciascuna area d'indagine.

Il censimento delle specie vegetali viene realizzato percorrendo due itinerari paralleli al tracciato in modo tale da distinguere la flora della fascia prossimale alla linea ferroviaria, più esposta all'infiltrazione di specie estranee alla flora originaria, da quella della fascia distale, meno esposta, dove si ritiene persista, almeno in parte, la composizione floristica originaria (o quanto meno più intatta). Si procede per tratti successivi di 100 m con percorsi ad "U". I rilevamenti si considerano conclusi quando l'incremento delle specie censite, con il procedere dei tratti, è inferiore al 10% del totale rilevato fino a quel momento.

Il riconoscimento delle specie è effettuato in campo (quando il campione è certo al livello di specie; viceversa i campioni per i quali sussistono dubbi vengono portati in laboratorio per un'analisi più approfondita): vengono segnalate le specie rare, protette o di particolare interesse naturalistico, e foto-documentate. Inoltre, per meglio evidenziare le variazioni che la realizzazione dell'infrastruttura produce nella flora, vengono distinte le entità sinantropiche presenti nelle due fasce. Il rapporto specie sinantropiche/totale specie censite rappresenta, infatti, uno degli indici previsti per il confronto dei risultati delle fasi di monitoraggio ed un modo per evidenziare le variazioni nell'ambiente naturale connesse con la realizzazione dell'infrastruttura.

In fase di ante operam la presenza delle specie sinantropiche permette di valutare il livello di antropizzazione dell'area e costituisce un riferimento per il confronto nelle fasi successive.

| Risultati attesi | |
|-------------------------|---|
| ➤ | Lista floristica: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fascia prossimale ○ Fascia distale |
| ➤ | Emergenze floristiche |
| ➤ | Specie sinantropiche |
| ➤ | Specie invasive/banalizzatrici |
| ➤ | Mappatura percorsi |
| ➤ | Indice di variazione: |
| | SPECIE SINANTROPICHE / TOT. SPECIE CENSITE |

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 70 di 114 |

1.1.1.18 *Rilievo fitosociologico con metodo Braun-Blanquet che consente di registrare la presenza delle specie vegetali naturali ed alloctone invasive e di verificarne l'espansione e la contrazione nel corso del tempo (RF)*

Tale indagine è finalizzata all'individuazione delle variazioni prodotte nella struttura delle formazioni vegetali e consiste in rilievi fitosociologici con il metodo Braun-Blanquet.

Le stazioni di rilevamento vengono identificate sulla base dei caratteri fisionomici indicatori dell'unitarietà strutturale della vegetazione considerata. Nella superficie campione (stazione di rilevamento), congruente col minimo areale di sviluppo del popolamento indagato, viene effettuato il censimento delle entità floristiche presenti, che sarà riportato sulla relativa scheda di rilevamento insieme alla percentuale di terreno coperta da ciascuna specie.

Per la stima del grado di copertura della singola specie si utilizza il metodo di Braun-Blanquet (1928). Nel corso dell'indagine l'area in esame deve essere delimitata temporaneamente da una fettuccia metrica. Nel caso di vegetazione pluristratificata, le specie dei diversi strati vengono rilevate separatamente (strato arboreo, arbustivo ed erbaceo).

| Risultati attesi | |
|-------------------------|---|
| ➤ | Analisi composizionale secondo metodo Braun-Blanquet: |
| ○ | Strato |
| ○ | Composizione floristica |
| ○ | Copertura |
| ○ | Forma |
| ➤ | Fisionomia e struttura della vegetazione |

1.1.1.19 *Indagine sulla verifica dell'accrescimento degli impianti (IA)*

Le successive indagini finalizzate al controllo della correttezza ed efficacia degli impianti con finalità di mitigazione ambientale dovranno prevedere:

- il controllo della corretta localizzazione ed esecuzione dei reimpianti;
- la verifica del grado di attecchimento e accrescimento (con misura dei valori incrementali di altezza e diametro) di individui e specie arborei e arbustivi.

La verifiche verranno effettuate con una frequenza pari a 2 volte l'anno, nel periodo primaverile e in quello tardo-estivo.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 71 di 114 |

5.4.6 Fauna

In merito ai popolamenti faunistici, nell'ambito del Progetto di Monitoraggio Ambientale, si svolgono i censimenti volti ad individuare la presenza di popolamenti significativi.

Vista la tipologia a carattere prevalentemente agricolo del territorio, si ritiene di poter effettuare un'analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche degli ecosistemi: l'avifauna, infatti, può fungere da efficace indicatore della qualità ambientale e costituisce un elemento di fondamentale importanza sia per la corretta valutazione di eventuali incidenze del progetto in esame, sia per le eventuali attività di monitoraggio connesse a quest'ultimo. In prossimità delle sponde del fiume Fortore, in conformità a quanto prevista nel SIA verrà svolto anche il monitoraggio dei mammiferi e degli anfibi.

In definitiva, quindi, nell'ambito del presente Progetto di Monitoraggio Ambientale, si prevedono i censimenti volti ad individuare la presenza dei seguenti Taxa:

- mammiferi terrestri;
- anfibi;
- avifauna.

1.1.1.20 *Metodologia di monitoraggio*

La caratterizzazione della fauna sarà effettuata attraverso tre tipi di indagine, la cui metodologia è descritta nel paragrafo 5.4.7:

- AV) Indagini sull'avifauna;
- MT) Fauna mobile terrestre – Mammiferi medi e piccoli;
- MT) Fauna mobile terrestre – Anfibi e rettili;

I censimenti verranno condotti lungo i transetti significativi mediante il metodo del "Visual census" e, per l'avifauna, mediante punti o transetti con l'ascolto al canto (*Vocal individualità count*) e osservazione visiva standard (*Direct count*). La durata indicativa di ciascun punto o transetto di ascolto-osservazione è compresa tra 10-15 minuti.

La caratterizzazione delle presenze verrà implementata anche mediante raccolta di elementi testimoniali di eventuali siti riproduttivi, tracce, siti rifugio, ecc.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 72 di 114 |

In corrispondenza di ciascuna area indagata, in base ai censimenti condotti lungo gli opportuni transetti ed effettuati come sopra descritto, verranno sintetizzati i seguenti indicatori:

- indice di ricchezza totale (N° specie in totale) ;
- presenza/assenza di specie tutelate e/o di interesse conservazioni stico e, per l'avifauna:
- rapporto non passeriformi/passeriformi;
- la valutazione qualitativa delle specie di uccelli nidificanti nell'area.

La localizzazione delle aree campione e dei transetti di censimento verrà rappresentata in un opportuno elaborato grafico, alla scala 1:1.000 o adeguate, su base cartografica oppure su ortofoto. I risultati delle attività di censimento verranno riportati in opportune schede di rilevamento, check-list, tabelle.

1.1.1.21 Frequenze di rilievo del monitoraggio

Il monitoraggio della Fauna riguarderà le fasi di AO, CO e PO.

La durata del periodo di monitoraggio in corso d'opera sarà di tre anni; mentre quello relativo alla fase post operam dovrà essere di almeno tre anni, al fine di verificare l'efficacia degli interventi sui popolamenti faunistici, come prescritto dalle *Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Indirizzi metodologici specifici: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna)*, predisposte dal MATTM.

Per l'intero periodo di monitoraggio sono previste le seguenti frequenze di misura:

Tabella 5-10: Frequenze di monitoraggio della fauna

| Attività | Ante Operam (frequenza) | Corso d' Opera (frequenza) | Post Operam (frequenza) |
|---|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Avifauna (AV) | 2/anno | 2/anno | 2/anno |
| Fauna mobile terrestre – Mammiferi di medie e piccole dimensioni (MT) | 4/anno | 4/anno | 4/anno |
| Fauna mobile terrestre – Anfibi e rettili(MT) | 4/anno | 4/anno | 4/anno |

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 73 di 114 |

1.1.1.22 Individuazione dei punti da monitorare

Le aree caratterizzate da una maggiore naturalità sono quelle legate al passaggio dei corsi d'acqua, in corrispondenza delle quali sono previste anche le indagini sulla fauna (AV e MT).

Per un'analisi dettagliata dell'ubicazione dei punti si rimanda agli elaborati grafici "Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale", ove è possibile individuare i punti previsti. Di seguito si riporta una tabella esplicativa.

Tabella 5-11: Ubicazione punti di monitoraggio della fauna

| Punto di monitoraggio | Attività di monitoraggio | Progr. Km | Posizione punto di monitoraggio | Indagini previste | | |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------|---------------------------------|-------------------|------|------|
| | | | | A.O. | C.O. | P.O. |
| FAU_01 | FAU_MT_01 FAU_MT_02 FAU_AV_01 | Pk 1+850 | Attraversamento del Fortore | X | X | X |

5.4.7 Tecniche di rilevamento per la fauna

1.1.1.23 Indagini sull'avifauna (AV)

Lo studio sull'avifauna sarà condotto nel corso dei mesi primaverili-estivi e riguarderà la raccolta di dati sulla comunità delle specie nidificanti attraverso il metodo dei sentieri campione (Transect Method). Le specie verranno rilevate in tutte le fasi del monitoraggio, attraverso:

- il rilievo mediante stazioni di ascolto (pointcounts);
- il rilievo su transetti lineari.

Le metodologie di riferimento sono approvate dalle seguenti istruzioni: MITO2000 (Monitoraggio Italiano Ornitologico); INFS(Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica); CISO (Centro Italiano Studi Ornitologici).

Le specie particolarmente elusive o rare (es. rapaci) possono inoltre richiedere l'applicazione di metodiche particolari, quali ad esempio battute di ascolto in particolari momenti della giornata (es. al tramonto per gli strigiformi), ricerca dei nidi o dei segni di presenza, induzione di risposta canora (censimento al *playback*). Le specie coloniali (es. laridi, ardeidi) richiedono anch'esse tecniche specifiche per stimare le densità delle colonie individuate.

I parametri e gli indici che saranno considerati ed elaborati sono i seguenti:

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 74 di 114 |

- S = ricchezza di specie, numero totale di specie nel biotopo o nell'area esaminata; questo valore è direttamente collegato all'estensione del biotopo campionato ed al grado di maturità e complessità, anche fisionomico-vegetazionale, dello stesso (Mac Arthur & Mac Arthur, 1961);
- H = indice di diversità, calcolato attraverso l'indice Shannon & Wiener (1963);
- J = indice di equiripartizione di Lloyd & Ghelardi (1964) in cui $J = H/H_{max}$; dove $H_{max} = \ln S$; l'indice misura il grado di ripartizione delle frequenze delle diverse specie nella comunità o in altri termini il grado di lontananza da una equiripartizione (una comunità costituita da specie con eguale numero di individui); l'indice varia tra 0 e 1;
- % non-Pass. = percentuale delle specie non appartenenti all'ordine dei Passeriformi; il numero di non-Passeriformi è direttamente correlato, almeno, negli ambienti boschivi, al grado di maturità della successione ecologica (Ferry e Frochot, 1970);
- d = dominanza; si ritengono dominanti quelle specie che compaiono nella comunità con una frequenza relativa uguale o maggiore di 0,05 (Turcek, 1956; Oelke, 1980); si tratta del numero di individui della specie i-esima sul numero totale di individui presenti lungo il transetto effettuato. Le specie dominanti diminuiscono con l'aumentare del grado di complessità e di maturità dei biotopi;
- Abbondanza: numero di individui/15' = numero di individui osservati di una determinata specie nell'unità di tempo di 15'; numero di individui/1000 m = numero di individui osservati di una determinata specie in 1000 metri di transetto.

1.1.1.24 Fauna mobile terrestre – Mammiferi medi e piccoli (MT)

Per l'indagine relativa alla fauna terrestre mobile, potenzialmente condizionata dalle interruzioni della continuità degli habitat da parte dei tratti della linea, è necessario definire degli itinerari lineari per rilevare Mammiferi. Il principale obiettivo di questo tipo d'indagine è la verifica di eventuali effetti di interruzione della continuità faunistica da parte dell'opera.

Le specie verranno rilevate in tutte le fasi del monitoraggio, attraverso l'osservazione diretta e mediante l'utilizzo dei cosiddetti segni di presenza, efficaci soprattutto per i Mammiferi con abitudini notturne. In questi casi si prenderanno in considerazione per il riconoscimento delle specie le tracce, le feci, gli scavi e le tane. Si misureranno le dimensioni (lunghezza, larghezza e profondità) di alcuni reperti quali feci, scavi e tane.

Le tracce di Mammiferi verranno identificate ed attribuite alle diverse specie fin dal loro ritrovamento in campagna. In taluni casi, per avere ulteriori conferme, verranno prelevati campioni

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 75 di 114 |

per sottoporli a successive indagini: al microscopio binoculare verrà effettuato il riconoscimento dei resti alimentari, mentre al microscopio ottico verranno analizzati gli eventuali campioni di peli rinvenuti ed opportunamente trattati.

È opportuno sottolineare che, al fine di ottenere un campionamento meno condizionato dalla casualità delle osservazioni, sarebbe necessario effettuare numerosi rilevamenti in diversi periodi dell'anno, almeno uno per stagione. Soltanto uno studio di questo tipo è, infatti, in grado di fornire informazioni precise ed attendibili sulla presenza di tutte le specie agenti nell'area, e permette di stimare le densità e la struttura di popolazione.

Tuttavia, al fine di migliorare l'efficienza dell'indagine ed ottenere risultati utili a conoscere sufficientemente almeno la presenza/assenza delle specie sul territorio, verranno effettuati due giorni di rilevamenti in campagna per ciascuna area campione.

I risultati di questo tipo d'indagine permetteranno di analizzare le possibili interferenze tra la linea ferroviaria ed i vertebrati rinvenuti, di avanzare ipotesi da verificare nelle fasi successive e di suggerire, ove necessario, opportuni accorgimenti al fine di mitigare gli impatti specifici ed in particolare l'effetto barriera.

I parametri che verranno raccolti saranno i seguenti:

- elenco delle specie presenti,
- loro frequenza e distribuzione all'interno dell'area campionata.

I luoghi di ritrovamento dei campioni saranno posizionati sulle carte di progetto in scala 1:1.000 (al fine di uno specifico posizionamento attraverso coordinate geografiche) e debbono essere fotografati; sulla cartografia vanno riportati anche i con i con visuali delle foto.

5.4.8 Fauna mobile terrestre – Anfibi e rettili (MT)

Per l'indagine relativa al censimento degli anfibi e rettili si farà ricorso principalmente a metodi di rilevamento per osservazione diretta (censimento a vista lungo transetti lineari e conta totale in quadrati campione) e metodi di cattura (cattura manuale, cattura mediante trappole, cattura/marcatura/ricattura).

Nel censimento a vista, i transetti devono essere percorsi a piedi in modo da coprire i principali tipi di ambienti presenti nell'area indagata e quindi è necessario definire e strutturare gli habitat in cui si effettua il censimento e i punti di maggiore attenzione in ognuno di essi, come le migliori aree di termoregolazione facendo attenzione agli ambienti caratteristici tipici di ogni specie.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 76 di 114 |

Nei censimenti a vista l'unità di campionamento è costituita generalmente da un transetto lineare di lunghezza prestabilita; vengono contati gli esemplari che si osservano a sinistra e a destra della linea che si sta percorrendo (l'osservatore cammina per una distanza fissa e lineare, generalmente compresa tra 0.1 e 1 km); i transetti sono utilizzati per il monitoraggio di specie attive durante il giorno. Il metodo dei quadrati campione prevede la suddivisione dell'area da studiare in quadrati di uguale dimensione (da 1 m² a 25 m² per area) ed è da preferire nel caso di specie che rifuggono la luce del sole; in questo caso il quadrato rappresenta l'unità di campionamento e può essere posizionato in maniera sistematica o casuale. All'interno dei quadrati selezionati vengono cercati e contati tutti gli esemplari. È possibile delimitare ogni plot con pali o linee predefinite. Durante la fase ante operam, i censimenti a vista devono essere effettuati con regolarità nell'arco di 12 mesi con copertura temporale che tenga conto dei differenti cicli vitali delle varie specie (stagione riproduttiva). La frequenza dei campionamenti deve essere almeno stagionale e va mantenuta anche durante le fasi in corso e post operam.

5.5 PAESAGGIO

5.5.1 Obiettivi di monitoraggio

Il monitoraggio della componente paesaggistica ha lo scopo di analizzare lo stato dei luoghi (contesto paesaggistico ed area di intervento) prima dell'esecuzione delle opere previste, ed accertarne dopo la realizzazione dell'intervento:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dagli eventuali vincoli presenti;
- la congruità con i criteri di gestione dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

Per tale motivo si prevede di monitorare la componente paesaggio sia in fase ante operam che in fase post operam.

Gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica si basano su una simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto, resa mediante una

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 77 di 114 |

fotomodellazione realistica (rendering computerizzato o manuale del progetto e sovrapposizione alle foto dello stato di fatto), comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente (punti di osservazione), per consentire la valutazione di compatibilità ed adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico. Attraverso elaborazioni fotografiche e grafiche, si mostreranno gli effetti dell'inserimento nel contesto paesaggistico e l'adeguatezza delle soluzioni.

5.5.2 Il Report sul Paesaggio

Il monitoraggio della componente paesaggio si esplica attraverso diverse attività finalizzate alla redazione del Report sul Paesaggio, comprensivo di rappresentazioni in elaborati grafici.

A tal fine, il Report individua:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati di cui alla parte II del Codice del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.);
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

È possibile articolare il Report in diverse fasi che prevedano:

1. il riconoscimento dei beni e l'acquisizione delle informazioni;
2. la loro descrizione e caratterizzazione;
3. la valutazione delle criticità;
4. gli indirizzi normativi di riferimento.

5.5.3 Metodiche di monitoraggio

Il monitoraggio della componente paesaggio si esplicherà attraverso:

- Indagini termite telerilevamento
- Indagini a terra mediante rilievi fotografici nei punti di interesse.

L'indagine tramite telerilevamento consisterà nell'acquisizione a distanza di dati riguardanti il territorio e l'ambiente, attraverso tecniche di telerilevamento (tecnologia LiDAR), che prevedono le seguenti fasi:

- esecuzione del volo di ripresa aerofotogrammetrica;
- produzione fotogrammi stereoscopici;
- produzione ortofoto digitali a colori;
- elaborazione dati LiDAR.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 78 di 114 |

Scopo principale della ripresa aerotrasportata è l'acquisizione di dati attraverso i quali poter analizzare, relativamente alle aree di indagine:

- l'uso del suolo;
- gli eventuali stress presenti nella vegetazione naturale;
- fornire elementi per l'analisi di dettaglio della vegetazione naturale attraverso processi di stratificazione dei dati di immagine.

Nell'ambito della progettazione della ripresa aerea, i seguenti elementi saranno tenuti in considerazione:

- la risoluzione geometrica al suolo non sarà maggiore di 1,0 m allo scopo di ottenere un numero sufficiente di pixels per l'analisi delle chiome degli alberi;
- l'accuratezza della geometria dell'immagine compresa tra 1 e 2,5 m;
- la ripresa sarà effettuata in un preciso momento dello stato vegetativo della copertura del suolo, allo scopo di meglio cogliere l'eventuale stress della vegetazione;
- saranno precisati:
 - o la quota di volo;
 - o il tempo necessario per il completo ricoprimento delle aree di indagine;
- gli strumenti di controllo della posizione prevedranno l'uso di:
 - o GPS differenziale;
 - o Sistema di Navigazione Inerziale (POS).

Per l'esecuzione della ripresa si dovranno inoltre acquisire:

- descrizione strumentazione utilizzata;
- verifica del funzionamento dello spettroscopio e dell'attrezzatura di controllo della posizione del drone;
- verifica delle condizioni meteorologiche presenti sulle aree di indagine al momento della prevista realizzazione delle riprese aeree ed in termini di:
 - o probabile copertura nuvolosa sulle dette aree che non dovrà essere superiore al 5%;
 - o condizioni di trasparenza atmosferica da mettere in relazione all'umidità dell'area e del pulviscolo atmosferico;
 - o rispetto dell'intervallo di tempo previsto per non più di 3 ore di acquisizione giornaliera centrate sulle ore 12,00 solari (10,30-13,30) allo scopo di evitare l'effetto ombra.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 79 di 114 |

Per un'attenta analisi del paesaggio, ai rilievi aerofotogrammetrici si aggiungono anche, rilievi fotografici dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico.

I punti di presa funzionali al rilievo fotografico saranno quelli che, in base agli studi paesaggistici effettuati, possono determinare un'alterazione della percezione scenica dei luoghi, relativamente al rapporto opera-paesaggio.

Per quanto riguarda il rilievo fotografico sarà prodotta una documentazione fotografica costituita da schede monografiche di dettaglio dei punti individuati e di un elaborato grafico dove sono individuati planimetricamente i punti in cui sono scattate le foto mediante i coni ottici di visualizzazione.

5.5.4 Criteria di scelta delle aree indagate

Le indagini effettuate mediante telerilevamento interesseranno il seguente territorio:

- tutto il territorio interessato dalla realizzazione delle tratte/nodo ferroviario, ivi compresi i tratti di interconnessione, per una fascia minima di 100 metri da ciascun lato della linea;
- le aree di cantiere e le aree limitrofe per una fascia minima di 100 metri intorno al loro confine;
- le aree di particolare interesse naturalistico limitrofe alla linea, in relazione alla presenza di vincoli paesaggistici o di particolari emergenze paesaggistiche.

Per quanto riguarda i rilievi fotografici, i punti di osservazione e di rappresentazione fotografica saranno individuati nelle aree per le quali l'inserimento dell'opera determini sulla componente in esame e in merito ai criteri contenuti negli studi paesaggistici, un impatto medio o alto, i punti di rilievo saranno ubicati in luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.

In particolare, la rappresentazione dei prospetti e degli skylines si estenderà anche agli edifici contermini, per un'area più o meno estesa, secondo le principali prospettive visuali da cui l'intervento è visibile.

Non verranno eseguite fotografie da punti e luoghi non accessibili da tutti.

In particolare, si prevede di individuare dei punti di ripresa fotografica per il monitoraggio della componente paesaggio, in corrispondenza dell'attraversamento del Fortore, dove l'opera va ad interessare della zone tutelate, nel tratto compreso tra l'attraversamento del fiume Fortore e l'intersezione del percorso autostradale, nel quale l'impatto visivo risulta più rilevante in virtù della quota altimetrica della sede del piano ferroviario, e dove si andrà ad operare la deviazione della strada comunale di Fischino.

Tabella 5-12: Monitoraggio della componente paesaggio

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 80 di 114 |

| Punto | Ubicazione | Ante Operam | Post Operam |
|-------|---------------------------|--------------|--------------|
| PAE1 | Atraversamento Fortore | Una campagna | Una campagna |
| PAE2 | Viadotto Ripalta | Una campagna | Una campagna |
| PAE3 | Soppressione PL | Una campagna | Una campagna |

5.5.5 Elaborazione delle immagini e output

Le immagini acquisite mediante telerilevamento verranno elaborate allo scopo di derivare dati quali-quantitativi sullo stato della copertura vegetale e per indirizzare le indagini di campo attraverso la stratificazione dei dati di immagine. L'elaborazione consiste nelle seguenti attività:

- correzioni radiometriche ed atmosferiche realizzate allo scopo di rendere comparabili i dati di immagine acquisiti in condizioni diverse di illuminazione (azimut e zenit solari, trasparenza atmosferica);
- correzioni geometriche realizzate allo scopo di ottenere ortoimmagini sovrapponibili alla cartografia in scala 1:10.000. L'obiettivo di queste correzioni è raggiunto utilizzando:
 - o un DTM di dettaglio delle aree di indagine con risoluzione non superiore a 20x20 m;
 - o i dati raccolti dal GPS e dal Sistema di Navigazione Inerziale.

La precisione della correzione dovrà essere compresa tra ± 2 pixels;

- elaborazione dei dati di immagini orientate alla evidenziazione della vegetazione sottoposta a stress in generale: a tale scopo saranno utilizzati modelli che consentano la messa in evidenza dei detti stress, ad es. algoritmi basati sulla analisi del red e blue shift, algoritmi che per il calcolo dei valori di NDVI (Normalized Differences Vegetation Index) tra i quali anche l'Indice di Biomassa, o algoritmi di segmentazione delle immagini;
- elaborazione dei dati di immagini orientate a segmentare le immagini con lo scopo di assistere la fase di campionamento della copertura vegetale direttamente in campo.

5.6 ATMOSFERA

5.6.1 Obiettivi del monitoraggio

Le finalità del monitoraggio ambientale per la componente atmosfera sono:

- valutare l'effettivo contributo connesso alle attività di cantiere in termini di emissione sullo stato di qualità dell'aria complessivo;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 81 di 114 |

- fornire ulteriori informazioni evidenziando eventuali variazioni intervenute rispetto alle valutazioni effettuate in fase di progettazione, con la finalità di procedere per iterazioni successive in corso d'opera ad un aggiornamento della valutazione delle emissioni prodotte in fase di cantiere;
- verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione e delle procedure operative per il contenimento degli impatti connessi alle potenziali emissioni prodotte nella fase di cantierizzazione dell'opera;
- fornire dati per l'eventuale taratura e/o adeguamento dei modelli previsionali utilizzati negli studi di impatto ambientale.

I parametri rilevati durante il monitoraggio, opportunamente acquisiti ed elaborati, permetteranno nella fase di cantiere una corretta e tempestiva gestione della componente ambientale in oggetto.

5.6.2 Normativa di riferimento

1.1.1.25 Normativa Nazionale

I principali riferimenti sono rappresentati da:

- D.P.C.M. 28/3/1983 - Limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione relativi ad inquinanti dell'aria nell'ambiente esterno.
- D.P.R. 203/88 (relativamente agli impianti preesistenti) ed altri decreti attuativi - Attuazione Direttive n. 80/779, 82/884, 84/360, 85/203 concernenti norme in materia di qualità dell'aria relativamente a specifici agenti inquinanti e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali ai sensi dell'art. 15 della Legge 16/4/87 n. 183.
- D.M. 20/5/1991 - Criteri per l'elaborazione dei piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria.
- D.M. 15/4/1994 - Norme tecniche in materia di livelli e di stati di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane, ai sensi degli artt. 3 e 4 del D.P.R. 24 maggio 1988, n. 203 e dell'art. 9 del D.M. 20 maggio 1991.
- D.M. 25/11/1994 - Aggiornamento delle norme tecniche in materia di limiti di concentrazione e di livelli di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane e disposizioni per la misura di alcuni inquinanti di cui al decreto ministeriale 15 aprile 1994.
- D.M. 16/5/1996 - Attivazione di un sistema di sorveglianza di inquinamento da ozono.
- D.Lgs. 4/8/99 n. 351 - Attuazione della direttiva 96/62 in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria.
- D.M. 1/10/2002 n.261 - Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione dei piani e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 82 di 114 |

- D. Lgs. 21/05/2004 n.183: Attuazione della direttiva 2002/03/CE relativa all'ozono nell'aria.
- D. Lgs. 3/8/2007 n.152 - Attuazione della direttiva 2004/107/CE concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente.
- D. Lgs. 13/8/2010 n.155, Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.
- D.Lgs. 250/2012, Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

Come anticipato in premessa, il progetto di monitoraggio della componente atmosfera descritto di seguito è stato redatto in conformità delle "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Atmosfera REV. 1 del 16 giugno 2014".

Inoltre il progetto di monitoraggio della componente atmosfera descritto in questo elaborato è stato definito sulla base del documento "Linee Guida per il monitoraggio dell'atmosfera nei cantieri di grandi opere" prodotto da Italferr a Giugno 2012.

Tabella 5-13: Valori limite ai sensi del D. Lgs. 250/2012, Allegato XI

| Periodo di mediazione | Valore limite |
|--|---|
| Biossido di zolfo (SO₂) | |
| 1 ora | 350 µg/m ³ (da non superare più di 24 volte per anno civile) |
| 1 giorno | 125 µg/m ³ (da non superare più di 3 volte per anno civile) |
| Biossido di azoto (NO₂) | |
| 1 ora | 200 µg/m ³ (da non superare più di 18 volte per anno civile) |
| Anno civile | 40 µg/m ³ |
| Benzene | |
| Anno civile | 5 µg/m ³ |
| Monossido di carbonio (CO) | |
| Media massima giornaliera calcolata su 8 ore | 10 mg/m ³ |
| Piombo (Pb) | |
| Anno civile | 0,5 µg/m ³ |

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

| | |
|-------------------------|---|
| PM₁₀ | |
| 1 giorno | 50 µg/m ³ (da non superare più di 35 volte per anno civile) |
| Anno civile | 40 µg/m ³ |
| PM_{2,5} | |
| FASE 1 | |
| Anno civile | 25 µg/m ³ |
| FASE 2 | |
| Anno civile | Valore limite da stabilire con successivo decreto ai sensi dell'art.22, comma 6, tenuto conto del valore indicativo di 20 µg/m ³ e delle verifiche effettuate dalla Commissione Europea. |

Tabella 5-14: Livelli critici per la protezione della vegetazione ai sensi del D.Lgs. 250/2012

| PERIODO di MEDIAZIONE | Valore limite |
|---|----------------------|
| Biossido di zolfo (SO₂) | |
| Livello critico annuale | 20 µg/m ³ |
| Livello critico invernale | 20 µg/m ³ |
| Biossido di azoto (NO₂) | |
| Livello critico annuale | 30 µg/m ³ |

Tabella 5-15: Soglie di informazione e di allarme per l'ozono ai sensi del D. Lgs. 250/2012

| Finalità | Periodo di mediazione | Soglia |
|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Informazione | 1 ora | 180 µg/m ³ |
| Allarme | 1 ora | 240 µg/m ³ |

1.1.1.26 Normativa Regionale

- Legge Regionale n. 9/2010: Norme per la tutela della qualità dell'aria ambiente
- Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria (PRRM, 2005)

5.6.3 Criteria di individuazione delle aree da monitorare

Il monitoraggio della componente atmosfera viene svolto nelle fasi di:

- Ante Operam: in assenza di attività di cantiere;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 84 di 114 |

- Corso d’Opera: durante la realizzazione delle attività di cantiere.

Il monitoraggio verrà effettuato in alcuni punti significativi denominati **sezioni di monitoraggio**.

Per sezione si intende una zona definita in cui si ritiene necessario prevedere la determinazione del potenziale contributo della cantierizzazione in termini di inquinanti atmosferici. In particolare si definiscono almeno tre differenti tipologie di sezione di monitoraggio:

1. aree di cantiere presenti per tutta la durata dei lavori;
2. aree di cantiere presenti per una durata limitata dei lavori (fronte avanzamento lavori);
3. viabilità interessate dal transito dei mezzi di cantiere.

Per ciascuna sezione di monitoraggio, sempre secondo le finalità definite sopra, si prevede l’ubicazione di almeno due punti di monitoraggio, in particolare:

- un punto di monitoraggio in un’area interessata da emissioni atmosferiche prodotte dall’attività di cantiere (Influenzata);
- un secondo punto di monitoraggio in una postazione di misura assolutamente equivalente alla prima in termini di condizioni ambientali al contorno ma non influenzato dal cantiere e, ovviamente, non influenzato da altri cantieri o punti di immissione singolare (Non Influenzata).

L’ubicazione dei punti di monitoraggio che costituiranno ciascuna sezione sarà determinata in riferimento ai risultati delle analisi ambientali di progetto, e potrà essere modificata durante la fase di corso d’opera, sempre con la finalità di evidenziare nella sezione il contributo delle emissioni di cantiere.

5.6.4 Identificazione delle sezioni e dei punti di monitoraggio

Nel caso in oggetto, in funzione dell’ampiezza delle aree interferite, del numero di recettori presenti, della severità dei potenziali impatti e della durata delle attività connesse alla realizzazione dell’opera, la rete di monitoraggio sarà composta da 4 sezioni di monitoraggio, costituite da 2 punti influenzati dalle attività di cantiere, 1 punto interessato dalla viabilità di cantiere e 1 punto in corrispondenza del fronte di avanzamento dei lavori, mentre si utilizzerà un unico punto di monitoraggio non influenzato, per un totale di 5 punti di monitoraggio.

Tutti i punti saranno monitorati in fase sia di ante operam che di corso d’opera. In virtù della natura dell’opera, non si prevedono elementi di impatto per la componente atmosfera durante l’esercizio dell’opera, quindi non si prevede di eseguire monitoraggi in fase post operam.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 85 di 114 |

La localizzazione delle sezioni di monitoraggio con indicazione dei possibili punti di monitoraggio viene rappresentata negli elaborati grafici LI0001D69P6AC0000001-4 “Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale”.

La rete di monitoraggio sarà composta da n. sezioni di monitoraggio (ATC, ATL e ATV). Le sezioni di monitoraggio sono state correlate ai recettori presenti nell’area, alla severità dei potenziali impatti e alla durata delle attività connesse alla realizzazione dell’opera.

Le sezioni saranno monitorate sia in fase di ante operam che di corso d’opera. Generalmente non sono presenti elementi di impatto per la componente atmosfera nella fase post operam, quindi come indicato in precedenza, non si prevede di eseguire monitoraggi in fase post operam.

La localizzazione delle sezioni di monitoraggio con indicazione dei possibili punti di monitoraggio viene rappresentata nella tavola del PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE “Planimetria di ubicazione dei punti di monitoraggio”.

Con il codice ATC si intendono le postazioni per il monitoraggio delle attività dei cantieri fissi, con ATL le postazioni per il monitoraggio del cantiere di linea in corrispondenza del fronte avanzamento lavori, infine con il codice ATV sono denominate le misure del monitoraggio della viabilità di cantiere.

5.6.5 Parametri di monitoraggio

Sulla base del documento “Linee Guida per il monitoraggio dell’atmosfera nei cantieri di grandi opere” prodotto da Italferr a Giugno 2012, i parametri della qualità dell’aria di cui si prevede il monitoraggio sono di due tipi. Il primo tipo si riferisce ad inquinanti convenzionali, ovvero quelli inclusi nella legislazione vigente per i quali sono stati stabiliti limiti normativi, mentre il secondo tipo riguarda una serie di parametri ed analisi non convenzionali che non sono previsti dalla vigente legislazione sulla qualità dell’aria ma che sono necessari per definire il potenziale contributo di inquinanti verosimilmente prodotti durante le fasi di cantierizzazione dell’opera.

Nota la finalità del monitoraggio per detta componente i parametri oggetto di indagine sono:

Parametri convenzionali:

- particolato avente diametro aerodinamico inferiore a 10 μm (PM10);
- particolato avente diametro aerodinamico inferiore a 2.5 μm (PM2.5).

Parametri non convenzionali:

- analisi della composizione chimica del particolato relativamente agli elementi terrigeni nelle due frazioni granulometriche;
- misura ed interpretazione quali-quantitativa dei dati relativi al particolato sedimentabile (deposizioni);

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 86 di 114 |

- misura simultanea delle polveri con metodo gravimetrico e della distribuzione granulometrica del particolato ad alta risoluzione temporale mediante contatori ottici.

Sarà inoltre prevista la misura dei parametri meteorologici necessari a valutare i fenomeni di diffusione e di trasporto a distanza dell'inquinamento atmosferico, e ad avere una base sito specifica dei parametri meteo da utilizzare nelle simulazioni atmosferiche:

- velocità del vento;
- direzione del vento;
- umidità relativa;
- temperatura;
- precipitazioni atmosferiche;
- pressione barometrica;
- radiazione solare;
- componente verticale del vento (anemometro tridimensionale).

Nell'ambito delle misure e delle interpretazione dei dati meteorologici particolare attenzione sarà data a parametri relativi alla stima delle caratteristiche di stabilità dell'atmosfera combinando, ad esempio, i dati della lunghezza stimata di Monin-Obhukov, della valutazione della classe di stabilità di Pasquill ed i dati della componente verticale del vento.

Il monitoraggio ambientale per la componente atmosfera prevede:

- il monitoraggio della componente atmosfera ante operam: esso risulta infatti necessario per la definizione dello stato della qualità dell'aria prima dell'inizio dei lavori, integrando possibilmente le misure svolte con informazioni raccolte nel tempo dalle centraline di rilevamento locali;
- il monitoraggio della componente atmosfera in corso d'opera, per le interferenze dovute all'attività dei cantieri fissi (aree tecniche, aree di stoccaggio, etc.) al fronte di avanzamento lavori e alla viabilità impegnata dai mezzi di cantiere.

Le campagne di misura del corso d'opera saranno compiute contemporaneamente all'effettivo svolgimento delle attività di costruzione in prossimità del punto di monitoraggio.

Monitoraggio ante-operam:

Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di AO sono così definite:

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 87 di 114 |

- analisi bibliografica e conoscitiva;
- sopralluogo ed identificazione dei punti di monitoraggio;
- espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari;
- esecuzione delle campagne di rilievo;
- analisi ed elaborazione dei risultati;
- restituzione dei risultati secondo quanto indicato nelle schede di rilevamento;
- produzione del rapporto descrittivo e inserimento dei dati nel sistema informativo.

Si prevede di effettuare le misure della fase ante operam entro la fase di prima cantierizzazione e comunque non oltre l'effettivo inizio delle lavorazioni nei cantieri.

Monitoraggio corso d'opera:

Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di CO sono da eseguirsi per ogni anno di durata dei lavori e sono così definite:

- verifica della tempistica di campionamento in funzione delle fasi di costruzione dell'opera e delle relative attività di lavorazione;
- sopralluogo e riconoscimento dei punti di monitoraggio;
- espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari con particolare riferimento all'installazione delle centraline per il monitoraggio in continuo;
- esecuzione delle campagne di rilievo secondo quanto descritto nelle specifiche tecniche;
- restituzione dei risultati nelle schede di rilievo;
- valutazione dei risultati;
- inserimento dei risultati nel Sistema Informativo;
- redazione del rapporto annuale.

1.1.1.27 Elaborazione e restituzione dati

I dati raccolti, come di seguito descritto, saranno elaborati e raccolti in apposite schede di rilievo che saranno redatte per ciascun punto e per ciascuna campagna di misura.

La scheda di rilievo per il monitoraggio è strutturata come segue:

- Una parte anagrafica del punto di rilievo contenente tutte le informazioni necessarie all'individuazione del punto stesso. Tale sezione conterrà inoltre dei campi a testo libero

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 88 di 114 |

contenenti le annotazioni relative alla localizzazione del punto ed alla presenza eventuale di altre sorgenti inquinanti, oltre agli spazi per l’inserimento del corredo fotografico. A tale proposito è fondamentale la definizione di regole univoche per l’individuazione dei codici di riferimento del punto di prelievo e dei codici identificativi dei successivi campionamenti.

- Una parte relativa ai risultati dei campionamenti. Detta parte è suddivisa come segue:
 - o sezione introduttiva sulla campagna di rilievo contenente i dati di base (codici, tempi di inizio e fine, responsabile) e una nota sul metodo di campionamento e sulla strumentazione adottata;
 - o sezione contenente i valori registrati giornalmente con riferimento ai parametri meteorologici;
 - o sezione contenente i valori registrati giornalmente con riferimento agli inquinanti.

La scheda di rilievo, firmata dal responsabile del campionamento e dal responsabile dello Staff Operativo di settore, formerà parte integrante dell’archivio cartaceo del monitoraggio e verrà utilizzata per l’introduzione dei dati nel Sistema Informativo.

I dati in essa contenuti subiranno una prima verifica da parte dei tecnici dello Staff Operativo di Settore e successivamente saranno soggetti ad un ulteriore controllo attraverso le procedure sviluppate all’interno del Sistema Informativo.

L’acquisizione di un gran numero di dati (meteo, parametri convenzionali e non) e soprattutto la principale finalità del MA (“valutare l’effettivo contributo connesso alle attività di cantiere”) comporta la necessità di effettuare un’analisi mirata ad una rilettura oggettiva dei risultati, che non si deve limitare ad una valutazione dei valori assoluti degli stessi, ma alla ricerca delle potenziali Correlazioni fra le diverse grandezze monitorate attraverso apposite analisi statistiche.

5.6.6 Strumentazione e tecniche di rilievo

Metodologia di acquisizione parametri convenzionali

Per l’acquisizione dei dati di monitoraggio atmosferico saranno utilizzate stazioni di misura conformi ai sensi dell’art.1 comma g) del D.Lgs. 155/10:

- per quanto riguarda i requisiti richiesti per la strumentazione;
- utilizzo di metodiche riconosciute o equivalenti a quelle previste da normative;
- strumentazione che permetta un’acquisizione e restituzione dei dati utile ad intervenire tempestivamente in caso di anomalie.

In particolare per il campionamento e le analisi dei parametri sopra indicati verranno utilizzate strumentazione e metodiche previste dalla normativa vigente in materia (D.Lgs. 155/2010) e le

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 89 di 114 |

principali norme tecniche (ad esempio per le polveri sottili la UNI EN 12341) così da ottenere dei dati validati e confrontabili con le centraline degli Enti territoriali competenti per la determinazione della qualità dell'aria ai sensi dell'art. 1 del D.Lgs. 155/10 ed avere delle indicazioni sull'andamento della qualità dell'aria delle zone territoriali su cui insistono le aree di cantiere e l'eventuale contributo delle attività di realizzazione dell'opera ferroviaria.

Metodologia di acquisizione parametri non convenzionali

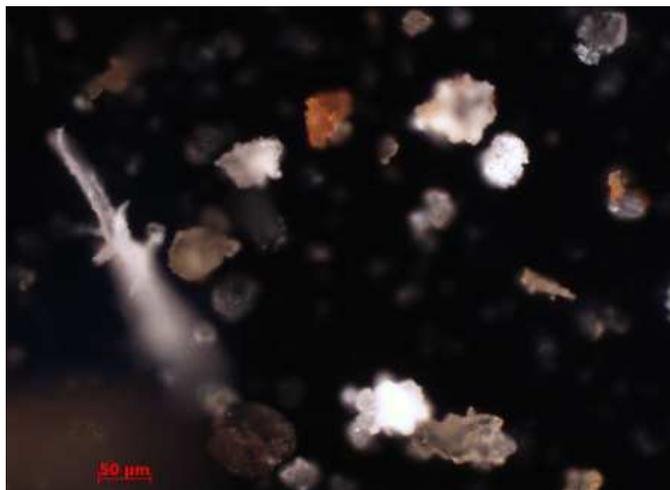
Deposizione e microscopia: Questa tecnica consente l'acquisizione, sulla base di periodi più lunghi (ad esempio 7 gg) di campioni di materiale particolato depositato, ossia la frazione più pesante del particolato aerotrasportato. Utilizzando un campionatore che si attiva solo in assenza di precipitazione (Dry-Only), saranno acquisiti i dati di deposizione di massa ($\text{mg}/\text{m}^2\text{giorno}$) di polveri sedimentate, nonché vetrini per microscopio ottico sul quale effettuare l'osservazione qualitativa della natura delle polveri e della loro distribuzione in termini di colore, aspetto e dimensione, naturalmente in riferimento alle osservazioni da microscopio ottico che, in pratica, si riferiscono a particelle sedimentate di dimensioni superiori a 3 μm circa.

Anche in questo caso, al fine di chiarire meglio il senso delle osservazioni, nelle figure seguenti sono mostrate le apparecchiature per questo tipo di valutazione. Nella fase di campionamento viene impiegata un'apparecchiatura molto simile a quella presentata in fotografia:



Tale apparecchio si attiva in assenza di precipitazioni raccogliendo il materiale sedimentato. Quest'ultimo viene poi valutato per microscopia ottica automatica dopo essere stato raccolto su adeguato vetrino di osservazione. La foto di seguito riportata si riferisce ad un campione di particolato atmosferico sedimentato.

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |



L'analisi automatica dell'immagine rende possibile la valutazione della distribuzione granulometrica e la classificazione del materiale depositato in classi di "colore" aggiungendo importanti informazioni a quelle già acquisite e che possono essere riportate in tabelle simili a quella che viene di seguito mostrata ove appunto sono mostrate 8 classi granulometriche da 1 a 200 µm di diametro e tre classi di colore (Nero, Bianco, Marrone).

5.6.7 Rete di monitoraggio

Nella seguente tabella si riportano le postazioni per il monitoraggio della componente atmosfera. I punti denominati con la sigla ATC xx, indicano i punti influenzati direttamente dall'attività di cantiere, mentre il punto non influenzato è indicato con la sigla N.I..

Tabella 5-16: Postazioni del monitoraggio della componente atmosfera

| Codice | AO | CO | Localizzazione |
|--------|----|----|----------------|
| ATC 01 | X | X | pk 1+750 |
| ATC 02 | X | X | pk 5+750 |
| ATL 01 | X | X | pk 3+900 |
| ATV 01 | X | X | pk 0+800 |

Nello stralcio di seguito si riporta la posizione del punto N.I., nella successiva fase progettuale i punti individuati potranno subire variazioni in seguito ad accertamento sul campo.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 91 di 114 |



Nel caso in esame tutti i punti influenzati fanno riferimento ad un unico punto non influenzato.

Per tutte le tipologie di punti (ATC, ATL, ATV) al fine di verificare lo stato di fatto delle aree potenzialmente impattate è prevista una campagna di misura della durata di 2 settimane da ripetersi con cadenza stagionale (4 volte/anno) sia per la fase di CO (per tutta la durata dei lavori), che per la fase AO di durata pari ad un anno.

La frequenza ed i periodi di campionamento per ogni inquinante saranno verificati in corso d'opera in funzione in particolar modo delle fasi di lavorazione e delle attività di cantiere, e quindi quanto esplicitato nel presente PMA potrà essere soggetto a modifiche.

5.7 RUMORE

5.7.1 Obiettivi del monitoraggio acustico

Il monitoraggio del rumore ha l'obiettivo di controllare l'evolversi della situazione ambientale per la componente in oggetto nel rispetto dei valori imposti dalla normativa vigente.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 92 di 114 |

Il monitoraggio per lo stato corso d'opera è finalizzato a verificare il disturbo sui ricettori nelle aree limitrofe alle aree di lavoro ed intervenire tempestivamente con misure idonee durante la fase costruttiva. Per la fase post operam l'obiettivo del monitoraggio è quello di verificare gli impatti acustici, accertare la reale efficacia degli interventi di mitigazione e predisporre le eventuali nuove misure per il contenimento del rumore.

Le misure dovranno essere effettuate ante operam, corso d'opera e post operam ossia dopo l'ingresso in esercizio dell'opera in progetto, in aree con o senza necessità di opere di mitigazione.

5.7.2 Normativa di riferimento

1.1.1.28 *Leggi nazionali*

- D. Lgs. 19/08/05 n. 194 Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. (GU n. 222 del 23-9-2005) Testo coordinato del Decreto-Legge n. 194 del 19 agosto 2005 (G.U. n. 239 del 13/10/2005) Ripubblicazione del testo del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194, recante: «Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale», corredato delle relative note. (Decreto legislativo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - serie generale - n. 222 del 23 settembre 2005).
- Presidenza del Consiglio dei Ministri 30 giugno 2005: Parere ai sensi dell'art.9 comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997 n.281 sullo schema di decreto legislativo recante recepimento della Direttiva 2002/49CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale.
- Circolare 6 Settembre 2004 – Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. Interpretazione in materia di inquinamento acustico: criterio differenziale e applicabilità dei valori limite differenziali. (GU n. 217 del 15-9-2004).
- DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 30 Marzo 2004 , n. 142 Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447.(GU n. 127 del 1-6-2004) testo in vigore dal 16-6-2004.
- Decreto 1 aprile 2004 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale (GU n. 84 del 9-4-2004) (42Kb)
- DECRETO LEGISLATIVO 4 settembre 2002, n.262 Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 93 di 114 |

- Decreto 23 Novembre 2001 Modifiche dell'allegato 2 del decreto ministeriale 29 novembre 2000 - Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. (GU n. 288 del 12-12-2001).
- Decreto Ministero Ambiente 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore "(Gazzetta Ufficiale n. 285 del 6 dicembre 2000).
- D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459: Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.
- Decreto Ministeriale 16 marzo 1998 -Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico.
- D.P.C.M. 5 dicembre 1997 -Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici.
- D.P.C.M. 14 novembre 1997 -Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore.
- Legge 26 ottobre 1995 n. 447 "LEGGE QUADRO SULL'INQUINAMENTO ACUSTICO".
- Il DPCM 1/3/91 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno".

Come anticipato in premessa, il progetto di monitoraggio della componente rumore descritto di seguito è stato redatto in conformità delle "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Agenti fisici – Rumore REV. 1 del 30 dicembre 2014".

5.7.3 Criteri e modalità del monitoraggio acustico

Il monitoraggio del rumore mira a controllare il rispetto di standard o di valori limite definiti dalle leggi, in particolare il rispetto dei limiti massimi di rumore nell'ambiente esterno e nell'ambiente abitativo definiti in base alla classificazione acustica del territorio.

Il monitoraggio acustico nelle diverse fasi (ante operam, corso d'opera e post operam) si svolge secondo i seguenti stadi:

- sopralluoghi, acquisizione permessi e posizionamento strumentazione;
- monitoraggio per il rilievo in corrispondenza dei punti di misura;
- elaborazione dei dati;
- emissione di reportistica ed inserimento in banca dati.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 94 di 114 |

In caso di criticità riscontrate, attribuibili all'opera in oggetto, sarà segnalato il superamento registrato in modo da intervenire tempestivamente con misure preventive o di mitigazione.

La metodica di misura si fonda sul rilievo del rumore in postazioni di differenti tipologie:

- RUC, per il monitoraggio del rumore prodotto dalle attività di cantiere (ante operam-corso d'opera);
- RUV per il monitoraggio del rumore prodotto dalla viabilità di cantiere (ante operam- corso d'opera);
- RUF, per il monitoraggio del rumore prodotto dal transito ferroviario (ante operam-post operam);
- RUL, per il monitoraggio del rumore prodotto dal FAL (corso d'opera).

Nel caso in oggetto, in funzione della tipologia dell'opera da realizzare e della scarsa presenza di ricettori, e poiché non prevede l'installazione di barriere antirumore di esercizio, si prevedono soltanto misure di tipo RUC e RUL.

Nella fase ante operam saranno monitorati tutti i punti di tipo RUC, situati in corrispondenza dei ricettori potenzialmente impattati dalle future attività di cantiere.

In base alla finalità della misura ed alla tipologia di rumore monitorato (stradale, cantieri, etc..) si prevede di eseguire per le tipologie di punti previste, delle misure di 24 ore, con postazioni semi-fisse parzialmente assistite da operatore, per rilievi in fase ante operam ed in corso d'opera per il controllo e la caratterizzazione del rumore nelle aree di cantiere (RUC/RUL).

Le postazioni RUC e RUL sono localizzate in corrispondenza dei ricettori abitativi maggiormente esposti alle attività di cantiere rumorose (realizzazione di viadotti e rilevati) e sono finalizzate a verificare l'efficacia delle barriere antirumore di cantiere, fisse e mobili, previste a protezione di tali ricettori. La dislocazione dei punti tiene conto della disposizione del ricettore rispetto alle sorgenti di rumore, della classificazione acustica e della densità abitativa dell'area.

5.7.4 Strumentazioni e tecniche di rilievo

L'esecuzione dei rilievi avviene a mezzo di fonometri, che registrano, nel tempo, i livelli di potenza sonora (espressi in dBA) e le frequenze a cui il rumore viene emesso.

Nella tabella seguente sono indicati i principali parametri acustici oggetto del monitoraggio.

Tabella 5-17: Parametri acustici oggetto del monitoraggio

| | |
|----------|---------------------------------------|
| Distanza | distanza del microfono dalla sorgente |
|----------|---------------------------------------|

| | |
|---------|---|
| Altezza | altezza del microfono rispetto al piano campagna |
| LAE,TR | <p>SEL complessivo dovuto al contributo energetico di tutti i transiti. Esso è ricavato dalla somma logaritmica degli LAEi relativi a ciascun transito nel periodo di riferimento in cui si sono verificati (diurno o notturno). Si ricava dalla formula seguente:</p> $L_{AE} = 10 \cdot \log \sum_{i=1}^n 10^{0,1(L_{AEi})}$ <p>LAEi è il livello sonoro di un singolo evento (SEL), che riassume il contributo energetico di un transito.</p> |
| LAeq,TR | <p>è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata "A" nel periodo di riferimento. Si calcola dalla formula seguente:</p> $L_{Aeq,TR} = 10 \cdot \log \sum_{i=1}^n 10^{0,1(L_{AFi})} - k$ <p>dove: TR è il periodo di riferimento diurno o notturno; n è il numero di transiti avvenuti nel periodo TR; k = 47,6 dB(A) nel periodo diurno (06:00 ÷ 22:00) e k = 44,6 dB(A) nel periodo notturno (22:00 ÷ 06:00).</p> |
| LA | (livello di rumore ambientale) è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A", prodotto da tutte le sorgenti di rumore esistenti in un dato luogo e durante un determinato tempo. Il rumore ambientale è costituito dall'insieme del rumore residuo e da quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti, con l'esclusione degli eventi sonori singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona. Esso deve essere distinto tra periodo diurno (06:00 ÷ 22:00) e periodo notturno (22:00 ÷ 06:00). |
| LR | (livello di rumore residuo) è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A", che si rileva quando si esclude la specifica sorgente disturbante. Deve essere misurato con le identiche modalità impiegate per la misura del rumore ambientale e non deve contenere eventi sonori atipici. Nel nostro caso è il livello ambientale depurato dal contributo sonoro di tutti i transiti ferroviari. |
| Treni N | numero di treni transitati nel periodo di riferimento diurno e notturno. |
| LAeq,F | è il livello continuo equivalente riferito solo al passaggio di tutti i convogli nelle 24 ore |

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 96 di 114 |

5.7.5 Rete di monitoraggio

Nel corso delle campagne di monitoraggio acustico verranno rilevate le seguenti categorie di parametri:

- parametri acustici;
- parametri meteorologici (temperatura, velocità e direzione del vento, piovosità, umidità);
- parametri di inquadramento territoriale (localizzazione, classificazione acustica prevista dalla zonizzazione, documentazione fotografica, principali caratteristiche territoriali).

La strumentazione di base richiesta per il monitoraggio del rumore è, pertanto, composta dai seguenti elementi:

- analizzatori di precisione real time o fonometri integratori;
- microfoni per esterni con schermo antivento;
- calibratori;
- cavalletti, stativi o aste microfoniche;
- minicabine o valigette stagne, antiurto, complete di batterie e per il ricovero della strumentazione;
- centralina meteorologica.

Nella tabella seguente si riportano i punti di monitoraggio della componente rumore, nonché la tipologia di punto (RUC, RUL). Nel complesso si prevedono:

- 3 RUC
- 1 RUL

Tabella 5-18: Postazioni di monitoraggio del rumore

| Punto | Localizzazione* | Fase | Frequenza | Durata |
|----------|-----------------|------|---------------|--------|
| RUC 01 | 1+700 | AO | n. 1 campagna | 24 h |
| | | CO | trimestrale | 24 h |
| RUC 02 | 3+950 | AO | n. 1 campagna | 24 h |
| | | CO | trimestrale | 24 h |
| RUC 03 | 3+950 | AO | n. 1 campagna | 24 h |
| | | CO | trimestrale | 24 h |
| RUL 01.1 | 4+150 | CO | 2 volte | 24 h |
| RUL 01.2 | 4+450 | CO | 2 volte | 24 h |
| RUL 01.3 | 5+300 | CO | 2 volte | 24 h |

Per un'analisi dettagliata dell'ubicazione dei punti si rimanda agli elaborati grafici IF0F01D69P5AC0000001-5 "Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale", ove è possibile individuare i punti scelti.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 97 di 114 |

Si riporta una breve sintesi delle tempistiche del monitoraggio, differenziate in base alle finalità della misura:

- nella fase ante operam di caratterizzazione dello stato di fondo si prevede un monitoraggio di 24 h per la tipologia di misure RUC;
- nella fase corso opera di controllo delle attività per la realizzazione dell'opera e della viabilità di cantiere si prevedono monitoraggi di 24 h con cadenza trimestrale per i punti RUC. Si prevedono inoltre dei monitoraggi di 24 h sui punti RUL da eseguirsi due volte durante le lavorazioni più impattanti per detta componente.
- nella fase post operam non si prevedono misure acustiche

5.8 VIBRAZIONI

5.8.1 Obiettivi del monitoraggio

L'obiettivo del monitoraggio vibrazionale proposto nel presente PMA è quello di prevenire e controllare il disturbo provocato dalle vibrazioni prodotte nella fase costruttiva sugli edifici più esposti e quello di verificare l'eventuale disturbo indotto dal passaggio dei treni dopo l'entrata in esercizio dell'opera nonché l'efficacia dei sistemi di mitigazione.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 98 di 114 |

5.8.2 Normativa di riferimento

Il problema delle vibrazioni negli ambienti di vita, attualmente, non è disciplinato da alcuna normativa nazionale. Pertanto, qualora si intenda procedere ad una valutazione strumentale di tale fenomeno fisico è bene affidarsi alle corrispettive norme tecniche. Nello specifico, il riferimento è costituito dalla normativa tecnica in capo alla UNI 9614 - Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo. Nel caso in oggetto il monitoraggio è finalizzato alla verifica del disturbo alle persone e non agli edifici.

1.1.1.29 UNI 9614

La norma definisce il metodo di misura delle vibrazioni immesse negli edifici ad opera di sorgenti esterne o interne agli edifici stessi. Inoltre, la norma prevede criteri di valutazione differenziati a seconda della tipologia della vibrazioni (di livello costante, di livello non costante e impulsive).

I locali o gli edifici in cui sono immesse le vibrazioni sono classificati a seconda della loro destinazione d'uso in: aree critiche, abitazioni, uffici, fabbriche.

Le vibrazioni possono essere misurate rilevando il valore efficace dell'accelerazione che può essere espresso in m/s^2 o mm/s^2 o in termini di livello dell'accelerazione espresso in dB. Il livello dell'accelerazione è definito dalla seguente relazione:

$$L = 10 \cdot \log \left(\frac{a^2}{a_0^2} \right)$$

dove **L** è il livello espresso in dB, **a** è l'accelerazione espressa in m/s^2 e **a₀** = $10^{-6} m/s^2$ è il valore dell'accelerazione di riferimento.

Le vibrazioni sono rilevate lungo i tre assi di propagazione. Tali assi sono riferiti alla persona del soggetto esposto: l'asse x passa per la schiena ed il petto, l'asse y per le due spalle, l'asse z per la testa e i piedi (per la testa e i glutei se il soggetto è seduto).

Come prescritto dalla norma UNI 9614 le accelerazioni da valutare sono quelle comprese nel range di frequenza tra 1 e 80 Hz e il dato da considerare è il valore quadratico medio delle accelerazioni presenti durante l'intervallo di tempo esaminato.

Considerando, inoltre, che la percezione da parte dei soggetti esposti varia a seconda della frequenza e dell'asse di propagazione, i valori rilevati sono ponderati in frequenza al fine di

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

attenuare le componenti esterne agli intervalli di sensibilità, ottenendo così il livello equivalente ponderato dell'accelerazione $L_{w,eq}$.

Ed inoltre:

- ISO 2631, Mechanical vibration and shock evaluation of human exposure to whole-body vibration, Part 1: General requirements, 1997.
- ISO 2631, Evaluation of human exposure to whole-body vibration, Part 2: Continuous and shock-induced vibration in buildings (1 to 80 Hz), 1989.
- ISO 2631, Evaluation of human exposure to whole-body vibration, Part 3: Evaluation of exposure to whole-body vibration in the frequency range 0.1 to 0.63 Hz, 1985.
- ISO 1683, Acoustics – Preferred reference quantities for acoustic levels, 1983.
- CEI 29-1 Misuratori di livello sonoro (conforme alla pubblicazione IEC 651), 1983.
- DIN 4150, Vibrations in building. Part 2: Influence on persons in buildings, 1975.

Per la valutazione del disturbo associato alle vibrazioni di livello costante, i valori delle accelerazioni complessive ponderate in frequenza o i corrispondenti valori riscontrati sui tre assi, possono essere confrontati con i limiti di seguito riportati, distinti in funzione della destinazione d'uso dell'edificio ove sono state rilevate.

Tabella 5-19: Valori e livelli limite delle accelerazioni complessive ponderate in frequenza validi per l'asse z

| | a (m/s²) | L (dB) |
|------------------------------|----------------------------|---------------|
| Aree critiche | 5,0 10 ⁻³ | 74 |
| Abitazioni (notte) | 7,0 10 ⁻³ | 77 |
| Abitazioni (giorno) | 10,0 10 ⁻³ | 80 |
| Uffici | 20,0 10 ⁻³ | 86 |
| Fabbriche | 40,0 10 ⁻³ | 92 |

Tabella 5-20: Valori e livelli limite delle accelerazioni complessive ponderate in frequenza validi per gli assi x e y

| | a (m/s²) | L (dB) |
|------------------------------|----------------------------|---------------|
| Aree critiche | 3,6 10 ⁻³ | 71 |
| Abitazioni (notte) | 5,0 10 ⁻³ | 74 |
| Abitazioni (giorno) | 7,2 10 ⁻³ | 77 |

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 100 di 114 |

| | | |
|-----------|-----------------------|----|
| Uffici | 14,4 10 ⁻³ | 83 |
| Fabbriche | 28,8 10 ⁻³ | 89 |

5.8.3 Modalità di monitoraggio e parametri

I rilievi sono eseguiti per mezzo di un analizzatore di frequenza in tempo reale (per la classe 1 conforme alle norme EN 60652/1994 e EN 60804/1994 e alle norme EN 61260/1995 (IEC 1260) e EN 61094-1/1994 per quanto riguarda i filtri) collegato ad un accelerometro per mezzo di un opportuno preamplificatore di segnale. Il principio di funzionamento dell'accelerometro si basa sulla nota relazione $F = M \times a$, per cui un corpo di massa M cui è applicata una forza F si sposta con accelerazione a . Il fenomeno vibratorio imprime alla massa M una forza F , la forza attua uno sforzo di compressione o di taglio su un cristallo piezoelettrico, il quale genera una carica elettrica proporzionale alla forza e di conseguenza all'accelerazione. L'accelerometro sfrutta la tecnologia LIVM (Low impedance voltage mode) che permette di convertire l'alta impedenza dei segnali elettrici generati dal cristallo piezoelettrico in una tensione a bassa impedenza per trasmettere il segnale sui cavi elettrici e mantenere un'eccellente immunità al rumore elettrico, tanto che la sensibilità di detto accelerometro è pari a 517.50 mV/g corrispondente a 52,77 mV/m/s² nel range di frequenza da 1Hz a 3000 Hz. Il rumore elettrico equivalente è, invece, pari a 0.0001 G corrispondente a 0,980665 mm/s². Le modalità di rilevamento possono variare da caso a caso e, in generale, dipendono dai seguenti fattori:

- tipologia delle fonti di vibrazione;
- evoluzione temporale del fenomeno vibratorio (vibrazioni stazionarie o transitorie);
- tipologia del macchinario da misurare;
- natura del suolo su cui viene effettuato il rilevamento.

5.8.4 Criteri di scelta delle postazioni di misura

Per la definizione della rete di monitoraggio si sono individuate aree sensibili tenendo conto dei ricettori posti nella fascia di territorio circostante le fonti di emissione e dei seguenti parametri:

- tipo di fonte di vibrazioni (livelli, spettro, durata nel tempo, etc.);
- condizioni geolitologiche e singolarità geolitologiche (caratteristiche geomeccaniche delle formazioni in posto, bancate di strati a maggiore consistenza, falde, etc.);

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 101 di 114 |

- presenza di infrastrutture sotterranee tali da interferire nella distribuzione del campo vibrazionale (tunnels, opere in fondazione, etc.);
- sensibilità dei ricettori dipendente da: destinazione d'uso, valore storico testimoniale;
- svolgimento di funzioni di servizio pubblico (ad es.: ospedali), etc..

La distribuzione dei punti di monitoraggio sarà più fitta nelle zone maggiormente edificate e laddove le attività lavorative impattanti per la componente vibrazione (es: scavo, fondazioni pali, etc..) sono svolte nelle immediate vicinanze dei ricettori.

5.8.5 Elaborazioni delle misure

L'elaborazione delle misurazioni sarà effettuata per ogni evento significativo, per ogni sensore installato e per ogni direzione di misura. I segnali, registrati nel dominio del tempo dovranno essere analizzati nel dominio delle frequenze nel campo da 1 a 80 Hz, rappresentando gli spettri in diagrammi ad 1/3 di ottava. Più in dettaglio per ogni sito di misura e per ogni posizione dovrà essere diagrammato lo spettro medio e lo scarto quadratico medio delle misure delle tre componenti, composte secondo le indicazioni della normativa ISO 2631. Si ricorda che ogni diagramma dovrà essere completato dalla tabella dei valori relativi al diagramma stesso.

Nei spettri elaborati sarà sovrapposta, inoltre, la curva indicata dalle norme ISO 2631 per la soglia di sensibilità umana tra 1-80 Hz e quella caratteristica degli ambienti di lavoro (curva ISOX4). Ciò potrà essere utile per paragonare i valori ottenuti alla soglia di percezione umana.

5.8.6 Rete di monitoraggio

Per la componente vibrazioni si prevedono due tipologie di postazioni di misura:

- le postazioni di tipo VIL, atte a monitorare gli effetti degli interventi previsti quando il fronte di lavoro si troverà alla minima distanza dell'edificio da monitorare, in corrispondenza delle lavorazioni più impattanti, da monitorare nella fase CO;
- le postazioni di tipo VIF per la verifica dell'impatto indotto dal transito dei treni nel post operam e dell'efficacia dei sistemi di mitigazione, da monitorare nelle fasi AO e PO.

Per la componente vibrazioni si prevedono 2 postazioni di tipo VIL (da monitorare nella fase CO), e 1 postazione di tipo VIF (per la verifica dell'impatto indotto dal transito dei treni nel post operam, da monitorare nelle fasi AO e PO). Per un'analisi dettagliata dell'ubicazione dei punti si rimanda agli elaborati grafici LI0001D69RGAC000001-5 "Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio ambientale".

Nella fase CO sono previste due campagne di misura, mentre nella fase Ante Operam sarà svolta una misura sul Punto VIF.

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

Nella tabella seguente è riportata l'indicazione delle postazioni di rilievo, e la frequenza e durata del monitoraggio nelle diverse fasi.

Tabella 5-21: Ubicazione delle postazioni di misura

| Punto | Posizione punto di monitoraggio | Indagini previste | | | Frequenza | Durata |
|--------|---------------------------------|-------------------|------|------|---------------|--------|
| | | A.O. | C.O. | P.O. | | |
| VIL 01 | 4+150 | - | X | - | n. 1 campagna | 24 h |
| VIL 02 | 4+425 | - | X | - | n. 1 campagna | 24 h |
| VIF 01 | 4+425 | X | - | X | n. 1 campagna | 24 h |

5.9 AMBIENTE SOCIALE

La motivazione principale della trattazione di tale componente risiede in una concezione generale dell'Opera da realizzare non esclusivamente come un sistema tecnico ma come un sistema socio-tecnico, da inserire nell'ambito urbanizzato e produttivo interessato dall'opera di progetto.

Tale socialità è ben evidente quando si considera il concreto coinvolgimento - a partire dai processi di decisione ai vari livelli, dalla determinazione di finalità ed obiettivi - di soggetti istituzionali, di gruppi più o meno strutturati, di vari attori sociali. La stessa "area di impatto" del progetto non si configura soltanto come puro territorio fisico o come semplice insieme ecossistemico ma anche come sistema sociale spaziale.

Una grande Opera, quindi, coinvolge non solo risorse fisiche ma anche risorse sociali, economiche e territoriali, si innesta in un tessuto socioculturale che condiziona destini individuali, progetti familiari, aggregazioni sociali, può influire sugli assetti di potere locali e perfino nazionali. Inoltre, gli impatti sociali della realizzazione di una grande Opera possono essere socio culturalmente differenziati e determinare pertanto una distribuzione non equa dei vantaggi e degli svantaggi indotti, generando, quindi, diversi atteggiamenti, diversi comportamenti (ad esempio consenso/dissenso) e diverse opinioni (opinioni che, ovviamente, non esistono allo "stato puro", ma risentono anche delle azioni dei produttori di opinione, quali movimenti ambientalisti, mass media, leader d'opinione locali, gruppi economici, formazioni politiche, esperti).

In un'ottica siffatta, monitorare l'ambiente sociale significa, in estrema sintesi, rilevare, analizzare e spiegare i cambiamenti che si producono in corso d'opera nelle principali variabili socioeconomiche e socioculturali che caratterizzano il quadro di vita delle comunità coinvolte nel

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 103 di 114 |

progetto, cogliere gli "umori" dei cittadini, percepire e recepire tempestivamente i problemi che emergono per porre in essere azioni per la loro soluzione.

5.9.1 Misurazione degli impatti mediante il confronto nel tempo di indicatori "oggettivi"

Per la misurazione degli impatti mediante il confronto di indicatori "oggettivi", relativi ai diversi campi o settori in cui si estrinsecano gli effetti del progetto, si effettua una ricognizione, quelle che gli studiosi "classici" del *Social Impact Assessment* definiscono come *Baseline Conditions*, vale a dire le condizioni esistenti e le tendenze passate relative all'ambiente sociale nel quale si inserisce il progetto, anche se, probabilmente, in questa fase, deve essere in parte già scontato un "effetto annuncio".

Successivamente a tale studio ante operam, gli indicatori utilizzati dovrebbero essere applicati di nuovo, periodicamente, durante la fase di cantiere, nonché in fase di esercizio, in modo da identificare le possibili deviazioni dalle azioni inizialmente programmate e gli impatti sociali parzialmente o del tutto non previsti.

La lista delle componenti e dei parametri sociali su cui misurare gli effetti dipende dal tipo di progetto così come dalle caratteristiche dell'area interessata. In termini molto generali, il seguente elenco di dimensioni sociali consente di individuare una serie di indicatori utili:

- popolazione: variazioni nella struttura e nella dinamica (composizione per sesso, età, movimento naturale e movimento migratorio), cambiamenti relativi agli aspetti sociali della struttura demografica (livelli di istruzione, mobilità giornaliera);
- attività economiche: variazioni nel reddito locale, variazioni settoriali - agricoltura, industria, servizi (numero aziende, caratteristiche qualitative e dimensionali, indici di specializzazione, di concentrazione settoriale, fatturato, addetti, etc.), variazioni nel settore turistico (numero e capienza delle strutture ricettive, presenze, etc.);
- mercato del lavoro: variazioni nel livello e nella struttura occupazionale, influenze dirette e indirette del progetto (popolazione attiva, occupati, disoccupati, ripartizioni per settore di attività, etc.);
- servizi e infrastrutture: variazioni nel sistema scolastico, in quello sanitario, negli assetti abitativi e urbanistici, nelle strutture ricreative e ricettive, nelle infrastrutture di trasporto e di comunicazione;
- aspetti socio-culturali: famiglie e reddito (tipologie famigliari, redditi individuali e famigliari, composizione dei consumi); indicatori di stile e condizioni di vita (diffusione di mezzi di trasporto privato, diffusione di particolari elettrodomestici, diffusione di libri, riviste e giornali, condizioni abitative, indici di salute fisica quali ricorso a cure mediche, etc.).

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 104 di 114 |

Un altro esempio di schema per individuare aree problematiche, parametri e indicatori sulle condizioni esistenti e tendenze relative all'ambiente sociale nel quale si inserisce il progetto è dato dalla seguente Tabella, elaborata sulla base del lavoro dell'Inter-organizational Committee on Social Impact Assessment (USA), "Guidelines and Principles for Social Impact Assessment" del 1995.

Tabella 5-22: Parametri e indicatori sulle condizioni esistenti e tendenze relative all'ambiente sociale nel quale si inserisce il progetto

| Condizioni esistenti e tendenze relative all'ambiente sociale nel quale si inserisce il progetto | |
|---|---|
| Relazioni dei sistemi sociali locali con l'ambiente fisico | Aspetti dell'ambiente considerati risorse e/o problemi; aree di particolare rilevanza economica, ricreativa, estetica e simbolica per gruppi più o meno estesi di persone; atteggiamenti nei confronti dei problemi ambientali; comportamenti legati all'uso delle risorse |
| Ricostruzione del retroterra storico delle aree coinvolte | Evoluzioni storiche della popolazione; eventi e periodi di sviluppo (periodi di forte espansione, tendenze dell'occupazione); controversie passate e presenti nelle comunità locali, in particolare quelle associate a tecnologie e a problemi ambientali; altre esperienze che possano influire sul livello, sulla distribuzione degli impatti e sulla ricettività locale del progetto |
| Risorse politiche e sociali | Caratteristiche sistemi primari e delle istituzioni (es: il sistema scolastico); distribuzione di caratteristiche socio-demografiche come l'età e presenza di minoranze etniche; presenza di gruppi potenzialmente vulnerabili (es: quelli di reddito basso); legami tra unità geopolitiche |
| Cultura, atteggiamenti e condizioni socio-psicologiche | Atteggiamenti nei confronti della realizzazione del progetto: fiducia nelle istituzioni politiche e sociali; percezioni dei rischi; valutazione della qualità della vita; altri valori rilevanti per l'azione proposta e da questa potenzialmente impattabili |
| Caratteristiche della popolazione | Dati demografici dei gruppi rilevanti (compresi tutti i portatori d'interesse significativi e la popolazione sensibile al problema); principali attività economiche; mercato del lavoro e disponibilità di forza lavoro; disoccupazione e sottooccupazione; tendenze demografiche; disponibilità di case, infrastrutture e servizi; ampiezza e struttura delle famiglie |

5.9.2 Modalità di monitoraggio

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva delle principali attività da svolgere ai fini dell'analisi degli aspetti sociali. I criteri di scelta dei punti dove verranno eseguite tali attività terranno conto del numero di comuni interferiti dalla realizzazione dell'opera e della loro importanza in termini di assetto demografico e socio-economico.

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 105 di 114 |

Tabella 5-23: Tabella riassuntiva dell'analisi degli aspetti sociali

| | |
|---|--|
| Definizione dell'assetto demografico e socioeconomico | Acquisizione dati statistici per sezioni censuarie |
| | Acquisizione dati socioeconomici e immobiliari |
| | Elaborazione dati demografici |
| | Elaborazione dati socioeconomici |
| | Individuazione e caratterizzazione dei luoghi d'aggregazione e dei servizi sociali |
| | Individuazione e caratterizzazione delle destinazioni d'uso da PRG |
| | Redazione di elaborati grafici a carattere demografico, socioeconomico e urbanistico |
| | Individuazione delle tendenze evolutive demografiche, socioeconomiche e infrastrutturali in atto |
| Finalizzazione dell'analisi | Definizione del bacino di utenza |
| | Individuazione delle categorie di stakeholders rappresentative |
| | Scelta degli indicatori |
| | Analisi dei dati demografici, socioeconomici e geografici e individuazione della caratterizzazione delle aree problema |
| | Redazione di elaborati grafici sulle criticità socioeconomiche |
| Predisposizione della campagna di monitoraggio in campo | Definizione di tecniche e metodologie di campionamento |
| | Approntamento modulistica e reportistica |
| | Definizione di tecniche e metodologie di interviste |
| | Definizione di tecniche e metodologie di campionamento |
| | Approntamento modulistica e reportistica |
| | Selezione mezzi di stampa rappresentativi |
| Esecuzione campagne di monitoraggio | Effettuazione interviste dirette |
| | Effettuazione interviste via mail |
| | Rassegna stampa dei mezzi di comunicazione selezionati |
| | Redazione dei report periodici |
| | Caricamento banca dati |

5.9.3 Ambito di intervento del monitoraggio

Le metodologie per la valutazione di impatto sociale sono molteplici. L'ambito di intervento è focalizzato sull'analisi delle percezioni sociali e dei flussi di informazione generati dai media locali.

Il monitoraggio si esplica in quattro distinti ambiti:

- Desk research;
- Social media monitoring;

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 106 di 114 |

- Interviste ai principali stakeholder;
- Analisi dei media (stampa e radio-televisione).

Nello specifico, le metodologie verranno adattate alle diverse fasi di realizzazione dell'opera infrastrutturale (Ante, Corso e Post Operam) di seguito sintetizzate.

1.1.1.30 Fase ante operam

Verranno utilizzate tecniche di monitoraggio a basso impatto sul tessuto sociale, ma in grado di costruire:

- una mappatura dei punti di forza e dei punti di debolezza del progetto in area locale;
- una individuazione degli stakeholder coinvolti nella realizzazione del progetto (enti locali, associazioni, cittadini, ecc.);
- una ricerca per "parole chiave" attraverso l'utilizzo di software specifici delle fonti di informazione presenti sul web ed una elaborazione dei pareri degli utenti espressi in rete.

In questa fase il monitoraggio permetterà di:

1. tarare le strategie di comunicazione sia a livello di messaggi che di strumenti ed azioni;
2. ottimizzare le strategie di relazione con le diverse tipologie di stakeholder;
3. individuare gli spazi della rete e le parole chiave riferite al progetto in esame, i principali "influencer", le opinioni e il "sentiment" collettivo.

1.1.1.31 Fase corso d'opera

Verranno adottate metodologie con una maggiore visibilità in area locale. Verrà monitorato l'andamento del sentiment e delle percezioni collettive attraverso l'analisi dei contenuti espressi sui social e sul web relativamente agli aspetti connessi alla realizzazione dell'opera. In questa fase il monitoraggio assume infatti la doppia valenza di rilevazione e actionresearch, finalizzata a creare consenso e ad individuare eventuali interventi e/o azioni compensative.

1.1.1.32 Fase post operam

La valutazione consisterà in una verifica del raggiungimento degli obiettivi iniziali nella percezione delle comunità locali.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC0000001 | A | 107 di 114 |

Tutti i dati raccolti nelle precedenti fasi saranno analizzati ed elaborati per creare un abstract con finalità divulgativa.

5.9.4 Metodologia

La struttura del monitoraggio si articola in due attività distinte ma tra loro correlate:

1. il monitoraggio delle percezioni sociali, finalizzato alla rilevazione delle percezioni degli impatti e del grado di consenso al progetto delle comunità locali;
2. il monitoraggio dei media (stampa, radio-televisione ed internet) finalizzato a fornire un riferimento rapido e costante dello stato del consenso ed in grado di segnalare in anticipo potenziali rischi di percezione negativa.

Il monitoraggio delle percezioni sociali si esplica negli ambiti che seguono:

Desk research

Consiste nell'analisi del contenuto di documenti, istanze, forum/blog, prodotti diffusi in area locale da singoli, gruppi di cittadini, associazioni, enti e istituzioni.

Fasi di monitoraggio: ante operam, corso d'opera, post operam;

Principali grandezze da registrare:

- data;
- emittente;
- destinatari;
- grado di consenso/dissenso;
- temi chiave positivi e negativi;
- bisogni e aspettative.

Social Media Monitoring

Internet ed i *Social network* costituiscono un mezzo di comunicazione sempre più importante, attraverso cui i proponenti e chi si oppone a progetti o iniziative, possono comunicare ed interagire con un numero pressoché infinito di utenti.

L'indagine su internet risulta più complessa di quella sui media cartacei, per la cui analisi è possibile identificare indicatori chiari in grado di fornire informazioni di tipo quantitativo.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 108 di 114 |

I social media oggi in Italia sono uno strumento fondamentale per l'orientamento dell'opinione pubblica ed un'integrazione necessaria per la comunicazione istituzionale. Monitorare ciò che avviene su un dato fenomeno o tema anche sui social ed i new media è fondamentale per comprendere a fondo l'andamento del *sentiment* delle comunità di riferimento relativamente ai progetti di intervento pubblico per la realizzazione di grandi opere.

Pertanto, è necessario attivare dei meccanismi di *social listening* attraverso strumenti specifici oggi disponibili nel mercato della *online research*.

Gli indicatori utilizzati per effettuare l'analisi di *social media monitoring* sono i seguenti:

- i dati demografici principali degli utenti (età, appartenenza territoriale);
- visualizzazioni/commenti sulle pagine social gestite dagli enti istituzionali del territorio, da stakeholders privati e da privati cittadini;
- numero di fan/followers delle suddette pagine;
- attività ed engagement degli utenti in relazione alla post performance: like, share, tweet, retweet;
- numero e tipologia di embeds/download di siti e contenuti pubblicati on line;
- tipologia di citazioni /tag per evidenziarne trend topic rilevanti;
- valutazione quali/quantitativa delle discussioni generate.

Questo percorso è necessario per valutare la *online reputation* (web e social reputation) del progetto e dei suoi proponenti all'interno delle comunità di riferimento. Per completare il processo di analisi, sarà necessario dotarsi di una piattaforma di social & web analytics, utile per ricostruire le dinamiche di interazione e di attenzione degli utenti sui temi caldi dei progetti.

Interviste ai principali Stakeholder

Consiste nella verifica dei bisogni e delle aspettative emerse dai media e dalla desk research, attraverso interviste faccia a faccia a stakeholder locali:

- decisori politici
- decisori economici
- università ed enti di ricerca
- sindacati
- associazioni ambientalisti

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 109 di 114 |

- associazioni dei pendolari
- associazioni dei consumatori

Fasi di monitoraggio: corso d'opera, post operam

Principali grandezze da registrare:

- giudizio sul progetto
- aspettative legate al territorio
- aspettative legate alla qualità della vita
- punti di forza e punti di debolezza percepiti del progetto

Analisi dei media (stampa e radio-televisione)

1.1.1.33 Stampa

Fasi di monitoraggio: ante operam, corso d'opera, post operam

Principali grandezze da registrare:

- Importanza della testata sulla base degli indicatori di diffusione certificati da ADS notizie
- Rilievo del soggetto analizzato (principale, secondario, marginale)
- Posizione dell'articolo nella pagina
- Caratteristiche della titolatura
- Lunghezza espressa in righe
- Colonne
- Presenza di foto e/o immagini
- Firma
- Tipologia dell'articolo (trafiletto, intervista, ecc.)
- Valutazione del soggetto analizzato
- Argomenti
- Profilo di immagine
- Parole chiave positive e negative
- Mappa del grado di consenso/dissenso degli stakeholder

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 110 di 114 |

1.1.1.34 Radio – televisione

Fasi di monitoraggio: ante operam, corso d’opera, post operam

Principali grandezze da registrare:

- Importanza dell’emittente sulla base dell’ascolto medio fornito da Auditel e Audiradio
- Rilievo del soggetto analizzato (citazione, servizio, presenza in studio, trasmissione dedicata)
- Fascia oraria
- Durata del passaggio
- Registro (formale, informale)
- Tipologia (informazione, intrattenimento, infotainment)
- Linguaggio (per specialisti, per tutti).
- Valutazione del soggetto analizzato
- Argomenti
- Profilo di immagine
- Parole chiave positive e negative
- Mappa del grado di consenso/dissenso degli stakeholder

5.9.5 Programma di monitoraggio

1.1.1.35 Attività di monitoraggio in fase ante operam

In questa fase è prevista l’esecuzione di:

- Desk research;
- Analisi dei media (stampa e radio-televisione);
- Social Media Monitoring.

Per le prime due attività il monitoraggio ante operam avrà generalmente la durata di un anno; saranno redatti rapporti periodici ogni 6 mesi che presentino in forma sintetica i risultati delle indagini, con la descrizione dei principali problemi emersi e delle relative soluzioni, sarà inoltre prodotto al termine della fase AO un report finale.

Relativamente al social media monitoring, nella presente fase si prevede di eseguire le seguenti attività:

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 111 di 114 |

- elaborazione delle parole chiave e ricerca su web mediante l'utilizzo di software specializzati;
- elaborazione dei dati acquisiti;
- redazione del report.

1.1.1.36 Attività di monitoraggio in fase di corso d'opera

In questa fase è prevista l'esecuzione di:

- Desk research;
- Analisi dei media (stampa e radio-televisione);
- Social Media Monitoring;
- Interviste agli stakeholder locali.

Per le interviste si eseguiranno in totale 10 interviste in questa fase, e verrà redatto un report finale.

Relativamente al social media monitoring, nella presente fase si prevede di eseguire le seguenti attività:

- elaborazione delle parole chiave e ricerca su web mediante l'utilizzo di software specializzati;
- elaborazione dei dati acquisiti
- redazione del report.

Il monitoraggio avrà la stessa durata delle attività di costruzione; saranno redatti rapporti periodici ogni 6 mesi e sarà prodotto al termine della fase CO un report di sintesi delle attività.

1.1.1.37 Attività di monitoraggio in fase post operam

Come nella fase di corso d'opera, anche in questa fase è prevista l'esecuzione di:

- *Desk research;*
- *Analisi dei media (stampa e radio-televisione);*
- *Social Media Monitoring;*
- *Interviste agli stakeholder locali.*

Relativamente al social media monitoring, nella presente fase si prevede di eseguire le seguenti attività:

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| | Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A |

- elaborazione delle parole chiave e ricerca su web mediante l'utilizzo di software specializzati;
- elaborazione dei dati acquisiti;
- redazione del report.

Il monitoraggio avrà la durata di sei mesi, a partire dalla messa in esercizio definitiva della linea; al termine della quale verrà redatto un report di sintesi delle attività.

5.9.6 I software

1.1.1.38 *La ricerca delle "parole chiave"*

Per la ricerca in internet delle parole chiave connesse al progetto in esame si ipotizza di ricorrere a strumenti specifici, reperibili on-line anche come open source, quali i web crawler spider.

Il web crawler spider (a volte abbreviato semplicemente in "spider" oppure in "web crawler") è un bot Internet che periodicamente scandaglia il World Wide Web allo scopo di crearne un indice o, meglio ancora, una mappa. I motori di ricerca – e alcuni altri servizi Internet – utilizzano software di questo genere per aggiornare il loro contenuto o per aggiornare gli indici web presenti nei loro database. Gli spider possono copiare il contenuto di tutte le pagine che visitano e conservarlo per dare modo al motore di ricerca di analizzarlo e indicizzarlo, ovvero catalogarlo individuandone parole chiave e argomenti trattati, in un secondo momento. Così facendo è possibile restituire risultati delle ricerche in modo veloce e accurato.

Uno spider comincia il suo lavoro dai cosiddetti seed ("semi" tradotto in italiano). I seeds altro non sono che una lista di URL, corrispondenti ad altrettanti siti web, che il programma dovrà visitare sistematicamente. Il contenuto di questi indirizzi sarà analizzato e salvato in memoria per essere poi indicizzato dal software di catalogazione associato al motore di ricerca. In particolare, il web crawler andrà alla ricerca dei collegamenti ipertestuali all'interno delle pagine, aggiungendoli alla lista degli URL da visitare successivamente. Gli URL di questa lista, chiamata crawl frontier ("frontiera dell'indicizzazione"), vengono visitati ricorsivamente dallo spider, così da poterne registrare eventuali modifiche o aggiornamenti.

Naturalmente, gli URL ed i collegamenti ipertestuali presenti nelle pagine della frontiera verranno a loro volta aggiunti alla lista generale e visitati in seguito. In questo modo viene a crearsi una vera

| | | | | | | |
|---|---|-------|----------|-----------|------|------------|
|  ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO | LINEA PESCARA – BARI | | | | | |
| | RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA | | | | | |
| LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | LI00 | 01 | D69RG | AC000001 | A | 113 di 114 |

e propria ragnatela di pagine Internet, legate le une alle altre attraverso collegamenti ipertestuali (hyperlinks).

Nel caso in cui il crawler agisca in modalità “archiviazione”, copia e conserva i contenuti di ogni singola pagina che visita.

1.1.1.39 *L’analisi e l’elaborazione dei dati*

Per l’analisi e l’elaborazione dei dati raccolti attraverso i predetti strumenti web crawler, si farà ricorso all’utilizzo di piattaforme web-base di monitoraggio, di cui si segnalano, tra le più note, Socialbakers e Quintly.

In linea generale si tratta di piattaforme di analisi dei social network che propongono statistiche sui contenuti pubblicati e includono tool free e tool a pagamento che possono essere un valido aiuto nel caso di una campagna di social media monitoring.

Accedendo al sito web si possono visualizzare le statistiche di Facebook, Twitter, Google Plus, LinkedIn e YouTube e per ognuno è possibile selezionare la categoria di interesse. Socialbaker, ad esempio, mette a disposizione una serie di strumenti quali:

- **Dashboard:** da cui è possibile monitorare tante pagine quanto sono quelle incluse nel pacchetto di acquisto;
- **Socialbakers Engagement Rate:** questo dato, rappresenta il tasso di coinvolgimento degli utenti. Viene calcolato facendo il rapporto tra numero di interazioni (commenti e like) e numero di fan in un giorno;
- **Content Newsfeed:** questa sezione serve a monitorare il coinvolgimento creato dai propri contenuti;
- **Fan Growth:** mostra il grafico della crescita dei fan delle pagine che si stanno analizzando;
- **Admin post e fan growth:** da qui si può visualizzare quanto traffico e interazione porta ogni post che viene pubblicato;
- **Moving Average of Post Engagement Rate:** con questa funzione si può misurare l’efficacia della pagina in confronto ad altre presenti nello stesso settore o area geografica.

Quintly fornisce inoltre statistiche sul numero di persone che parlano della pagina, sul tempo di risposta ai commenti e ai post dei fan e metriche per analizzare il momento migliore della giornata per pubblicare.

| | | | | | | |
|--|--|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------|-----------------------------|
|  | LINEA PESCARA – BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA LOTTO 1: Ripalta - Lesina | | | | | |
| Progetto di Monitoraggio Ambientale Relazione generale | PROGETTO LI00 | LOTTO 01 | CODIFICA D69RG | DOCUMENTO AC0000001 | REV. A | FOGGIO 114 di 114 |

5.9.7 Presentazione dei risultati

I dati acquisiti nel corso delle attività di monitoraggio verranno archiviati in un sistema informativo disponibile su Internet ed accessibile per la consultazione ai principali Stakeholder interessati al Progetto dell'Opera.